

## Příloha K - Vliv stavby na životní prostředí

Doplňující údaje:

0	05/2019	1.vydání	Ing. Pazderová v.r.	Ing. Pazderová v.r.	Mgr.Veselá v.r.	RNDr. Bosák,MBA v.r.
Rev.	Datum	Popis	Vypracoval	Kreslil/psal	Kontroloval	Schválil

**Objednatel:**

**METROPROJEKT Praha a.s.**  
I.P. Pavlova 2/1786  
120 00 Praha 2



**Souprava:**

**Zhotovitel:**

**Ecological Consulting a.s.**  
Legionářská 1085/8, 779 00 Olomouc  
tel: 585 203 166  
e-mail: [ecological@ecological.cz](mailto:ecological@ecological.cz)



**Projekt:**

**„Rekonstrukce traťového úseku Karlovy Vary (mimo) –  
Nové Sedlo u Lokte (včetně)“**

Číslo projektu:	310/18130
VP (HIP):	Ing. Pazderová
Stupeň:	ZP

KÚ: Karlovarského kraje      ORP: Karlovy Vary, Sokolov

Datum: 05/2019

**Obsah:**

**Vliv stavby na životní prostředí**

Archiv:	
Formát:	
Měřítko:	
Část:	Příloha:
	-

**Objednatel: METROPROJEKT Praha a.s.**

I.P. Pavlova 2/1786

120 00 Praha 2

Č: 45271895

DIČ: CZ45271895

**Zpracovatel: Ecological Consulting a.s.**

Legionářská 1085/8, 779 00 Olomouc, tel. 585 203 166

e-mail: [ecological@ecological.cz](mailto:ecological@ecological.cz) ; [www.ecological.cz](http://www.ecological.cz)



květen 2019

Ing. Tereza Pazderová

Prvotní dokumentace je uložena v archivu objednatele.

**Rozdělovník:**

6x výtisk, 1x digitální verze

METROPROJEKT Praha a.s.

0.výtisk, 1x digitální verze:

Ecological Consulting a.s.

**Řešitelský kolektiv:**

**Ing. Tereza PAZDEROVÁ** –obecná ochrana přírody, odpadové hospodářství

*Ecological Consulting a.s., Legionářská 1085/8, 779 00 Olomouc, tel. 585 203 166*

**Mgr. Jan Mrštný**– hluk

*Ecological Consulting a.s., Legionářská 1085/8, 779 00 Olomouc, pobočka Brno, tel.  
513 034 292*

**OBSAH:**

IDENTIFIKAČNÍ ÚDAJE .....	4
ÚVOD .....	5
A) VLIV STAVBY NA ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ.....	5
A. 1. OVZDUŠÍ .....	5
A. 2. HLUK .....	6
A. 3. VODA .....	8
A. 4. ODPADY .....	11
A. 5. PŮDA .....	12
B) VLIV STAVBY NA PŘÍRODU A KRAJINU .....	12
B. 1. OCHRANA DŘEVIN .....	12
B. 2. OCHRANA PAMTNÝCH STROMŮ .....	13
B. 3. OCHRANA ROSTLIN A ŽIVOČICHŮ .....	13
B. 4. ZVLÁŠTĚ CHRÁNĚNÁ ÚZEMÍ.....	13
B. 5. NEROSTNÉ SUROVINY .....	14
B. 6. ZACHOVÁNÍ EKOLOGICKÝCH FUNKCÍ A VAZEB V KRAJINĚ .....	15
B. 7. KULTURNÍ PAMÁTKY A ARCHEOLOGICKÉ NÁLEZY .....	18
C) VLIV NA SOUSTAVU CHRÁNĚNÝCH ÚZEMÍ NATURA 2000 .....	19
D) NÁVRH ZOHLEDNĚNÍ PODMÍNEK ZE ZÁVĚRU ZJIŠŤOVACÍHO ŘÍZENÍ NEBO STANOVISKA EIA.....	19
E) NAVRHOVANÁ OCHRANNÁ A BEZPEČNOSTNÍ PÁSMA, ROZSAH OMEZENÍ A PODMÍNKY OCHRANY PODLE JINÝCH PRÁVNÍCH PŘEDPISŮ .....	20

**Identifikační údaje**

**Název stavby:** **Rekonstrukce traťového úseku Karlovy Vary (mimo) – Nové Sedlo u Lokte (včetně)**

**Stupeň dokumentace:** Záměr projektu (dále ZP) včetně ekonomického hodnocení stavby

**Datum zpracování:** **05/2019**

**Charakter:** Rekonstrukce – liniová stavba

**Druh stavby :** Stavba dráhy

**Místo stavby:**

**Kraj:** Karlovarský (trať 140 Ústí nad Labem – Cheb)

**Okres:** Karlovy Vary, Sokolov

**Obce:** Karlovy Vary, Jenišov, Mírová, Chodov, Nové Sedlo, Locket

**Objednatel dokumentace:** **Správa železniční dopravní cesty, s. o.**

Dlážděná 1003/7, 110 00 Praha 1

**Korespondenční adresa:** Správa železniční dopravní cesty, s. o.

Stavební správa západ

Sokolovská 278/1955, 190 00 Praha 9

**Hlavní inženýr stavby:** Ing. Ivana Ranšová

**Zhotovitel dokumentace:** **METROPROJEKT Praha, a. s.**

I. P. Pavlova 1786/2, 120 00 Praha 2

IČ: 452 71 895, DIČ: CZ45271895

Hlavní inženýr projektu: Ing. Petr Hofman

## ÚVOD

V oblasti železničních staveb je řešena optimalizace současné dvoukolejné trati přibližně vedené ve stávající stopě v délce asi 13,6 km, dále rekonstrukce železničního spodku a svršku pro dvoukolejnou trať, rekonstrukce žst. Nové Sedlo u Lokte, odb. Karlovy Vary-Dvory a úprava žst. Loket, zajištění erodujících svahů v úseku Chodov- N. Sedlo, výstavba nových nástupišť v zastávce K. Vary – Dvory a v žst. Nové Sedlo u Lokte včetně zajištění bezbariérového přístupu na nástupiště a prověření přeložek trati v úseku odb. Dvory – Chodov. Bezbariérový přístup je zajištěn chodníky a podchodem. Nástupiště mají délku 120 a 200 m. Také je rekonstruován stávající úrovňový přechod pro pěší v km 195,154.

Tato část dokumentace se zabývá vlivem realizace stavebního záměru na životní prostředí v dotčené lokalitě a širším okolí stavby. Dokument je členěn podle vyhlášky č. 499/2006 Sb., o dokumentaci staveb v platném znění.

## **a) VLIV STAVBY NA ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ**

### **a. 1. Ovzduší**

#### **Vlivy v období výstavby**

Vlivem výstavby dojde k dočasnému lokálnímu ovlivnění kvality ovzduší, na kterém se bude podílet zejména automobilová doprava (transport materiálu, stavební mechanismy), ale i vlastní plocha staveniště. Rozsah této zátěže bude záviset zejména na technologické kázní dodavatelů stavby a na zvolené technologii stavby.

Vliv stavby na ovzduší v období výstavby lze omezit na emise tuhých částic do ovzduší při manipulaci se sypkými hmotami a na emise ze stavebních strojů a nákladních automobilů. Dopad vlastní stavební činnosti (včetně zemních prací) bude co nejvíce minimalizován zvolenou technologií provádění stavby. Pro ochranu ovzduší při realizaci stavebního záměru doporučujeme dodržet následující opatření, která jsou navržena zejména k eliminaci prašnosti v zájmové lokalitě:

- používané přístupové komunikace budou pravidelně čištěny, aby nedocházelo vlivem povětrnostních podmínek ke zvýšené prašnosti;
- používané komunikace a zařízení staveniště budou pravidelně zkrápěny;
- stavební mechanismy a nákladní automobily vyjíždějící ze stavby budou důsledně čištěny;
- nákladní automobily převážející zeminu a stavební materiál budou řádně zaplachtovány.

Celkově lze konstatovat, že znečištění ovzduší způsobené vlivem výstavby stavebního záměru bude časově omezené a plně reverzibilní a při dodržení navržených opatření nebude mít významný dlouhodobý negativní vliv na kvalitu ovzduší.

Vzhledem k tomu, že se jedná o časově omezený negativní vliv (po dobu výstavby), můžeme konstatovat, že negativní vliv na ovzduší, resp. zdraví obyvatel bude akceptovatelný.

### **Vliv v období provozu**

V rámci realizace záměru nebude instalován vyjmenovaný zdroj dle přílohy č. 2 zák. č. 201/2012 Sb., o ochraně ovzduší.

V etapě provozu dojde ve výhledovém stavu (k roku 2025 a dále 2035) k navýšení počtu projíždějících nákladních vlaků na trati. Vzhledem k tomu, že je železniční trať elektrifikována, nepředpokládáme zhoršení kvality ovzduší v důsledku tohoto navýšení.

## **a. 2. Hluk**

### **Hluk v době výstavby**

Hluk v období výstavby nebyl pro potřeby této dokumentace samostatně hodnocen. Hlavními bodovými zdroji hluku po dobu výstavby záměru budou stavební mechanizmy nasazené v průběhu stavebních a zemních prací. Hlavním liniovým zdrojem bude stavební doprava. Předpokládá se nasazení běžných stavebních mechanismů - bagry, nakladače, nákladní auta, hutnící mechanizmy, apod.

Hluk ze staveniště bude v čase proměnlivý a bude závislý na druhu, množství a místě prováděných prací, druhu a stavu stavebních strojů, počtu pracovníků a organizaci práce. Hlukové působení bude maximálně redukováno organizací výstavby a bude časově omezeno.

Pro posouzení hlukové zátěže z etapy provozu záměru byla zpracována Hluková studie, která je součástí projektové dokumentace.

### **Hluk v době provozu**

Pro etapu provozu byla zpracována hluková studie, která je součástí dokumentace Záměr projektu.

V okolí posuzované železniční tratě byl v chráněném venkovním prostoru staveb (CHVePS) některých objektů (V2, V3, V5 3. NP a 4. NP, V6 a V14 2. NP - viz. hluková studie)



překračován základní hygienický limit pro denní i noční dobu již v roce 2000. Přičemž ke stavu stávajícímu a výhledovému nedochází ke zvýšení akustické zátěže o více než 2 dB. Proto lze u těchto výpočtových bodů přiznat korekci na starou hlukovou zátěž pro denní i noční dobu. Hygienický limit u těchto bodů ve dne je tak 70 dB, v noci 65 dB.

U výpočtového bodu V1 2. NP, V4, V5 1. NP a 2. NP, V7, V8, V11 a V14 1. NP lze použít korekci pro starou hlukovou zátěž (SHZ) pouze v noční době. U těchto bodů docházelo k překročení hygienického limitu v noci před 1. 1. 2001 a nedošlo od této doby ke zhoršení situace o více než 2 dB, čímž jsou splněny podmínky přiznání SHZ. Hygienický limit pro denní dobu u těchto bodů je tedy 60 dB, v noční době 65 dB.

U zbylých výpočtových bodů (V1 1. NP, V12 a V13) nelze použít korekci pro starou hlukovou zátěž (SHZ) v denní ani v noční době, neboť nedocházelo k překročení hygienického limitu před 1. 1. 2001. Hygienický limit je tak 60 dB ve dne a 55 dB v noci. U výpočtového bodu V9 a V10 nelze použít korekci hygienického limitu pro SHZ z důvodu změny vedení železničního tělesa spočívající ve zmírnění oblouku.

U objektu V6 2. NP bude docházet k překročení hygienického limitu i přes přiznanou korekci na starou hlukovou zátěž. Vzhledem k faktu, že se jedná o samostatný objekt situovaný v blízkosti železniční stanice „Karlovy Vary – Dvory“, je doporučeno použití individuálních protihlukových opatření.

U objektu V9 docházelo k překročení hygienického limitu pro denní i noční dobu před 1. 1. 2001 a dochází k němu i ve stávajícím stavu. Ke skokové změně ve výhledovém stavu dochází kvůli zmírnění oblouku kolejové osy, což vede ke zvětšení vzdálenosti mezi objektem a kolejemi. Tím se ruší podmínky přiznání staré hlukové zátěže a platí základní hygienický limit pro hluk z železniční dopravy mimo ochranné pásmo dráhy, který činí 55 dB ve dne a 50 dB v noci. Vzhledem ke změně tohoto hygienického limitu vychází hodnoty výpočtového modelu ve výhledovém stavu na hranici hygienického limitu.

Doporučuje se po realizaci záměru provést měření hluku u objektu Jenišov 36, Jenišov (V9). V případě potvrzení překračování hygienického limitu následnou realizaci individuálních protihlukových opatření.

Umístění jednotlivých výpočtových bodů je blíže specifikováno v Hlukové studii.

### **a. 3. Voda**

#### **Spotřeba a zdroje vody ve fázi výstavby**

V období výstavby bude docházet ke spotřebě vody potřebné na zkrápění staveniště, či pro vlastní stavbu. Množství takto spotřebované vody bude záviset na ročním období provádění prací a souvisejícím počasí. V této fázi projektové přípravy nelze přesně odhadnout spotřebu vody pro jednotlivé činnosti spojené s realizací záměru. Tato problematika bude řešena vybraným dodavatelem stavby na základě způsobu realizace stavby. Zde je třeba ještě upozornit na skutečnost, že v případě nutnosti odběru vody z vod povrchových bude na takový odběr vydáno řádné vodoprávní povolení příslušným orgánem státní správy.

Bude také nutné zajistit vodu pro technické zázemí na plochách staveniště, která bude spotřebovávána především v souvislosti s mytím rukou zařízení stavenišť jsou již dnes standardně vybavena chemickým WC). Denní spotřebu na jedno staveniště odhadujeme na 30 l. Pitná voda bude na zařízení stavenišť dovážena balená, přičemž její množství je odhadováno na 6 l na osobu za den.

#### **Spotřeba a zdroje vody ve fázi provozu**

V období provozu posuzované stavby bude voda spotřebovávána pouze v rámci běžného provozu vlakových souprav a pozemních objektů. Případem nárazové potřeby vody může být řešení havarijních situací (požáry, apod.). Další výrazné změny v odběrech a spotřebě vody ve srovnání s dnešním stavem nejsou předpokládány.

#### **Hydrologická charakteristika**

Území zájmové lokality náleží k úmoří Severního moře. Nejvýznamnějším tokem v oblasti je řeka Ohře. Ohře je významným vodním tokem podle vyhlášky č. 178/2012 Sb., kterou se stanoví seznam významných vodních toků a způsob provádění činností související se správou vodních toků, v platném znění. Dalšími významnými vodními toky jsou přítoky Ohře, a to řeka Teplá, Rolava a Chodovský potok.

Posuzovaný záměr protíná vodní toky, které jsou zaznamenány v tabulce 1.

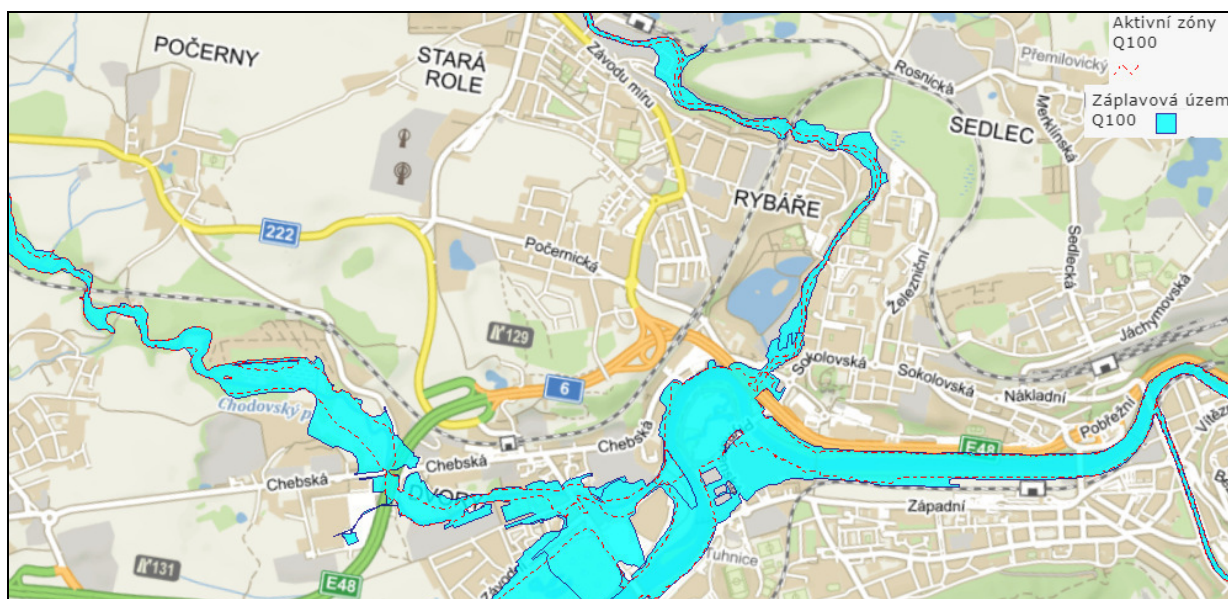
**Tabulka 1: Vodní toky křižující předmětný záměr (<http://eagri.cz>)**

IDVT vodní linie	Název toku	Drážní km	Správa vodních toků	Poznámka
10100121	Rolava	188,145	Povodí Ohře, s.p.	-
10100277	Chodovský potok	192,094	Povodí Ohře, s.p.	-
10228937	Bezejmenný vodní tok	193,823	Sokolovská uhelná, právní nástupce, a.s.	-
10233726	PBP Chodov.p. od prům. zóny Na Cechu	195,217	Povodí Ohře, s.p.	zatrubněný
10228935	bezejmenný tok	197,435	Povodí Ohře, s.p.	-

Stavební záměr neleží v chráněné oblasti přirozené akumulace vod (CHOPAV).

Stavební záměr leží mimo ochranná pásma vodních zdrojů. Stávající železniční trať v celé své rekonstruované délce prochází ochranným pásmem II. stupně přírodních léčivých zdrojů lázeňského místa Karlovy Vary (č.j. ČIL-442-30.6.1994).

V okolí předmětného záměru se nachází záplavové území pro Q100 řeky Ohře. Do přímého kontaktu se záplavovým územím železniční trať přichází při křížení s vodním tokem Rolava a Chodovským potokem. Současně prochází i jejich aktivními zónami. Záplavové území pro vodní rok Rolava bylo vyhlášeno Krajským úřadem Karlovarského kraje dne 09.07.2004 pod č.j.2833/ZZ/PO/BA/04. Záplavové území Chododvského potoka bylo vyhlášeno Krajským úřadem Karlovarského kraje dne 07.03.2005 pod č.j. 747/ZZ/PO/BA/05.



**Obrázek 1: Křížení železniční trati se záplavovým územím pro Q100 a aktivní zónou** (<http://webmap.kr-karlovarsky.cz>)

**Vodní útvary povrchových vod**

Lokalita leží dle Plán dílčího povodí Ohře, dolního Labe a ostatních přítoků Labe ve vymezených vodních útvarech povrchových vod. V následující tabulce je shrnuto hodnocení ekologického, chemického a celkového stavu těchto vodních útvarů (VÚ).

**Tabulka 2: Hodnocení stavu vodního útvaru povrchových vod**

ID vodního útvaru	Název vodního útvaru	Hodnocení ekologického stavu a ekologického potenciálu VÚ	Hodnocení chemického stavu VÚ	Celkové hodnocení stavu VÚ
OHL_0380	Ohře od toku Svatava po tok Teplá	střední stav	dobrý	nevyhovující
OHL_0370	Rolava od toku Nejdecký potok po ústí do Ohře	střední stav	nedosažení dobrého stavu	nevyhovující
OHL_0340	Chodovský potok od pramene po ústí do Ohře	střední stav	nedosažení dobrého stavu	nevyhovující

**Citlivé oblasti**

Ve smyslu nařízení vlády č. 401/2015 Sb. se **všechny útvary povrchových vod na území ČR**, tedy i vody v okolí zájmové lokality, vymezují jako citlivé oblasti s následnou odpovídající ochranou (emisní standardy pro citlivé oblasti a pro vypouštění odpadních vod do vod povrchových ovlivňujících kvalitu vody v citlivých oblastech dle přílohy č. 1 výše zmíněného nařízení vlády).

**Zranitelné oblasti**

Dle vodního zákona (č. 254/2001 Sb., o vodách, v platném znění) jsou zranitelné oblasti území, kde se vyskytují povrchové a podzemní vody, zejména využívané nebo určené jako zdroje pitné vody, v nichž koncentrace dusičnanů přesahuje hodnotu 50 mg/l nebo mohou této hodnoty dosáhnout, nebo povrchové vody, u nichž v důsledku vysoké koncentrace dusičnanů ze zemědělských zdrojů dochází nebo může dojít k nežádoucímu zhoršení jakosti vody.

V lokalitě stavby nejsou vyhlášeny zranitelné oblasti ve smyslu přílohy č. 1 nařízení vlády č. 262/2012 Sb., v platném znění.

Negativní vlivy mohou být spojeny pouze s havarijními stavy souvisejícími se samotnou rekonstrukcí (únik např. pohonných látek nebo stavebních materiálů do půdy, resp. podzemní vody). Při dodržení běžných opatření bude riziko havárie sníženo na minimum a nebude dán

předpoklad negativního ovlivnění vodních toků, vodních ploch ani vodních zdrojů. Pro období výstavby bude v další fázi projektové dokumentace vypracován havarijní a povodňový plán stavby.

#### **a. 4. Odpady**

##### **Odpady vznikající při výstavbě záměru**

Převážnou část odpadů, vznikajících v rámci realizace záměru, budou tvořit odpady patřící dle „Katalogu odpadů“ (vyhl.č. 93/2016 Sb.) do skupiny č. 17- Stavební a demoliční odpady (včetně vytěžené zeminy z kontaminovaných míst). Část vznikajících materiálů je možno využít v souladu s výše uvedenými požadavky zákona o odpadech a to jako vhodné recykláty na téže stavbě nebo na stavbách jiných při dodržení podmínky vhodnosti použití předmětných odpadů jako materiálu, zejména vyhlášky č. 294/2005 Sb., v platném znění.

Odpady, které budou vznikat v rámci stavby, lze rozdělit na ty, které budou vázány na vlastní proces realizace stavby, a na ty, které budou vznikat v souvislosti s použitými technologiemi, mechanismy, zázemím stavby apod. Kromě těchto odpadů budou na staveništi a zařízeních stavenišť vznikat odpady spojené s pobytem a pohybem pracovníků. Půjde většinou o odpady typu komunálního odpadu.

Předpokládané množství a jednotlivé druhy odpadů, které vzniknou v rámci výstavby při realizaci jednotlivých SO/PS jsou uvedeny v části projektové dokumentace Odpadové hospodářství.

##### **Odpady vznikající při provozu záměru**

V rámci provozu půjde především o odpad z odstraňování dřevin a bylinné vegetace v rámci údržby drážního tělesa a odpad spojený s běžnou údržbou a opravami drážních zařízení. Dále se bude jednat o odpady uvedené v Katalogu odpadů ve skupině 20 Komunální odpady (odpady z domácností a podobné živnostenské, průmyslové odpady a odpady z úřadů), včetně složek z odděleného sběru, které budou vznikat především při každodenním provozu železničních stanic a zastávek.

Bude-li s odpady v průběhu výstavby a provozu nakládáno v souladu s platnou legislativou na úseku odpadového hospodářství, nepředpokládáme žádné negativní ovlivnění životního prostředí v důsledku produkce odpadů.

## **a. 5. Půda**

Rekonstrukce stávající železniční trati bude realizována v ochranném pásmu dráhy. Samotná stavba i plochy zařízení staveniště budou v maximální možné míře situovány na drážních pozemcích a jen v nejnutnějších případech budou dotčeny pozemky cizích vlastníků. Stávající železniční trať prochází mimo obytnou zástavbu zemědělskou krajinou a lesními fragmenty. V případě potřeby záborů pozemků ZPF a PUPFL bude požádáno o souhlas a odnětí pozemků u příslušných orgánů ochrany přírody. Vzhledem k tomu, že železniční trať prochází v blízkosti lesních pozemků, tzn. v území ve vzdálenosti 50 m od hranice lesních pozemků, bude požádáno o vydání souhlasného stanoviska o umístění stavby do 50 m od okraje lesa (§14 odst. 2 zák. č. 289/1995 Sb).

Riziko pro půdy mohou představovat pouze možné havárie při realizaci stavby. Při dodržení běžných opatření na ochranu půd v souvislosti s prevencí proti haváriím a vzhledem k charakteru záměru nepředpokládáme negativní vlivy na půdy.

## **b) Vliv stavby na přírodu a krajinu**

### **b. 1. Ochrana dřevin**

V souvislosti s realizací stavby pravděpodobně dojde k dotčení dřevin rostoucích mimo les. Rozsah kácení bude upřesněn v následujícím stupni projektové dokumentace.

*Pro kácení dřevin rostoucích mimo les, které by dosahovaly obvodu kmene nad 80 cm, či zapojených porostů dřevin o celkové rozloze nad 40 m<sup>2</sup> je třeba získat povolení ke kácení od příslušných orgánů ochrany přírody.*

#### **Opatření k ochraně dřevin před negativními účinky stavby**

Při rekonstrukci je třeba dodržet opatření na ochranu dřevin vycházející z normy ČSN 83 9061 Technologie vegetačních úprav v krajině – Ochrana stromů, porostů a vegetačních ploch při stavebních pracích. K ochraně před mechanickým poškozením dřevin je nutné stromy chránit plotem, který by měl obklopovat celou kořenovou zónu, ve výjimečných případech je nutné opatřit kmen pomocí vypořádávaného bednění z fošen vysokým nejméně 2 m. Je nutné, aby ochranné bednění či plot zakrývaly také kořenové náběhy!! Při zásahu do kořenové zóny stromu (např. hloubení jam, výkopů) bude výkop proveden ručně, bude třeba dbát zvýšené opatrnosti tak, aby nedošlo k mechanickému poškození kořenového systému. Při výkopu nebudou přetínány kořeny s průměrem větším než 2 cm. Dále je nutné zabránit tomu, aby v blízkosti dřeviny nebyla půda zhutňována např. pojezdy stavební techniky

nebo výkopovým materiálem! Musí být rovněž zabráněno tomu, aby byl prostor zamokřen např. vodou unikající ze stavby. V ochranném pásmu dřeviny nesmí být zakládána ohniště ani nesmí se zde nacházet žádné zdroje tepla. Je třeba zabránit jakýmkoli mechanickým, příp. chemickým poškozením dřevin a půdního prostoru! Veškerá porušení těchto opatření mohou vést k vážnému poškození kořenového systému a celkovému úhynu stromu!

## **b. 2. Ochrana památných stromů**

V blízkosti železniční trati se nenacházejí památné stromy. Nejbližší památný strom se nachází cca 450 m od trati v obci Počerny.

## **b. 3. Ochrana rostlin a živočichů**

Na základě podkladů z mapování biotopů v letech 2007 - 2018 ([www.mapy.nature.cz](http://www.mapy.nature.cz)) se v blízkosti předmětné trati nachází několik typů biotopů. V místní části Karlových Varů – Rybáře se vyskytuje biotop K3 - Vysoké mezofilní a xerofilní křoviny. V úseku mezi zast. Karlovy Vary – Dvory a žst. Chodov se nalézá mozaika biotopů suchých a vlhkých acidofilních doubrav (L.7.1 a L.7.2) , údolních jasanovo-olšových luhů (L.2.2) a mezofilních ovsíkových luk (T.1.1).

Přírodovědný průzkum lokality zaměřený na výskyt zvláště chráněných rostlin a živočichů bude proveden v následujícím stupni projektové dokumentace.

## **b. 4. Zvláště chráněná území**

Zvláště chráněná území dle zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, v platném znění, můžeme pracovně rozdělit na „velkoplošná“ a „maloplošná“. Do skupiny „velkoplošných“ zvláště chráněných území jsou řazeny národní parky (NP) a chráněné krajinné oblasti (CHKO). Do skupiny „maloplošných“ zvláště chráněných území řadíme přírodní památky (PP), národní přírodní památky (NPP), přírodní rezervace (PR) a národní přírodní rezervace (NPR).

V blízkosti stavebního záměru se nenachází maloplošné zvláště chráněné území. Nejbližší maloplošná zvláště chráněná území jsou vzdálena minimálně 4 km (PR Hloubek a PP údolí Ohře).

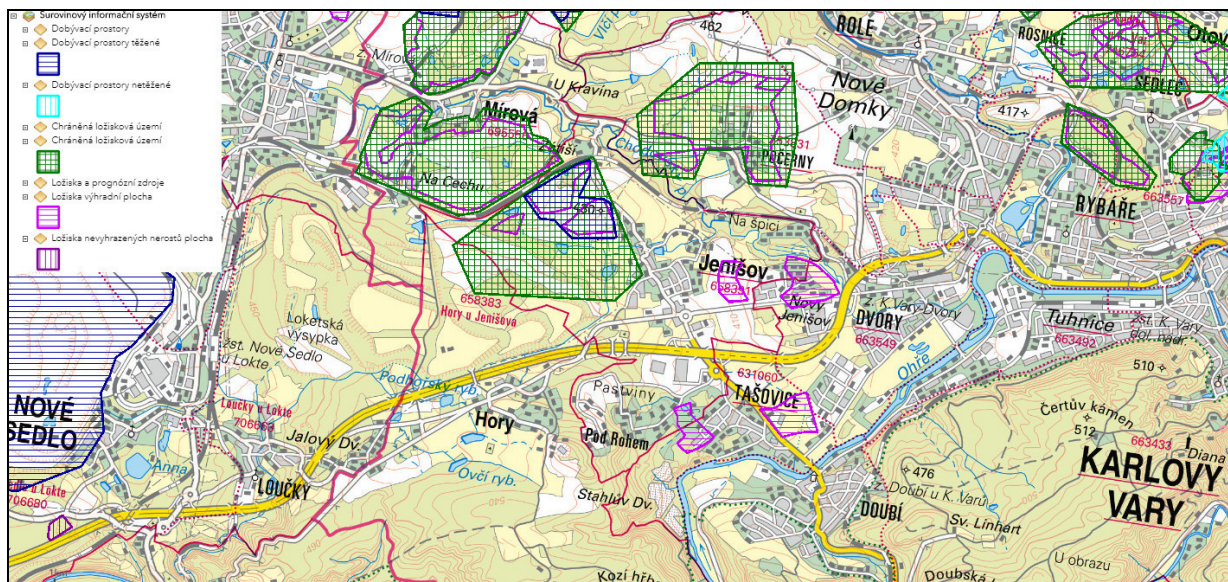


Velkoplošné zvláště chráněné území - CHKO Slavkovský les je od železniční tratě vzdálen cca 800 m jižním směrem. V blízkosti stavebního se nenachází přírodní park.

Vliv na zvláště chráněná území lze vyloučit.

## **b. 5. Nerostné suroviny**

Předmětný záměr zasahuje do chráněného ložiskového území Rybáře (ID14980000) s výskytem kaolínu. Součástí tohoto CHLÚ jsou výhradní plochy s ložisky žuly a kaolínu (ID3149800 Rybáře-Čankovská-hlubina a ID3149801 Rybáře-Čankovská-povrch). V bezprostřední blízkosti trati nachází CHLÚ Počerny (ID 19870100), Jenišov I. (ID15730000) a Mírová – Zátíší (ID15720000). Dále jsou zde ložiska výhradní plochy Počerny-Marta-Epiag-povrch (ID3198701), Jenišov-výsypka (ID 3157300) a Mírová-Zátíší (ID 3157200). V blízkosti trati se nacházejí dobývací prostory Jenišov (ID 60369), kde se těží kaolín a Nové Sedlo (ID30022) s těžbou hnědého uhlí.

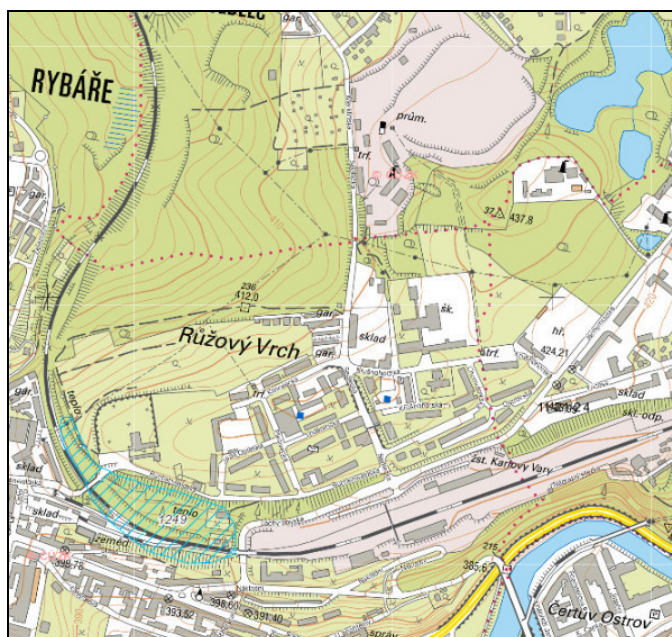


Obrázek 2: Nerostné suroviny (<https://mapy.geology.cz/suris/>)

Pro umístění stavby a zařízení v chráněném ložiskovém území, které nesouvisí s dobýváním, je třeba zažádat o závazné stanovisko příslušného úřadu (orgán kraje). Orgán kraje může vydat souhlas s realizací stavby a zařízení po projednání s obvodním báňským úřadem.

V Karlových Varech mezi ulicí Jáchymovskou a Buchenwaldskou železniční trať prochází plochou registrovanou jako potenciální plošný sesuv (ID 1249). Jiné aktivní či pasivní sesuvy nebo jiné nebezpečné svahové deformace se dle dostupných údajů (geology.cz) v blízkosti stavebního záměru nenacházejí.





Obrázek 3: Svahové nestability – plošný sesuv půdy (modře, šrafovaně)  
([https://mapy.geology.cz/svahove\\_nestability/](https://mapy.geology.cz/svahove_nestability/))

#### **b. 6. Zachování ekologických funkcí a vazeb v krajině**

Rekonstrukce trati prostorově respektuje stávající stopu trati. Železniční trať prochází intravilánem obcí a dále polními a lesními ekosystémy.

Zajištění ekologických funkcí a vazeb v krajině zajišťuje územní systém ekologické stability (ÚSES).

##### ***Územní systém ekologické stability (ÚSES)***

ÚSES je vymezován na základě zákona č.114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, v platném znění. Můžeme jej charakterizovat jako vzájemně propojený soubor přirozených i pozměněných, avšak přírodě blízkých, ekosystémů. ÚSES umožňuje uchování a reprodukci přírodního bohatství, příznivě působí na okolní, méně stabilní části krajiny a vytváří tak základ pro její mnohostranné využívání. Vymezení ÚSES stanoví a jeho hodnocení provádějí orgány územního plánování a ochrany přírody ve spolupráci s orgány vodohospodářskými, ochrany zemědělského půdního fondu a státní správy lesního hospodářství.

Rozlišují se tři úrovně ÚSES:

- nadregionální
- regionální
- místní (lokální)

Dle Koncepce ochrany přírody a krajiny Karlovarského kraje a dostupných územních plánů jednotlivých dotčených obcí a jsou v blízkosti stavebního záměru vymezeny tyto prvky ÚSES:

#### **a) Nadregionální prvky ÚSES**

Železniční trať není ve střetu s nadregionálními prvky ÚSES. Nejbližší prvky se nacházejí jižně od trati, kde jejich osu tvoří řeka Ohře - K 40 Amerika - Svatošské skály a K 41 Svatošské skály – Úhošť). Na těchto biokoridorech leží biocentrum Svatošské skály.

#### **b) Regionální prvky ÚSES**

Železniční trať v předmětném traťovém úseku není ve střetu s regionálními prvky ÚSES. Nejbližší prvky se nacházejí jižně od trati kde jejich osu tvoří řeka Ohře – jedná se o regionální biocentrum - RBC1141.

#### **c) Lokální prvky ÚSES – doplnit dle dat ŽP**

V katastrálním území Jenišov dle navrženého územního plánu (zveřejněn: 7.1.2019) předmětná trať kříží lokální biokoridor LK 2, jehož osu tvoří Chodovský potok. V těchto místech pak při severní hranici tratě leží lokální biocentrum LC 2 „Nad mlýnem“. Ze západní části tohoto LC pak vybíhá LK 1, který je zčásti veden podél železnice. Na území obce Mírové je podél Chodovského potoka vymezen MBK 3, na něj navazuje MBK 5 (jehož osou je osou bezejmenný přítok Chodovského potoka). MBK 5 prochází při hranici s předmětnou tratí a navazuje na lesní fragment vedený jako MBC 3 severně od tratě. V žst. Chodov (cca km 195,2) prochází pod tratí bezejmenný vodní tok, který je vymezený jako MBK 6 a propojuje MBC 1 (severně od tratě) a MBC 5 (jižně od tratě).

#### **VKP ze zákona**

Pojem významný krajinný prvek (VKP) byl zaveden zákonem č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, v platném znění. Jako VKP jsou definovány ekologicky, geomorfologicky nebo esteticky hodnotné část krajiny, které utváří její typický vzhled nebo přispívají k udržení její stability. Významnými krajinnými prvky jsou lesy, rašeliniště, vodní toky, rybníky, jezera, údolní nivy (tzv. VKP ze zákona) nebo jiné části krajiny, které takto zaregistruje ve smyslu zákona o ochraně přírody příslušný orgán státní správy. Jde zejména o mokřady, stepní trávníky, remízy, meze, trvalé travní plochy, naleziště nerostů a zkamenělin, umělé i přirozené skalní útvary, výchozy a odkryvy. Mohou jimi být i cenné plochy porostů sídelních útvarů včetně historických zahrad a parků.

### 1) Vodní toky

Definici VKP vodní tok je třeba hledat v zákoně č. 254/2001 Sb., o vodách, který ve svém § 43 definuje vodní tok jako povrchové vody tekoucí vlastním spádem v korytě trvale nebo po převažující část roku, a to včetně vod v nich uměle vzdutých.

Posuzovaný záměr kříží vodní toky uvedené v tabulce 1.

### 2) Údolní nivy vodních toků

Údolní niva je definována jako rovinné údolní dno aktivované při povodňovém stavu vodního toku; tvoří ji štěrkovité, písčité, hlinité nebo jílovité naplaveniny, jejichž úložné poměry často vykazují nepravidelnosti způsobené větvením toku, vznikem ostrovů, meandrů, náplavových kuželů a delt, sutí, svahových sesuvů apod. Z praktického důvodu je na základě našich zkušeností v území silně poznamenaném lidskou činností vhodné za údolní nivu ve smyslu VKP považovat břehy vodních toků s vytvořenými břehovými porosty (či bez nich) do vzdálenosti ca 15 m od břehové hrany, a to bez ohledu jestli došlo k zásadní změně přírodního charakteru těchto prostorů. Důvodem je skutečnost, že VKP mají v krajině významnou ekologicko-stabilizační funkci, která musí být nadále posilována.

Kontakt tohoto VKP s drážním tělesem můžeme ztotožnit s křížením VKP vodní toky – viz. tabulka 1.

### 3) Vodní plochy

V blízkosti železniční trati se v k.ú. Rybáře nachází Mlýnský rybník (přírodní koupaliště Rolava). V k.ú. Jenišov se nacházejí dvě vodní plochy, z nichž jedna se nachází cca 20 m od osy koleje, druhá ve vzdálenosti cca 90 m od trati.

**4) Les** – pozemky PUPFL (pozemky určené k plnění funkce lesa) se nacházejí v těsné blízkosti stávající trati, do vzdálenosti 50 m od okraje lesa.

### VKP registrované

Dle Koncepce ochrany přírody a krajiny (Mapa registrovaných VKP) (Melichar 2015) se v blízkosti železniční trati nenachází žádný registrovaný VKP.

Obecně platí, že v případě zásahu do VKP je nutné vyžádat předchozí stanovisko příslušného orgánu ochrany přírody.

### ***Migrační prostupnost krajiny***

Předmětná železniční trať není ve střetu s migračně významným územím a migračními koridory. Nejbližší migračně významné území je vzdáleno cca 1,5 km od předmětné tratě. Vzhledem k charakteru (rekonstrukce) a lokalizaci (stávající železniční trati) nedojde k další fragmentaci krajiny. Funkce mostních objektů a propustků bude zachována.

### ***Krajinný ráz***

Stavební záměr vzhledem k charakteru (rekonstrukce) a lokalizaci (stávající elektrifikovaná železniční trať) nepředstavuje zásah do krajinného rázu.

## **b. 7. Kulturní památky a archeologické nálezy**

### **Nemovité kulturní památky**

Kulturní památky jsou podle zákona č. 20/1987 Sb., o státní památkové péči, v platném znění, chráněny jako nedílná součást kulturního dědictví lidu, svědectví jeho dějin, významného činitele životního prostředí a nenahraditelné bohatství státu.

Stavební záměr nekoliduje s žádnou kulturní památkou typu světového kulturního dědictví, ani zde nejsou evidovány vesnické památkové zóny nebo rezervace, krajinné památkové zóny či archeologické památkové rezervace.

V okolí stavebního záměru se dále nacházejí nemovité kulturní památky. Ty však nebudou realizací stavebního záměru dotčeny.

### **Archeologická a paleontologická naleziště**

Celé zájmové území je zahrnuto do UAN III. (<http://npu.cz>), tj. území, na němž nebyl dosud rozpoznán a pozitivně prokázán výskyt archeologických nálezů a ani tomu nenasvědčují žádné indicie, ale jelikož předmětné území mohlo být osídleno či jinak využito člověkem, existuje 50 % pravděpodobnost výskytu archeologických nálezů. Dále posuzovaný stavební záměr kříží v několika místech území kategorie UAN I. a UAN II. Území kategorie UAN I. je území s pozitivně prokázaným výskytem archeologických nálezů a kategorie UAN II. je území, kde je pravděpodobnost výskytu archeologických nálezů 51 – 100%. UAN IV. je území, na němž není reálná pravděpodobnost výskytu archeologických nálezů (veškerá vytěžená území – doly, lomy, pískovny, cihelny apod.)

V okolí železniční zastávky Karlovy Vary – Dvory je v obytné zastávbě evidováno území UAN II (jádro středověké a novověké vesnice). Východně od žst. Nové Sedlo u Lokte se nachází území UAN IV. Loketská výsypka.

Vzhledem k výše uvedenému můžeme předpokládat výskyt archeologických nálezů ve smyslu zákona č. 20/1987 Sb., o státní památkové péči, v platném znění, a to zejména na území měst a obcí.

Paleontologické nálezy (dle zákona ČNR č. 114/92 Sb., o ochraně přírody a krajiny, v platném znění) v zájmovém území nepředpokládáme.

### **c) VLIV NA SOUSTAVU CHRÁNĚNÝCH ÚZEMÍ NATURA 2000**

Zvláštním typem jsou území, která byla na základě vědeckých předpokladů vybrána jako lokality pro soustavu chráněných území NATURA 2000 podle legislativy Evropského společenství, konkrétně podle směrnice č. 79/409/EEC o ochraně volně žijících ptáků a směrnice č. 92/43/EEC o ochraně přírodních stanovišť, volně žijících živočichů a planě rostoucích rostlin. V rámci ČR je síť chráněných území NATURA 2000 tvořena evropsky významnými lokalitami (EVL) a ptačími oblastmi (PO).

Stávající železniční trať neprochází územím soustavy Natura 2000. Nejbližším územím tohoto typu je PO Doupovské hory (CZ0411002), vzdálené cca 4 km východně od žst. Karlovy Vary a dále EVL Kaňon Ohře (CZ0410413), která je vzdálená jižně od trati ve vzdálenosti cca 1,7 km.

Vzhledem k charakteru stavebního záměru a jeho lokalizaci (vzdálenosti od chráněných území) nepředpokládáme žádný vliv na lokality sítě Natura 2000.

### **d) NÁVRH ZOHLEDNĚNÍ PODMÍNEK ZE ZÁVĚRU ZJIŠŤOVACÍHO ŘÍZENÍ NEBO STANOVISKA EIA**

Pro posuzování stavební záměr nebylo zpracováno posouzení vlivů na životní prostředí dle zákona č. 100/2001 Sb., v platném znění. Při realizaci záměru je třeba dodržovat podmínky ochrany podle jiných předpisů a podmínky uvedené v kapitole e).

## **e) NAVRHOVANÁ OCHRANNÁ A BEZPEČNOSTNÍ PÁSMA, ROZSAH OMEZENÍ A PODMÍNKY OCHRANY PODLE JINÝCH PRÁVNÍCH PŘEDPISŮ**

### **Ochranná pásma**

Stavba je v celém svém rozsahu (včetně zařízení stavenišť) navrhována v ochranném pásmu dráhy. Ochranné pásmo je určeno svislou rovinou vedenou 60 m od osy krajní koleje a nejméně 30 m od hranice obvodu dráhy. Ochranné pásmo dráhy se stavbou nemění.

Souhrnně platí, že ochranná a bezpečnostní pásma inženýrských sítí, komunikací a drah jsou dána příslušnými normami a obecně technickými požadavky na výstavbu a budou výstavbou respektována. Ochranná a bezpečnostní pásma jsou dána takto:

- ochranné pásmo nadzemních elektrických vedení činí (§46 energetického zákon č. 458/2000 Sb., vždy od krajního vodiče vedení na obě jeho strany):
  - 7 m u venkovních vedení 1-35 kV (vodiče bez izolace)
  - 2 m u venkovních vedení 1-35 kV (vodiče se základní izolací)
  - 12 m u venkovních vedení o napětí 35 - 110 kV (vodiče bez izolace)
  - 5 m u venkovních vedení o napětí 35 - 110 kV (vodiče bez izolace)
  - 15 m u venkovních vedení o napětí 110 - 220 kV
  - 20 m u venkovních vedení o napětí 220 - 400 kV
  - 30 m u venkovních vedení o napětí nad 400 kV

Ochranné pásmo u podzemního vedení elektrizační soustavy do napětí 110 kV činí 1 m po obou stranách krajního kabelu.

- ochranné pásmo plynovodů
  - u vysokotlakých plynovodů a přípojek je pásmo na každou stranu 4 m od půdorysu plynovodu
  - u nízkotlakých a středotlakých plynovodů a přípojek v zastavěném území 1 m na obě strany od půdorysu
  - u technologických objektů 4 m od půdorysu
- u vodovodů a kanalizací pro veřejnou potřebu činí ochranné pásmo v běžných případech 1,5 až 2,5 m od okraje potrubí (zák. č. 274/2001 Sb.)
- u silnic I. třídy a ostatních místních komunikací I. třídy se ochranným pásmem rozumí prostor ohraničený svislými plochami vedenými do výšky 50 m a ve vzdálenosti 50 m od osy vozovky nebo od osy přilehlého jízdního pásu

- u silnic II. nebo III. třídy místní komunikace II. třídy se ochranným pásmem rozumí prostor ohraničený svislými plochami vedenými do výšky 50 m a ve vzdálenosti 15 m od osy vozovky nebo od osy přilehlého jízdního pásu
- pro dálkové podzemní kabely telekomunikačních sítí a všechny zařízení, která jsou součástí těchto vedení, jsou vzdálenosti stanovené zákonem o telekomunikacích a jeho prováděcí vyhláškou, a to ochranné pásmo široké 2 m, s hloubkou i výškou 3 m měřenou od úrovně terénu.

Během realizace záměru tedy budou dotčena některá **ochranná pásma inženýrských sítí**. Souhrnně platí, že ochranná a bezpečnostní pásma inženýrských sítí a komunikací jsou dána příslušnými normami a obecně technickými požadavky na výstavbu a budou výstavbou respektována.

Veškeré zásahy do ochranných pásem konzultovány s vlastníky a provozovateli sítí a staveb.

### **Ochranná pásma lesa**

Posuzovaný stavební záměr se nachází ve vzdálenosti do 50 m od okraje lesních pozemků.

### **Ochranná pásma vodních zdrojů**

Stávající železniční trať v celé rekonstruované délce prochází ochranným pásmem II. stupně přírodních léčivých zdrojů lázeňského místa Karlovy Vary.

### **Ochranná pásma ložiskových území, dobývacích prostorů**

Předmětný záměr zasahuje do chráněného ložiskového území Rybáře a ložiska výhradní plochy Rybáře-Čankovská-hlubina a Rybáře-Čankovská-povrch. Trať dále prochází při hranici CHLÚ Mírová – Zátíší.

### **Chráněná území a jejich ochranná pásma, ochranná pásma památných stromů**

Železniční trať není ve střetu se zvláště chráněnými územími ani jejich ochrannými pásmy. V blízkosti se nenacházejí památné stromy.

### **Zmírňující opatření**

1. Případné kácení dřevin rostoucích mimo les doporučujeme provést mimo vegetační sezónu (kácení je možné v období listopad až březen).

2. V případě požadavku kácení ve vegetační sezóně doporučujeme přítomnost odborně způsobilé osoby, která vyloučí přítomnost živočichů. Jestliže bude prokázáno hnízdění, bude nutné odložit kácení na dobu opuštění hnízda.
3. V rámci zařízení stavenišť nebudou skladovány pohonné hmoty v množství přesahujícím jednodenní spotřebu. Případné uskladnění bude provedeno v odpovídajících nádobách, které budou opatřeny záchytnou vanou.
4. V případě úniku ropných látek budou dodržovány obvyklé zásady a postupy: zabránění dalšímu úniku ropných látek, sanace postižené lokality, uložení zachycených ropných produktů do vhodných nádob, neprodleně budou informovány zainteresované strany a bude zahájena sanace. Obdobně se bude postupovat i v případě požáru.
5. Budou důsledně dodržována ochranná opatření proti možnosti znečištění povrchových i podzemních vod (např. záchytné vany pod odstavenou technikou).
6. Z důvodů prevence ruderalizace území budou v rámci konečných terénních úprav rekultivovány všechny plochy zasažené stavebními pracemi. V případě výskytu invazních druhů budou tyto odborně odstraněny.
7. Možnému znečištění půd je třeba předejít uložením látek škodlivých půdám a vodám do k tomuto účelu vyhrazených prostor
8. Dodavatel stavby bude zodpovědný za zajištění řádné údržby a sjízdnosti všech jím využívaných přístupových komunikací ke staveništi po celou dobu probíhajících stavebních prací.
9. Budou důsledně dodržována opatření pro zamezení emisí tuhých znečišťujících látek ze stavby – nákladní automobily převážející stavební materiál budou řádně zaplachtovány, bude dbáno na pravidelné uklízení komunikací, v případě suchého počasí budou plochy stavenišť kropeny, stavební mechanismy budou pravidelně čištěny atd.
10. S odpady v průběhu výstavby bude nakládáno v souladu s platnou legislativou na úseku odpadového hospodářství.
11. V případě výskytu invazních druhů (např. křídlatky, bolševník apod.) budou tyto neprodleně odborně odstraněny.

## ZÁVĚR

Vzhledem ke skutečnosti, že se jedná o rekonstrukci na stávající a v území již stabilizované železniční trati, při dodržení výše zmíněných zmírňujících opatření, neočekáváme významný vliv stavebního záměru na životní prostředí v dotčeném území.



**Internetové zdroje:**

[www.heis.vuv.cz](http://www.heis.vuv.cz)

[www.eagri.cz](http://www.eagri.cz)

[www.geology.cz](http://www.geology.cz)

[www.geoportal.gov.cz](http://www.geoportal.gov.cz)

[www.npu.cz](http://www.npu.cz)

[www.mapy.nature.com](http://www.mapy.nature.com)