




			ČÍSLO SOUPRAVY:
		PO PŘIPOMÍNKOVÉM ŘÍZENÍ	
REVIZE Č.	DATUM	ZMĚNA	

		EXPROJEKT s.r.o. Heršpická 758/13 619 00 Brno	tel. : +420 533 312 000 E-mail: info@exprojekt.cz ID: dh84e85
---	--	--	---

OBJEDNATEL:	 Správa železnic, státní organizace Stavební správa západ, Sokolovská 1955/278, 190 00 Praha 9		
HLAVNÍ INŽENÝR PROJEKTU Ing. Igor Kekely Ing. Dominik Mojžíšek	ODPOVĚDNÝ PROJ. PS, SO Mgr. Martina Fialová, Ph.D.	VYPRACOVAL Ing. Zuzana Indráková	KONTROLOVAL Mgr. Martina Fialová, Ph.D.
KRAJ: Plzeňský	POVĚŘENÝ MÚ: Domažlice/ k.ú. Bělá nad Radbuzou	STUPEŇ: DSP	
Rekonstrukce nástupiště zastávky Bělá nad Radbuzou na trati Domažlice - Planá Souhrnná technická zpráva			ZAK. ČÍSLO 2019-092
			MĚŘITKO - POČET FORMÁTŮ 22 x A4
Popis vlivů na životní prostředí a jeho ochrana			DATUM: 08/2020
			ČÁST DOKUM. B PŘÍLOHA B.6

STAVBA: **Rekonstrukce nástupiště zastávky Bělá nad Radbuzou
na trati Domažlice - Planá**

STUPEŇ: **Dokumentace pro stavební povolení**

Vliv stavby na životní prostředí

OBSAH:

ÚVOD.....	3
A) VLIV STAVBY NA ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ.....	3
A.1 OVZDUŠÍ.....	3
A.2 HLUK	4
A.3 VODA.....	5
A.4 ODPADY.....	7
A.5 PŮDA	8
B) VLIV STAVBY NA PŘÍRODU A KRAJINU	8
B.1 OCHRANA DŘEVIN	8
B.2 OCHRANA PAMÁTNÝCH STROMŮ.....	9
B.3 OCHRANA ROSTLIN.....	9
B.4 OCHRANA ŽIVOČICHŮ	10
B.5 ZVLÁŠTĚ CHRÁNĚNÁ ÚZEMÍ.....	12
B.6 ZACHOVÁNÍ EKOLOGICKÝCH FUNKCÍ A VAZEB V KRAJINĚ	12
B.7 NEROSTNÉ SUROVINY.....	15
B.8 KULTURNÍ PAMÁTKY A ARCHEOLOGICKÉ NÁLEZY	16
C) VLIV NA SOUSTAVU CHRÁNĚNÝCH ÚZEMÍ NATURA 2000	18
D) ZPŮSOB ZOHLEDNĚNÍ PODMÍNEK ZE ZÁVĚRU ZJIŠŤOVACÍHO ŘÍZENÍ NEBO STANOVISKA EIA	18
E) NAVRHOVANÁ OCHRANNÁ A BEZPEČNOSTNÍ PÁSMA, ROZSAH OMEZENÍ A PODMÍNKY OCHRANY PODLE JINÝCH PRÁVNÍCH PŘEDPISŮ	18

ÚVOD

Tato část dokumentace se zabývá vlivem realizace stavebního záměru „Rekonstrukce nástupiště zastávky Bělá nad Radbuzou na trati Domažlice - Planá“ na životní prostředí v dotčené lokalitě a širším území stavby. Dokument je členěn podle vyhlášky č. 146/2008 Sb., v platném znění.

a) VLIV STAVBY NA ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ

a.1 Ovzduší

Vlivy v období výstavby

V rámci výstavby dojde k dočasnému ovlivnění kvality ovzduší, na kterém se bude podílet automobilová doprava (transport materiálu, stavební mechanismy), ale i vlastní plocha staveniště, zejména při rekonstrukci štěrkového lože.

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 zakládání a provádění stavby.

Pro ochranu ovzduší při realizaci stavebního záměru doporučujeme dodržet následující opatření, která jsou navržena zejména k eliminaci prašnosti:

- používané přístupové komunikace budou pravidelně čištěny, aby nedocházelo vlivem povětrnostních podmínek ke zvýšené prašnosti
- používané komunikace a zařízení staveniště budou za suchého počasí pravidelně skrápěny
- stavební mechanismy a nákladní automobily vyjíždějící ze stavby budou důsledně čištěny
- nákladní automobily převážející zeminu a stavební materiál budou řádně zaplachtovány
- zařízení staveniště a případné sklady sypkých hmot je třeba umístit mimo obytnou zástavbu

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

Vliv v období provozu

V období provozu nebude instalován vyjmenovaný zdroj znečišťování ovzduší ve smyslu zákona č. 201/2012, v platném znění.

Stávající železniční trať je jednokolejná a neelektrifikovaná a je součástí regionální dráhy. Realizací záměru nedojde k navýšení kapacit dopravy. Předpokládáno je zvýšení plynulosti a spolehlivosti železničního provozu. Proto pro období provozu neočekáváme žádné zhoršení kvality ovzduší.

a.2 Hluk

Předmětem záměru je rekonstrukce stávající železniční zastávky „Rekonstrukce nástupiště zastávky Bělá nad Radbuzou na trati Domažlice - Planá“ včetně přilehlého železničního svršku a části spodku. Jedná se o malou stavbu, kde v rozsahu od km 36,207 do km 36,580 bude provedena rekonstrukce železničního svršku a v km 36,580 – 36,745 bude provedena rekonstrukce železničního svršku a spodku. Stávající nástupiště v km 36,719 bude demolováno a bude zřízeno nové nástupiště o délce 50 m. K přístupu na nástupiště bude zřízen nový bezbariérový přístupový chodník. Součástí záměru je i zřízení bezstykové koleje. Tyto úpravy povedou ke zlepšení stávající akustické situace při průjezdu železniční dopravy.

Hluk v době výstavby

V období výstavby lze očekávat ovlivnění akustické situace především vlivem těžké automobilové dopravy v rámci přesunů materiálu, při zemních pracích a při výstavbě nového úseku pozemní komunikace. Tento vliv však bude pouze dočasný a plně reverzibilní. Stavba bude realizována kontinuálně za nepřetržitého vyloučení provozované koleje s výjimkou přípravných a dokončovacích prací, které budou provedeny mimo výluky. Výluka trati je naplánovaná v délce 15 dní (9. 8. 2021 – 23. 8. 2021). Stavba bude realizována společně s navazující stavbou „Rekonstrukce přejezdu v km 36,756 na trati Domažlice – Planá“ v rámci jedné společné výluky.

Hluk v době provozu

Vzhledem k plánované rekonstrukci železničního svršku a spodku a zřízení bezstykové koleje se očekává zlepšení akustické situace v okolí záměru.

Traťová rychlost nebude zvýšena, bude pouze odstraněno trvalé omezení rychlosti 30 km/h a bude umožněna rychlost 55 km/h v celé délce stavby, tato změna má zanedbatelný akustický vliv.

a.3 Voda

Spotřeba a zdroje vody ve fázi výstavby

V období výstavby bude docházet ke spotřebě vody na zkrápění plochy stavenišť, příjezdových komunikací a pro vlastní stavbu. Množství takto spotřebované vody bude záviset na ročním období prováděných prací a aktuálním počasím. V současné době nelze přesně odhadnout spotřebu vody pro jednotlivé činnosti. Tato problematika bude řešena vybraným dodavatelem stavby.

Dále bude nutné zajistit vodu pro technické zázemí na ploše stavby. Zařízení staveniště bývají standardně vybavena chemickým WC. Denní spotřebu vody na staveništi lze odhadnout na 30 l. Pitná voda bude na zařízení staveniště dovážena.

Spotřeba a zdroje vody ve fázi provozu

Ve fázi provozu nebude spotřeba vody v běžných podmínkách vyžadována. Výjimkou může být řešení havarijních stavů.

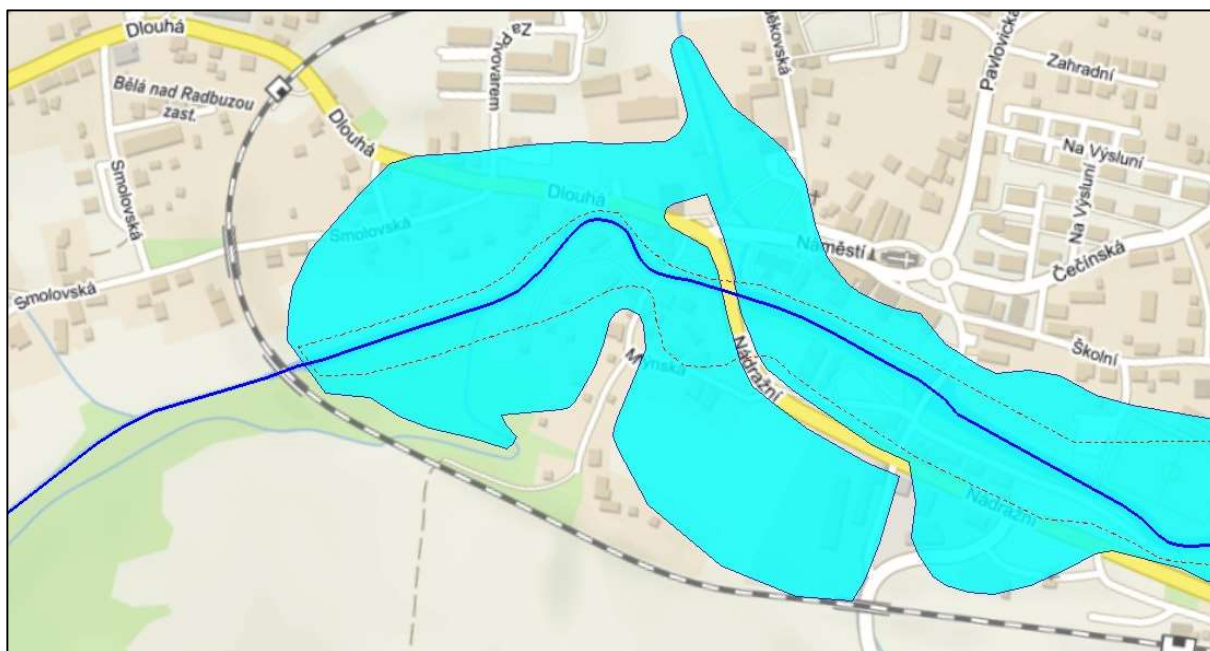
Hydrogeologická charakteristika

Záměr se nachází na území hydrogeologického rajónu základní vrstvy Krystalinikum v povodí Mže po Stříbro a Radbuzy po Staňkov (ID 6212) s nevymezeným kolektorem, tvořeným převážně metamorfity, s volnou hladinou a s puklinovou propustností. Jedná se o horniny krystalinika, proterozoika a paleozoika.

Hydrologická charakteristika

Území spadá do povodí Labe a úmoří Baltského moře. Řeka Radbuza, kterou předmětný úsek trati kříží, patří mezi významné vodní toky dle vyhlášky č. 178/2012 Sb., v platném znění.

Krátký úsek železničního tělesa tvoří hranici stanoveného záplavového území vodního toku Radbuza. Záplavové území pro Q100, včetně aktivní zóny, která se rovněž dotýká trati, stanovil Krajský úřad Plzeňského kraje pod č. j. ŽP/11323/06.



Obr. 1: Záplavové území Q100 (světle modrá) a aktivní zóna Q100 (přerušovaná červená čára), zdroj: dppcr.cz

V řešeném území se nenachází chráněná oblast přirozené akumulace vod (CHOPAV).

Trasa záměru nezasahuje do ochranného pásma vodního zdroje. Nejbližší se nachází ochranné pásmo II. stupně vodního zdroje „Bělá nad Radbuzou trubní vrtaná studna S1“, které se nachází ve vzdálenosti cca 1,1 km západně od zastávky Bělá nad Radbuzou.

V širším okolí záměru se nenachází místa odběrů povrchových vod, ani ochranná pásma přírodních léčivých zdrojů.

Ve smyslu nařízení vlády č. 401/2015 Sb., v platném znění, 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).

Dle zákona č. 254/2001 Sb., vodní zákon, 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 širším okolí záměru není vymezena zranitelná oblast. Nejbližší zranitelná oblast je vzdálena cca 3,3 km jihovýchodně od záměru.

Negativní vlivy záměru na vody mohou být spojeny s havarijními stavy souvisejícími se samotnou výstavbou i provozem. Při dodržení běžných opatření bude riziko havárie sníženo na minimum a negativní ovlivnění vodních toků, ploch a vodních zdrojů nepředpokládáme. Vzhledem k charakteru záměru nepředpokládáme změnu jeho vlivu na odtokové poměry v území. Pro záměr jsou zpracovány havarijní a povodňový plán.

V prostoru mostu přes vodní tok Radbuza je plánována úprava pouze železničního svršku, nedojde tak k dotčení vodního toku.

a.4 Odpady

Odpady vznikající při výstavbě záměru

Převážnou část odpadů vznikajících v rámci realizace záměru, budou tvořit odpady patřící dle „Katalogu odpadů“ (příloha vyhlášky č. 93/2016 Sb., v platném znění) do skupiny č. 17- Stavební a demoliční odpady. Část vznikajících materiálů je možno využít v souladu s požadavky zákona o odpadech č. 185/2001 Sb., v platném znění, 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 samostatné příloze projektové dokumentace Odpadové hospodářství. Největší množství odpadu budou tvořit odpady z železničního svršku a spodku. Jedná se o odpady katalogového čísla 17 05 04 (Zemina a kamení neuvedené pod číslem 17 05 03) a 17 05 08 (Štěrky ze železničního svršku neuvedené pod číslem 17 05 07). Pro finální zařazení odpadů dle vyhlášky č. 294/2005 Sb., v platném znění, je doporučeno provedení chemických analýz odebraných z mezideponií.

Při rekonstrukci stavby je doporučeno přednostně odtěžit místa zřetelně znečištěná ropnými látkami. S těmito odtěženými materiály (odpady) bude nakládáno odděleně od ostatních stavebních odpadů ze stavby.

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.

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

a.5 Půda

Většina stavby je plánována ve stávající stopě na drážních pozemcích. Na pozemku parc. č. 314/2 v k. ú. Bělá nad Radbuzou, který je chráněn zemědělským půdním fondem, bude z důvodu odstranění části stávajícího nástupiště zřízen dočasný zábor pozemku. Po odstranění části nástupiště bude uveden pozemek do původního stavu. Nové nástupiště bude zřízeno mimo pozemek parc. č. 314/2.

Požadavky na zábory pozemků určených k plnění funkce lesa (PUPFL) nejsou.

Riziko pro půdy mohou představovat možné havarijní stavy. Při dodržení běžných opatření na ochranu půd v souvislosti s prevencí proti haváriím nepředpokládáme významnější negativní vlivy tohoto záměru na půdy.

b) VLIV STAVBY NA PŘÍRODU A KRAJINU

b.1 Ochrana dřevin

Záměr nebude vyžadovat kácení dřevin rostoucích mimo les. Ve fázi územního řízení byl proveden dendrologický průzkum, který potvrdil, že v území dotčeném stavbou se nenachází dřeviny s obvodem nad 80 cm ve výšce 130 cm nad zemí či zapojené porosty dřevin s plochou nad 40 m², pro které by bylo nutné žádat o povolení ke kácení dřevin. V dotčeném území se nachází pouze drobné dřeviny a náletové stromy, které budou dle vyjádření OŘ Plzeň, Správy tratí Plzeň ze dne 3. 3. 2020 pokáceny v rámci pravidelné údržby správcem trati (viz dokladová část projektu E5).

b.2 Ochrana památných stromů

V území plánované rekonstrukce zastávky a přilehlého traťového úseku nejsou památné stromy vyhlášeny.

b.3 Ochrana rostlin

Záměr rekonstrukce nástupiště zastávky Bělá nad Radbuzou se nachází v intravilánu obce. Obklopen je výstavbou rodinných domů, zahradami, resp. drobnými, extenzivně obhospodařovanými políčky. Na nivu, resp. nivu Radbuzy jsou vázány porosty dřevin představující údolní jasanovo-olšové luhy. Další přírodní či přírodě blízké biotopy zde nebyly zjištěny.

V úseku severně od železničního přejezdu prochází trať zářezem. Doprovázena je zde roztroušenými, zmlazujícími porosty topolu osiky (*Populus tremula*), vrby křehké (*Salix euxina*), javoru mléče (*Acer platanoides*) a růže šípkové (*Rosa canina*). Směrem z výstavbě obytných domů v ulici Za Pivovarem se nachází podél železnice výsadba bříz bělokorych (*Betula pendula*). V blízkosti železničního tělesa je vyvinuta spíše ruderalní vegetace s ovsíkem vyvýšeným (*Arrhenatherum elatius*), třtinou křovištní (*Calamagrostis epigejos*), přesličkou rolní (*Equisetum arvense*), kopřivou dvoudomou (*Urtica dioica*), vrbovkou úzkolistou (*Epilobium angustifolium*), kerblíkem lesním (*Anthriscus sylvestris*), pcháčem osetem (*Cirsium arvense*), vratičem obecným (*Tanacetum vulgare*), kuklíkem městským (*Geum urbanum*), mléčem zelinným (*Sonchus oleraceus*) a locikou kompasovou (*Lactuca serriola*). Spíše ojediněle jsou zastoupeny např. jetel prostřední (*Trifolium medium*), hvozdík kropenatý (*Dianthus deltoides*), zvonek rozkladitý (*Campanula patula*).

Na zastávce Bělá nad Radbuzou byl zaznamenán vzrostlý dub letní o obvodu 372 cm. Záměr si neklade nároky na jeho pokácení. Západní okraj železnice na území zastávky tvoří živý plot ze smrků ztepilých (*Picea abies*) a porosty lísky obecné (*Corylus avellana*). Východním směrem se rozkládá intenzivně sečená louka se zastoupením běžných druhů. Těleso trati zde vstupuje do nivy Radbuzy a je vedeno na značně vysokém náspu, jehož svahy jsou pouze ojediněle porostlé dřevinami, např. růží šípkovou (*Rosa canina*), zmlazujícím jasanem ztepilým (*Fraxinus excelsior*), ojediněle se podél paty náspu vyskytují také duby letní (*Quercus robur*). Na náspech u mostu přes Radbuzu se šíří škumpa orobincová (*Rhus typhina*). Těleso železnice je pravidelně vyřezáváno. V bylinném patře pak náspu dominuje šedivka šedá (*Berteroa incana*).

V nivě Radbuzy lze zaznamenat olši lepkavou (*Alnus glutinosa*), vrbu křehkou (*Salix euxina*), v bylinném patře chrastici rákosovitou (*Phalaris arundinacea*), kakost bahenní (*Geranium*

palustre), tužebníků jilmový (*Filipendula ulmaria*), kyprej vrbici (*Lythrum salicaria*), krvavec toten (*Sanguisorba officinalis*), tedy druhy běžné. Přímo v toku byly zjištěny porosty hvězdoše (*Callitriche* sp.). Přilehlý luční porost v nivě rozkládající se východně od železnice není dlouhodobě kosen, roztroušeně se zde vyskytují zmlazující dřeviny.

Během terénního průzkumu nebyla v dotčeném území zaznamenána přítomnost zvláště chráněných druhů dle vyhlášky č. 395/1992 Sb., v platném znění, ani druhů vzácnějších a ohrožených, které jsou řazeny v Červeném seznamu ČR (Grulich, 2012).

Vzhledem ke krátkému úseku a k tomu, že se jedná o menší železnici regionálního významu, nedochází zde k výraznějšímu šíření invazních druhů. Pouze roztroušeně byla zjištěna přítomnost drobného invazního druhu – turanky kanadské (*Conyza canadensis*).

Vzhledem k charakteru záměru a jeho umístění lze negativní vlivy na populace rostlin a biotopy vyloučit.

b.4 Ochrana živočichů

V širším území se vyskytují významné populace živočichů, vč. těch zvláště chráněných. Nicméně během průzkumu nebyly ve vazbě na těleso železnice zjištěny populace druhů, které by mohly být v souvislosti se záměrem negativně ovlivněny.

Vodní prostředí

Nejvhodnější prvek v území představuje vodní tok Radbuzy. Jejím významu nasvědčuje vyhlášení evropsky významné lokality Radbuza – Nový Dvůr – Pila cca 3,5 km proti proudu, jejímž předmětem ochrany je kriticky ohrožený rak kamenáč (*Austropotamobius torrentium*). Vzhledem k poloze této lokality, která se nachází proti toku, lze ovlivnění populace raka kamenáče vyloučit.

Zhruba 3,5 km níže po proudu je vyhlášena evropsky významná lokalita Radbuza, předmětem ochrany je kriticky ohrožená mihule říční (*Lampetra planeri*). Vliv realizace záměru na lokality soustavy Natura 2000 byl vyloučen.

V Radbuze lze očekávat zastoupení druhů pstruhového pásma, např. pstruha obecného (*Salmo trutta*), ohrožené vranky obecné (*Cottus gogio*) a ohroženého mníka jednovousého (*Lota lota*). Význam toku dokazuje také vybudování rybního přechodu, který umožnil zprůchodnění stupně ve dně balvanitou rampou v korytě vodního toku, cca 20 m po proudu od křížení železnice s Radbuzou.

V rámci záměru nedojde k zásahům do koryta toku Radbuzy, negativní ovlivnění vodní bioty lze tedy vyloučit.

Na obecné úrovni lze ve vztahu k vodnímu prostředí doporučit opatření předcházející havarijním stavům a znečištění vod. Stavební technika pohybující se v blízkosti vodních toků musí být v takovém technickém stavu, aby nedocházelo k úniku provozních kapalin během stavební činnosti, pokud nebude v provozu, bude umístěna mimo nivy toků a bude podložena vanami k zabránění úkapu. V blízkosti vodních toků nesmí být skladovány nebezpečné chemické látky.

Suchozemské prostředí

Přítomnost zástupců obojživelníků a plazů ve vazbě na těleso železnice nebyla zjištěna. Z území nejsou uváděna ani kolizní místa obojživelníků a plazů na komunikacích. V porostech v nivě Radbuzy se vyskytuje silně ohrožená ještěrka obecná (*Lacerta agilis*). Pozorován byl jeden jedinec.

V okolí železnice se vyskytují běžní zástupci třídy ptáků, ať už se jedná o vrabce domácího (*Paser domesticus*), kosa černého (*Turdus merula*), poštolku obecnou (*Falco tinnunculus*), brhlíka lesního (*Sitta europaea*), sýkoru koňadru (*Parus major*), sýkoru modřinku (*Cyanistes caeruleus*) či rehka domácího (*Phoenicurus ochruros*). V Bělé n. R. hnízdí také ohrožený čáp bílý (*Ciconia ciconia*), při lovu byl zaznamenán ohrožený rorýs obecný (*Apus apus*), ve vazbě na vzrostlé dřeviny v nivě Radbuzy je vázána silně ohrožená žluva hajní (*Oriolus oriolus*). Ve vazbě na porosty křovin v nivě Radbuzy v okolí záměru byl pozorován pár ohroženého ůhýka obecného (*Lanius collurio*). Hnízdění v křovinách na náspu prokázáno nebylo. Záměr navíc nebude vyžadovat kácení dřevin nad rámec pravidelné údržby trati, která probíhá mimo vegetační sezónu, a tedy i mimo období hnízdění.

V území se vyskytují běžní zástupci savců. Přímou byla zjištěna přítomnost myšice lesní (*Apodemus flavicollis*). Koryto Radbuzy využívá ke svým migracím silně ohrožený bobr evropský (*Castor fiber*), jehož pobytové stopy (okusy, skluzavky) jsou z širšího okolí uváděny. V blízkosti mostního objektu přes Radbuzu nebyl trvalý pobyt bobra evropského prokázán.

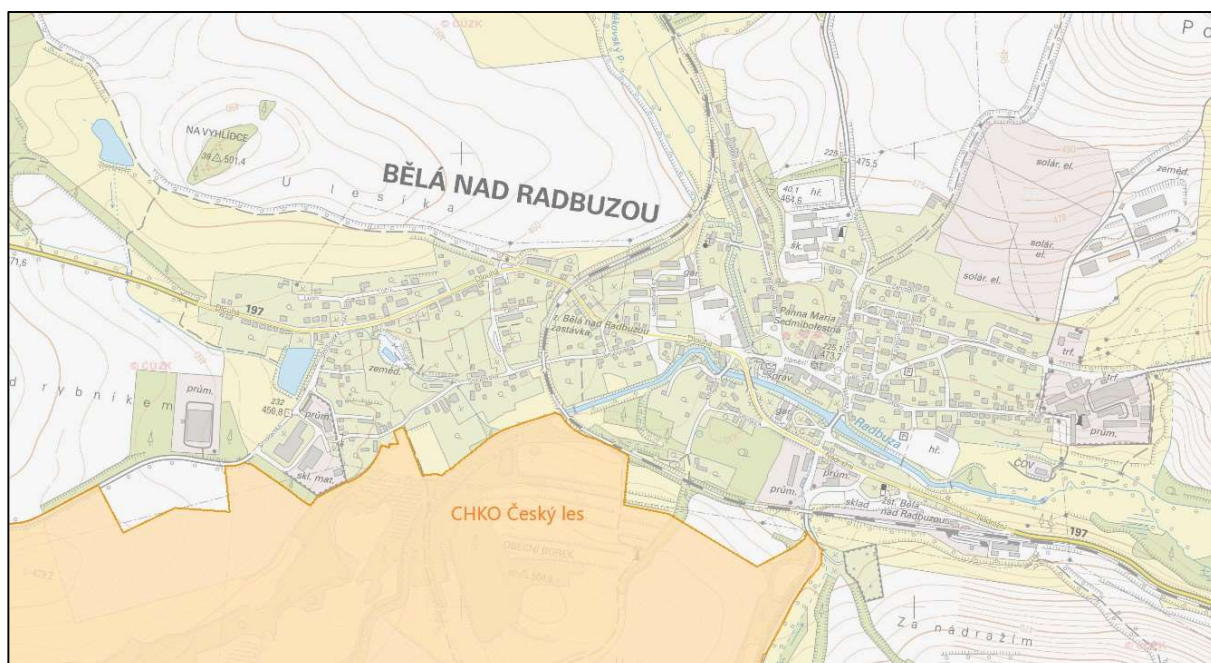
Obecně liniové dopravní stavby jako takové narušují migrační prostupnost krajiny pro obratlovce. Vzhledem k tomu, že se jedná o stávající železnici a o dostatečně kapacitní mostní objekt, nebude současná migrační prostupnost území narušena. Záměr se nachází mimo vymezená migračně významná území.

Vliv záměru na populace živočichů vyskytujících se v území lze považovat za akceptovatelný. Nedojde k ohrožení populací jednotlivých druhů, a to ani na lokální úrovni.

b.5 Zvláště chráněná území

Zvláště chráněná území (ZCHÚ) dle zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, v platném znění, můžeme pracovníě 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).

Koryto řeky Radbuzy a železniční těleso východně od řeky představuje hranici CHKO Český les. Vzhledem k tomu, že se jedná o dlouhodobě stabilizované těleso železniční trati, nepředpokládáme ovlivnění území CHKO a jejích předmětů ochrany.



Obr. 2: Vymezení CHKO Český les vůči předmětnému úseku železniční trati

b.6 Zachování ekologických funkcí a vazeb v krajině

Významné krajinné prvky

Pojem významný krajinný prvek (dále jen VKP) je definován § 3 zákona č. 114/1992 Sb., v platném znění, jako ekologicky, geomorfologicky nebo esteticky hodnotná část krajiny, která utváří její typický vzhled nebo přispívá k udržení její stability. VKP jsou lesy, rašeliniště, vodní toky, rybníky, jezera, údolní nivy. Dále jsou jimi jiné části krajiny, které zaregistruje podle § 6 orgán ochrany přírody jako VKP, zejména 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. Ke stavební činnosti ovlivňující VKP je nezbytný souhlas orgánu ochrany přírody.

VKP ze zákona

Z významných krajinných prvků ze zákona se v místě záměru nachází vodní tok a jeho údolní niva.

Dle zákona č. 254/2001 Sb., v platném znění, je **vodní tok** definován jako povrchová voda tekoucí vlastním spádem v korytě trvale nebo po převažující část roku, a to včetně vod v nich uměle vzdutých. Jejich součástí jsou i vody ve slepých ramenech. Posuzovaný záměr kříží vodní tok Radbuza (10100017) a bezejmenný vodní tok (131100003600).

Do vodních toků nebude během realizace záměru zasahováno. Na mostě přes vodní tok Radbuza dojde pouze k úpravě železničního svršku. Mostní objekty nebudou v rámci záměru rekonstruovány.

Údolní niva představuje 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. (16. SPOLEČNÉ SDĚLENÍ odboru ekologie krajiny a lesa a odboru legislativního k výkladu pojmu „údolní niva“ – ve Věstníku MŽP, srpen 2007, ročník XVII, částka 8). Železniční trať kříží údolní nivu Radbuzy. Vzhledem k tomu, že nebude do vodního toku Radbuza ani jeho údolní nivy v souvislosti se záměrem přímo zasahováno, nedojde k ovlivnění ekologicko-stabilizačních funkcí nivy.

VKP registrované

Posuzovaný záměr nezasahuje do registrovaného VKP dle § 6 zákona č. 114/1992 Sb., v platném znění.

Vzhledem k charakteru záměru lze předpokládat, že nedojde k ohrožení či oslabení ekologicko-stabilizačních funkcí VKP.

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

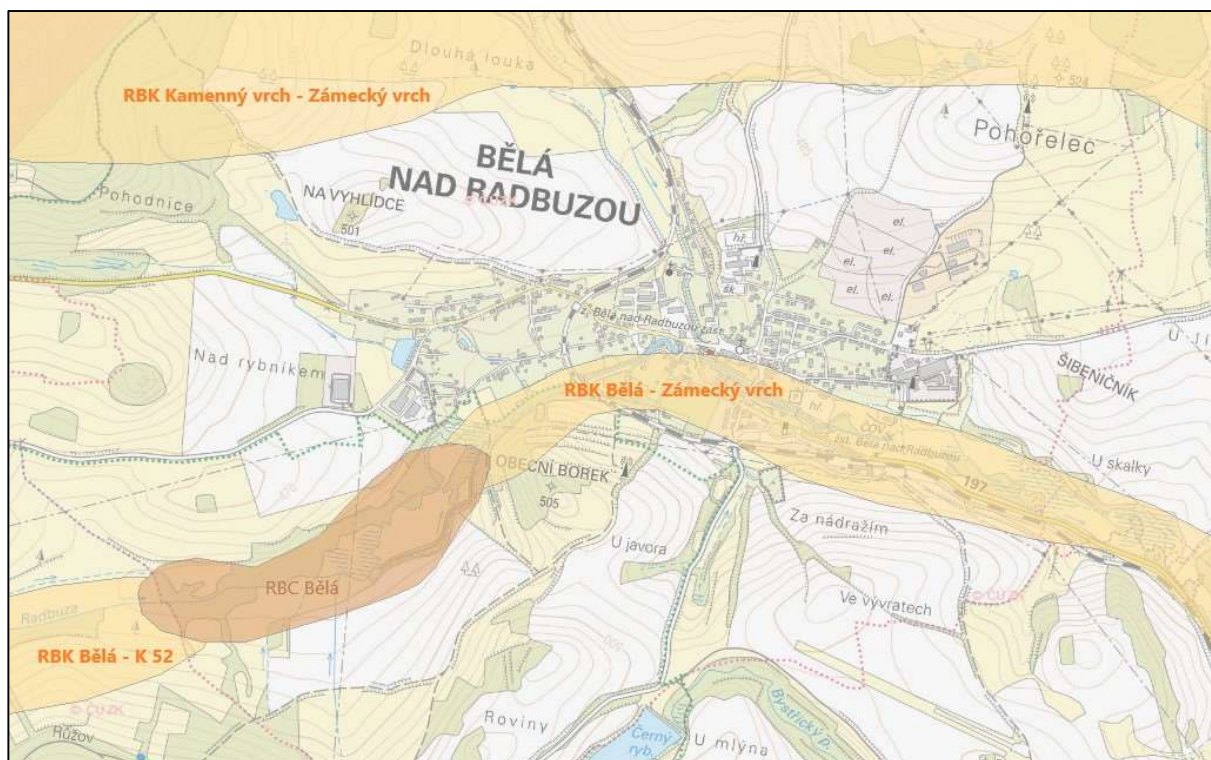
územního plánování a ochrany přírody ve spolupráci s orgány vodohospodářskými, ochrany zemědělského půdního fondu a státní správy lesního hospodářství.

a) Nadregionální prvky ÚSES

V nejbližším okolí záměru nejsou nadregionální prvky ÚSES vymezeny.

b) Regionální prvky ÚSES

Koryto vodního toku Radbuzy a jeho okolí je vymezeno jako regionální biokoridor Bělá – Zámecký vrch. Vzhledem k tomu, že do vodního toku a jeho okolí nebude zasahováno (na mostním objektu přes řeku Radbuza dojde pouze k rekonstrukci železničního svršku), nedojde k negativnímu narušení funkcí uvedeného regionálního biokoridoru.



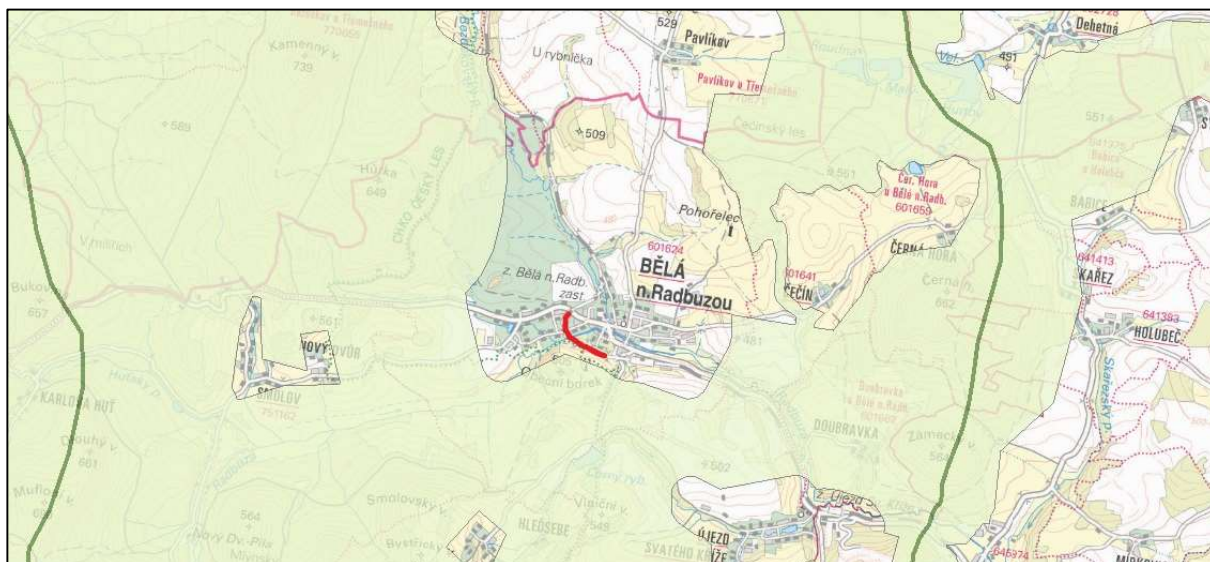
Obr. 3: Lokalizace nadregionálních a regionálních prvků ÚSES vůči předmětnému úseku železniční trati (aopkcr.maps.arcgis.com)

c) Lokální prvky ÚSES

Dle Územně analytických podkladů ORP Domažlice (2016) nejsou v místě řešeného úseku trati lokální prvky ÚSES vymezeny, nedojde tak k jejich negativnímu dotčení.

Nepříznivý vliv liniových dopravních staveb na obratlovce (především savce) spočívá v narušení migrační prostupnosti krajiny. V rámci záměru je plánována rekonstrukce stávající železnice, ke vzniku nové migrační bariéry tedy nedojde. Rekonstruovaná část železniční trati nekříží dálkový migrační koridor ani nezasahuje do migračně významného území. Stávající mostní objekt přes vodní tok Radbuzy je dostatečně kapacitní, vč. zachování dostatečně širokých suchých břehů na obou stranách toku, které nejsou zpevněny.

Lze konstatovat, že posuzovaný záměr neovlivní stávající migrační prostupnost železničního koridoru.



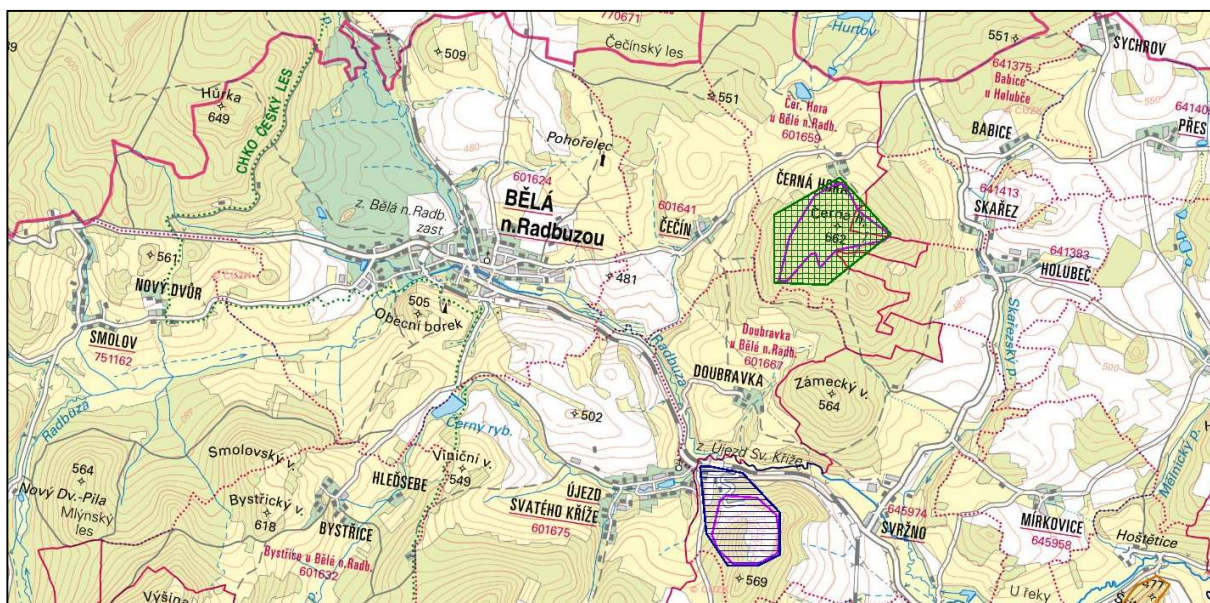
Krajinný ráz

Předmětem záměru je rekonstrukce železniční zastávky v intravilánu obce Bělá nad Radbuzou a rekonstrukce krátkého úseku přilehlé trati. Realizací záměru nedojde k pohledovým změnám a negativní vliv záměru na krajinný ráz tak lze vyloučit.

b.7 Nerostné suroviny

Posuzované území nezasahuje do dobývacího prostoru těženého či netěženého či do chráněného ložiskového území. Nejbližše se nachází cca 3 km jihovýchodně dobývací prostor

Svržno (těžená surovina stavební kámen) a cca 3,2 km východně CHLÚ Černá hora u Bělé nad Radbuzou (surovina stavební kámen).



Obr. 5: Lokalizace nerostných surovin v okolí záměru: modrá šrafa – dobývaný prostor těžení, zelená šrafa – chráněné ložiskové území, růžová šrafa – výhradní ložisko (mapy.geology.cz)

Území není poddolované.

Záměr nepřichází do kontaktu se svahovými nestabilitami.

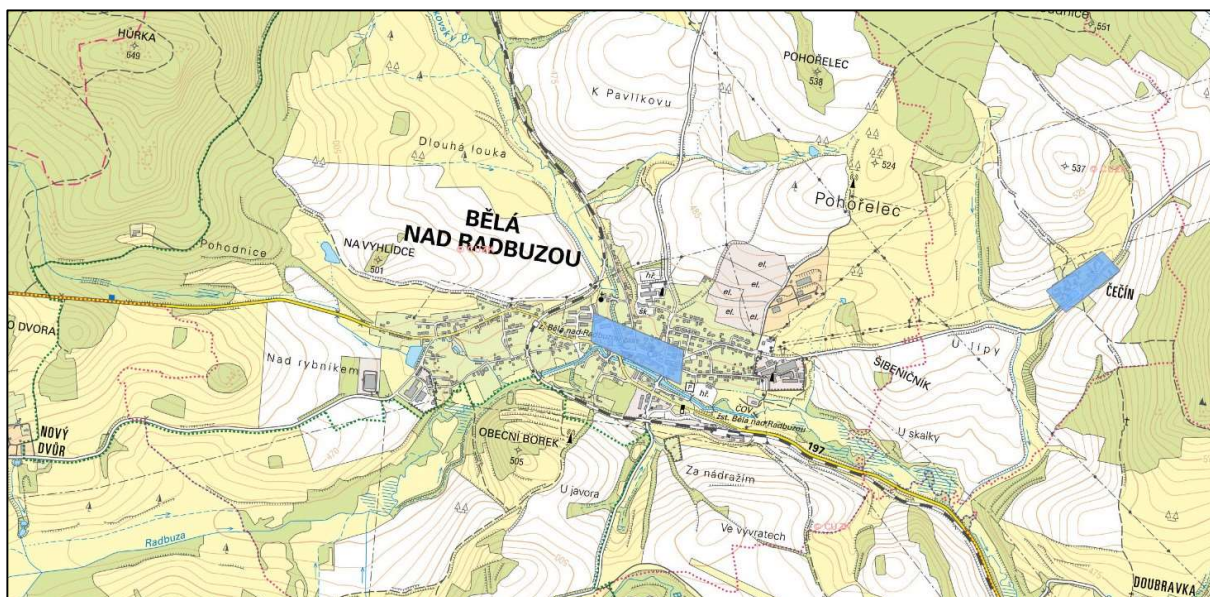
b.8 Kulturní památky a archeologické nálezy

Nemovitě kulturní památky

V obci Bělá nad Radbuzou a v jejím okolí se nachází několik nemovitých kulturních památek. V Bělé nad Radbuzou jsou soustředěny v centru obce. Jedná se například o kostel Panny Marie Bolestné, tvrz, silniční most u náměstí, most se sochami na Nádražní ulici apod. Všechny památkově chráněné objekty se nacházejí v dostatečné vzdálenosti od lokality záměru a nebudou realizací záměru nijak dotčeny.

Archeologická a paleontologická naleziště

Na celém území ČR, které bylo osídleno či jinak využíváno člověkem od počátků lidstva do současnosti, lze učinit archeologický nálezy. Pro celé území republiky proto archeologové používají v souladu se zákonem o památkové péči pojem „území s archeologickými nálezy“. Posuzované území nezasahuje do oblastí archeologických nalezišť.



Obr. 6: Území s archeologickými nálezy (ÚAN I červeně, ÚAN II modře) Zdroj: Národní památkový ústav (isad.npu.cz)

V širším okolí řešeného záměru se nachází archeologická naleziště, přičemž nejbližší z nich se nachází v historickém centru obce Bělá nad Radbuzou, ve vzdálenosti cca 300 m od předmětného úseku železniční trati. Toto naleziště spadá do kategorie ÚAN II (území, na němž dosud nebyl pozitivně prokázán výskyt archeologických nálezů, ale určité indicie mu nasvědčují nebo byl prokázán zatím jen nespolehlivě; pravděpodobnost výskytu archeologických nálezů 51 - 100 %).

Dojde-li při provádění stavební činnosti k jakýmkoliv zásahům pod povrch terénu (hloubení výkopů apod.), je třeba předpokládat narušení či odkrytí archeologických nálezů, které vyvolá nutnost záchranného archeologického výzkumu. Stavebník je dle § 22 zákona č. 20/1987 Sb., o státní památkové péči, v platném znění, povinen písemně ohlásit termín zahájení zemních prací již od doby přípravy stavby, nejpozději však s předstihem 30 dnů před započatím Archeologickému ústavu Akademie věd ČR, Brno, v. v. i., a umožnit jemu nebo oprávněné organizaci provedení záchranného archeologického průzkumu.

Kdo učiní paleontologický nález, je povinen zajistit jeho ochranu před zničením, poškozením nebo odcizením a opatřit jej údaji o nálezových okolnostech. Vlastník pozemku, na němž byl paleontologický nález uskutečněn, nebo ten, kdo vykonává činnosti, při nichž k nálezu došlo, je povinen umožnit na žádost orgánu ochrany přírody osobám tímto orgánem pověřeným provedení záchranného paleontologického průzkumu a po dobu jeho konání, nejdéle však po dobu osmi dnů od ohlášení nálezu, nedohodnou-li se strany jinak, zdržet na místě nálezu činnosti, která by mohla vést k jeho zničení nebo poškození. Po ukončení záchranného archeologického výzkumu musí být osobám pověřeným orgánem ochrany přírody umožněno provádět odborný paleontologický dohled nad dalšími pracemi.

c) VLIV NA SOUSTAVU CHRÁNĚNÝCH ÚZEMÍ NATURA 2000

Natura 2000 je soustava lokalit chránících nejvíce ohrožené druhy rostlin, živočichů a přírodní stanoviště na území EU. Nejdůležitějšími právními předpisy EU v oblasti ochrany přírody jsou Směrnice Rady 79/409/EHS z 2. dubna 1979 o ochraně volně žijících ptáků (zkr. směrnice o ptácích) a Směrnice Rady 92/43/EHS z 21. května 1992 o ochraně přírodních stanovišť, volně žijících živočichů a planě rostoucích rostlin (zkr. směrnice o stanovištích).

Záměr nezasahuje do evropsky významné lokality (EVL) ani ptačí oblasti (PO).

Krajský úřad Plzeňského kraje, odbor životního prostředí vydal dne 24. 10. 2019 pod č. j. PK-ŽP/14333/19 stanovisko dle § 45i odstavce 1) zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, v platném znění, ve kterém konstatuje, že záměr nemůže mít samostatně nebo ve spojení s jinými koncepcemi nebo záměry významný vliv na předmět ochrany nebo celistvost evropsky významných lokalit nebo ptačích oblastí.

d) ZPŮSOB ZOHLEDNĚNÍ PODMÍNEK ZE ZÁVĚRU ZJIŠŤOVACÍHO ŘÍZENÍ NEBO STANOVISKA EIA

Krajský úřad Plzeňského kraje, odbor životního prostředí vydal dne 23. 10. 2019 pod č. j. PK-ŽP/14491/19 vyjádření, ve kterém konstatuje, že záměr „Rekonstrukce nástupiště zastávky Bělá nad Radbuzou na trati Domažlice – Planá“ není předmětem posuzování dle zákona č. 100/2001 Sb., v platném znění.

e) NAVRHOVANÁ OCHRANNÁ A BEZPEČNOSTNÍ PÁSMÁ, ROZSAH OMEZENÍ A PODMÍNKY OCHRANY PODLE JINÝCH PRÁVNÍCH PŘEDPISŮ

Ochranná pásma

Stavba je v celém svém rozsahu (včetně zařízení stavenišť) navrhována ve stávajícím 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.

Ochranná a bezpečnostní pásma jsou dána takto:

Ochranné pásmo nadzemních elektrických vedení činí (§ 46 energetického zákon č. 458/2000 Sb., v platném znění, 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)
- 1 m pro závěsná kabelová vedení 1-35 kV
- 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)
- 2 m u závěsného kabelového vedení 110 kV
- 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, u podzemního vedení o napětí nad 110 kV činí 3 m po obou stranách krajního kabelu.

Stavba se nachází v ochranném pásmu podzemního vedení NN, nadzemního vedení NN a nadzemního vedení VN ve společnosti ČEZ Distribuce, a. s. Nadzemní vedení VN se nachází v místě zastávky Bělá nad Radbuzou zastávka, kde bude rekonstruováno nástupiště, přístup na nástupiště a zřizováno nové osvětlení zastávky. Do výšky nadzemního vedení nebude pracemi zasahováno. Nadzemní vedení NN přechází v podzemní vedení NN v místě mostu v ev.km 36,576 – tato síť nebude stavbou dotčena – probíhá zde pouze rekonstrukce železničního svršku na mostě.

Ochranné pásmo telekomunikací se taxativně neuvádí, při překřížení nebo souběhu je nutné dodržet ČSN 73 6005.

Ochranné pásmo plynovodů vychází ze zákona č. 458/2000 Sb., v platném znění, jedná se o prostor v bezprostřední blízkosti plynárenského zařízení vymezený vodorovnou vzdáleností od půdorysu zařízení nebo kolmo na obrys:

- u plynovodů a přípojek do průměru 200 mm 4 m
- u plynovodů a přípojek od průměru 200 mm do 500 mm 8 m
- u plynovodů a přípojek nad průměr 500 mm 12 m
- u nízkotlakých a středotlakých plynovodů a přípojek v zastavěném území 1 m

Stavba se nachází v ochranném pásmu plynovodu STL společnosti GasNet, s.r.o. Podzemní plynovod kříží trať pod náspem v km 36,555. Síť nebude stavbou dotčena, probíhá zde pouze rekonstrukce železničního svršku.

Stavba se nachází v ochranném pásmu silnice II. třídy č. 197, která kříží řešenou trať na přejezdu P722. Rekonstrukce přejezdu P722 je řešena v navazující stavbě. Do ochranného pásma silnice budou zasahovat práce spojené se zřízením nového nástupiště, přístupového chodníku, osvětlení a okrajové práce na železničním svršku a spodku.

Stavba se nachází v ochranném pásmu vodovodů a kanalizací. Vodovod a kanalizace společnosti Chodské vodárny a kanalizace, a.s. se nachází pod nástupištěm a přístupovým chodníkem. Inženýrské sítě nebudou stavbou dotčeny. Dle poskytnutých podkladů jsou uloženy v takové hloubce, aby nebyly stavbou zasaženy.

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.

Ochranná pásma lesa

Posuzovaný záměr se nachází v ochranném pásmu lesa. Pro daný záměr bude u příslušného orgánu ochrany přírody zajištěno závazné stanovisko k umístění stavby do 50 m od okraje lesa dle zákona č. 289/1995 Sb., o lesích, v platném znění.

Ochranná pásma vodních zdrojů

Záměr nezasahuje do ochranných pásem vodních zdrojů.

Ochranná pásma ložiskových území, dobývacích prostorů

Záměr nezasahuje do ochranného pásma chráněného ložiskového území ani dobývacího prostoru.

Chráněná území a jejich ochranná pásma, ochranná pásma památných stromů

Rekonstruovaná část železniční trati z části tvoří hranici CHKO Český les. Nezasahuje však do žádného ochranného pásma zvláště chráněných území. Stavba rovněž nezasahuje do ochranného pásma památného stromu.

ZÁVĚR

Vzhledem k charakteru a umístění záměru a při dodržení navržených zmírňujících opatření neočekáváme významný vliv stavebního záměru na životní prostředí v území dotčeném stavbou.

Zpracovaly:

Mgr. Martina Fialová, Ph.D. EXprojekt s.r.o., fialova@exprojekt.cz

Mgr. Zuzana Indráková, EXprojekt s.r.o., indrakova@exprojekt.cz

Olomouc, březen 2020