

ČISTOPIS 09/2020

Změna:	Název změny:	Datum:	Provedl:	Podpis:

Investor, objednatel:	Korespondenční adresa:
 SPRÁVA ŽELEZNIC Správa železnic, s. o. Dlážďená 1003/7 110 00 Praha 1 - Nové Město	Správa železnic, s. o. Stavební správa západ Sokolovská 278/1955 190 00 Praha 9

METROPROJEKT Praha a.s. Argentinská 1621/36 170 00 Praha 7 gen. ředitel: Ing. David Krása tel.: +420 296 154 105 www.metroprojekt.cz info@metroprojekt.cz	 METROPROJEKT	Souprava číslo:
--	---	-----------------

HIP: Ing. Václav Křivánek tel.: +420 296 154 330 Specialista profese: RNDr. Tomáš Bajer, CSc. Stupeň: DUR	Podpis:  Podpis:  Podpis:  Podpis: 	Název a účel díla: Modernizace trati Plzeň - Domažlice - st. hranice SRN, 2. stavba, úsek Plzeň (mimo) - Nýřany - Chotěšov (mimo)
---	--	--

Zpracovatelské středisko: S-60 tel.: +420 296 154 247 Vedoucí střediska: Ing. Petr Zobal Odpovědný projektant: RNDr. Daniela Pačesná, Ph.D.	Název části díla: Popis vlivů stavby na životní prostředí	B.6
--	---	------------

Vypracoval: RNDr. Daniela Pačesná, Ph.D. Kontroloval: Ing. Robert Michek Skart. znak: V20/2041 Počet formátů: -	Podpis:  Podpis:  Datum: 09/2020 Měřítko: -	Název přílohy: Souhrnná zpráva IČD: 17 7062 02 06 00 00	Číslo desek.: 000
---	---	---	---------------------------------

Obsah:

B.6.	HODNOCENÍ VLIVU STAVBY NA ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ	5
A.	OCHRANA PŘÍRODY	12
i.	<i>Zvláště chráněná území</i>	12
ii.	<i>Krajinný ráz</i>	14
iii.	<i>ÚSES (územní systém ekologické stability)</i>	15
iv.	<i>VKP (významné krajinné prvky)</i>	19
v.	<i>Zvláště chráněné druhy živočichů a rostlin</i>	21
B.	DENDROLOGICKÝ PRŮZKUM	23
C.	ÚDAJE O ZELENÍ Z POHLEDU PÉČE O KRAJINU	25
D.	VLIV NA VODNÍ HOSPODÁŘSTVÍ	26
i.	<i>Vodní toky</i>	31
ii.	<i>Vodní zdroje – ochranná pásma</i>	34
iii.	<i>Odpadní a dešťové vody</i>	35
E.	ODPADY	36
F.	VÝPOČET ODVODŮ ZA ODNĚTÍ ZE ZPF (ZEMĚDĚLSKÝ PŮDNÍ FOND) A PLÁN BIOLOGICKÝCH REKULTIVACÍ	41
G.	VÝPOČET ODVODŮ ZA ODNĚTÍ Z PUPFL (LESNÍ PŮDNÍ FOND)	42
H.	VLIV STAVBY NA KULTURNÍ PAMÁTKY A ARCHEOLOGICKÉ NÁLEZY	43
I.	HLUKOVÁ STUDIE	44
J.	VLIV VIBRACÍ	46
K.	ROZPTYLOVÁ STUDIE	47
L.	POSOUZENÍ VLIVU SAMOTNÉ STAVBY NA KVALITU OVZDUŠÍ	48
M.	BIOLOGICKÝ PRŮZKUM	49
N.	PRŮZKUM RADONOVÝCH RIZIK	51
O.	ZÁVĚR	52
B.6.	NÁVRH OPATŘENÍ	53
B.6.	POŽADAVKY NA PRŮZKUMY PRO NAVAZUJÍCÍ ŘÍZENÍ	56
B.6.	PŘÍLOHY	57
1.	ZÁVĚR ZJIŠŤOVACÍHO ŘÍZENÍ Z PROCESU EIA	57
2.	VYJÁDŘENÍ NATURA	57
3.	MAPA – SLOŽKY ŽIVOTNÍHO PROSTŘEDÍ V ZÁJMOVÉM ÚZEMÍ	57
4.	POSOUZENÍ STAVBY VE VZTAHU K Č. 4 SMĚRNICE 2000/60/ES	57
5.	BIOLOGICKÝ PRŮZKUM LÉTO 2016 A JARO 2017	57
6.	ROZPTYLOVÁ STUDIE	57
7.	HLUKOVÁ STUDIE	57
8.	PROTOKOL O MĚŘENÍ VIBRACÍ	57
9.	KÁCENÍ DŘEVIN – DENDROLOGICKÝ PRŮZKUM Z ROKU 2018	57
10.	VÝPOČET ODVODŮ ZA ODNĚTÍ ZE ZPF	57
11.	VÝPOČET ODVODŮ ZA ODNĚTÍ Z PUPF	57
12.	BILANCE ODPADŮ A ZPŮSOB JEJICH LIKVIDACE	57

Použité odkazy

Radonové riziko

- <http://mapy.geology.cz/radon/>
- <http://geoportal.gov.cz/web/guest/map?wms=http://ags1.geology.cz/ArcGIS/services/wms/radon500/MapServer/WMSServer>

Mapa tříd půd

- <http://ms.sowac-gis.cz/mapserv/php/maps.php>
- http://ms.sowac-gis.cz/mapserv/dhtml_zchbpej/index.php?project=dhtml_zchbpej&layers=kraj

Mapa využití území a ochrana přírody a krajiny

- <http://mapy.nature.cz/>

Vodní hospodářství

- <http://heis.vuv.cz>

Legislativa

- zákon České národní rady č. 20/1987 Sb., o státní památkové péči
- zákon České národní rady č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny
- zákon České národní rady č. 334/1992 Sb., o ochraně zemědělského půdního fondu
- zákon č. 289/1995 Sb., o lesích a o změně a doplnění některých zákonů (lesní zákon)
- zákon č. 258/2000 Sb., o ochraně veřejného zdraví a o změně některých souvisejících zákonů
- zákon č. 100/2001 Sb., zákon o posuzování vlivů na životní prostředí a o změně některých souvisejících zákonů (zákon o posuzování vlivů na životní prostředí)
- nařízení vlády č. 272/2011 Sb., o ochraně zdraví před nepříznivými účinky hluku a vibrací
- zákon č. 185/2001 Sb., o odpadech a o změně některých dalších zákonů
- vyhláška 93/2016 Sb., katalog odpadů
- vyhláška č. 294/2005 Sb., o podmínkách ukládání odpadů na skládky a jejich využívání na povrchu terénu a změně vyhlášky č. 383/2001 Sb., o podrobnostech nakládání s odpady
- zákon č. 254/2001 Sb., o vodách a o změně některých zákonů (vodní zákon)
- zákon č. 201/2012 Sb., o ochraně ovzduší
- vyhláška č. 415/2012 Sb., o přípustné úrovni znečišťování a jejím zjišťování a o provedení některých dalších ustanovení zákona o ochraně ovzduší
- Vyhláška č. 189/2013 Sb., o ochraně dřevin a povolování jejich kácení

Seznam zkratek

AOPK ČR	Agentura ochrany přírody a krajiny České republiky
EIA	posuzování vlivů na životní prostředí
CHKO	chráněná krajinná oblast
KHS	krajská hygienická stanice
KOH	kriticky ohrožené druhy
LHP	lesní hospodářský plán
MŽP	Ministerstvo životního prostředí
NPP	národní přírodní památka
OH	ohrožené druhy
OP	ochranné pásmo
PHS	protihluková stěna
PUPFL	lesní půdní fond
RS	rozptylová studie
SOH	silně ohrožené druhy
TZL	tuhé znečišťující látky
ÚSES	územní systém ekologické stability
VKP	významný krajinný prvek
ZPF	zemědělský půdní fond
ZZ	zabezpečovací zařízení
ŽST	železniční stanice

B.6. Hodnocení vlivu stavby na životní prostředí

Daný dokument je zpracován v rozsahu interní směrnice SŽDC (příloha č. 1 směrnice generálního ředitele SŽDC „Dokumentace pro přípravu staveb na železničních drahách celostátních a regionálních“ č. 11/2006), a v souladu s vyhl. č. 146/2008 Sb., příloha č. 5.

Zpracovatel se zaměřil na hodnocení vlivů jednotlivých složek životního prostředí dle směrnice. Sledované oblasti životního prostředí uvedené v analytické části jsou rozděleny do jednotlivých kategorií a zároveň hodnoceny v rámci společné stupnice. V územích, kde může dojít k poškození či ovlivnění jednotlivých složek životního prostředí, jsou navržena nápravná opatření.

Dle sdělení Krajského úřadu Plzeňského kraje č.j. PL-ŽP/17161/17 ze dne 27.11.2017 je záměr předmětem posuzování dle zákona o posuzování vlivů na životní prostředí. Záměr byl podroben procesu EIA, ve kterém příslušný úřad ve svém rozhodnutí č.j. MZP/2020/520/35 ze dne 9.1.2020 dospěl k závěru, že záměr nemůže mít významný vliv na životní prostředí a veřejné zdraví a nepodléhá posouzení vlivů záměru na životní prostředí podle zákona č. 100/2001 Sb., viz příloha B.6.01.

Dle sdělení Krajského úřadu Plzeňského kraje č.j. PK-ŽP/17257/17 ze dne 18.12.2017 byl vyloučen vliv záměru samostatně nebo ve spojení s jinými koncepcemi nebo záměry na příznivý stav předmětu ochrany nebo celistvost evropsky významných lokalit nebo ptačích oblastí, viz příloha B.6.02.

Zobrazení zájmového území s vyznačením jednotlivých složek životního prostředí je v příloze B.6.03.

Stručný přehled úprav v rámci stavby „Modernizace trati Plzeň - Domažlice - st. hranice SRN, 2. stavba, úsek Plzeň (mimo) - Nýřany - Chotěšov (mimo)“ je uveden v níže:

D.1 Technologická část	
D.1.1 Železniční zabezpečovací zařízení	
D.1.1.1 Staniční zabezpečovací zařízení (SZZ)	
D.1.1.1.1	PS 23-01-11 ŽST Vejprnice, staniční zabezpečovací zařízení
D.1.1.1.2	PS 25-01-11 ŽST Nýřany, staniční zabezpečovací zařízení
D.1.1.1.3	PS 27-01-11 Chotěšov výhybna, navázání SZZ do TZZ
D.1.1.2 Traťové zabezpečovací zařízení (TZZ)	
D.1.1.2.1	PS 22-01-21 Plzeň hl. n. - Vejprnice, traťové zabezpečovací zařízení
D.1.1.2.2	PS 24-01-21 Vejprnice - Nýřany, traťové zabezpečovací zařízení
D.1.1.2.3	PS 26-01-21 Nýřany - Chotěšov, traťové zabezpečovací zařízení
D.1.1.5 Dálkové ovládání zabezpečovacího zařízení (DOZ)	
D.1.1.5.1	PS 29-01-51 Plzeň hl.n. - Chotěšov, dálkové ovládání zabezpečovacího zařízení
D.1.1.5.2	PS 29-01-52 Plzeň hl.n. - Chotěšov, ERTMS/ETCS
D.1.2 Železniční sdělovací zařízení	
D.1.2.1 Kabelizace (místní, dálková) vč. přenosových systémů	
D.1.2.1.1	PS 23-02-11 ŽST Vejprnice, místní kabelizace
D.1.2.1.2	PS 25-02-11 ŽST Nýřany, místní kabelizace
D.1.2.1.3	PS 29-02-11 Plzeň - Chotěšov, TK
D.1.2.1.4	PS 29-02-12 Plzeň - Chotěšov, DOK
D.1.2.1.5	PS 29-02-13 Plzeň - Chotěšov, přenosové zařízení
D.1.2.2	Vnitřní sdělovací zařízení (vnitřní instalace, ITZ, EPS, EZS ... atd.)

D.1.2.2.1	PS 23-02-21 ŽST Vejprnice, sdělovací zařízení
D.1.2.2.2	PS 23-02-22 ŽST Vejprnice, PZTS
D.1.2.2.3	PS 25-02-21 ŽST Nýřany, sdělovací zařízení
D.1.2.2.4	PS 25-02-22 ŽST Nýřany, PZTS
D.1.2.3	Informační zařízení (rozhlas pro cest., informační a kamerový systém)
D.1.2.3.1	PS 23-02-31 ŽST Vejprnice, informační zařízení
D.1.2.3.2	PS 23-02-32 ŽST Vejprnice, kamerový systém
D.1.2.3.3	PS 25-02-31 ŽST Nýřany, informační zařízení
D.1.2.3.4	PS 25-02-32 ŽST Nýřany, kamerový systém
D.1.2.3.5	PS 29-02-31 Plzeň - Chotěšov, informační zařízení na zastávkách
D.1.2.4	Radiové spojení (TRS, SOE, GSM-R)
D.1.2.4.1	PS 29-02-41 Plzeň - Chotěšov, GSM-R
D.1.2.5	Dálková kontrola a ovládání vybraných sdělovacích zařízení
D.1.2.5.1	PS 29-02-51 Dohledové pracoviště kamerové systémy
D.1.2.5.2	PS 29-02-52 DO sdělovacího a informačního zařízení
D.1.2.5.3	PS 29-02-53 Plzeň - Chotěšov, DDTS ŽDC - sdělovací zařízení

D.1.3 Silnoproudá technologie

D.1.3.1	Dispečerská řídicí technika
D.1.3.1.1	PS 23-03-11 ŽST Vejprnice, zařízení DŘT
D.1.3.1.2	PS 25-03-11 ŽST Nýřany, zařízení DŘT
D.1.3.1.3	PS 29-03-11 Plzeň - Chotěšov, DDTS ŽDC - silnoproudé zařízení
D.1.3.1.4	PS 29-03-12 ED Plzeň - doplnění DŘT a řídicího systému
D.1.3.5	Technologie transformačních stanic VN/NN
D.1.3.5.1	PS 23-03-51 ŽST Vejprnice, TS 22/0,4 kV, technologie
D.1.3.5.2	PS 23-03-52 ŽST Vejprnice, TS 25/0,23 kV, technologie
D.1.3.5.3	PS 25-03-51 ŽST Nýřany, TS 22/0,4 kV, technologie
D.1.3.5.4	PS 25-03-52 ŽST Nýřany, TS 25/0,23 kV, technologie

D.1.4 Ostatní technologická zařízení

D.1.4.1	Osobní výtahy, schodišťové výtahy, eskalátory
D.1.4.1.1	PS 25-04-11 ŽST Nýřany, osobní výtahy

D.2 Stavební část**D.2.1 Inženýrské objekty****D.2.1.1 Železniční svršek a spodek**

D.2.1.1.1	SO 22-10-01 Plzeň hl. n. - Vejprnice, železniční svršek
D.2.1.1.2	SO 22-11-01 Plzeň hl. n. - Vejprnice, železniční spodek
D.2.1.1.3	SO 23-10-01 ŽST Vejprnice, železniční svršek
D.2.1.1.4	SO 23-11-01 ŽST Vejprnice, železniční spodek
D.2.1.1.5	SO 24-10-01 Vejprnice - Nýřany, železniční svršek
D.2.1.1.6	SO 24-11-01 Vejprnice - Nýřany, železniční spodek
D.2.1.1.7	SO 25-10-01 ŽST Nýřany, železniční svršek
D.2.1.1.8	SO 25-11-01 ŽST Nýřany, železniční spodek
D.2.1.1.9	SO 26-10-01 Nýřany - Chotěšov, železniční svršek
D.2.1.1.10	SO 26-11-01 Nýřany - Chotěšov, železniční spodek
D.2.1.1.11	SO 29-14-01 Plzeň hl. n. - Chotěšov, výstroj a značení tratě

D.2.1.2 Nástupiště

- D.2.1.2.1 SO 23-12-01 ŽST Vejprnice, nástupiště
- D.2.1.2.2 SO 24-12-01 Vejprnice - Nýřany, zastávka Tlučná - nástupiště
- D.2.1.2.3 SO 25-12-01 ŽST Nýřany, nástupiště

D.2.1.3 Železniční přejezdy

- D.2.1.3.1 SO 24-13-01 Vejprnice - Nýřany, železniční přejezd P599 v km 117,860
- D.2.1.3.2 SO 24-13-02 Vejprnice - Nýřany, železniční přejezd P600 v km 120,593
- D.2.1.3.3 SO 24-13-03 Vejprnice - Nýřany, železniční přejezd P601 v km 120,627
- D.2.1.3.4 SO 24-13-04 Vejprnice - Nýřany, železniční přejezd P602 v km 122,022 - zrušení
- D.2.1.3.5 SO 25-13-01 ŽST Nýřany, železniční přejezd P603 v km 122,722 a 0,485 - zrušení
- D.2.1.3.6 SO 25-13-02 ŽST Nýřany, železniční přejezd P603 v km 0,485 vlečka
- D.2.1.3.7 SO 25-13-03 ŽST Nýřany, železniční přejezd P604 a P605 v km 123,613 - zrušení
- D.2.1.3.8 SO 26-13-01 Nýřany - Chotěšov, železniční přejezd P606 v km 124,882

D.2.1.4 Mosty, propustky, zdi

D.2.1.4.10 Železniční mosty

- D.2.1.4.11 SO 22-20-01 Plzeň hl. n. – Vejprnice, most v km 109,152 (ev. km 115,213)
- D.2.1.4.12 SO 22-20-02 Plzeň hl. n. – Vejprnice, most v km 110,469 (ev. km 116,521)
- D.2.1.4.13 SO 23-20-01 ŽST Vejprnice, most – podchod v km 111,179 (ev. km 117,230)
- D.2.1.4.14 SO 24-20-01 Vejprnice – Nýřany, most v km 112,044 (ev. km 118,094)
- D.2.1.4.15 SO 24-20-02 Vejprnice – Nýřany, most v km 115,400 (ev. km 121,449)
- D.2.1.4.16 SO 24-20-03 Vejprnice – Nýřany, most – podchod v km 115,983
- D.2.1.4.17 SO 25-20-01 ŽST Nýřany, most – podchod v km 116,663
- D.2.1.4.18 SO 25-20-02 ŽST Nýřany, most v km 116,840 (ev. km 122,889)
- D.2.1.4.19 SO 25-20-03 ŽST Nýřany, most – podchod v km 116,894
- D.2.1.4.20 SO 26-20-01 Nýřany – Chotěšov, most v km 117,560
- D.2.1.4.21 SO 26-20-02 Nýřany – Chotěšov, most v km 118,161 (ev. km 124,210)
- D.2.1.4.22 SO 26-20-03 Nýřany – Chotěšov, most v km 118,374 (ev. km 124,422)
- D.2.1.4.23 SO 26-20-04 Nýřany – Chotěšov, most v km 119,332 (ev. km 125,378)
- D.2.1.4.24 SO 26-20-05 Nýřany – Chotěšov, most v km 120,241 (ev. km 126,288)

D.2.1.4.30 Železniční propustky

- D.2.1.4.31 SO 22-21-01 Plzeň hl. n. – Vejprnice, propustek v km 108,704 (ev. km 114,756)
- D.2.1.4.32 SO 22-21-02 Plzeň hl. n. – Vejprnice, propustek v km 109,922 (ev. km 115,974)
- D.2.1.4.33 SO 24-21-01 Vejprnice – Nýřany, propustek v km 111,832 (ev. km 117,883)
- D.2.1.4.34 SO 24-21-02 Vejprnice – Nýřany, propustek v km 112,545 (ev. km 118,596)
- D.2.1.4.35 SO 24-21-03 Vejprnice – Nýřany, propustek v km 113,145 (ev. km 119,195)
- D.2.1.4.36 SO 24-21-04 Vejprnice – Nýřany, propustek v km 113,630 (ev. km 119,680)
- D.2.1.4.37 SO 24-21-05 Vejprnice – Nýřany, propustek v km 114,284 (ev. km 120,334)
- D.2.1.4.38 SO 24-21-06 Vejprnice – Nýřany, propustek v km 114,470 (ev. km 120,518)
- D.2.1.4.39 SO 24-21-07 Vejprnice – Nýřany, propustek v km 114,600 (ev. km 120,649)
- D.2.1.4.40 SO 25-21-01 Vejprnice – Nýřany, propustek v km 116,475 (ev. km 122,526)
- D.2.1.4.41 SO 25-21-02 ŽST Nýřany, propustek v ev. km 0,105, odb. Heřmanova Huť
- D.2.1.4.42 SO 26-21-01 Nýřany – Chotěšov, propustek v km 119,769 (ev. km 125,817)
- D.2.1.4.43 SO 26-21-02 Nýřany – Chotěšov, propustek v km 120,926 (ev. km 126,975)

D.2.1.4.50 Mostní objekty na komunikacích

- D.2.1.4.51 SO 25-22-01 ŽST Nýřany, silniční most v ev. km 117,550 vlevo
- D.2.1.4.52 SO 25-22-02 ŽST Nýřany, silniční most v ev. km 117,570 vpravo

D.2.1.4.60 Opěrné a zárubní zdi

- D.2.1.4.61 SO 24-23-01 Vejprnice - Nýřany, opěrná zeď v km 118,094
- D.2.1.4.62 SO 25-24-01 ŽST Nýřany, zárubní zeď v km 123,613 (původně SO 26-24-01)

D.2.1.4.70 Návěsní lávky a krakorce**D.2.1.5 Ostatní inženýrské objekty****D.2.1.5.10 Sdělovací sítě**

- D.2.1.5.11 SO 22-53-01 Plzeň hl. n. - Vejprnice, ochrana sítě CETIN v km 108,4-108,6
- D.2.1.5.12 SO 24-53-01 Vejprnice - Nýřany, ochrana a přeložka sítě CETIN v km 111,6-111,8
- D.2.1.5.13 SO 24-53-02 Vejprnice - Nýřany, ochrana a přeložky sítě CETIN v km 112,05
- D.2.1.5.14 SO 24-53-03 Vejprnice - Nýřany, ochrana sítě T-Mobile v km 113,65
- D.2.1.5.15 SO 24-53-04 Vejprnice - Nýřany, přeložka sítě CETIN v km 114,6
- D.2.1.5.16 SO 24-53-05 Vejprnice - Nýřany, ochrana sítě CETIN v km 115,95
- D.2.1.5.17 SO 25-53-01 ŽST Nýřany, ochrana a přeložka sítě CETIN v km 116,6
- D.2.1.5.18 SO 25-53-02 ŽST Nýřany, ochrana a přeložky sítě CETIN v km 117,6
- D.2.1.5.19 SO 26-53-01 Nýřany - Chotěšov, přeložka sítě CETIN v km 118,1-118,3

D.2.1.5.30 Veřejné osvětlení - viz B.1 a C.2

- D.2.1.5.31 SO 24-54-01 Vejprnice - Nýřany, úprava VO km 111,810
- D.2.1.5.32 SO 24-54-02 Vejprnice - Nýřany, úprava VO u podjezdu km 112,045
- D.2.1.5.33 SO 24-54-03 Vejprnice - Nýřany, nové VO km 114,55
- D.2.1.5.34 SO 24-54-04 Vejprnice - Nýřany, přeložka VO km 116,01
- D.2.1.5.35 SO 24-54-05 Vejprnice - Nýřany, osvětlení podchodu VO km 116,01
- D.2.1.5.36 SO 25-54-01 ŽST Nýřany, osvětlení podchodu VO km 116,65
- D.2.1.5.37 SO 25-54-02 ŽST Nýřany, přeložka VO km 117,6

D.2.1.5.50 Silnoproudé sítě - viz B.1 a C.2

- D.2.1.5.51 SO 22-54-11 Plzeň hl. n. - Vejprnice, úprava vedení VN km 108,632
- D.2.1.5.52 SO 22-54-12 Plzeň hl. n. - Vejprnice, úprava vedení VN km 109,886
- D.2.1.5.53 SO 22-54-13 Plzeň hl. n. - Vejprnice, úprava vedení VN km 110,212
- D.2.1.5.54 SO 23-54-11 ŽST Vejprnice, úprava vedení VN km 111,114
- D.2.1.5.55 SO 24-54-11 Vejprnice - Nýřany, úprava vedení VN km 113,667
- D.2.1.5.56 SO 24-54-12 Vejprnice - Nýřany, přeložka kabelu NN km 114,569
- D.2.1.5.57 SO 24-54-13 Vejprnice - Nýřany, přeložka kabelu NN km 116,025
- D.2.1.5.58 SO 25-54-11 ŽST Nýřany, úprava vedení VN km 0,230
- D.2.1.5.59 SO 25-54-12 ŽST Nýřany, přeložka kabelu NN km 116,655
- D.2.1.5.60 SO 25-54-13 ŽST Nýřany, přeložka kabelů NN km 117,45
- D.2.1.5.61 SO 25-54-14 ŽST Nýřany, ochrana a úprava kabelů NN km 117,6
- D.2.1.5.62 SO 26-54-11 Nýřany - Chotěšov, přeložka kabelu VN km 117,827

Hydrotechnické objekty

- D.2.1.5.70 SO 26-81-01 Nýřany - Chotěšov, úprava/ochrana Kbelanského potoka v km 124,210

D.2.1.6 Potrubní vedení**D.2.1.6.10 Kanalizace**

- D.2.1.6.11 SO 24-50-11 Vejprnice - Nýřany, přeložka kanalizace DN600 v km 118,093
- D.2.1.6.12 SO 25-50-01 ŽST Nýřany, přípojky kanalizace
- D.2.1.6.13 SO 25-50-02 ŽST Nýřany, kanalizace ve stanici
- D.2.1.6.14 SO 25-50-11 ŽST Nýřany, přeložka kanalizace 1200/800 a 1400/900 v km 123,613
- D.2.1.6.15 SO 25-50-12 ŽST Nýřany, přeložka kanalizace DN600, ulice U Ohrady
- D.2.1.6.16 SO 25-50-13 ŽST Nýřany, přeložka kanalizace DN600, ulice Revoluční
- D.2.1.6.17 SO 25-50-14 ŽST Nýřany, přeložka kanalizace DN500, ulice Revoluční
- D.2.1.6.18 SO 25-50-15 ŽST Nýřany, přeložka kanalizace DN300, podchod Havířská
- D.2.1.6.19 SO 25-50-21 ŽST Nýřany, odvodnění podjezdu v km 123,613

D.2.1.6.30 Vodovody

D.2.1.6.31	-
D.2.1.6.32	SO 24-51-01 Vejprnice - Nýřany, zastávka Tlučná, přípojka vody
D.2.1.6.33	SO 24-51-11 Vejprnice - Nýřany, přeložka vodovodu DN100 v km 117,847
D.2.1.6.34	SO 24-51-12 Vejprnice - Nýřany, přeložka vodovodu DN150 v km 118,092
D.2.1.6.35	SO 24-51-13 Vejprnice - Nýřany, přeložka vodovodu DN200 v km 120,632
D.2.1.6.36	SO 24-51-14 Vejprnice - Nýřany, přeložka vodovodu 160PVC v km 122,084
D.2.1.6.37	SO 25-51-11 ŽST Nýřany, přeložka vodovodu DN400 v km 122,718
D.2.1.6.38	SO 25-51-12 ŽST Nýřany, úprava vodovodu 63PE, ulice Havířská
D.2.1.6.39	SO 25-51-13 ŽST Nýřany, přeložka vodovodu DN150 v km 123,608
D.2.1.6.40	SO 25-51-14 ŽST Nýřany, přeložka vodovodu DN200 v km 123,631
D.2.1.6.41	SO 25-51-15 ŽST Nýřany, přeložka vodovodu DN150, 90PE v km 123,638
D.2.1.6.42	SO 26-51-11 Nýřany - Chotěšov, přeložka vodovodu 90PVC v km 124,210

D.2.1.6.50 Plynovody

D.2.1.6.51	SO 22-52-01 Plzeň hl. n. - Vejprnice, přeložka STL plynovodu DN225 v km 115,173
D.2.1.6.52	SO 24-52-01 Vejprnice - Nýřany, přeložka STL plynovodu DN160 v km 118,063
D.2.1.6.53	SO 24-52-02 Vejprnice - Nýřany, přeložka VTL plynovodu DN700 v km 118,514
D.2.1.6.54	SO 24-52-03 Vejprnice - Nýřany, přeložka VTL plynovodu DN350 v km 118,623
D.2.1.6.55	SO 24-52-04 Vejprnice - Nýřany, přeložka STL plynovodu DN90 v km 120,638
D.2.1.6.56	SO 26-52-01 Nýřany - Chotěšov, přeložka NTL plynovodu DN300 v km 124,201
D.2.1.6.57	SO 26-52-02 Nýřany - Chotěšov, přeložka VTL plynovodu DN150 v km 124,755
D.2.1.6.58	SO 26-52-03 Nýřany - Chotěšov, přeložka VTL plynovodu DN300 v km 127,069

D.2.1.8 Pozemní komunikace

D.2.1.8.1	SO 23-30-01 ŽST Vejprnice, úpravy v ŽST Vejprnice
D.2.1.8.3	SO 24-30-01 Vejprnice - Nýřany, podjezd v ev. km 118,094
D.2.1.8.4	SO 24-30-02 Vejprnice - Nýřany, úpravy v zastávce Tlučná
D.2.1.8.6	SO 25-30-01 ŽST Nýřany, most - podchod v km 116,673
D.2.1.8.7	SO 25-30-02 ŽST Nýřany, úpravy v ŽST Nýřany
D.2.1.8.8	SO 25-30-03 ŽST Nýřany, podjezd v ev. km 123,613

D.2.1.9 Kabelovody, kolektory

D.2.1.9.1.	SO 25-40-01 ŽST Nýřany, multikanál
------------	------------------------------------

D.2.2 Pozemní stavební objekty

D.2.2.1 Pozemní objekty budov

D.2.2.1.1	SO 23-61-01 ŽST Vejprnice, úpravy výpravní budovy
D.2.2.1.2	SO 23-61-02 ŽST Vejprnice, TS 22/0,4 kV, stavba
D.2.2.1.3	SO 23-61-03 ŽST Vejprnice, TS 25/0,23 kV, stavba
D.2.2.1.4	SO 24-61-01 Vejprnice - Nýřany, zast. Tlučná - úpravy výpravní budovy
D.2.2.1.5	SO 25-61-01 ŽST Nýřany, technologický objekt
D.2.2.1.6	SO 25-61-02 ŽST Nýřany, TS 22/0,4 kV, stavba
D.2.2.1.7	SO 25-61-03 ŽST Nýřany, TS 25/0,23 kV, stavba
D.2.2.1.8	SO 99-61-08 ŽST Domažlice, úpravy výpravní budovy

D.2.2.2 Zastřešení nástupišť

D.2.2.2.1	SO 23-62-01 ŽST Vejprnice, zastřešení nástupišť
D.2.2.2.2	SO 24-62-01 Vejprnice - Nýřany, zastávka Tlučná - přístřešky na nástupišťích
D.2.2.2.3	SO 25-62-01 ŽST Nýřany, zastřešení nástupišť + výstupů z podchodu

D.2.2.4 Orientační systém

D.2.2.4.1	SO 23-64-01 ŽST Vejprnice, orientační systém
D.2.2.4.2	SO 24-64-01 Vejprnice - Nýřany, zastávka Tlučná, orientační systém

D.2.2.4.3 SO 25-64-01 ŽST Nýřany, orientační systém

D.2.2.5 Demolice

D.2.2.5.1 SO 25-65-01 ŽST Nýřany, demolice

D.2.3 Trakční a energetická zařízení

D.2.3.1 Trakční vedení

D.2.3.1.1 SO 22-71-01 Plzeň hl. n. - Vejprnice, trakční vedení

D.2.3.1.2 SO 23-71-01 ŽST Vejprnice, trakční vedení

D.2.3.1.3 SO 24-71-01 Vejprnice - Nýřany, trakční vedení

D.2.3.1.4 SO 25-71-01 ŽST Nýřany, trakční vedení

D.2.3.1.5 SO 26-71-01 Nýřany - Chotěšov, trakční vedení

D.2.3.4 Ohřev výměn (EOV)

D.2.3.4.1 SO 23-74-01 ŽST Vejprnice, EOV

D.2.3.4.2 SO 25-74-01 ŽST Nýřany, EOV

D.2.3.6 Rozvody vn, nn, osvětlení a dálkové ovládání odpojovačů

D.2.3.6.1 SO 23-76-01 ŽST Vejprnice – Napájení VN

D.2.3.6.2 SO 23-76-02 ŽST Vejprnice – rozvody NN a osvětlení

D.2.3.6.3 SO 23-76-03 ŽST Vejprnice – DOÚO

D.2.3.6.4 SO 24-76-01 Vejprnice - Nýřany, zast. Tlučná – rozvody NN a osvětlení

D.2.3.6.5 SO 25-76-01 ŽST Nýřany – Napájení VN

D.2.3.6.6 SO 25-76-02 ŽST Nýřany – rozvody NN a osvětlení

D.2.3.6.7 SO 25-76-03 ŽST Nýřany – DOÚO

D.2.3.7 Ukolejnění kovových konstrukcí

D.2.3.7.1 SO 22-77-01 Plzeň hl. n. - Vejprnice, ukolejnění vodivých konstrukcí

D.2.3.7.2 SO 23-77-01 ŽST Vejprnice, ukolejnění vodivých konstrukcí

D.2.3.7.3 SO 24-77-01 Vejprnice - Nýřany, ukolejnění vodivých konstrukcí

D.2.3.7.4 SO 25-77-01 ŽST Nýřany, ukolejnění vodivých konstrukcí

D.2.3.7.5 SO 26-77-01 Nýřany - Chotěšov, ukolejnění vodivých konstrukcí

D.2.3.8 Vnější uzemnění

D.2.3.8.1 SO 23-78-01 ŽST Vejprnice, uzemnění ve stanici

D.2.3.8.2 SO 24-78-01 Vejprnice - Nýřany, zast. Tlučná, uzemnění na zastávce

D.2.3.8.3 SO 25-78-01 ŽST Nýřany, uzemnění ve stanici

D.2.4 Ostatní stavební objekty

D.2.4.1 Kácení

D.2.4.1.1 SO 90-92-01 Odstranění lesní a mimolesní zeleně (původně SO 99-80-01)

D.2.4.2 Náhradní výsadba

D.2.4.2.1 SO 90-96-01 Náhradní výsadby (původně SO 99-83-01) – v současnosti není navržen, náhradní výsadba bude realizována na základě požadavků správního orgánu

Významné změny aktuální Dokumentace oproti Oznámení EIA (na portálu CENIA pod kódem: OV3080) zveřejněné dne 11.11.2019

V rámci přípravy aktuální dokumentace z důvodu zpřesňování údajů potřebných pro další řízení, jako je např. vedení sítí a technické infrastruktury a dodatečných požadavků dotčených orgánů k umístění a technickému řešení stavebních objektů, nevznikly významné změny dle zákona č. 100/2001 Sb. uvedené pro tento konkrétní záměr podle § 4 odst. 1, písmena b). Změny, které jsou vyvolané zpřesňováním projektu, nezpůsobí významné zvýšení kapacity a rozsahu projednaného záměru, významně se nemění ani jeho technologie nebo řízení provozu nebo způsob užívání a nejedná se ani o změny podle § 4 odst. 1, písmene a) zákona č. 100/2001 Sb.

V rámci záměru dochází k dílčím změnám geometrické polohy kolejí v oblasti ŽST Vejprnice a ŽST Nýřany a na ně navazujících změn v schématu dopravní technologie (pouze ŽST Nýřany). Dále došlo k posunu Plzeňského zhlaví v ŽST Nýřany blíže k Plzni. Nedochází k vymístění kolejí mimo pozemky kategorie dle KN – ostatní plocha – dráha, nedochází k nárustu intenzity drážní dopravy.

Dále dochází k úpravám rozměrů (zúžení, snížení vyzdvižení kolejí, umístění chodníku) některých objektů, úpravou rozměrů nedochází k zvýšení kapacity záměru, proti původně projednané. Zde je nejvýznamnější změna u mostu v ev. km 118,094 bude užší, zdvih koleje cca 1,5 m. Podjezd ve Vejprnicích koncepčně zůstane, ale bude oproti odevzdané verzi užší. Další drobná změna je vedení chodníku - z pravé strany na levou v Nýřanech.

V současnosti probíhá rekonstrukce přejezdu P599, koleje na přejezdu s minimálními změnami oproti stávajícímu stavu.

V rámci záměru došlo ke sjednocení staničení, což mělo za následek přejmenování objektů. Jejich označení SO-XX-XX-XX zůstalo u většiny objektů zachováno, viz příloha 04c k Oznámení EIA (dostupná také na portálu CENIA, kód OV3080). Změny v označení objektů v aktuální dokumentaci – viz výše a příloze 04c k Oznámení EIA jsou uvedeny u konkrétních objektů šedě. V rámci těchto změn nedochází k posunu uvedených objektů v trati, původní objekty fyzicky zůstávají na stejném místě, viz situační výkresy, část C. dokumentace.

Proti původně projednané dokumentaci došlo ke zrušení objektů:

- SO 23-23-01 Žst. Vejprnice, opěrná zeď v km 110,650.

Nově si projekt vyžádá zřízení objektů:

- PS 29-02-53 Plzeň - Chotěšov, DDTS ŽDC - sdělovací zařízení.

V příloze 04c k Oznámení EIA nebyly uvedeny následující objekty, se kterými se v původním projektu počítalo – z hlediska ŽP nemohou mít významný vliv na závěr zjišťovacího řízení. Jednalo se o:

- SO 24-51-01 Vejprnice - Nýřany, zastávka Tlučná, přípojka vody.

A. Ochrana přírody

Použité podklady

Jako vstupní podklady byly využity informace a mapové podklady poskytnuté investorem. Informace o stavu přírody a krajiny byly získány zejména z internetových stránek Agentury ochrany přírody a krajiny ČR (<http://www.nature.cz>), Plzeňského kraje a biologického a dendrologického průzkumu lokality.

i. Zvláště chráněná území

Národní parky (NP)

Podle § 15 zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „zákon o ochraně přírody“), lze rozsáhlá území, jedinečná v národním či mezinárodním měřítku, jejichž značnou část zaujímají přirozené nebo lidskou činností málo ovlivněné ekosystémy, v nichž rostliny, živočichové a neživá příroda mají mimořádný vědecký a výchovný význam, vyhlásit za národní parky. Veškeré využití národních parků musí být podřízeno zachování a zlepšení přírodních poměrů a musí být v souladu s vědeckými a výchovnými cíli sledovanými jejich vyhlášením. Národní parky, jejich poslání a bližší ochranné podmínky se vyhláší zákonem.

V zájmovém území Rekonstrukce trati v úseku Plzeň - Nýřany se nenachází žádný národní park. Nejbližší se nachází Šumava - národní park, jehož hranice je ve vzdálenosti cca 60 km jižním směrem.

Chráněné krajinné oblasti (CHKO)

Podle § 25 zákona o ochraně přírody jsou chráněné krajinné oblasti rozsáhlá území s harmonicky utvářenou krajinou, charakteristicky vyvinutým reliéfem, významným podílem přirozených ekosystémů lesních a trvalých travních porostů, s hojným zastoupením dřevin, popřípadě s dochovanými památkami historického osídlení, lze vyhlásit za chráněné krajinné oblasti. Hospodářské využívání těchto území se provádí podle zón odstupňované ochrany tak, aby se udržoval a zlepšoval jejich přírodní stav a byly zachovány a vytvářeny optimální ekologické funkce těchto území. Rekreační využití je přípustné, pokud nepoškozuje přírodní hodnoty chráněných krajinných oblastí. Chráněné krajinné oblasti, jejich poslání a bližší ochranné podmínky vyhláší vláda republiky nařízením.

V blízkosti záměru se nenachází CHKO. Nejbližší CHKO jsou Brdy ve vzdálenosti cca 26 km jihovýchodním směrem.

Národní přírodní rezervace (NPR), národní přírodní památky (NPP)

Podle § 28 zákona o ochraně přírody jsou národní přírodní rezervace menší území mimořádných přírodních hodnot, kde jsou na přirozený reliéf s typickou geologickou stavbou vázány ekosystémy významné a jedinečné v národním či mezinárodním měřítku, může orgán ochrany přírody vyhlásit za národní přírodní rezervace; stanoví přitom také jejich bližší ochranné podmínky.

V blízkosti záměru se nenachází žádná NPR či NPP. Nejbližší NPR je Vosek ve vzdálenosti cca 19 km východním směrem.

Přírodní rezervace (PR), přírodní památky (PP)

Podle § 33 zákona o ochraně přírody jsou přírodní rezervace menší území soustředěných přírodních hodnot se zastoupením ekosystémů typických a významných pro příslušnou geografickou oblast může orgán ochrany přírody vyhlásit za přírodní rezervace; stanoví přitom také jejich bližší ochranné podmínky. Základní ochranné podmínky v přírodních rezervacích jsou stanoveny v § 34 zákona o ochraně přírody.

Podle § 36 zákona o ochraně přírody je přírodní památka přírodní útvar menší rozlohy, zejména geologický či geomorfologický útvar, naleziště vzácných nerostů nebo ohrožených druhů ve fragmentech ekosystémů, s regionálním ekologickým, vědeckým či estetickým významem, a to i takový, který vedle přírody formoval svou činností člověk, může orgán ochrany přírody vyhlásit za přírodní památku; stanoví přitom také její bližší ochranné podmínky. Změna nebo poškození přírodní památky nebo její hospodářské využívání vedoucí k jejímu poškození jsou zakázány.

V blízkosti záměru se nenachází žádná PR či PP. Nejbližší PP je Čertova kazatelna ve vzdálenosti cca 2 km severovýchodním směrem a 2,5 km jižním a východním směrem od záměru je PR Nový rybník.

Památné stromy a jejich ochranná pásma

Podle § 46 zákona o ochraně přírody lze mimořádně významné stromy, jejich skupiny a stromořadí vyhlásit rozhodnutím orgánu ochrany přírody za památné stromy. Památné stromy je zakázáno poškozovat, ničit a rušit v přirozeném vývoji; jejich ošetřování je prováděno se souhlasem orgánu, který ochranu vyhlásil. Je-li třeba památné stromy zabezpečit před škodlivými vlivy z okolí, vymezí pro ně orgán ochrany přírody, který je vyhlásil, ochranné pásmo, ve kterém lze stanovené činnosti a zásahy provádět jen s předchozím souhlasem orgánu ochrany přírody. Pokud tak neučiní, má každý strom základní ochranné pásmo ve tvaru kruhu o poloměru desetinásobku průměru kmene měřeného ve výši 130 cm nad zemí. V tomto pásmu není dovolena žádná pro památný strom škodlivá činnost, například výstavba, terénní úpravy, odvodňování, chemizace.

V blízkosti záměru se památné stromy nenacházejí.

Nejbližší památný strom je památná borovice (ID 102325) v blízkosti ŽST Nýřany ve vzdálenosti cca 1,5 km severozápadním směrem. Ve vzdálenosti cca 3,5 km severovýchodním směrem od trati v Plzni se nachází Alej Kilometrovka (ID 102364). Tyto památné stromy ani jejich ochranná pásma nebudou záměrem dotčeny.

Natura 2000 – evropsky významné lokality a ptačí oblasti

Podle § 3 zákona o ochraně přírody je Natura 2000 celistvá evropská soustava území se stanoveným stupněm ochrany, která umožňuje zachovat typy evropských stanovišť a stanoviště evropsky významných druhů v jejich přirozeném areálu rozšíření ve stavu příznivém z hlediska ochrany nebo popřípadě umožní tento stav obnovit. Na území České republiky je Natura 2000 tvořena vymezenými ptačími oblastmi a vyhlášenými evropsky významnými lokalitami.

Záměr svým umístěním nezasahuje do evropsky významné lokality. Nejbližší evropsky významné oblasti NATURA 2000 v okolí stavby jsou lokalita Dobřany (EVL 6060) ve vzdálenosti cca 7,5 km jižním směrem od trati a lokalita Plzeň – Bělá (EVL 2729) ve vzdálenosti cca 9 km severovýchodním směrem od trati.

Vliv na oblast NATURA byl vyloučen stanoviskem Krajského úřadu Plzeňského kraje pod č.j. PK-ŽP/17257/17 ze dne 18.12.2017.

ii. Krajinný ráz

Krajinný ráz

Podle § 3 zákona o ochraně přírody je krajina část zemského povrchu s charakteristickým reliéfem, tvořená souborem funkčně propojených ekosystémů a civilizačními prvky.

Podle § 12 zákona o ochraně přírody krajinný ráz, kterým je zejména přírodní, kulturní a historická charakteristika určitého místa či oblasti, je chráněn před činností snižující jeho estetickou a přírodní hodnotu. Zásahy do krajinného rázu, zejména umísťování a povolování staveb, mohou být prováděny pouze s ohledem na zachování významných krajinných prvků, zvláště chráněných území, kulturních dominant krajiny, harmonické měřítko a vztahy v krajině. K umísťování a povolování staveb, jakož i jiných činnostem, které by mohly snížit nebo změnit krajinný ráz, je nezbytný souhlas orgánu ochrany přírody. Krajinný ráz se neposuzuje v zastavěném území a v zastavitelných plochách, pro které je územním plánem nebo regulačním plánem stanoveno plošné a prostorové uspořádání a podmínky ochrany krajinného rázu dohodnuté s orgánem ochrany přírody.

Železniční trať jako taková působí v krajině jako liniová stavba, která nemá až takový negativní vliv na ráz krajiny jako například stejně významná silniční komunikace.

Je to dané především tím, že založení stavby a pomocné nebo doprovodné objekty a zařízení kolem silnic vytvářejí další infrastrukturu, která do krajiny přináší další nepatřičné prvky jako například – hluboké zářezy, násypy, protihlukové stěny, objekty na jímání povrchové vody, svodidla, benzínové pumpy, sjezdy atd. Spolu se silniční komunikací se vytváří celý komplex prvků, který působí v krajině nepatřičně a přispívá k její rozdrobenosti neboli fragmentaci.

Silnice pak nepůsobí pouze na všechny znaky krajinného rázu – přírodní, kulturní a historické znaky a také na znaky prostorových vztahů a uspořádání krajinné scény.

V případě železnic, které působí v krajině jako tenká linie, je její přijatelnost pro ráz krajiny příznivější. Naopak přítomnost lokálních železnic často dotváří krajinu a příznivě doplňuje estetické a historické znaky. Příkladem jsou stavby jako je Jindřichohradecká úzkokolejka nebo tzv. „Posázavský pacifik“, který vede nad údolím Sázavy. Přítomnost silnice by zde ovšem měla zcela opačný efekt.

Elektrifikace železnic představuje umístění vertikálních prvků podél liniové stavby, což pocitově zvedá tuto stavbu do krajiny.

Do určité míry by mohlo elektrické vedení vysoké i se závěsnými systémy kolem 7 m představovat s odstupem cca 65 m narušení harmonických vztahů v krajině a harmonického měřítko.

Znaky harmonických vztahů v krajině a harmonického měřítko jsou vyjádřeny zejména v souladu lidských činností v krajině, tedy v souladu znaků a jevů přírodní charakteristiky na jedné straně a kulturní a historické charakteristiky na straně druhé. Dále tkví v souladu měřítko celku a

měřítka jednotlivých prvků, ve formách prostorů a v zastoupení přírodních a přírodě blízkých složek a prvků krajiny.

Tento jev se v případě elektrifikace projeví ovšem minimálně neboť tyto vertikální stavby – stožáry nemají tak silnou konstrukci jako je tomu u sloupů VN nebo nezabírají takovou plochu jako je tomu v případě billboardů.

Situací kdy by tato elektrifikace působila rušivě, bude málo. Představme si např. tuto stavbu na horizontu, která vede v blízkosti nějaké pohledově dominantní sakrální památky nebo protíná velmi dochované přírodní prostředí a jejich instalace by působila nepřirozeně (např. bělokarpatské orchidejové louky). A pokud by umístění v takovémto prostředí znamenalo významnější kácení významných dominantních stromů nebo zásahy do citlivých biotopů může být také na takové objekty pohlíženo negativně.

Pro kladné nebo neutrální přijetí těchto staveb do krajiny hovoří

- a) Subtilní konstrukce
- b) Přijatelná výška
- c) Přimknutí k železnici, která dnes nepředstavuje oproti silnici tak výrazný zásah do krajiny
- d) Nezávislost na dalších výrazných doprovodných stavbách

Realizace záměru Úprava stávající trati v úseku železnice Plzeň – Nýřany bude ve stávajícím železničním náspu. Na trati proběhne elektrifikace (výstavba trakčních stožárů), které budou lokálně ovlivňovat krajinný ráz. Krajinný ráz by však neměl být touto instalací výrazněji ovlivněn, neboť se bude jednat o realizaci jednotlivých stožárů v blízkosti tratě po cca 65 m. Ovlivnění krajinného rázu výstavbou elektrifikace bude malé.

Dle informací příslušného úřadu není nutné zpracovávat odborný podklad pro vydání stanoviska k zásahu do krajinného rázu.

iii. ÚSES (územní systém ekologické stability)

Podle § 3 zákona o ochraně přírody je územní systém ekologické stability krajiny (dále jen "ÚSES") vzájemně propojený soubor přirozených i pozměněných, avšak přírodě blízkých, ekosystémů, které udržují přírodní rovnováhu. Rozlišuje se místní, regionální a nadregionální systém ekologické stability.

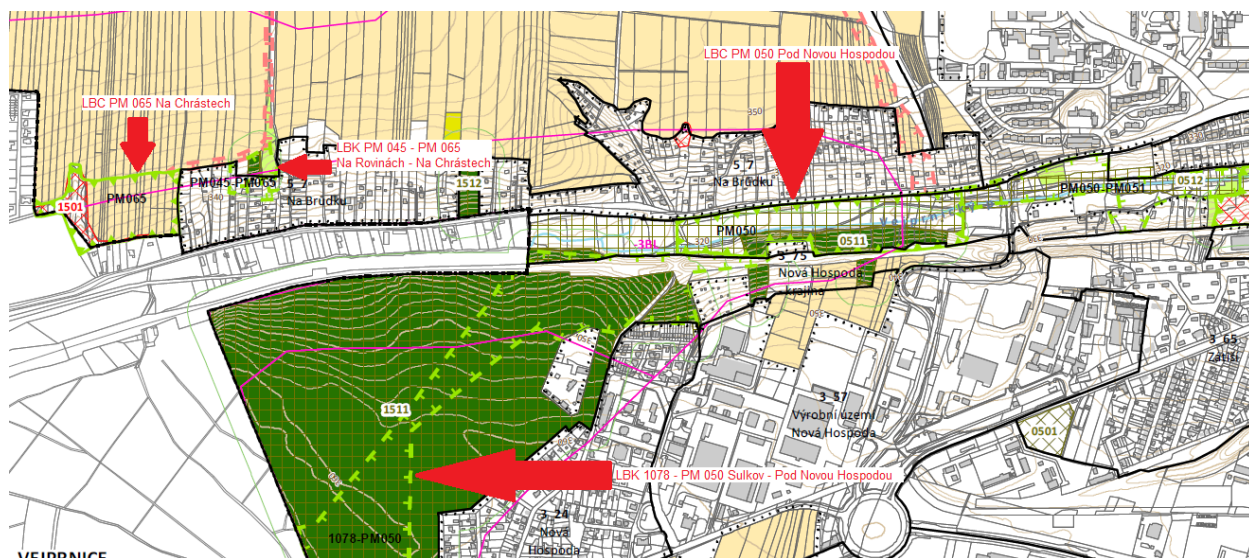
Záměr nezasahuje do regionálních a nadregionálních prvků územního systému ekologické stability. Nejbližší nadregionální prvek ÚSES je nadregionální biokoridor č. 40 ve vzdálenosti cca 1,1 km severovýchodním směrem a nejbližší regionální prvek ÚSES je regionální biocentrum Sulkov ve vzdálenosti cca 1,1 km jižním směrem.

k.ú. Skvrňany

V blízkosti trati směrem na sever je vymezeno LBC – PM 050 Pod Novou hospodou. Na něj navazuje LBK 1078 – PM 050 Sulkov – Pod Novou hospodou, který vede povětšinou lesním porostem, a který je křížen řešenou tratí. Vzhledem k tomu, lokace stávající trati nebude měněna, nebude LBK 1078 – PM 050 ovlivněn záměrem.

Severně je vymezeno také LBC PM 065 Na Chrástech a na něj navazující LBK PM 045 – PM 065 Na Rovínách – Na Chrástech. Tyto prvky ÚSES trať nekříží a nebudou tudíž realizací záměru ovlivněny.

V blízkosti zájmové lokality je vymezen NBRK_ID 40 ve vzdálenosti cca 1,1 km severovýchodním směrem, na který navazuje LBC – PM 050.

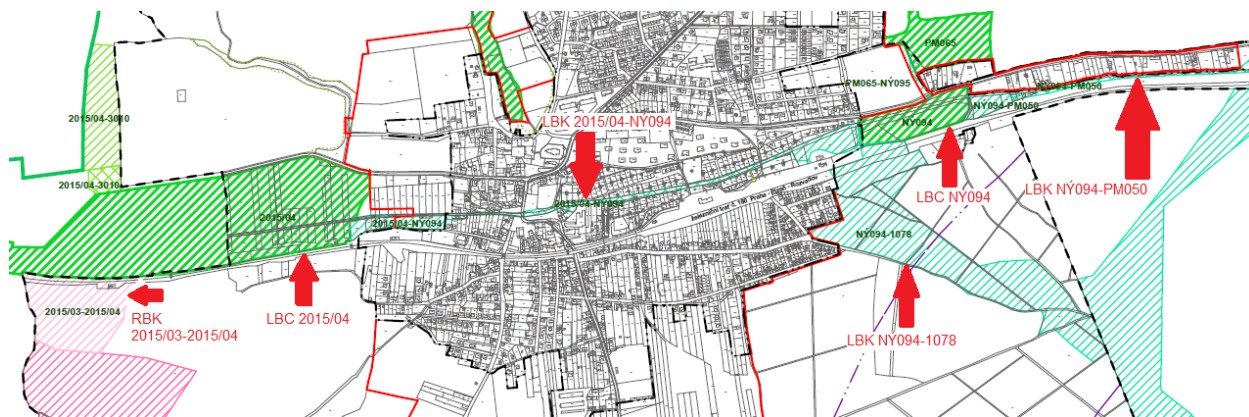


Obr. 1 Znáznornění lokálního ÚSES – k.ú. Skvrňany

k.ú. Vejprnice

- Zájmová trať se střetává s lokálním biokoridorem LBK NÝ094-1078 na jihovýchodě obce. Na tento lokální biokoridor se severně nad trať napojuje lokální biocentrum LBC NÝ094, které přechází v lokální biokoridor Vejprnický potok LBK NÝ094-PM050, který vede východním směrem asi 40 m od trati. Vejprnický potok vytváří lokální biokoridor i ve středu katastrálního území cca 100 m severně od trati (LBK 2015/04-NÝ094), který se propojuje do lokálního biocentra LBC 2015/04 U Tlučné na západě katastrálního území.
- Z LBC U Tlučné vede jižním směrem přes trať regionální biokoridor RBC 2015/03-2015/04.

Zájmová trať povede i po uskutečnění záměru stále stejnou trasou, uskutečněním záměru tudíž nedojde ke změně, či narušení prvků ÚSES v k.ú. Vejprnice, které jsou s trať ve střetu, Vejprnický potok není ve střetu se záměrem.



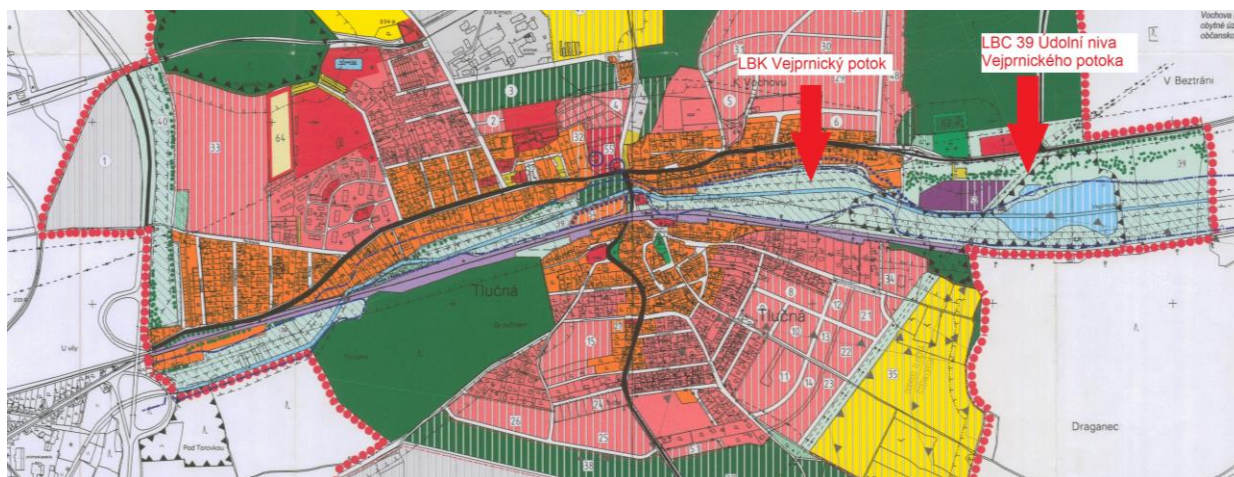
Obr. 2 Znáznornění lokálního ÚSES – k.ú. Vejprnice

k.ú. Tlučná

LBK Vejprnický potok na západě k.ú. kříží trať a teče dále západním směrem. V západní části obce ústí do LBC 39.

Severně od záměru se nachází LBC 39 Na Rybníčkách (Údolní niva Vejprnického potoka) a to ve východní části obce.

Trať zůstává i po realizaci záměru na stávajícím místě. LBK Vejprnický potok ani jiné prvky lokálního ÚSES v k.ú. Tlučná nebudou záměrem ovlivněny, nebude zasahováno do nosných konstrukcí mostů.

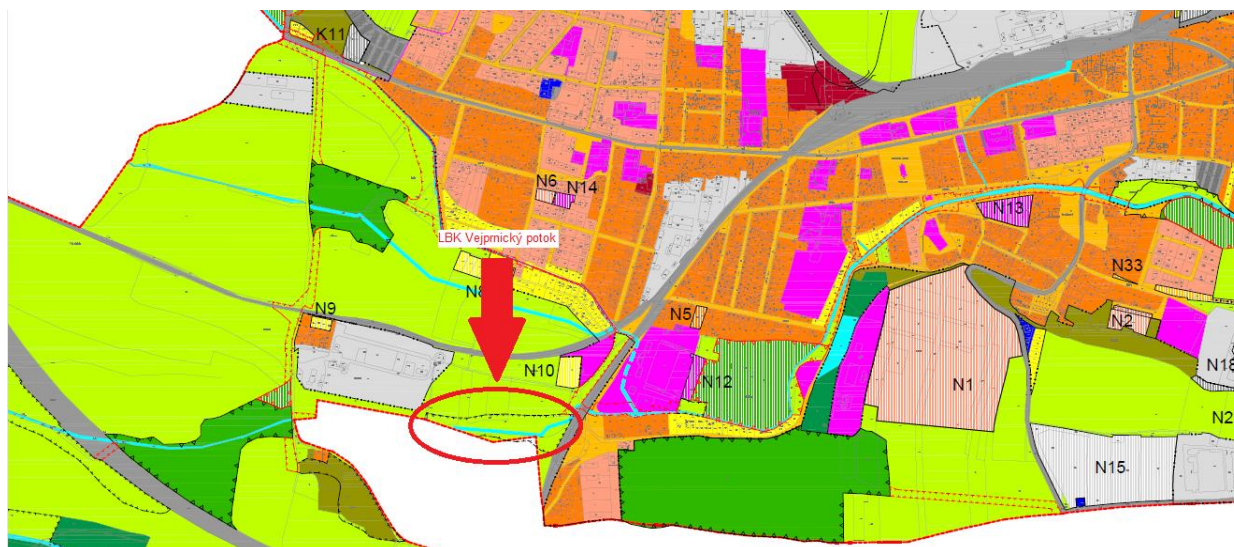


Obr. 3 Znáznornění lokálního ÚSES – k.ú. Tlučná

K.ú. Nýřany

V k.ú. Nýřany dochází ke střetu trati a lokálního biokoridoru LBK Vejprnický potok na jihu obce. Ostatní prvky ÚSES se nenachází v blízkosti záměru.

Trať po realizaci záměru zůstane na stávajícím místě, takže LBK Vejprnický potok nebude v k.ú. Nýřany záměrem ovlivněn.



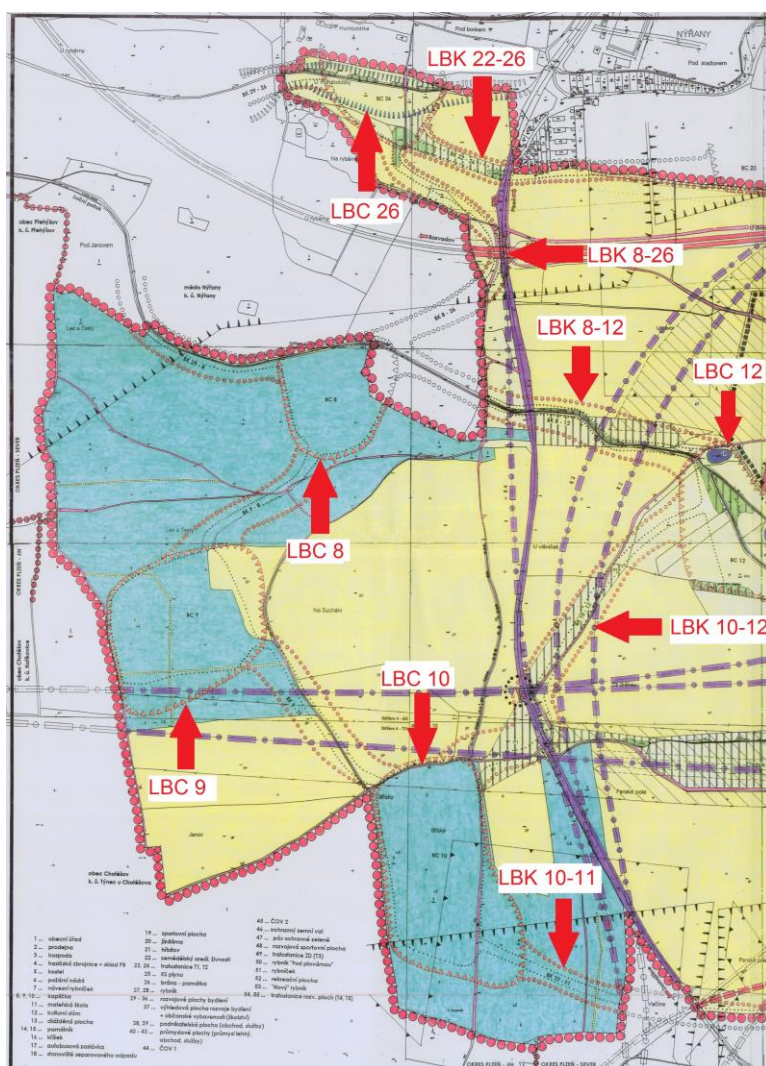
Obr. 4 Znáznornění lokálního ÚSES – k.ú. Nýřany

K.ú. Úherce u Nýřan

V katastru obce se v blízkosti trati nachází pět lokálních biocenter LBC 26, LBC 12, LBC 10, LBC 8 a LBC 9. Žádné z nich trať nekříží, pouze LBC 26 s tratí hraničí.

Nacházejí se zde rovněž lokální biokoridory LBK 22 – 26, LBK 10 – 12, LBK 8 – 26, LBK 8 -12 a LBK 10 – 11, které všechny kříží zájmovou trať.

Vzhledem k tomu, že realizaci záměru nedojde ke změně vedení tratě v k.ú. Úherce u Nýřan, neovlivní záměr biokoridory, s nimiž je ve střetu. Nebude ovlivněno ani biocentrum, se kterým záměr sousedí.

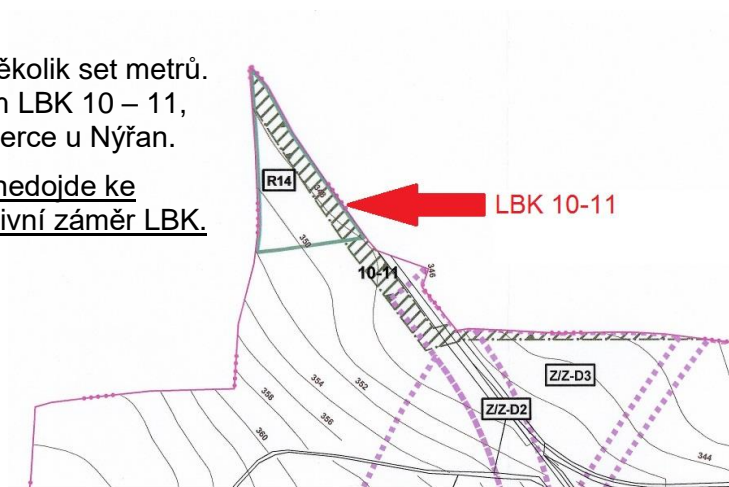


Obr. 5 Znáznornění lokálního ÚSES – k.ú. Úherce u Nýřan

K.ú. Zbůch

Záměr zasahuje do k.ú. Zbůch pouze několik set metrů. Trať je vymezena lokálním biokoridorem LBK 10 – 11, který sem zasahuje od severu z k.ú. Úherce u Nýřan.

Vzhledem k tomu, že realizaci záměru nedojde ke změně vedení tratě v k.ú. Zbůch, neovlivní záměr LBK.



Obr. 6 Znáznornění lokálního ÚSES – k.ú. Zbůch

iv. VKP (významné krajinné prvky)

Podle § 3 zákona o ochraně přírody je významný krajinný prvek definován jako ekologicky, geomorfologicky nebo esteticky hodnotná část krajiny, která utváří její typický vzhled nebo přispívá k udržení její stability. Dále jsou jimi jiné části krajiny, které zaregistruje podle § 6 orgán ochrany přírody jako významný krajinný prvek, 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.

VKP „ze zákona“ (VKPzz) :

Na území se vyskytují VKP ze zákona. Dle § 3 zákona jsou jimi obecně „lesy, rašeliniště, vodní toky, rybníky, jezera, údolní nivy“), kdy se v místních podmínkách dle evidence katastru nemovitostí a údajů typologických map LHP jedná o přírodní a přírodě blízké struktury územních množin tvořených dle charakteristik druhů pozemků pro účely katastru nemovitostí:

- V případě „lesů“ obecně lesními pozemky.
- V případě „údolních niv“ se jedná o spojitá území přírodního a přírodě blízkého charakteru obecně sestávající z zemědělských i nezemědělských pozemků v podmínkách území obce diferencovaně tvořených v kódu BPEJ hlavními půdními jednotkami 50 a 56. Údolní nivy jsou zde tedy tvořeny aktuálně přírodními a přírodě blízkými strukturami, bez ohledu na způsoby využívání (místy i využívané louky), i s výskytem ploch s nárosty dřevin (na ostatních plochách i dlouhodobě nevyužívaných zemědělských pozemcích).
- Součástí VKP ze zákona jsou i vodní plochy (i toky) většinou přírodního a přírodě blízkého charakteru, a většinou s plnohodnotnými břehovými porosty.

Realizací stavby dojde k přímému střetu s významnými krajinnými prvky – les.

Stavba je převážně realizována ve stávajícím umístění. Realizací stavby nedojde k trvalým záborům pozemků pod ochranou PUPFL. Lesní pozemky budou dotčeny dočasně z důvodu prací probíhajících na trati. Jedná se o pozemky v k.ú.:

- Skvrňany
- Tlučná
- Úherce u Nýřan
- Vejprnice

Podrobný popis dotčených pozemků je v příloze B.6.11. a v dokumentu D.2.4.1.

Záměrem také bude dotčeno ochranné pásmo lesa v katastrálních územích: Skvrňany, Tlučná, Úherce u Nýřan a Vejprnice. Celkem se jedná o 34 parcel. Podrobný výčet je uveden v příloze B.6.11.

Vodní toky a vodní plochy

Záměr bude ve střetu s těmito vodními toky:

- Vodní tok ID CEVT 12002214, nevýznamný vodní tok, bezejmenný přítok Vejprnického potoka, k.ú. Vejprnice
- Vejprnický potok, ID130980000100, kříží zájmovou trať jedenkrát v k.ú. Tlučná a jedenkrát v k.ú. Nýřany, je to významný vodní tok
- Levostranný bezejmenný vodní přítok ID 131060001400 Vejprnického p., nevýznamný vodní tok, k.ú. Tlučná
- Levostranný bezejmenný vodní přítok ID 131060001200 Vejprnického p., nevýznamný vodní tok, k.ú. Tlučná
- Pravostranný bezejmenný přítok ID 131060000800 se vlévá do Vejprnického potoka v těsné blízkosti trati, nevýznamný vodní tok, k.ú. Tlučná
- Levostranný bezejmenný přítok ID 131060000800 Vejprnického potoka, nevýznamný vodní tok, k.ú. Nýřany/Tlučná – *Přes tento vodní tok není plánovaná rekonstrukce žádného propustku nebo mostu*
- Levostranný bezejmenný přítok ID 131060000400 Vejprnického potoka, nevýznamný vodní tok, k.ú. Nýřany
- Hněvnický potok, ID 131040000100, nevýznamný vodní tok - levostranný bezejmenný přítok Vejprnického potoka, k.ú. Nýřany
- Levostranný bezejmenný přítok ID 131050000200 (131030000100, Kbelanský potok) Vejprnického potoka, nevýznamný vodní tok, k.ú. Nýřany
- Luční potok, ID132080000100 – významný vodní tok, k.ú. Úherce u Nýřan
- Bezejmenný pravostranný přítok Lučního potoka, ID132080001400 – nevýznamný vodní tok, k.ú. Úherce u Nýřan
- Bezejmenný tok ID 132080002600, nevýznamný vodní tok, k.ú. Úherce u Nýřan
- Bezejmenný tok ID 132080002700 – nevýznamný vodní tok, k.ú. Úherce u Nýřan

Realizací záměru dále dojde k rekonstrukci stávajících propustků u občasných vodotečí v:

- SO 22-21-01, Propustek v km trati 114,756, k.ú. Skvrňany
- SO 22-21-02, Propustek v km trati 115,974, k.ú. Vejprnice
- SO 24-21-01, Propustek v km trati 117,883, k.ú. Vejprnice
- SO 24-21-02, Propustek v km trati 118,596, k.ú. Vejprnice
- SO 24-21-03, Propustek v km trati 119,195, k.ú. Vejprnice
- SO 24-21-05, Propustek v km trati 120,334, k.ú. Tlučná
- SO 24-21-06, Propustek v km trati 120,518, k.ú. Tlučná
- SO 25-21-01 Propustek v km 116,475 (ev. km 122,526), k.ú. Nýřany
- SO 25-21-02 Propustek v ev. km 0,105, odb. Heřmanova Huť, k.ú. Nýřany

Realizací stavby dojde k přiblížení k významným krajinným prvkům - vodní nádrže:

- vodní plochy Pekelný rybník (ID 110011950017) cca 15 m od trati
- vodní plochy ID 110011950007 cca 10 m od trati
- ostatní vodní plochy se od trati nachází dál než 150 m

Podrobné hodnocení vlivu záměru na povrchové vody je uvedeno v příloze B.6.4. Vliv na vodní toky bude malý, a to jen v období výstavby, kdy je nezbytné minimalizovat vliv na kvalitu vody. Podmínky realizace jsou uvedeny v nápravných opatřeních.

Realizací stavby dojde ke střetu nebo přiblížení k významným krajinným prvkům – registrovaným dle § 6 zákona č. 114/1992 Sb.

v. Zvláště chráněné druhy živočichů a rostlin

Podle § 48 jsou zvláště chráněné rostliny a živočichové druhy rostlin a živočichů, které jsou ohrožené nebo vzácné, vědecky či kulturně velmi významné, lze vyhlásit za zvláště chráněné.

Zvláště chráněné druhy rostlin a živočichů se dle stupně jejich ohrožení člení na kriticky ohrožené, silně ohrožené, ohrožené.

V zájmovém území byl proveden biologický průzkum s ohledem na jarní aspekt v roce 2017 a biologický průzkum s ohledem na léto a podzim v roce 2016, které jsou uvedeny v příloze B.6.05, vypracovala Mgr. Michala Mariňáková, autorizovaná osoba pro provádění biologického hodnocení ve smyslu § 67 podle § 45i zákona na základě Rozhodnutí Ministerstva životního prostředí č.j. 33869/ENV/10-2286/610/10 6.5.2010, prodlouženo dne 10.4.2015 pod č. j. 78187/ENV/14-5184/610/15, s následujícím shrnujícím výsledkem:

Flora:

V řešeném území byl proveden floristický průzkum v letním aspektu vegetační sezóny 2016 a jarním aspektu 2017. Na jeho základě lze konstatovat, že druhové spektrum je tvořeno pouze běžnými a v celém okolí široce rozšířenými druhy. V zájmovém úseku stavby nebyly zjištěny žádné zvláště chráněné druhy ani taxony červeného seznamu. Na základě provedených průzkumů lze konstatovat, že z hlediska flóry a vegetace zkoumané území nepředstavuje lokalitu zvýšené hodnoty.

Vliv rekonstrukce trati na flóru a vegetaci lze považovat za prakticky zanedbatelný.

Fauna:

Celkem byly zjištěny 3 druhy obojživelníků, 3 druhy plazů, 73 druhů ptáků a 5 druhů savců. Zjištěná diverzita obratlovců odpovídá kulturní krajině se zástavbou, zahradami, loukami, poli a lesy. Významným prvkem v krajině je mokřadní biotop u úseku trati km 125 – 125,4, Vejprnický potok a Pekelný rybník (km 116,8 - 116,9).

Podél trati bylo zaznamenáno 23 zvláště chráněných druhů obratlovců: kuňka žlutobřichá (SO;CR), ropucha obecná (O,NT), skokan zelený (SO,NT), ještěrka obecná (SO,NT), slepýš křehký (SO,LC), užovka obojková (O,LC), čáp bílý (O,NT), luňák červený (KO,CR), moták

pochop (O,VU), krahujec obecný (SO,VU), rorýs obecný (O), krutihlav obecný (SO,VU), vlaštovka obecná (O,LC), slavík obecný (O,LC), bramborníček hnědý (O,LC), bramborníček černohlavý (O,VU), rákosník velký (SO,VU), žluva hajní (SO,LC), ťuhýk obecný (O,NT), krkavec velký (O,VU), strnad luční (KO,VU), veverka obecná (O,NE), bobr evropský (SO,VU).

Z dalších druhů červeného seznamu obratlovců ČR byly zaznamenány: volavka popelavá (NT), labuť velká (VU), slípka zelenonohá (NT), čejka chocholátá (VU), žluna zelená (LC), strakapoud malý (VU), jiříčka obecná (NT), vrána obecná (NT), vrabec domácí (LC), vrabec polní (LC), zajíc polní (NT).

Předpokládané vlivy na zvláště chráněné druhy

Během stavby může dojít k usmrcování jedinců zvláště chráněných druhů: kuňka žlutobřichá (SO;CR), ropucha obecná (O,NT), skokan zelený (SO,NT), ještěrka obecná (SO,NT), slepýš křehký (SO,LC), užovka obojková (O,LC).

Zásahem do biotopu budou ovlivněny zvláště chráněné druhy: ještěrka obecná (SO,NT), slepýš křehký (SO,LC), užovka obojková (O,LC), slavík obecný (O,LC), ťuhýk obecný (O,NT), strnad luční (KO,VU). Tento vliv bude dočasný, po skončení stavby bude stav biotopu obdobný jako v současnosti.

Rušením budou ovlivněny druhy: užovka obojková (O,LC), luňák červený (KO,CR), moták pochop (O,VU), krahujec obecný (SO,VU), krutihlav obecný (SO,VU), slavík obecný (O,LC), bramborníček hnědý (O,LC), bramborníček černohlavý (O,VU), rákosník velký (SO,VU), žluva hajní (SO,LC), ťuhýk obecný (O,NT), strnad luční (KO,VU), veverka obecná (O,NE).

Výskyt zvláště chráněných druhů bezobratlých

Záměrem mohou být zasaženy pouze druhy nacházející se na trati a v její těsné blízkosti. Byl zaznamenán výskyt mravenců r. Formica (O), malé hnízdo v kolejišti bylo nalezeno v km 127, v blízkosti kolejí v km 120,9. Tento druh bude ovlivněn zásahem do biotopu.

Navrhovaná opatření ke zmírnění negativních vlivů

- Odstraňování dřevin mimo hnízdní období.
- Zamezení vzniku větších kaluží na staveništi, v případě jejich výskytu kontrola před zahájením prací a případný transfer obojživelníků.
- V propustcích trvalých vodotečí vytvořit suchý břeh optimálně po obou stranách umožňující průchod obojživelníků, bobra a dalších druhů.
- V případě, že v době stavby bude v km 127 v kolejišti potvrzen výskyt mravenců r. Formica, je vhodné zajistit záchranný přenos.

Pro zásah do biotopu bude zapotřebí výjimky z ochrany druhu dle § 56 zákona č. 114/1992 Sb.

B. Dendrologický průzkum

Podle § 3 zákona o ochraně je dřevina rostoucí mimo les strom či keř rostoucí jednotlivě i ve skupinách ve volné krajině i v sídelních útvarech na pozemcích mimo lesní půdní fond.

Podle § 7 zákona o ochraně přírody jsou dřeviny chráněny podle tohoto ustanovení před poškozováním a ničením, pokud se na ně nevztahuje ochrana přísnější (§ 46 a 48 zákona o ochraně přírody a krajiny – památné stromy) nebo ochrana podle zvláštních předpisů. Péče o dřeviny, zejména jejich ošetřování a udržování je povinností vlastníků. Při výskytu nákazy dřevin epidemickými či jinými vážnými chorobami, může orgán ochrany přírody uložit vlastníkům provedení nezbytných zásahů, včetně pokácení dřevin.

Podle § 8 zákona o ochraně přírody není třeba povolení ke kácení dřevin k odstraňování dřevin za účelem zajištění provozuschopnosti železniční dráhy nebo zajištění plynulé a bezpečné drážní dopravy na této dráze), není-li v tomto zákoně stanoveno jinak. V případě odstraňování dřevin za účelem zajištění provozuschopnosti železniční dráhy nebo zajištění plynulé a bezpečné drážní dopravy na této dráze tak může učinit jen na základě závazného stanoviska drážního správního úřadu. Kácení z tohoto důvodu nemusí být oznámeno orgánu ochrany přírody.

Povolení ke kácení je vyžadováno pro:

- pro dřeviny o obvodu kmene nad 80 cm měřeného ve výšce 130 cm nad zemí
- pro zapojené porosty dřevin, pokud celková plocha kácených zapojených porostů dřevin přesahuje 40 m²

Z důvodu realizace záměru bude nutné provést kácení dřevin. V místě jednotlivých objektů byla provedena podrobná inventarizace dřevin, viz příloha B.6.09. Níže je uveden stručný popis. V rámci tohoto předběžného dendrologického průzkumu bylo popsáno celkem 95 položek, ze kterých u 70 položek kmen přesahuje ve výšce 130 cm nad zemí obvod 80 cm nebo se jedná o dřeviny, které spolu s ostatními vytvářejí souvislý porost přesahující 40 m².

Dále se předpokládá kácení podél celého úseku trati ve vzdálenosti 7 m od osy koleje. Dotčena bude jak lesní, tak mimolesní zeleň. Rozsah kácení byl pro potřeby výstavby v případě mimolesní zeleně stanoven prostřednictvím dotčených parcel s nutností podrobnější specifikace dřevin a porostních ploch před zahájením prací (v dalších stupních PD) a v případě lesní zeleně byl rozsah kácení uveden pro jednotlivé dotčené parcely ve výměrách. Podrobněji je řešeno v rámci části D.2.01. V běžném provozu je kácení dřevin průběžně realizováno z důvodu pravidelné údržby tratě.

V rámci dalšího stupně PD bude provedena podrobnější inventarizace dřevin pro povolení ke kácení se zohledněním a revizí navrhovaných stavenišť a se zohledněním prováděné (realizované) pravidelné údržby zeleně v blízkosti tratě.

SO 22-21-01, Propustek, ev. km 114,756

U tohoto propustku se nacházejí tyto dřeviny určené ke kácení: trojkmen dubu červeného o obvodech jednotlivých kmenů ve výšce 130 cm nad zemí: 80 cm, 95 cm a 110 cm, další 2 exempláře dubu červeného o obvodu ve výšce 130 cm nad zemí: 80 cm. Dále se zde nachází zapojený porost lísy obecné o celkové ploše 35 m² a zapojený porost trnovníku akátu o celkové ploše 30 m².

Podjezd, ev.km cca 115

U tohoto podjezdu se nacházejí tyto dřeviny určené ke kácení: dva zapojené porosty trnovníku akátu, přičemž pro každý z nich činí celková plocha zapojeného porostu 40 m².

SO 22-21-02, Propustek, ev. km 115,974

U tohoto propustku se nacházejí tyto dřeviny určené ke kácení: 4 exempláře břízy bělokoré s obvodem kmene ve výšce 130 cm nad zemí: 4x 80 cm a 8 exemplářů modřínu opadavého s obvody kmene ve výšce 130 cm nad zemí: 2x 80 cm, 4x 95 cm, 1x 110 cm a 1x 125 cm.

Most, ev. km 116,5

U tohoto mostu se nacházejí tyto dřeviny určené ke kácení: dub zimní o celkové ploše zapojeného porostu 40 m², růže šípková o celkové ploše zapojeného porostu 50 m² a vrba o celkové ploše zapojeného porostu 40 m².

Podchod, ev. km 117,2

U tohoto podchodu se nacházejí tyto dřeviny určené ke kácení: trojkmen třešně o obvodech jednotlivých kmenů ve výšce 130 cm nad zemí: 80 cm, 70 cm a 60 cm, 7 exemplářů topolu osiky o obvodech ve výšce 130 cm nad zemí: 2x 110 cm, 2x 140 cm, 2x 125 cm a 1x 80 cm. Nachází se zde také zapojený porost topolu osiky o celkové ploše 150 m². Dále se zde nachází 3 exempláře břízy bělokoré s obvody kmenů ve výšce 130 cm nad zemí: 1x 95 cm, 1x 140 cm, 1x 155 cm a borovice s obvodem kmene ve výšce 130 cm nad zemí: 140 cm. Nachází se zde také zapojené porosty růže šípkové o celkové ploše 45 m², třešně ptačí o celkové ploše 15 m², vrby o celkové ploše 30 m², smrku o celkové ploše 15 m² a bezu černého o celkové ploše 20 m² a 50 m².

Podjezd, ev. km 118,1

U tohoto podjezdu se nacházejí tyto dřeviny určené ke kácení: čtyřkmen dubu zimního o obvodech kmenů ve výšce 130 cm nad zemí: 1x 80 cm, 1x 70 cm, 2x 60 cm.

SO 24-21-02, Propustek, ev. km 118,596

U tohoto propustku se nacházejí tyto dřeviny určené ke kácení: 3 exempláře vrby o obvodu kmene ve výšce 130 cm nad zemí: 3x 80 cm, 3 exempláře topolu osiky o obvodu kmene ve výšce 130 cm nad zemí: 3x 80 cm. Dále se zde nalézají zapojené porosty růže šípkové o celkové ploše 40 m² a bezu černého o celkové ploše 40 m².

SO 24-21-04, Propustek, ev. km 119,680

U tohoto propustku se nacházejí tyto dřeviny určené ke kácení: osmikmen vrby o obvodech kmenů ve výšce 130 cm nad zemí: 2x 95 cm, 2x 80 cm, 2x 70 cm, 1x 140 cm, 1x 60 cm.

SO 24-21-05, Propustek, ev. km 120,334

U tohoto propustku se nacházejí tyto dřeviny určené ke kácení: zapojené porosty růže šípkové o celkové ploše 25 m², lísky obecné o celkové ploše 50 m², vrby o celkové ploše 10 m² a bezu černého o celkové ploše 50 m² a 15 m².

SO 24-21-06 Propustek, ev. km 120,518

U tohoto propustku se nacházejí tyto dřeviny určené ke kácení: osmikmen vrby o obvodech kmenů ve výšce 130 cm nad zemí: 3x 105 cm, 2x 70 cm, 2x 80 cm, 1x 115 cm.

Most, ev. km 121,5

U tohoto mostu se nacházejí tyto dřeviny určené ke kácení: zapojený porost bezu černého o celkové ploše 40 m².

Přejezd, ev. km 122

U tohoto přejezdu se nacházejí tyto dřeviny určené ke kácení: zapojený porost dřšťálu o celkové ploše 50 m² a růže šípkové o celkové ploše 20 m².

Přejezd, ev. km 122,7

U tohoto přejezdu se nacházejí tyto dřeviny určené ke kácení: zapojené porosty růže šípkové o celkové ploše 20 m², dříšťálu o celkové ploše 15 m², trnky obecné o celkové ploše 20 m², trnovníku akátu o celkové ploše 20m² a břízy bělokoré o celkové ploše 3 m².

Propustek, ev. km 122,9

U tohoto propustku se nacházejí tyto dřeviny určené ke kácení: vrba s obvodem kmene ve výšce 130 cm nad zemí: 80 cm, zapojený porost vrby o celkové ploše 70 m².

Přejezd, ev. km 123,6

U tohoto přejezdu se nacházejí tyto dřeviny určené ke kácení: 6 exemplářů katalpy trubačovitě s obvodem kmene ve výšce 130 cm nad zemí: 6x 80 cm. Dále se zde nalézá zapojený porost bezu černého o celkové ploše 40 m².

Podjezd, ev. km 124,2

U tohoto podjezdu se nacházejí tyto dřeviny určené ke kácení: zapojený porost růže šípkové o celkové ploše 40 m².

Most, ev. km 124,4

U tohoto mostu se nacházejí tyto dřeviny určené ke kácení: šestikmen topolu osiky o obvodech kmenů ve výšce 130 cm nad zemí: 3x 80 cm, 2x 70 cm, 1x 60 cm, pětikmen topolu osiky o obvodech kmenů ve výšce 130 cm nad zemí: 2x 80 cm, 3x 60 cm, topol osika o obvodu kmene ve výšce 130 cm nad zemí: 80 cm.

Propustek, ev. km 125,4

U tohoto propustku se nacházejí tyto dřeviny určené ke kácení: čtyřkmen třešně ptačí o obvodech kmenů ve výšce 130 cm nad zemí: 1x 80 cm, 1x 70 cm, 2x 60 cm. Dále se zde nalézají 3 zapojené porosty růže šípkové, každý o celkové ploše 40 m², zapojený porost trnky obecné o celkové ploše 20 m² a bezu černého o celkové ploše 10 m².

SO 26-21-01 Propustek, ev. km 125,817

U tohoto propustku se nacházejí tyto dřeviny určené ke kácení: trojkmen vrby o obvodech kmenů ve výšce 130 cm nad zemí: 250 cm (srostlé kmeny), 80 cm, 90 cm.

Podjezd, ev. km 126,3

U tohoto podjezdu se nacházejí tyto dřeviny určené ke kácení: vrba s obvodem kmene ve výšce 130 cm nad zemí: 95 cm. Dále se zde nalézají zapojené porosty vrby o celkové ploše 30 m², bezu černého o celkové ploše 10 m² a trnky obecné o celkové ploše 40 m².

Výše uvedený rozsah kácení bude upřesněn a aktualizován před zahájením prací.

C. Údaje o zeleni z pohledu péče o krajinu

Záměr je realizován ve stávající trase železniční trati a nádraží.

Se záměrem nejsou spojeny žádné nové výškové stavby mimo elektrifikace trati a výstavby osvětlení. Záměr bude vyžadovat kácení porostů stromů a keřů. Záměrem budou dotčeny registrované VKP – les (kácením stromů v sousedství trati). Realizací záměru dojde k zásahu do chráněných podmínek zvláště chráněných druhů. Pro tento zásah bude požádáno o výjimku pro období výstavby, kde budou stanoveny podmínky realizace.

V následujících letech není nutné zajistit následnou péči o zeleň v prostoru záměru, stávající mimolesní vzrostlá, náletová zeleň bude z důvodu bezpečnosti pokácena v rámci běžné údržby.

V předcházející kapitole „Ochrana přírody“ byl podrobně hodnocen vliv záměru na krajinný ráz s tím, že krajinný ráz bude po dobu výstavby a následného provozu dotčen elektrifikací.

D. Vliv na vodní hospodářství

Jako vstupní podklady byly využity informace a mapové podklady poskytnuté investorem. Informace o stavu přírody a krajiny byly získány zejména z internetových stránek Agentury ochrany přírody a krajiny ČR (<http://www.nature.cz>), Plzeňského kraje, mapy kraje, www.vuv.heis.cz.

Geologické poměry

Regionálně je území řazeno do soustavy Český masiv - pokryvné útvary a postvariské magmatity, terciární, kvarterní oblast, svrchní karbon a perm. Zájmové území železniční trati prochází geologickými jednotkami, a to:

- Terciární oblast – s výskytem sedimentů nezpevněných, jíly, písky, štěrky, geneze – fluviální až fluviolakustrinní
- Kvarterní oblast – s výskytem sedimentů nezpevněných, hlína, písek, štěrk, kamenitý až hlinito-kamenitý sediment, geneze - fluviální nečleněné + sedimenty vodních nádrží
- Svrchní karbon a perm – s výskytem sedimentů zpevněných, pestré barevné pískovce, arkózovité pískovce, valounové pískovce a slepence, jílovce, prachovce až jemně zrnité pískovce, hnědočervené jílovce, uhelné sloje, brekcie, tufy a tufity, aleuropelity, arkózy, lokální uhelné slojky (kounovské souslojí)

V zájmovém území byl realizován Geotechnický a stavebnětechnický průzkum vypracovaný spol. GeoTec-GS, a.s., v listopadu 2017.

Geotechnický průzkum byl proveden za účelem ověření geologických, geotechnických a základových poměrů v místě stávajících a nově uvažovaných inženýrských objektů. Stavebnětechnický průzkum byl proveden pomocí následujících okruhů prací: vizuální prohlídka, diagnostické jádrové vrty, pevnost zdiva a zdících prvků v prostém tlaku, pevnost betonu v prostém tlaku, mezerovitost zdiva, nasákavost kamenů zdiva, laboratorní zkoušky, fotodokumentace.

Geomorfologie:

Soustava: Poberounská

Podsoustava: Plzeňská pahorkatina

Celek: Plaská pahorkatina

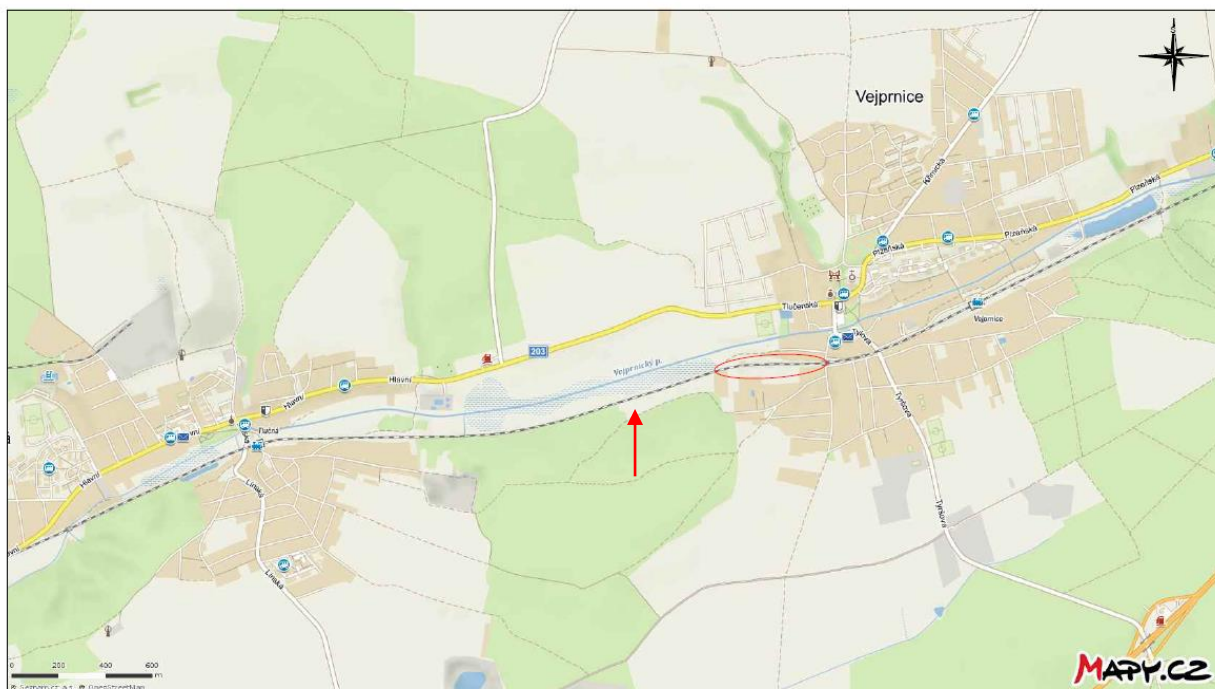
Podcelek: Plzeňská kotlina

Okrsek: Nýřanská kotlina

Svahové nestability

V zájmovém území je v blízkosti trati jedna svahová nestabilita. Cca 0,5 km východně od obce Vejprnice proběhl v roce 2004 sesuv, který byl sanován stabilizační konstrukcí. V současnosti je zamokřený a stabilizovaný. Lokalizace viz obrázky níž (červená šipka).

V rámci Geotechnického a stavebnětechnického průzkumu, který byl vypracovaný spol. GeoTec-GS, a.s., v listopadu 2017, byl zkoumán i levý zářezový svah v km 118,150-118,530 (ev. km cca 112,1 – 112,6), viz obrázek níž.



Vysvětlivky:

...zájmová lokalita

PŘEHLEDNÁ SITUACE

GeoTec-GS, a.s. 198 00 Praha 10 Otmělová 282/6	Levý svah zářezu v km 118,150 - 118,530 Píseň - Nýřany - Chotěšov, průzkum	Vypracoval: Mgr. Vojtěch Novák Odpovědný řešitel: Ing. J. Hrabánek	Zak. číslo: 2017-135	Příloha: 1.
--	---	---	-------------------------	----------------

Obr. 7 7PŘEHLEDNÁ SITUACE – Geotechnický průzkum – Levý svah zářezu v km 118,150-118,530

Stávající zájmová železniční trať je ve staničení km cca 118,150 - 118,530 TÚ Vejprnice - Nýřany vedena tělesem úzkého zářezu. Levý zářezový svah, ve vybraných lokalitách výše uvedeného staničení, dlouhodobě projevuje nestabilitu a svahové deformace.

Výsledky Geotechnického průzkumu – levý svah řezu v km 118,150 – 118,530 jsou uvedeny níže:

„V rámci terénní rekognoskace provedené v říjnu roku 2017 nebyly zjištěny žádné svahové nestability nově vzniklé od doby archivního vyjádření (Olišař 2016). Nutno podotknout, že svahy zářezu byly v době prohlídky hustě porostlé vegetací. Byly tedy evidovány doposud „nesanované“ svahové nestability vzniklé v červnu, resp. červenci roku 2016, kterými jsou:

- **mělký sesuv přípovrchových vrstev terénu v km cca 118,180 ve svahu výšky cca 2 m; čelo sesuvu v délce cca 10 m**

- **mělký sesuv přípovrchových vrstev v km cca 118,320** ve svahu výšky cca 6 m, čelo sesuvu v délce cca 6 m
- **doposud nerozvinuté deformace - tvorba zátrhové hrany sesuvu v km 118,305-118,315**; délka zátrhové hrany cca 10 m

V souvislosti s historickým vývojem svahových deformací byl levý svah zářezu, byť možná preventivně, v minulosti na několika místech sanován. V rámci prohlídky byly, resp. nebyly evidovány níže uvedená sanační opatření:

- ve staničení km **cca 118,150 - 118,340** není provedeno žádné sanační opatření. Jedná se o úsek, kde dochází k projevům svahových nestabilit (viz kap. 1).
- ve staničení km **cca 118,340 - 118,405** je provedena zárubní zeď, která zde dle dostupných informací byly vybudována v souvislosti s opakovanými svahovými deformacemi v roce 2001 (Olišar 2016). Při horní hraně svahu zářezu nad zárubní zdí je zřízeno odvodnění formou příkopu vystrojeného „žlabovkami“ (viz kap. 4.3). Zárubní zeď plní svojí funkci; svah nad zárubní zdí neprojevuje svahové deformace.
- ve staničení km **cca 118,405 - 118,420** je svah sanován pohozením z kameniva (drážní štěrk). V tomto místě nebyly během pochůzky pozorovány svahové deformace.
- ve staničení km **cca 118,420 - 118,530** není provedeno žádné sanační opatření. Svahy zářezu jsou zde relativně mírně ukloněné a neprojevují svahové deformace.

S ohledem na provedený průzkum lze generelně konstatovat následující:

- stávající, doposud rozvinuté, svahové nestability jsou mělké svahové deformace a projevy eroze přípovrchové, nestabilní a degradované povrchové vrstvy terénu na levém svahu zářezu
- stávající svahové deformace jsou evidovány v km 118,150 - 118,340 a právě v tomto úseku lze rozvoj dalších svahových nestabilit do budoucna očekávat
- tvorba svahových deformací je v tomto úseku spojena s nedostatečným odvodněním lokality, výškou a stávajícími sklony svahů
- svahy zářezu jsou strmě ukloněné a jejich výška dosahuje až cca 6 m
- v rámci zachování bezpečnosti a plynulosti provozu bude nutné bezodkladně přistoupit k realizaci sanačního opatření

Jako vhodné sanační opatření zabraňující rozvoji dalších svahových deformací se jeví odtěžení degradované, přípovrchové vrstvy terénu svahu a vybudování kamenitého přísypu z lomového kamene frakce 63-128 mm vytaženého až k horní hraně zářezu, včetně provedení náhorního příkopu, který bude zajišťovat soustředění odtok povrchových vod přivedených z výše položených partií intravilánu nad zářezem mimo zájmové území. Do náhorního příkopu bude dále napojeno odvodnění soukromých zahrad intravilánu, které se v oblasti může nacházet. Alternativně lze, místo kamenitého přísypu, realizovat drátokamenné matrace. Tuto alternativu lze zvažovat v oblastech, kde jsou svahy zářezu nejstrmější a nejvyšší a kamenitý přísyp by se, vzhledem ke sklonu kamenité sypaniny, na odtěžených svazích „neudržel“.

Sanační opatření bude vhodné vybudovat v celém rozsahu rizikové oblasti, tedy ve staničení km cca 118,150 - 118,340, nikoli pouze tam, kde jsou projevy svahových nestabilit makroskopicky patrné. Dále bude nezbytné provést vyčištění všech stávajících příkopů v oblasti a zrevidovat jejich stav zejména po stránce jejich sklonů a ujistit se, že nedojde k tvorbě „bezodtokých“ oblastí.“

V blízkosti zájmové trati nejsou identifikovány žádné další svahové nestability.

Údaje o chráněných ložiskových územích a poddolovaná území

Stávající zájmový úsek železniční trati prochází oblastí postiženou bývalým hlubinným dobýváním uhlí. Sledovaná trasa stavby prochází poddolovanými oblastmi:

- Mezi Plzní – Skvrňany a Vejprnicemi v ev. km tratě cca 108,35 – 111,35 - poddolované území Vejprnice (ID 804)
- Mezi Vejprnicemi – Tlučná – Nýřany v ev. km tratě cca 112,9 až 118,15 - poddolované území Nýřany – Tlučná (ID 741)
- Jižně a západně od Nýřan v ev. km tratě cca 112,9 až 119,15 - poddolované území Kamenný Újezd u Nýřan (ID 698)

V rámci Geotechnického a stavebnětechnického průzkumu, který byl vypracovaný spol. GeoTec-GS, a.s., v listopadu 2017, byl zpracován i Znalecký posudek k poddolování zájmového území.

V kapitole Závěr a doporučení zpracovatele je uvedeno následující:

„> v předchozích kapitolách tohoto posudku je rozbor stávající situace v kontextu s jednotlivými doly a jejich ukončením hornické činnosti, hloubkou dobývek pod terénem, mocností a počtem uhelných slojí a počtem těžených pater a proto lze posuzované území v rozsahu km 114,408 až 127,000 rozdělit do třech částí:

- a) území nepoddolovaná, ta jsou dvě. První od místa, kde kříží stávající železnice západní hranici dobývacího prostoru Vejprnice (její průsečík se souřadnicí y = cca 828 900) až po km 120,150, a druhé cca 150 m za podchodem železnice pod dálnicí v km 125,150, až do km 127,300. Tato dvě území jsou z hlediska historické hlubinné důlní činnosti bezpečná.*
- b) území poddolovaná v dobývacím prostoru Vejprnice a počátek posuzované železnice od km 114,408 k východní hranici dobývacího prostoru Vejprnice (průsečík stávající železnice s hranicí dobývacího prostoru se souřadnicí y = cca 826 460). V tomto prostoru se nacházejí dva železniční mosty. První železniční most, v počátku posuzovaného území okolo km 114,400 je mimo poddolování a mimo vliv mezního úhlu vlivu poddolování. Druhý železniční most v km 115,213 vykázal celkový pokles k červnu 1996 na bodě NH5 2 172 mm, ale v období XI-1995 až VI 1996 již pouhých 5 mm. Železniční trať v dobývacím prostoru Vejprnice vykazovala největší poklesy mezi body 59 až 71, nejvíce na bodě 66 celkem 2 370 mm. Další měření vykazovala největší pololetní pokles (XI 1995 až VI 1996) v hodnotě 9 mm. Od té doby uběhlo již 21 roků a já terén pod železnicí považuji již za zklidněný. Most v km 115,213, pokud se bude stavět nový – doporučuji konzultaci projektanta se zpracovatelem tohoto posudku na téma stavebně-geologický průzkum únosnosti terénu, plošné založení mostu a možnost rektifikace v řádu centimetrů.*

- c) *území poddolovaná v bývalém dobývacím prostoru Tlučná a v dolových mírách pod a v okolí Nýřan až do vzdálenosti 150 m za podchod železnice pod dálnicí v km 125,150, doly Krimich II, Krimich I, Langhammer, Hlubina a Humboldt. Zde bylo hlubinné dobývání uhlí ukončeno před 82 a více roky. Terén je tedy již konsolidovaný a nepředpokládám zde žádné problémy.*

> v souladu s vyhláškou Českého báňského úřadu číslo 52/1997 Sb. v platném znění se nesmí stavět v okolí úvodního důlního díla (jámy §11) blíže než 20 m. V našem případě jsem nenašel takové jámy při železnici v dostupné mapové dokumentaci. Pouze v kolejišti v sousedství nádražní budovy v Nýřanech se nacházela těžební jáma Langhamerov, o které se však nedochovaly informace a nejsou k dispozici ani její přesné souřadnice v systému JTSK a neznám ani dobu provozu. Proto bude nutná v tomto úseku modernizace opatrnost, ale dle konzultací se starými měřiči zde v minulosti problémy nebyly.“

Sledovaná trasa stavby neprochází chráněnými ložiskovými území. Nejbližší chráněná ložisková území jsou:

- Tlučná – cca 400 m jižně od zájmové trati, na jihovýchodní straně obce Tlučná (ID 00660000)
- Tlučná I. – cca 200 m jižně od zájmové trati, na jihovýchodní straně obce Tlučná (ID 00660100)

V zájmovém místě stavby se nenachází vymezená ložiska nerostných surovin. Nejbližší vymezená ložiska nerostných surovin jsou:

- Jíly, ID 3006601, název: Tlučná, výhradní ložisko, dřívější povrchová těžba, cca 200 m jižně od zájmové trati
- Štěrkopísky, ID 3006600, název: Tlučná, výhradní ložisko, dřívější povrchová těžba, cca 500 m jižně od zájmové trati

V území charakterizovaných zvláštními podmínkami je při vydávání územních rozhodnutí třeba postupovat podle § 13 odst. 3 zákona č. 62/1988 Sb., o geologických pracích. Případné stavby je možné realizovat pouze v souladu s ustanovením § 18 a 19 horního zákona. Povolení stavby, která nesouvisí s dobýváním výhradního ložiska, může vydat podle ustanovení § 19 horního zákona stavební úřad pouze se souhlasem krajského úřadu, vydaným po projednání s obvodním báňským úřadem.

Hydrogeologické poměry

Dotčené území se nachází v povodí Vejprnického potoka, dílčí povodí IV. řádu, v povodí Kbelanského potoka, dílčí povodí IV. řádu a v povodí Lučního potoka, dílčí povodí IV. řádu, kde je záměr umístěn:

- ČHP 1-10-01-1950-0-00 vodní tok Vejprnický potok.
- ČHP 1-10-01-1910-0-00 vodní tok Vejprnický potok.
- ČHP 1-10-01-1940-0-00 vodní tok Kbelanský potok.
- ČHP 1-10-02-1030-0-00 vodní tok Luční potok.

Z hydrogeologického hlediska lze vymezit následující hydrogeologické rajony:

- Svrchní vrstvy – není vymezen
- Hlubinné vrstvy – není vymezen
- Základní vrstvy - 5110 Plzeňská pánev

Plzeňská pánev je tektonicky predisponovaná hydrogeologická struktura s limnickou, výrazně cyklickou výplní, která je porušena zlomovými systémy směrů SSV-JJZ, SZ-JV, ZSZ-VJV. Mocnost výplně dosahuje 1800 m.

Pánev je na obvodě dokonale uzavřena vyzdviženými algonickými břidlicemi a pouze na SZ souvisí úzkým prolomem Dražené s Manětínskou pávní, s níž se zde na místě styku společně odvodňuje. Plocha rajónu je na dvou místech překryta kvarterními náplavy přítoků Berounky v Plzeňské kotlině (rajóny 132 a 133).

Je zde zachován úplný vrstevní sled permokarbonu. Ve většině souvrství převládá psamiticko-psefitická sedimentace (hlavně arkózy, arkózové pískovce, event. slepence). Pouze vrstvy slánské jsou charakteristické převahou pelitů (prachovce, jílovce), které tvoří jediný významnější izolátor – tzv. malesické lupky.

Karbonská zvodeň je tvořena souborem několika kolektorů, oddělených od sebe neprůběžnými izolátory. Nejvýraznějším zvodněním se vyznačují vrstvy kladenské v jižní části pánve a vrstvy týnecké v severní části pánve v písčitém vývoji. Oběh podzemní vody se v severní a jižní části pánve podstatně liší; v severní části převládá plynulé odvodňování příronem do vodotečí a pramenními vývěry, v jižní části v důsledku čerpání důlních vod je značná část odvodnění umělá.

Nejdůležitějším činitelem, který ovlivňuje průtočnost sedimentů Plzeňské pánve, je rozsáhlé tektonické porušení. Stupeň propustnosti se pohybuje od velmi nízkého až do velmi vysokého, v závislosti na hydrologickém charakteru puklin. Spodní hranici zóny oživeného oběhu klade ŠVOMA (1970) do hloubky 120 m.

i. Vodní toky

Záměr bude ve střetu s těmito vodními toky:

- Vodní tok ID CEVT 12002214, nevýznamný vodní tok, bezejmenný přítok Vejprnického potoka, k.ú. Vejprnice
- Vejprnický potok, ID130980000100, kříží zájmovou trať jedenkrát v k.ú. Tlučná a jedenkrát v k.ú. Nýřany, je to významný vodní tok
- Levostranný bezejmenný vodní přítok ID 131060001400 Vejprnického p., nevýznamný vodní tok, k.ú. Tlučná
- Levostranný bezejmenný vodní přítok ID 131060001200 Vejprnického p., nevýznamný vodní tok, k.ú. Tlučná
- Pravostranný bezejmenný přítok ID 131060000800 se vlévá do Vejprnického potoka v těsné blízkosti trati, nevýznamný vodní tok, k.ú. Tlučná
- Levostranný bezejmenný přítok ID 131060000800 Vejprnického potoka, nevýznamný vodní tok, k.ú. Nýřany/Tlučná – *Přes tento vodní tok není plánovaná rekonstrukce žádného propustku nebo mostu*

- Levostranný bezejmenný přítok ID 131060000400 Vejprnického potoka, nevýznamný vodní tok, k.ú. Nýřany
- Hněvnický potok, ID 131040000100, nevýznamný vodní tok - levostranný bezejmenný přítok Vejprnického potoka, k.ú. Nýřany
- Levostranný bezejmenný přítok ID 131050000200 (131030000100, Kbelanský potok) Vejprnického potoka, nevýznamný vodní tok, k.ú. Nýřany
- Luční potok, ID132080000100 – významný vodní tok, k.ú. Úherce u Nýřan
- Bezejmenný pravostranný přítok Lučního potoka, ID132080001400 – nevýznamný vodní tok, k.ú. Úherce u Nýřan
- Bezejmenný tok ID 132080002600, nevýznamný vodní tok, k.ú. Úherce u Nýřan
- Bezejmenný tok ID 132080002700 – nevýznamný vodní tok, k.ú. Úherce u Nýřan

Realizací záměru dále dojde k rekonstrukci stávajících propustků u občasných vodotečí v:

- SO 22-21-01, Propustek v km trati 114,756, k.ú. Skvrňany
- SO 22-21-02, Propustek v km trati 115,974, k.ú. Vejprnice
- SO 24-21-01, Propustek v km trati 117,883, k.ú. Vejprnice
- SO 24-21-02, Propustek v km trati 118,596, k.ú. Vejprnice
- SO 24-21-03, Propustek v km trati 119,195, k.ú. Vejprnice
- SO 24-21-05, Propustek v km trati 120,334, k.ú. Tlučná
- SO 24-21-06, Propustek v km trati 120,518, k.ú. Tlučná
- SO 25-21-01 Propustek v km 116,475 (ev. km 122,526), k.ú. Nýřany
- SO 25-21-02 Propustek v ev. km 0,105, odb. Heřmanova Huť, k.ú. Nýřany

Realizací stavby dojde k přiblížení k významným krajinným prvkům - vodní nádrže:

- vodní plochy Pekelný rybník (ID 110011950017) cca 15 m od trati
- vodní plochy ID 110011950007 cca 10 m od trati
- ostatní vodní plochy se od trati nachází dál než 150 m

Podrobné hodnocení vlivu záměru na povrchové vody je uvedeno v příloze B.6.4.

V rámci studie byl vliv na vody povrchové vyhodnocen následujícím způsobem:

U křížení trati s vybranými vodními toky dojde k opravě železničních mostů a propustků (křížení s vodními toky). V těchto místech budou muset být realizována zvýšená bezpečnostní opatření k zamezení kontaminace vod (především ropnými látkami), viz níže.

V rámci realizace záměru lze očekávat dočasné zakalení vodního sloupce. Krátkodobý zákal vodního sloupce nebude představovat žádné riziko pro biotu ve vodním toku, neboť se jedná i o přirozený jev např. při zvýšeném množství srážek a při povodňových stavech.

Záměr prochází v těsné blízkosti nebo i přes stanovená záplavová území Q_{100} vodních toků. Vzhledem k charakteru a rozsahu záměru nelze předpokládat ovlivnění rozsahu nebo

charakteru záplavových území. Ve srovnání se stávajícím stavem nejsou předpokládány žádné změny charakteru a velikosti vlivů. Realizací záměru dojde k navýšení propustnosti propustků minimálně na Q_{100} .

Z tohoto důvodu bylo navržena nápravná opatření:

- Používat stavební mechanismy v dobrém technickém stavu.
- Je přísně zakázáno skladování materiálu v záplavové zóně a v blízkosti vodních toků (materiál bude přivezen a zpracován).
- Provádět případná měření v rozsahu požadavků orgánů státní správy v oblasti životního prostředí a veřejného zdraví.
- Při úpravě mostů a propustků budou dodrženy následující zásady:
 - Zpevnění koryta toku s použitím betonu, pokud bude nutné, provést kameny různé velikosti umístěnými do betonu a vyčnívající různě vysoko nad úroveň dna
 - Na zpevněnou vrstvu v korytě toku umístit ještě jemnější štěrk, nahrazující spolu s použitými většími kameny přirozené štěrkokamenité dno
 - Na břehové lavice, pokud musí být zpevněny, by měl být umístěn ještě další jemnější materiál nahrazující přirozený povrch (jemný štěrk, písek a hlína), který umožní i migraci živočichů po souši
 - V podmostí větších mostů, kde je holý povrch bez vegetace, je vhodné instalovat několik větších kamenných bloků přirozeného tvaru, které budou sloužit jako dočasný úkryt pro živočichy a dále tak podpoří jejich využívání průchodu podmostím.
- Při rekonstrukci mostních objektů a propustků by měla být zajištěna průchodnost těchto objektů pro živočichy (maximální světlost)
- Před a za propustky (ani přímo v nich) by neměly být usazovací jímky s kolmými nebo prudkými stěnami – tyto jímky se stávají pastmi pro menší živočichy, také příkré stupně vyšší jak 10 cm zabraňují migraci živočichů.
- Případné nutné zásahy do vodních toků by měly být naplánovány na období mimo hlavní dobu rozmnožování vodních živočichů (jarní měsíce) a mimo období s nedostatkem vody (suchá letní období), tzn. nejlépe v podzimních či zimních měsících.
- Případné kamenné opevnění propustků atd. bude fixováno do dna a budou vyskládány tak, aby netvořily migrační překážku v toku.
- Manipulace při rekonstrukci mostních objektů přímo z vodního toku bude minimalizována, tak aby se předešlo tvorbě zákalu a havárii na vodním toku.

Vodní plochy realizací záměru dotčeny nebudou.

ii. Vodní zdroje – ochranná pásma

Ochranná pásma vodních zdrojů

Stavba neprochází ochrannými pásmy vodních zdrojů, ani se v blízkosti ochranné pásma nenachází.

Chráněné oblasti přirozené akumulace vod (CHOPAV)

Dotčené území se nenachází v chráněné oblasti přirozené akumulace vod. Stavba nezasahuje do CHOPAV.

Zranitelné oblasti

Záměr se nenachází ve zranitelné oblasti.

Citlivé oblasti

Záměr se nachází v citlivé oblasti dle §32 vodního zákona.

Pro citlivé oblasti a pro vypouštění odpadních vod do povrchových vod ovlivňujících jakost vody v citlivých oblastech stanoví vláda nařízením ukazatele přípustného znečištění odpadních vod a jejich hodnoty. Budou pouze vsakovány dešťové vody (odvodnění z kolejiště), kde bude zachován stávající stav.

Provozem záměru ani při výstavbě nebude docházet k vypouštění odpadních vod, a záměr nebude mít vliv na citlivou oblast.

Ochranná pásma lázeňských zdrojů

Dotčené území se nenachází v širším ochranném pásmu přírodních léčivých zdrojů.

Realizací ani provozem záměru není zasahováno do vod povrchových ani podzemních. V pozemcích dotčených záměrem nejsou evidovány minerální prameny a nejsou zde známy žádné vodní zdroje.

Záplavová území

Stavba prochází v blízkosti vymezeného záplavového území – aktivní zóna až Q_{100} na vodním toku Vejprnický potok (železniční násep je mimo záplavové území), v km trati 114,5 až 122 a 124,2 až 124,6. Záplavová území byla stanovena Okresním úřadem Plzeň –Sever, č.j.:ŽP/1483/97 ze dne 17.9.1997 pro aktivní zónu Q_{100} .

Vlastní záplavové území není stavebním objektem dotčeno. V záplavovém území nebudou skladovány žádné materiály související se stavbou.

Podrobné hodnocení vlivu záměru na podzemní vody je uvedeno v příloze B.6.4.

V rámci studie byl vliv na vody podzemní vyhodnocen následujícím způsobem:

Vzhledem ke zvoleným materiálům (ŽB) základových konstrukcí lze kontaminaci vod podzemních nebo jejich znehodnocení vyloučit. Záměr se nenachází v CHOPAV, zranitelné oblasti ani neprochází v blízkost ochranných pásem vodních zdrojů ani přírodních léčivých zdrojů.

Realizací záměru dojde k dočasnému zásahu do volné hladiny podzemních vod a lokálnímu snížení hladiny podzemních vod. Výstavbou objektů nedojde k porušení kolektoru v celé jeho mocnosti, ale dojde pouze ke vzniku trvalé lokální překážky (nepřehradí celý kolektor), která by neměla trvale ovlivnit vydatnost ani směr proudění vody po realizaci výstavby.

Během výstavby bude hladina podzemní vody snížena na úroveň, která odpovídá hladině ve vodním toku Vejprnický potok v letních suchých měsících. Vejprnický potok drénuje celou oblast a určuje tudíž hladinu podzemní vody v okolních studních.

Z tohoto důvodu bylo navržena nápravná opatření:

- k vyloučení vlivu před zahájením prací v místech realizace zakládání podchodů, podjezdů a mostů sledovat hladinu podzemní vody v okolních studních. V případě poklesu během výstavby obnovit tyto zdroje do původní vydatnosti.

Provoz záměru neovlivní vydatnost zdrojů vod.

iii. Odpadní a dešťové vody

Na staveništi budou zřízena pouze chemická mobilní WC, případně bezodtokové umývárny. Sprchy nebudou na staveništi zřizovány. Pravidelnou údržbu WC (případně umýváren) zajistí dodavatelská firma. Odpadní vody nebudou na stavenišťích likvidovány.

Splaškové odpadní vody budou vznikat na stavbě ve velmi omezeném množství. Důvodem je používání chemických WC na jednotlivých zařízení stavenišť, popř. stávající sociální zařízení v jednotlivých stanicích a zastávkách.

Vody ze zpevněných ploch a střech objektů budou odváděny stávajícím způsobem.

V období výstavby nedojde k významnému nárůstu produkce splaškových vod. Krátkodobě dojde v době stavebních prací ke změně způsobu odvádění vod ze zpevněných ploch a kolejiště. Není předpoklad, že by tyto změny ovlivnily kvalitu povrchových a podzemních vod.

Realizací záměru dojde k obnovení původního odvodnění. Při srovnání se současným stavem nedojde ke změně způsobu odvádění odpadních a dešťových vod.

Vody z kolejiště jsou odváděny do vsaku na přilehlé pozemky. K nárůstu jejich množství realizací záměru nedojde (kolejiště se nerozšiřuje).

Při výstavbě nedojde k výstavbě nového sociálního zázemí ve stávajících zastávkách a stanicích. Stávající řešení odvádění splaškových odpadních vod bude ponecháno.

Provoz modernizovaného záměru nebude mít vliv na kvalitu a kvantitu povrchových a podzemních vod.

E. Odpady

Pro výstavbu záměru

Ve zvýšené míře budou odpady produkovány v procesu výstavby. Během ní bude stavba produkovat jednak výzisk, tj. hmoty určené k recyklaci, jednak odpady, které lze z hlediska nebezpečnosti rozdělit do dvou skupin – odpady kategorie „O“ – „ostatní“ (tj. bez nebezpečných vlastností) a odpady kategorie „N“ – „nebezpečné“ (s možným výskytem některé z nebezpečných vlastností). Výzisky vznikající v průběhu stavby (kolejnice, výhybky, pražce, drobné kolejiwo, atd.) budou předány investorovi, který rozhodne o jejich dalším opětovném využití příp. likvidaci. Cílem je uplatnění maximálního množství výzisku před produkcí odpadu.

Kompletní analýza odpadů, jejichž vznik je předpokládán při výstavbě záměru u jednotlivých SO a odhad jejich množství (seznam, množství atd.) je uveden v podrobně v příloze B.6.12. Níže v tabulce je pak uveden souhrn nejvýznamnějších odpadů a jejich celkové odhadované množství.

Mezi rozhodující odpady bude patřit štěrk z železniční trati (svršek, spodek) nekontaminovaný, výkopová zemina nekontaminovaná, betonové a dřevěné pražce, výkopové inertní materiály, stavební sutě a betony z demolic, stavební kovové konstrukce, zbytky dřevěných konstrukcí a další stavební odpady vyjmenované výše, z nebezpečných odpadů bude rozhodujícím kontaminovaný štěrk nebezpečnými látkami. Největší položky představuje výkopová zemina (dle katalogu odpadů odpad č. 17 05 04), celkové odhadnuté množství nevyužitelné zeminy v místě stavby je cca 197 000 t, a štěrk z kolejiště (odpad č. 17 05 08), celkové odhadnuté množství nevyužitelného štěrku po recyklaci je 42 000 t.

Zemina a štěk bez nebezpečných vlastností po splnění kvalitativních požadavků zákona o odpadech budou přednostně využity v místě stavby. Nevyužitelný podíl po recyklaci bude na základě možností provozovatele recyklační linky prohlášen buď za výrobek nebo zůstane upraveným odpadem, který bude následně předán oprávněné osobě k odstranění.

V rámci stavby budou vznikat i další odpady kategorie O, např. betony z demolovaných objektů, betonové pražce, směsné stavební odpady z úprav budov, asfaltové kry z úpravy silnic a železný odpad (mj. koleje).

Nebezpečné odpady, které pravděpodobně vzniknou při realizaci záměru budou: transformátory s obsahem PCB, materiály s obsahem azbestu, olovené a nikl-kadmiové baterie a akumulátory a asfalt s vysokým obsahem PAU. Všechny tyto odpady budou předány k odstranění oprávněné osobě. Oprávněné osoby, které likvidují tyto druhy odpadů byly vytipovány a jsou uvedeny v příloze č. 14. Rozbory a další doklady nutné pro přijetí nebezpečných odpadů budou zajištěny investorem či stavebníkem v dostatečném časovém předstihu dle požadavků schválených provozních řádů a rozhodnutí zařízení určených k jejich nakládání.

Tab. 1 Seznam produkováných odpadů při realizaci záměru včetně odhadnutého množství

kód	název	Kategorie	množství t (cca)	způsob nakládání
02 01 03	Odpad rostlinných pletiv	O	2 000	odstraňování, kompostování
07 02 99	Odpady jinak blíže neurčené	O	30	odstraňování
16 02 09	Transformátory a kondenzátory obsahující PCB	N	0,1 - 2	odstraňování
16 02 13	Vyřazená zařízení obsahující nebezpečné složky neuvedená pod čísla 16 02 09 až 16 02 12	N	0,1 - 1	odstraňování
16 02 14	Vyřazená zařízení neuvedená pod čísla 16 02 09 až 16 02 13	O	10 - 50	odstraňování
16 06 01	Olovené akumulátory	N	0,1 - 1	odstraňování

kód	název	Kategorie	množství t (cca)	způsob nakládání
17 01 01	Beton	O	17 300	recyklace, odstraňování
17 01 07	Směsi nebo oddělené frakce betonu, cihel, tašek a keramických výrobků neuvedené pod číslem 17 01 06	O	2000 - 5000	odstraňování
17 02 03	Plasty	O	600	odstraňování
17 02 04	Sklo, plasty a dřevo obsahující nebezpečné látky nebo nebezpečnými látkami znečištěné	N	700	odstraňování
17 03 02	Asfaltové směsi neuvedené pod číslem 17 03 01	O	2760	odstraňování
17 04 05	Železo a ocel	O	2500	recyklace
17 04 09	Kovový odpad znečištěný nebezpečnými látkami	N	30 - 50	odstraňování
17 04 11	Kabely neuvedené pod 17 04 10	O	3 - 6	odstraňování
17 05 04	Zemina a kamení neuvedené pod číslem 17 05 03	O	197 000	odstraňování
17 05 07	Štěrka ze železničního svršku obsahující nebezpečné látky	N	1 700	odstraňování
17 05 08	Štěrka ze železničního svršku neuvedená pod číslem 17 05 07	O	42 000	odstraňování
17 06 04	Izolační materiály neuvedené pod čísly 17 06 01 a 17 06 03	O	1 - 10	odstraňování
20 03 99	Komunální odpady jinak blíže neurčené	O	1 - 10	odstraňování

Pro posouzení možnosti znovupoužití železničního svršku/spodku a zemin z hlediska vlivu na životní prostředí lidské zdraví lze využít Geotechnický průzkum Pražcového podloží a Chemické analýzy znečištění zemin pražcového podloží vypracovaný spol. GeoTec-GS, a.s., v listopadu 2017. Průzkumné práce na železničním spodku byly zaměřeny na ověření charakteru materiálové skladby pražcového podloží, zejména pak geotechnických vlastností zemin tvořící zemní těleso, resp. zemní pláň, dále na ověření úrovně hladiny podzemní vody a případných přítoků vody do pražcového podloží. Průzkum spočíval v provedení kopaných sond (KS), statických zatěžovacích zkoušek (SZZ), dynamických penetrací (DP) a odběru vzorků zemin pražcového podloží.

Dále byly provedeny kontrolní chemické analýzy vzorků zemin pražcového podloží. Vzorky byly odebrány zonálně z profilu v dané kopané sondě, následně síťovány na frakci menší než 1 cm a po kvartaci podsítné frakce byl odebrán reprezentativní vzorek. Místa odběrů byla vybrána tak, aby charakterizovala zkoušené zeminy v celém zájmovém prostoru uvažovaných stavebních úprav.

Vzorky byly podrobeny analýzám v rozsahu ukazatelů dle přílohy č.2 a tab. č.2.1 a popřípadě přílohy č.4, tab. č.4.1. Dále pak byly provedeny rozbory dle přílohy č. 10, tabulky č. 10.1. vyhlášky č. 294/2005 Sb. a dále s ohledem na tyto výsledky u vybraných vzorků rozbory dle přílohy č. 10, tabulky č. 10.2 vyhl. 294/2005 Sb.

Podrobný plán odběru vzorků, protokoly o odběru vzorků a protokoly, vyhodnocení chemických analýz a protokoly laboratorních zkoušek jsou podrobně uvedeny v části K.1 Ostatní průzkumy – pouze digitálně – kapitole C „Geotechnický průzkum pražcového podloží“.

Z hlediska využití materiálů z pražcového podloží je uvedeno následující:

„Kolejové lože je v zájmových úsecích trati (traťových úsecích a železničních stanicích) generelně svrchu čisté až slabě znečištěné, hlouběji je silně až zcela zanesené.“

Na základě makroskopického popisu stávajícího štěrkového lože doporučujeme uvažovat s cca 30% objemu pro další využití, a to např. pro recyklaci na štěrkodrt' frakce 0 - 32 mm.“

Z hlediska výsledků chemických analýz je uvedeno následující:

„Na základě vyhodnocení výsledků chemických rozborů vzorků zemin bylo provedeno orientační zařídění zkoumaných zemin pro každou vrstvu ve smyslu vyhl. 294/2005 Sb.

Na základě vyhodnocení výsledků chemických rozborů vzorků zemin pražcového podloží nebude možné materiál reprezentovaný analyzovanými vzorky používat na povrchu terénu ve smyslu vyhl. 294/2005 Sb.

Vzorky K2S, K2-117,050 a K1-0,400 jsou podle vyhodnocení limitních chemických ukazatelů zařazeny na skládku inertního odpadu S-IO. Ostatní vzorky podle vyhodnocení limitních chemických ukazatelů vyhověly požadavkům na ukládání na skládku ostatního odpadu skupiny S-OO1, respektive mohou být použity pro těsnící vrstvu skládek skupin S-OO a S-NO.

Ačkoli považujeme odebrané vzorky za reprezentativní, tj. v průměru charakterizující předmětné zeminy jako celek (bez vizuálně kontaminovaných dílčích úseků), může být distribuce znečištění v rámci zkoumaného úseku natolik nehomogenní, že se variabilitu chemického složení nepodařilo odebranými vzorky postihnout. Proto doporučujeme ve fázi hodnocení odpadů na mezideponii provést kontrolní vzorkování odtěženého materiálu v souladu s MŽP (20022, 20113) a poté provést finální zařídění dle vyhl. 294/2005 Sb.“

V rámci přílohy B.6.12. je uveden seznam zařízení, ve kterých lze odpady likvidovat. Volba konečného zařízení k likvidaci je na zhotoviteli stavby. Zhotovitel stavby je povinen zajistit si skládky nebo další zařízení k nakládání s odpady sám včetně prověření jejich kapacit, aby bylo zajištěno odstranění, příp. využití všech druhů a množství odpadů vzniklých realizací stavby. Zhotovitel bude při zajišťování kapacit skládek zároveň počítat s tím, že množství odpadů může být v rámci každé kategorie až o 20 % vyšší.

Stavebník v souladu s požadavky zák. č. 185/2001 Sb., o odpadech, v platném znění, zajistí využití nebo odstranění odpadů, které při stavební činnosti vzniknou a to tak, že veškeré odpady předá oprávněné osobě dle § 12 odst. 3 zákona o odpadech, popř. bude s tímto materiálem manipulováno v souladu s § 3 odst. 5 zákona o odpadech, jako s vedlejším produktem, a bude plnit další povinnosti ze zákona o odpadech (evidenci odpadů, popis odpadů atd.). Mezi investorem a hlavním zhotovitelem stavby bude smluvně zajištěna podmínka, že hlavní dodavatel stavby je zodpovědný za správné nakládání s odpady vznikajícími v průběhu výstavby (včetně odpadů vznikajících činnostmi subdodavatelů na stavbě), včetně jejich následného využití nebo odstranění.

Na staveništi stavebník vytvoří podmínky pro třídění vznikajících odpadů a jejich oddělené shromažďování. Požadavek na třídění odpadů podle druhů a kategorií již v místě svého vzniku a jejich zabezpečení proti znehodnocení, odcizení nebo úniku do životního prostředí jakož i způsob shromažďování, skladování, třídění, využívání a odstraňování odpadů a konkretizace shromažďovacích a skladovacích míst vyplývá ze složkové legislativy a jako takové tyto požadavky musí být plněny i bez aplikace režimu posuzování vlivů na životní prostředí. Obdobně se to týká i problematiky předcházení vzniku odpadů, omezování jejich množství a nebezpečných vlastností včetně průběžné evidence vznikajících odpadů.

Povinnosti vyplývající z § 16 zákona č. 185/2001 Sb., pro původce odpadu, kterým bude zhotovitel stavby:

(1) Původce odpadů je povinen

- a) odpady zařazovat podle druhů a kategorií podle § 5 a 6,
- b) zajistit přednostní využití odpadů v souladu s § 9a,

c) odpady, které sám nemůže využít nebo odstranit v souladu s tímto zákonem a prováděcími právními předpisy, převést do vlastnictví pouze osobě oprávněné k jejich převzetí podle § 12 odst. 3, a to buď přímo, nebo prostřednictvím k tomu zřízené právnické osoby,

d) ověřovat nebezpečné vlastnosti odpadů podle § 6 odst. 4 a nakládat s nimi podle jejich skutečných vlastností,

e) shromažďovat odpady utříděné podle jednotlivých druhů a kategorií,

f) zabezpečit odpady před nežádoucím znehodnocením, odcizením nebo únikem,

g) vést průběžnou evidenci o odpadech a způsobech nakládání s nimi, ohlašovat odpady a zasílat příslušnému správnímu úřadu další údaje v rozsahu stanoveném tímto zákonem a prováděcím právním předpisem včetně evidencí a ohlašování PCB a zařízení obsahujících PCB a podléhajících evidenci vymezených v § 26. Tuto evidenci archivovat po dobu stanovenou tímto zákonem nebo prováděcím právním předpisem,

h) vykonávat kontrolu vlivů nakládání s odpady na zdraví lidí a životní prostředí v souladu se zvláštními právními předpisy,

i) ustanovit odpadového hospodáře za podmínek stanovených tímto zákonem podle § 15,

j) platit poplatky za ukládání odpadů na skládky způsobem a v rozsahu stanoveném v tomto zákoně.

(2) Pokud vzhledem k následnému způsobu využití nebo odstranění odpadů není třídění nebo oddělené shromažďování nutné, může od něj původce upustit se souhlasem místně příslušného orgánu státní správy s navazujícími změnami v kompetencích.

(3) S nebezpečnými odpady může původce nakládat pouze na základě souhlasu věcně a místně příslušného orgánu státní správy, s navazujícími změnami v kompetencích, pokud na tuto činnost již nemá souhlas k provozování zařízení podle § 14; shromažďování a přeprava nebezpečných odpadů nepodléhají souhlasu.

(4) Původce odpadů je odpovědný za nakládání s odpady do doby jejich využití nebo odstranění, pokud toto zajišťuje sám jako oprávněná osoba, nebo do doby jejich převedení do vlastnictví osobě oprávněné k jejich převzetí podle § 12 odst. 3. Za dopravu odpadů odpovídá dopravce. Na každou oprávněnou osobu, která převezme do svého vlastnictví odpady od původce, přecházejí povinnosti původce podle odstavce 1, s výjimkou písmene i).

V souladu s vydanou interní směrnicí SŽDC zhotovitel zajistí zpracování dokumentace o nakládání s odpady s ohledem na finanční náklady stavby a předá vyhotovenou dokumentaci o nakládání s odpady zástupci SŽDC při ukončení stavby.

Požadavek SŽDC na předložení dokumentace o nakládání s odpady je uvedený ve Směrnici SŽDC č. 96 pro nakládání s odpady, která má úroveň přístupu „C“.

Závěrečná zpráva o nakládání s odpady (stavba nad 20 mil Kč (koridorové a ostatní stavby) bude obsahovat textovou a přílohovou část dle níže uvedeného obsahu:

Textová část:

- název stavby
- název zhotovitele stavby, který předkládá souhrnnou „Závěrečnou zprávu o nakládání s odpady za celou stavbu“
- datum zpracování zprávy
- základní informace o stavbě v návaznosti na odpadové hospodářství

- změny od projektové dokumentace, zda k nim došlo a kde je to zapsáno ve stavebním deníku
- platná legislativa, podle které byla zpráva zpracována
- místo uložení povinných dokumentů v rámci odpadového hospodářství vyplývající ze zákona o odpadech (průběžná evidence o nakládání s odpady, evidenční listy pro přepravu nebezpečných odpadů, vážní listky, průvodní listiny apod.)
- seznam všech příloh

Přílohová část:

- seznam všech firem (podzhotovitelů), které nakládaly s odpady
- řádné oprávnění všech podzhotovitelů pro danou činnost, jestli je zákonem vyžadováno
- platné rozhodnutí příslušného úřadu k provádění činností souvisejících s nakládáním odpadů dle právních požadavků
- seznam stavebních objektů a provozních souborů celé stavby s uvedením původců odpadů (pokud není jedna zodpovědná firma)
- seznam druhů a množství odpadů dle stavebních objektů a provozních souborů
- seznam vynaložených nákladů na nakládání s odpady dle stavebních objektů a provozních souborů korespondující s fakturací
- pravidelná roční hlášení o produkci a nakládání s odpady za kalendářní rok pokud to vyžadoval charakter stavby.

Pro provoz záměru

Hlavním procesem produkujícím odpady z provozu bude úklid železniční stanice a údržba zařízení souvisejících s provozem železniční dopravy. Odpady produkované v běžném provozu dopravy podléhají standardnímu režimu provozovanému dílčími složkami dráhy, tj. trvalými smlouvami k zajištěnému odběru těchto odpadů oprávněnými firmami.

Tab. 2 Seznam produkovaných odpadů při provozu záměru

Katalogové číslo	Druh	Název odpadu
20 01 01	O	Papír a lepenka
20 01 02	O	Sklo
20 01 39	O	Plasty
20 03 03	O	Uliční smetky
20 03 99	O	Komunální odpady jinak blíže neurčené

Vlastní provoz nebude představovat žádnou produkci nebezpečných odpadů.

Při provozu budou produkovány různé složky vytříděného komunálního odpadu v množství shodném jako doposud.

F. Výpočet odvodů za odnětí ze ZPF (zemědělský půdní fond) a plán biologických rekultivací

Ochrana pozemků ZPF je určena zákonem č. 334/1992 Sb., o ochraně zemědělského půdního fondu, ve znění pozdějších předpisů. Realizací záměru nebudou dotčeny pozemky ZPF.

Záměr vyžaduje souhlas k trvalému odnětí půdy ze ZPF.

K trvalému záboru ZPF dochází při realizaci SO 25-30-02 obslužné komunikace a kolejí v její těsné blízkosti. Jedná se o pozemky v k.ú. Nýřany p.č. 735. Dále dochází k trvalému záboru pozemků při realizaci SO 25-50-12 a SO 25-50-13 a z důvodu rozšíření kolejí v úseku Tlučná – Nýřany. Jedná se o parcely č. 584, 1782, 1784/4, 1773/2, 1344 a 1349 v k.ú. Nýřany. Předpokládané množství skryté ornice bude max. 400 m³. Půda na těchto parcelách náleží do III. a V. třídy. Výpočet odvodů ze ZPF je uveden v příloze B.6.10.

Z důvodu rozšíření kolejí v úseku Tlučná – Nýřany zároveň dojde k vedení kolejí v těsné blízkosti nebo na hraně pozemků pod ochranou ZPF. Jedná se o v 1759/29, 1759/30, 1759/31, 1759/32, 1759/58, 1759/36, 1759/37, 1759/38, 1759/39, 1759/40 v k.ú. Nýřany. V tomto úseku rozhodne o způsobu vynětí krajský úřad, momentálně jsou pozemky řazeny mezi pozemky, které budou zabrány dočasně.

Ostatní pozemky budou dotčeny pouze dočasně z důvodu výstavby. Vzhledem k tomu, že se plán organizace výstavby zpřesňuje a v době zpracování dokumentu nebyl k dispozici, nelze přesněji stanovit výměry dotčených pozemků. Celková výměra je pro dočasný zábor odhadnuta na cca 35 707 m². Podle plánu organizace výstavby bude zábor parcel a výměry zpřesněny.

Záměrem dojde k dočasnému záboru ZPF v těchto k.ú.:

Nýřany	~11 436 m ²
Skvrňany	~ 292 m ²
Tlučná	~ 8 462 m ²
Úherce u Nýřan	~ 3 405 m ²
Vejprnice	~ 7 119 m ²
Zbůch	~ 4 993 m ²

Výčet navržených parcel a očekávaný zábor je uveden v příloze B.6.10.

Realizací záměru dojde k zásahu do ZPF. Odvody se v uvedených případech nestanovují.

G. Výpočet odvodů za odnětí z PUPFL (lesní půdní fond)

Revitalizace trati probíhá ve stávající železniční trati na pozemcích označených jako ostatní plochy dle KN. Záměr si nevyžádá trvalý zábor pozemků náležejících PUPF, do pozemků s ochranou PUPF bude zasahováno pouze dočasně, z důvodu realizace záměru.

Celková výměra je pro dočasný zábor odhadnuta na cca 613 m². Podle plánu organizace výstavby bude zábor parcel a výměry zpřesněny. Výčet navržených parcel a očekávaný zábor je uveden v příloze B.6.11.

Záměrem také bude dotčeno ochranné pásmo lesa (do 50 m) v katastrálních územích: Skvrňany, Tlučná, Úherce u Nýřan a Vejprnice. Celkem se jedná o 34 parcel. Podrobný výčet je uveden v příloze č. B.6.11.

Úpravou stávající trati a železniční stanice v předkládaném rozsahu dojde k dočasnému zásahu do PUPFL a do ochranného pásma lesa (do 50 m), proto je nezbytné mít souhlas k zásahu orgánu státní správy lesů.

H. Vliv stavby na kulturní památky a archeologické nálezy

Historie železniční stanice:

Železniční trať Plzeň hl. n. - Česká Kubice st. hr. (Furth im Wald DB) (trať č. 180) je jednokolejná železniční trať, část celostátní dráhy vede z Plzně přes Plzeň-Jižní předměstí, Nýřany, Holýšov, odbočku Vránov, Domažlice, odbočku Pasečnice, Českou Kubici do Německa do Furth im Wald.

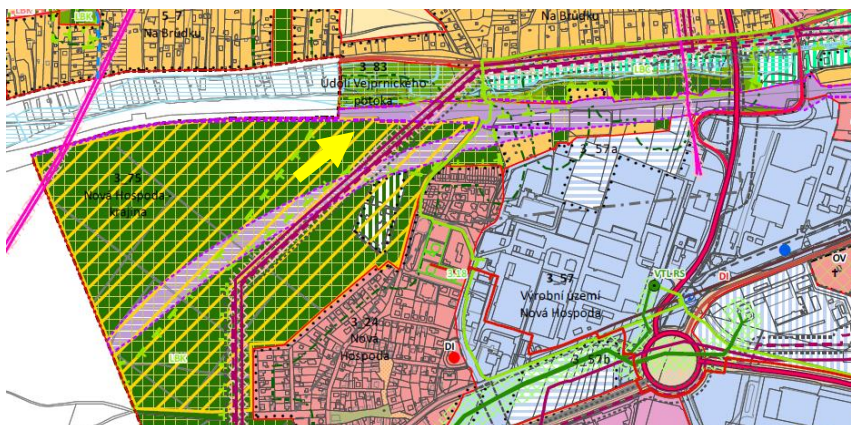
Trať vybudovala společnost Česká západní dráha a uvedla do provozu v roce 1861 s výjimkou zakončení v Plzni, které bylo dokončeno až 1862.

Po trati jezdí osobní vlaky Plzeň - Domažlice vedené téměř výhradně motorovými jednotkami 844 Regioshark, z menší části pak i motorovými vozy řady 842 a lokomotivami řady 754. V úseku Domažlice - Furth im Wald jsou vlaky dopravovány motorovými vozy a jednotkami řad 810 a 814. V provozu zde jsou i mezistátní expresní vlaky Praha hl.n. - München Hbf, které zastavují jen v Plzni hl.n., Domažlicích a Furthu.

Hmotný majetek a kulturní památky:

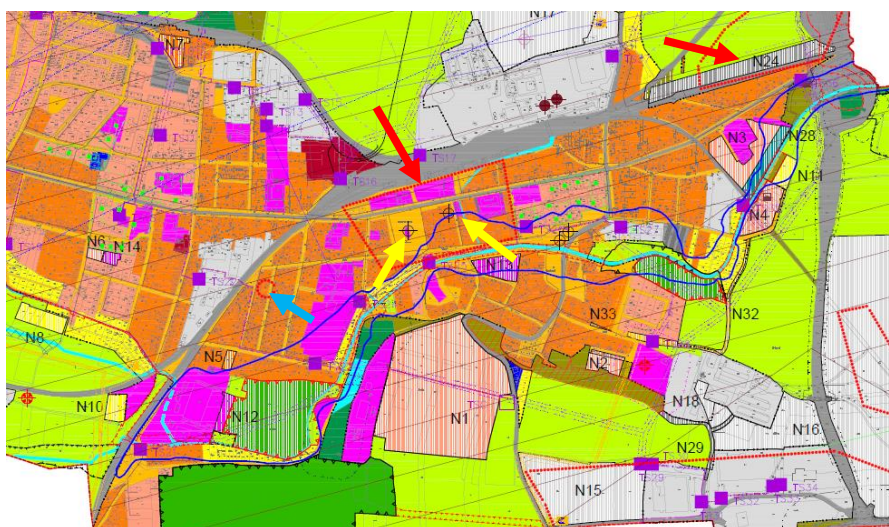
Ve smyslu zákona o státní památkové péči (20/1987 Sb.) se v řešeném území:

- města Plzeň (k.ú. Skvrňany) nenachází v blízkosti trati žádné nemovité kulturní památky ani území s památkovou ochranou. V těsné blízkosti trati (do 50 m) je vymezeno archeologická naleziště (žlutě, šraf), viz obr. níž.



Obr. 8 Území s archeologickými památkami v k.ú. Skvrňany

- obce Vejpnice (k.ú. Vejpnice) nenachází v blízkosti trati žádné nemovité kulturní památky ani žádná archeologická naleziště dle katalogu archeologických památek na území ČR.
- obce Tlučná (k.ú. Tlučná) nenachází v blízkosti trati žádné nemovité kulturní památky ani žádná archeologická naleziště dle katalogu archeologických památek na území ČR.
- města Nýřany (k.ú. Nýřany) nachází v blízkosti trati dvě nemovité kulturní památky (nejbližší označené žlutou šipkou, cca 120 m). Jedná se o Radnici a kostel sv. Prokopa. Dále je trať ve střetu s jedním archeologickým nalezištěm (červená šipka), další archeologické naleziště se nachází v těsné blízkosti trati (do 50 m, červená šipka) a další v blízkosti trati (do 100 m, modrá šipka).



Obr. 9 Území s archeologickými památkami v k.ú. Nýřany

- území obce Úherce u Nýřan (k.ú. Úherce u Nýřan) nenachází v blízkosti trati žádné nemovité kulturní památky ani žádná archeologická naleziště dle katalogu archeologických památek na území ČR.
- obce Zbůch (k.ú. Zbůch) nenachází v blízkosti trati žádné nemovité kulturní památky ani žádná archeologická naleziště dle katalogu archeologických památek na území ČR.

Vzhledem k tomu, že realizací záměru bude prováděna ve stávajících plochách, nejsou předpokládány archeologické nálezy. Úpravy v ŽST Nýřany (k.ú. Nýřany) proběhnou na opačné straně, než je vymezená plocha s archeologickými nálezy. Při realizaci nejsou předpokládány archeologické nálezy. V případě jejich zjištění bude postupováno v souladu s platnými právní předpisy.

Vlivy záměru na hmotný majetek a kulturní památky bude během realizace záměru a provozu záměru nulový – významný (v případě archeologického nálezu).

I. Hluková studie

Kompletní hluková studie pro období provozu je v příloze B.6.7.a-b, pro období výstavby záměru byla zpracována pouze mapa izofon, která je uvedena v příloze B.6.7.c-d.

Pro realizace záměru

Stacionárními zdroji na staveništi bude mobilní třídící jednotka (MTJ) a nakladač pro manipulaci s materiálem na ploše (preferovaná varianta umístění je k.ú. Nýřany 2347/50, 2347/49). V příloze B.6.7c je uvedena situační mapa včetně příslušných referenčních bodů.

Mobilní třídící jednotka bude v provozu max. 30 dnů/rok, max. 10 hod/den.

V rámci zjednodušení výpočtu bylo rýpadlo a třídič do modelu zadáváno jako jeden zdroj hluku.

Celková hlučnost nepřekročí 106,5 dB.

Vliv hlučnosti z provozu MTJ, včetně provozu nakladače byl hodnocen v rámci navržených variant v těchto referenčních bodech.

Tab. 3 Seznam referenčních bodů pro jednotlivé varianty umístění MTJ

Číslo referenčního bodu	Adresa
1	Benešova třída 82, Nýřany
2	Hlavní 668, Tlučná
3	Tluč. kolonie 658, Tlučná
4	Tluč. kolonie 675, Tlučná

*Lokalizace referenčních bodů je uvedena v příloze č. 13.

Při výpočtu nebyla použita redukce provozu 50% (- 3 dB).

Byla hodnocena pouze denní doba (06:00 – 22:00), recyklace v noci nebude probíhat.

Směrem k obytné zástavbě bude instalována mobilní protihluková stěna o výšce 3 m, která poslouží zároveň i k eliminaci prašnosti.

Výpočtovým modelem bylo ověřeno, že v období výstavby bude denní hlukový limit (65 dB) plněn na nejkratší vzdálenost (128 m) směrem k nejbližšímu venkovnímu chráněnému prostoru obytného objektu - ref. bodu č.1. Denní hlukový limit (65 dB) v období výstavby bude plněn také směrem k venkovnímu chráněnému prostoru vzdálenějších obytných objektů - ref. bodů č. 2, 3 a 4.

Tab. 4 Tabulka výsledků v jednotlivých variantách umístění MTJ v denní době (06:00 – 22:00)

Ref. bod	Den (dB)	Limit (dB)
1	57,3	65,0
2	59,0	65,0
3	54,7	65,0
4	54,3	65,0

Mapa izofon je v příloze B.6.7d.

Demolice/výstavba bude probíhat postupně po trati (etapizace bude upřesněna v dalších stupních PD). Největší negativní ovlivnění hlukem bude v zastavěném území měst a obcí (ŽST Vejprnice, zastávka Tlučná, ŽST Nýřany). Nejproblematictějším zdrojem hluku v blízkosti obytné zástavby představuje kumulace zemních prací (demolice/recyklace/výstavba s nasazením těžkých stavebních strojů).

Pro fázi realizace záměru bylo plnění hlukových limitů na nejkratší vzdálenost chráněného venkovního obytného prostoru ověřeno pro provoz recyklační linky. Bylo zjištěno, že hlukový limit pro období výstavby bude plněn (65 dB) pouze pokud budou realizovaná nápravná opatření.

Dle charakteru prací (vlastní recyklace bude probíhat několik dní v měsíci, postup tratí podél trati) nelze předpokládat, že by realizací záměru došlo k dlouhodobému, výraznému zhoršení situace v nejbližším zájmovém území.

Pro ochranu okolí při výstavbě jsou stanovena obecná nápravná opatření:

- Všechny hlučné stavební práce v blízkosti chráněných objektů budou prováděny pouze v denní době, a to v časovém rozmezí 8 hod. až 16 hod. Méně hlučné práce lze provádět v časovém rozmezí 7 hod. až 19 hod.
- Zvolit stroje s nižší hlučností.
- Staveniště s recyklační linkou obestavit směrem k obytné zástavbě mobilní PHS.
- Hlučné stavební stroje nenechávat běžet na prázdko a vhodně zvolit jejich časové využití.
- Kombinovat hlučně náročné práce s pracemi o nízké hlučnosti (snížení ekvivalentní hladiny).
- Dopravu související s výstavbou vést mimo obytné části.
- V případě potřeby požadavku KHS bude pro jednotlivé stavební objekty vypracovaná hluková studie pro období výstavby podle konkrétního dodavatele stavby a harmonogramu prací.

Vliv na hlučnou situaci v období výstavby bude málo významný – významný (krátkodobý). Vliv na hlučnou situaci bude závislý na souběhu prací na trati.

Pro provozu záměru

Realizací záměru dojde ke zvýšení průjezdové rychlosti, počty průjezdů zůstanou zachované. Zdrojem hluku je železniční doprava při provozu.

V závěru hlučkové studie pro období provozu se uvádí: „Jednoznačně lze vyhodnotit plnění limitů hluku pro denní i noční dobu při dodržení navrhovaných parametrů a zohlednění korekce pro starou hlučnou zátěž pro výhledový stav po realizaci záměru.

Jak již bylo uvedeno výše, lze předpokládat, že modernizací železniční tratě dojde ke snížení hlučkové zátěže vlivem dopravy. Dalším faktorem, který má vliv na výslednou hlučnou zátěž, je postupná modernizace vozového parku.

Při vyhodnocení provozu po realizaci záměru dochází k poklesu hlučkové zátěže v noční i denní době ve všech sledovaných bodech.“

Lze konstatovat, že provoz záměru na hlučnou situaci bude trvalý, nulový – malý.

J. Vliv vibrací

Vibrace jsou mechanická chvění vznikající při průjezdu vozidel po dané trati. Vibrace se podloží přenáší do obytné zástavby, kde způsobují nežádoucí účinky. Ochranu obyvatelstva před nežádoucími účinky vibrací upravuje zákon č. 258/2000 Sb., o ochraně veřejného zdraví a o změně některých souvisejících zákonů, ve znění pozdějších předpisů a nařízení vlády č. 272/2011 Sb., o ochraně zdraví před nepříznivými účinky hluku a vibrací.

Podle § 30 zákona č. 258/2000 Sb., o ochraně veřejného zdraví a o změně některých souvisejících zákonů, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „zákon o ochraně veřejného zdraví“) osoba, která používá, popřípadě provozuje stroje a zařízení, které jsou zdrojem hluku nebo vibrací, provozovatel letiště, vlastník, popřípadě správce pozemní komunikace, vlastník dráhy a provozovatel dalších objektů, jejichž provozem vzniká hluk (dále jen "zdroje hluku nebo vibrací"), jsou povinni technickými, organizačními a dalšími opatřeními v rozsahu stanoveném

tímto zákonem a prováděcím právním předpisem zajistit, aby hluk nepřekračoval hygienické limity upravené prováděcím právním předpisem pro chráněný venkovní prostor, chráněné vnitřní prostory staveb a chráněné venkovní prostory staveb a aby bylo zabráněno nadlimitnímu přenosu vibrací na fyzické osoby. Vibracemi se rozumí vibrace přenášené pevnými tělesy na lidské tělo, které mohou být škodlivé pro zdraví a jejichž hygienický limit stanoví prováděcí právní předpis.

Provoz záměru

Měření vibrací proběhlo dne 3.8.2017 v referenčním bodě z provozu železnice u objektu Vejprnice č.p. 146. Měření provedla autorizovaná osoba, viz příloha B.6.8.

Realizací záměru dojde k vylepšení stávajícího technického stavu železnice. Nově je navrhována technologie pružného upevnění a celkové obnova ŽST, zastávek a drážního tělesa.

V protokolu je uvedeno: „Z hlediska působení vibrací je dominantní provoz na železnici. Měření bylo provedeno v nejbližším obytném objektu u trati č.p. 146 Vejprnice – přízemí, betonový podklad s dlažbou za vchodovými dveřmi – vnitřní část budovy. Snímač vibrací byl položen na pevnou a rovnou část podlahy. ... Naměřené hodnoty vibrací byly závislé zejména na vytížení vlaku a technickém stavu jednotlivých vagónů. Veškeré naměřené hodnoty se vztahují pouze k daným místům měření, předmětům měření, času a k uvedeným podmínkám měření, za kterých měření probíhalo.“

Z výsledků uvedených v protokolu vyplývá, že za stávajícího stavu jsou limity vibrací plněny s dostatečnou rezervou v denní i noční době.

Realizací záměru dojde k vylepšení stávajícího stavu, realizací záměru nedochází k nárůstu počtu průjezdů. Dojde ke zvýšení rychlosti na trati. Montáž nového železničního svršku na pružném upevnění zlepší situaci ve srovnání se stávajícím stavem. Nejsou navrhována žádná antivibrační opatření. Po realizaci záměru proběhne kontrolní měření vibrací.

K. Rozptylová studie

Vlastní provoz revitalizované trati nepřináší nárůst emisí, neboť trať bude elektrifikovaná, v souladu s § 11 odst. 1 a 9 zákona č. 201/2012 Sb., o ochraně ovzduší, není povinnost vypracovávat rozptylovou studii pro vlastní provoz revitalizované tratě.

Kompletní rozptylová studie pro období realizace záměru je v příloze B.6.6. Pro období realizace byla Rozptylová studie aktualizována v červenci 2019.

Daný modernizovaný úsek nebude klasifikován jako vyjmenovaný zdroj znečištění ovzduší ve vztahu k množství emisí prachových částic podle př. č. 2 bod. 11.1. vyjmenované zdroje, jejichž roční emise tuhých znečišťujících látek překračuje 5 t, toto množství nebude do ovzduší emitováno.

Zdrojem emisí bude provoz dočasného mobilního zařízení pro přetřídění materiálu drážního tělesa. Automobilová doprava nepřesáhne limitních hodnot pro zpracování rozptylové studie, rovněž se předpokládá max. využití železniční dopravy pro přesuny materiálu, proto není v rámci této studie hodnocena související doprava se záměrem.

Do ovzduší budou emitovány zejména: prachové částice PM₁₀, jejichž únik provozovatel zařízení omezí intenzivním skrápěním v případě nutnosti vytvoření skládek kamene a kameniva a zařízení, a výběrem mobilní linky, kde je možnost skrápění/mlžení.

Závěr rozptylové studie pro období výstavby

Pro znečišťující látku PM₁₀ bylo provedeno srovnání s imisními limity dle platných zákonných norem. Imisní příspěvky v rámci výpočtové sítě dosahují v okolí záměru měřitelných hodnot, zhoršení bude dočasné krátkodobé v těsné blízkosti záměru, v blízkosti obytných objektů nebude vliv záměru ovlivňovat imisní situaci.

Z výše uvedeného vyplývá, že cílový stav imisní zátěže provozem zařízení a stávajícího imisního pozadí budou v průměru ročních koncentrací v zákonných limitech s dostatečnou rezervou pro další zdroje znečištění ovzduší, toto hodnocení je vztaženo na nejvíce ovlivněný referenční bod u recyklační linky.

Z výše uvedeného vyplývá, že cílový stav imisní zátěže provozem nového zařízení a stávajícího imisního pozadí nebude splněn v max. denních koncentracích v zákonných limitech (denní průměr). **Ke splnění zákonných limitů je nezbytné zohlednit možnost překročení v počtu 35 dnů za rok.** Je třeba zdůraznit, že předkládaný výpočet je na max. možné zatížení, je spočteno překročení limitu 50 µg/m³ v délce 77 hodin v nejvíce ovlivněném bodě přímo u recyklační linky.

Nutná je aplikace skrápění. Obec bude včas informována o plánované recyklaci, která nebude realizována za větrného slunečního počasí a za nepříznivých rozptylových podmínek, tj. při silných a běžných inverzích.

U recyklační linky bude umístěna mobilní PHS, která eliminuje hluk směrem k nejbližší obytné zástavbě, ale i prašnost.

V případě umístění recyklační linky mimo navrženou lokalitu dojde k přenesení zátěže jejím provozem do jiné lokality a dojde k nárůstu emisí z dopravy a opakovaných přesypů, proto je zvolena varianta v blízkosti železnice.

Dle výsledků modelování nelze předpokládat, že by realizací záměru došlo k trvalému zhoršení imisní situace v oblasti.

L. Posouzení vlivu samotné stavby na kvalitu ovzduší

Rozptylová studie pro období výstavby byla zpracovaná, viz příloha B.6.6. Vlastní recyklace sypkého materiálu proběhne na ostatních pozemcích parcelních čísel 2347/50 a 2347/49 k.ú. Nýřany.

Odhad emise při manipulaci se sypkým materiálem (odvoz a návoz kameniva atd.) vychází z emisních faktorů dle Sdělení MŽP, odboru ochrany ovzduší, jímž se stanovují emisní faktory podle § 12 odst. 1 písm. b) vyhlášky č. 415/2012 Sb., o přípustné úrovni znečišťování a jejím znečišťování a o provedení některých dalších ustanovení zákona o ochraně ovzduší (uveřejněno ve Věstníku Ministerstva životního prostředí, (04/2018).

Pro potřeby výpočtu byl použit faktor pro primární třídění tj. 13 g TZL (mlžení) tunu zpracovaného kameniva a 20 g TZL z manipulace (tj. 2x přesyp vlhkého materiálu), celkem 33 g TZL/tunu kameniva. Max. odhad emise činí 0,924 tun TZL, přepočet na PM₁₀ pro daný záměr je 0,471 tun/celkovou akci, tj. max. 0,436 g/s.

Vyhodnocení vlivu emisí z recyklační linky a demolovaných objektů je velmi náročné, protože se bude jednat o jednorázové akce, recyklace a demolice neproběhnou najednou, ale postupně podle potřeby. V současné době není možné ani určit zda budou zbourány během 6 měsíců, 1 roku, nebo bourány během celé doby realizace záměru (28 měsíců).

Cílový stav imisní zátěže provozem mobilní linky a stávajícího imisního pozadí nebude splněn v max. denních koncentracích v zákonných limitech (denní průměr). Ke splnění zákonných limitů je nezbytné zohlednit možnost překročení v počtu 35 dnů za rok. Je třeba zdůraznit, že předkládaný výpočet je na max. možné zatížení, je spočteno překročení limitu $50 \mu\text{g}/\text{m}^3$ v délce 77 hodin v nejvíce ovlivněném bodě přímo u recyklační linky. I v případě této nejhorší varianty se započtením stávajícího imisního pozadí budou celkové vyprodukované emise PM_{10} ze všech zdrojů v průměru ročních koncentrací v zákonných limitech s dostatečnou rezervou. Ze závěru rozptylové studie vyplývá, že bude možné provádět demolici i recyklaci zároveň, přesto je navrženo nápravné opatření:

- recyklaci neprovádět ve dnech, kdy probíhá demolice objektů v ev. km 115,6 – 116,4.

Mobilními zdroji znečišťování ovzduší po dobu výstavby budou zejména automobily (doprava materiálu na stavbu, odvoz odpadu) a stavební mechanismy. Automobilová doprava nepřesáhne limitních hodnot pro zpracování rozptylové studie, rovněž se předpokládá max. využití železniční dopravy pro přesuny materiálu, proto není v rámci této studie hodnocena související doprava se záměrem.

Četnost průjezdů vozidel a objízdné trasy nejsou v současné době známy, daný rozsah činnosti předpokládá krátkodobé ovlivnění v řádu desítek dnů.

Znečištění z dopravy se výrazně projevuje především v blízkém okolí komunikací. Přibližně 5 - 10 m od zdroje dochází k prudkému poklesu koncentrací imisí jednotlivých škodlivin. Automobilová doprava produkuje následující škodliviny: oxidy dusíku (NO_x), tuhé znečišťující látky (TZL), oxid uhelnatý (CO), v menší míře oxid siřičitý (SO_2), jiné anorganické a organické látky (zastoupené obvykle benzenem a benzo(a)pyrenem).

Vliv na imisní situaci při výstavbě bude málo významný - významný a časově omezený.

Vlastní provoz trati po rekonstrukci a elektrifikaci nepřináší nárůst emisí, nelze předpokládat negativní ovlivnění imisní situace proti současnému stavu.

M. Biologický průzkum

V zájmovém území byl proveden biologický průzkum s ohledem na jarní aspekt v roce 2017 a biologický průzkum s ohledem na léto v roce 2016, které jsou uvedeny v příloze č. 5, vypracované Mgr. Michala Mariňákovou, autorizovaná osoba pro provádění biologického hodnocení ve smyslu § 67 podle § 45i zákona na základě Rozhodnutí Ministerstva životního prostředí č.j. 33869/ENV/10-2286/610/10 6.5.2010, prodlouženo dne 10.4.2015 pod č. j. 78187/ENV/14-5184/610/15, s následujícím shrnujícím výsledkem:

Flora:

Provedený botanický průzkum v sezónách 2016-2017 prokazuje, že druhové spektrum rostlinných společenstev v zájmových úsecích je tvořeno převážně běžnými (v celém okolí trati široce rozšířenými) druhy, do značné míry ruderalními, tj. preferujícími narušovaná a živinami bohatě zásobená stanoviště. Celková druhová pestrost (216 druhů) je poměrně vysoká, což je však silně ovlivněno právě antropickými vlivy (zejména v dřevinném patře pěstované okrasné dřeviny, případně četné zplaňující či invazně se šířící nepůvodní taxony). Přítomný vegetační kryt je celkově možno označit za sekundární, bez zvýšené biologické hodnoty. Jediným

zjištěným zvláště chráněným druhem je sněženka podsněžník (§3; C3), jejíž výskyt na trati je však evidentně sekundární a stanovištně nepůvodní (důsledek zplanění ze zahradního odpadu). Další čtyři rostlinné druhy, zařazené v červeném seznamu v kategoriích C3 (pcháč bělohlavý, tollice menší) a C4a (konopice širolistá, rožec hajní), se běžně vyskytují i na dalších antropických stanovištích v okolí a realizace záměru jejich populace v širším území nijak neohroží.

Na železničním tělese a v jeho bezprostředním okolí byly v jarním i letním aspektu zjištěny prakticky výhradně běžné a v celém okolí široce rozšířené druhy cévnatých rostlin. Trasa prochází v údolí Vejprnického potoka střídavě zástavbou, sukcesními stadii a okraji lesních porostů, z nichž četné druhy pronikají na samotné drážní těleso, dále mezi intenzivně využívanými zemědělskými pozemky. V kolejišti se ovšem jedná o druhy v převážné většině ruderní, nejčastěji jednoleté. Počet druhů v kolejišti je obvykle nízký, řada taxonů byla zjištěna již v odumřelém stavu, což je dáno zejména působením traťové údržby (aplikace herbicidů). Poměrně vysoký celkový počet zjištěných druhů je tak dán především pronikáním druhů na násypy či zářezy z okolních vegetačních jednotek. Jen málo druhů se pak šíří přímo podél trati (např. řepka olejka apod.).

V řešeném území byl proveden floristický průzkum v letním aspektu vegetační sezóny 2016 a jarním aspektu 2017. Na jeho základě lze konstatovat, že druhové spektrum je tvořeno pouze běžnými a v celém okolí široce rozšířenými druhy. V zájmovém úseku 2. stavby nebyly zjištěny žádné zvláště chráněné druhy ani taxony červeného seznamu. Na základě provedených průzkumů lze konstatovat, že z hlediska flóry a vegetace zkoumané území nepředstavuje lokalitu zvýšené hodnoty.

Vliv rekonstrukce trati na flóru a vegetaci lze považovat za prakticky zanedbatelný.

Fauna:

Celkem byly zjištěny 3 druhy obojživelníků, 3 druhy plazů, 73 druhů ptáků a 5 druhů savců. Zjištěná diverzita obratlovců odpovídá kulturní krajině se zástavbou, zahradami, loukami, poli a lesy. Významným prvkem v krajině je mokřadní biotop u úseku trati km 125 – 125,4, Vejprnický potok a Pekelný rybník (km 116,8 - 116,9).

Podél trati bylo zaznamenáno 23 zvláště chráněných druhů obratlovců: kuňka žlutobřichá (SO;CR), ropucha obecná (O,NT), skokan zelený (SO,NT), ještěrka obecná (SO,NT), slepýš křehký (SO,LC), užovka obojková (O,LC), čáp bílý (O,NT), luňák červený (KO,CR), moták pochop (O,VU), krahujec obecný (SO,VU), rorýs obecný (O), krutihlav obecný (SO,VU), vlaštovka obecná (O,LC), slavík obecný (O,LC), bramborníček hnědý (O,LC), bramborníček černohlavý (O,VU), rákosník velký (SO,VU), žluva hajní (SO,LC), ůhýk obecný (O,NT), krkavec velký (O,VU), strnad luční (KO,VU), veverka obecná (O,NE), bobr evropský (SO,VU).

Z dalších druhů červeného seznamu obratlovců ČR byly zaznamenány: volavka popelavá (NT), labuť velká (VU), slípka zelenonohá (NT), čejka chocholatá (VU), žluna zelená (LC), strakapoud malý (VU), jiříčka obecná (NT), vrána obecná (NT), vrabec domácí (LC), vrabec polní (LC), zajíc polní (NT).

Předpokládané vlivy na zvláště chráněné druhy

Během stavby může dojít k usmrcování jedinců zvláště chráněných druhů: kuňka žlutobřichá (SO;CR), ropucha obecná (O,NT), skokan zelený (SO,NT), ještěrka obecná (SO,NT), slepýš křehký (SO,LC), užovka obojková (O,LC).

Zásahem do biotopu budou ovlivněny zvláště chráněné druhy: ještěrka obecná (SO,NT), slepýš křehký (SO,LC), užovka obojková (O,LC), slavík obecný (O,LC), ůhýk obecný (O,NT), strnad

luční (KO,VU). Tento vliv bude dočasný, po skončení stavby bude stav biotopu obdobný jako v současnosti.

Rušením budou ovlivněny druhy: užovka obojková (O,LC), luňák červený (KO,CR), moták pochop (O,VU), krahujec obecný (SO,VU), krutihlav obecný (SO,VU), slavík obecný (O,LC), bramborníček hnědý (O,LC), bramborníček černohlavý (O,VU), rákosník velký (SO,VU), žluva hajní (SO,LC), ťuhýk obecný (O,NT), strnad luční (KO,VU), veverka obecná (O,NE).

Výskyt zvláště chráněných druhů bezobratlých

Záměrem mohou být zasaženy pouze druhy nacházející se na trati a v její těsné blízkosti. Byl zaznamenán výskyt mravenců r. Formica (O), malé hnízdo v kolejišti bylo nalezeno v km 127, v blízkosti kolejí v km 120,9. Tento druh bude ovlivněn zásahem do biotopu. Lokalizace hnízd je upřesněna v příloze č. 5 v biologickém hodnocení.

Navrhovaná opatření ke zmírnění negativních vlivů

- Odstraňování dřevin mimo hnízdní období.
- Zamezení vzniku větších kaluží na staveništi, v případě jejich výskytu kontrola před zahájením prací a případný transfer obojživelníků.
- V propustcích trvalých vodotečí vytvořit suchý břeh optimálně po obou stranách umožňující průchod obojživelníků, bobra a dalších druhů.
- V případě, že v době stavby bude v km 127 v kolejišti potvrzen výskyt mravenců r. Formica, je vhodné zajistit záchranný přenos.

V souvislosti s uvažovanou rekonstrukcí trati přichází v úvahu dotčení 6 zvláště chráněných živočišných druhů možným usmrcováním, 6 druhů může být ovlivněno zásahem do biotopu a dalších 13 druhů může být ovlivněno určitou mírou rušení. Celkově lze však považovat vlivy stavby z hlediska zjištěných druhů za malé.

Záměr svým rozsahem nezasahuje mimo stávající plochy modernizovaných staveb a zařízení a jeho vliv na stávající faunu a floru bude malý.

N. Průzkum radonových rizik

Záměr nebude ve fázi přípravy a ani provozu zdrojem radioaktivního ani elektromagnetického záření. Do podloží stávající trati nebude zasahováno.

Území záměru je zasaženo výskytem radonu v podloží, převažující kategorie radonového indexu geologického podloží je na celém území střední - 2.

Vzhledem k rozsahu činnosti spojené s modernizací trati není třeba podrobný radonový průzkum oblasti, nedojde ke zvýšení radonového rizika. Záměr je ve stávající trase, do geologického podloží nebude zasahováno.

O. Závěr

Předmětem záměru je modernizace a elektrifikace stávající jednokolejná železniční trati, třídy C. Řešený úsek je v rozsahu od km 108,600 (st. km 114,751) – 120,934 (st. km 126,982). Stávající železniční trať je zatížena zejména zastaralou infrastrukturou (nízká traťová rychlost, nástupiště neumožňující bezbariérový přístup apod.). Stavba je navržena jako kompletní modernizace, některé části stavby jsou novostavbou.

Záměr byl podroben procesu EIA. V úvodní části tohoto dokumentu byly stručně shrnuty změny projektové dokumentace proti podanému Oznámení, na které se vztahuje Rozhodnutí – Závěr zjišťovacího řízení, které bylo vydáno Ministerstvem životního prostředí pod čj. MZP/2020/520/35 dne 9. ledna 2020. Po úpravách projektu lze vlivy stavby na životní prostředí a lidské zdraví hodnotit následujícím způsobem.

Během výstavby lze vlivy záměru označit za malé – významné, většina vlivů je vázána na realizaci záměru, tj. vlivy budou krátkodobé.

Během provozu lze vlivy záměru na životní prostředí a veřejné zdraví označit za nulové až malé, trvalé. Malý trvalý negativní vliv způsobený provozem záměru bude na biologickou rozmanitost, ZPF a krajinný ráz. Vliv na veřejné zdraví bude po realizaci záměru mírně pozitivní, hodnocen jako nulový – malý z důvodu elektrifikace (snížení emisí) a rekonstrukci (snížení hlukové zátěže).

Při důsledném dodržení všech nápravných opatření (viz další kapitola tohoto dokumentu) nepříznivé vlivy posuzovaného záměru nepřekročí ekologickou únosnost území a neznamenaají ohrožení životního prostředí.

B.6. Návrh opatření

Níže je uveden návrh opatření, která budou respektována v případě realizace akce. Dále budou realizována další nápravná opatření vyplývající z vyjádření dotčených správních úřadů v rámci projednávání stavby.

Pro jednoduchost a přehlednost jsou navrhovaná opatření rozdělena na:

- Fáze přípravy záměru
- Fáze realizace záměru
- Fáze provozu záměru

Období přípravy záměru:

- V rámci další projektové přípravy záměru bude zpracován plán organizace výstavby, jehož součástí bude i návrh opatření ke snížení negativních vlivů výstavby záměru.
- Ve stupni DSP bude zpracován havarijný a povodňový plán.
- Odůvodněné připomínky a návrhy opatření vzešlá z vyjádření dotčených úřadů, samosprávných celků a veřejnosti budou zapracována do žádostí o vydání navazujících rozhodnutí a dodržována při provozu záměru.

Období realizace záměru:

- Neprovádět nejvíce prašné demoliční práce (rozrušování či stržení obvodových konstrukcí staveb) v době silného proudění větru směrem k zástavbě, která by mohla být prašností negativně ovlivněna.
- Izolovat nakládání s odpady (sutí) od okolního prostředí, stejně tak pomocí fólií či tkanin zamezit případnému úniku prašnosti do okolního prostředí. Pokud práce na objektu probíhají souběžně s běžným provozem v jeho jiné části, je nutné od sebe oba provozy oddělit.
- Opatřením proti uvolňování azbestu do ovzduší se rozumí mimo jiné řádné zvlhčování materiálů vodou a nástřik materiálů polymerními enkapsulačními přípravky. Odpady s obsahem azbestu musí být neprodleně po vzniku baleny do neprodyšných obalů nebo uloženy do utěsněných nádob či kontejnerů.
- Při provozu recyklační linky musí být odpady do ní vstupující skrápěny vždy (neplatí, pokud bude v chodu za deště, nebo když teplota okolí klesne pod 3 °C)
- Před započatím recyklace bude informovaná dotčená obec nejpozději 3 dny předem
- Recyklace nesmí probíhat za větrného počasí
- Recyklace nesmí být prováděna za nepříznivých rozptylových podmínek
- Kolem recyklačního místa musí být umístěny mobilní PHS ve směru k obytné zástavbě, které eliminují jak hluk, tak i prašnost
- Recyklaci neprovádět ve dnech, kdy probíhá demolice objektů v ev. km 115,6 – 116,4.
- Výkopové zeminy a železniční svršek/spodek kontaminovaný neukládat na mezideponie, ale odvážet rovnou z místa stavby na vhodnou skládku.
- Používat stavební mechanismy v dobrém technickém stavu.

- Zpracovat havarijní plán pro případ havárie stavebního mechanismu
- Vyloučení vlivu před zahájením prací v místech realizace zakládání pochodů, podjezdů a mostů sledovat hladinu podzemní vody v okolních studních. V případě poklesu během výstavby obnovit tyto zdroje do původní vydatnosti.
- Je přísně zakázáno skladování materiálu v záplavové zóně (materiál bude přivezen a zpracován) a v blízkosti vodních toků.
- Pro období výstavby bude aktualizován povodňový plán
- Je vhodné minimalizovat jakékoliv zásahy do toků a jejich niv v místě křížení s železniční tratí. Taktéž by měly být minimalizovány vstupy těžké mechanizace do toku.
- Provádět případná měření v rozsahu požadavků orgánů státní správy v oblasti životního prostředí a veřejného zdraví.
- Při úpravě mostů a propustků budou dodrženy následující zásady:
 - Zpevnění koryta toku s použitím betonu, pokud bude nutné, provést kameny různé velikosti umístěnými do betonu a vyčnívající různě vysoko nad úroveň dna
 - Na zpevněnou vrstvu v korytě toku umístit ještě jemnější štěrk, nahrazující spolu s použitými většími kameny přirozené štěrkokamenité dno
 - Na břehové lavice, pokud musí být zpevněny, by měl být umístěn ještě další jemnější materiál nahrazující přirozený povrch (jemný štěrk, písek a hlína), který umožní i migraci živočichů po souši
 - V podmostí větších mostů, kde je holý povrch bez vegetace, je vhodné instalovat několik větších kamenných bloků přirozeného tvaru, které budou sloužit jako dočasný úkryt pro živočichy a dále tak podpoří jejich využívání průchodu podmostím.
- Při rekonstrukci mostních objektů a propustků by měla být zajištěna průchodnost těchto objektů pro živočichy (maximální světlost)
- Před a za propustky (ani přímo v nich) by neměly být usazovací jímky s kolmými nebo prudkými stěnami – tyto jímky se stávají pastmi pro menší živočichy, také příkré stupně vyšší jak 10 cm zabraňují migraci živočichů.
- Případné nutné zásahy do vodních toků by měly být naplánovány na období mimo hlavní dobu rozmnožování vodních živočichů (jarní měsíce) a mimo období s nedostatkem vody (suchá letní období), tzn. nejlépe v podzimních či zimních měsících.
- Případné kamenné opevnění propustků atd. bude fixováno do dna a budou vyskládány tak, aby netvořily migrační překážku v toku.
- Manipulace při rekonstrukci mostních objektů přímo z vodního toku bude minimalizována, tak aby se předešlo tvorbě zákalu a havárii na vodním toku.
- Odstraňování dřevin mimo hnízdní období, tzn. neprovádět v období duben – červenec.
- Zamezení vzniku větších kaluží na staveništi, v případě jejich výskytu kontrola před zahájením prací a případný transfer obojživelníků.
- Náhradní výsadba zeleně bude v případě potřeby realizována dle požadavku správního orgánu
- V propustcích trvalých vodotečí vytvořit suchý břeh optimálně po obou stranách umožňující průchod obojživelníků, bobra a dalších druhů.
- V případě, že v době stavby bude v km 127 v kolejišti potvrzen výskyt mravenců r. Formica, je vhodné zajistit záchranný přenos.

- Průzkum před zahájením prací, případně instalaci zábran a záchranný transfer zajistí odborně fundovaná osoba.
- Rozmístění nadbytečné ornice dle pokynů orgánu ochrany ZPF (zúrodnění).
- V místě záměru nebudou prováděny opravy a údržba stavebních strojů a dopravní techniky kromě běžné denní kontroly.
- Všechny hlučné stavební práce v blízkosti chráněných objektů budou prováděny pouze v denní době, a to v časovém rozmezí 8 hod. až 16 hod. Méně hlučné práce lze provádět v časovém rozmezí 7 hod. až 19 hod.
- Zvolit stroje s nižší hlučností.
- Staveniště s recyklační linkou obestavit směrem k obytné zástavbě mobilní PHS
- Hlučné stavební stroje nenechávat běžet na prázdko a vhodně zvolit jejich časové využití.
- Kombinovat hlučně náročné práce s pracemi o nízké hlučnosti (snížení ekvivalentní hladiny).
- Dopravu související s výstavbou vést mimo obytné části.
- V případě potřeby požadavku KHS bude pro jednotlivé stavební objekty vypracovaná hluková studie pro období výstavby podle konkrétního dodavatele stavby a harmonogramu prací.
- V případě potřeby požadavku KHS bude provedeno kontrolní měření při realizaci záměru u předem definovaných objektů KHS k ověření hlukové zátěže.
- Provést vhodná sanační opatření zabráňující rozvoji dalších svahových deformací v celém rozsahu rizikové oblasti v ev. km cca 112,1 – 112,6.
- Odůvodněné připomínky a návrhy opatření vzešlé z vyjádření dotčených úřadů, samosprávných celků a veřejnosti budou zapracovány do žádostí o vydání navazujících rozhodnutí a dodržovány při realizaci záměru.

Období provozu záměru:

- Po realizaci záměru proběhne kontrolní měření vibrací – místo bude zvoleno pod dohodu s KHS.
- V případě požadavku KHS bude provedeno kontrolní měření po realizaci záměru u předem definovaných objektů KHS k ověření změny hlukové zátěže.
- V případě realizace náhradní výsadby bude zabezpečena řádná péče o vysázenou zeleň podle podmínek uvedených v povolení ke kácení.
- Bude zajištěno provedení případných měření v rozsahu požadavků orgánů státní správy v oblasti životního prostředí a veřejného zdraví.

B.6. Požadavky na průzkumy pro navazující řízení

Pedologický průzkum – v místech trvalého odnětí ze ZPF.

Zpřesňující dendrologický průzkum – po jasném definování rozsahu stavby bez zahrnutí ploch pravidelné údržby tratě.

Hydrogeologický průzkum – budovaných zpevněných ploch tj. v místech, kde může dojít ke změně srážkoodtokových poměrů.

Aktualizace Biologického průzkumu – pro vyloučení/potvrzení chráněných druhů v trati (mravenci r. Formica) před zahájením stavby.

B.6. Přílohy

1. Závěr zjišťovacího řízení z procesu EIA
2. Vyjádření NATURA
3. Mapa – složky životního prostředí v zájmovém území
 - a) Ochrana přírody a krajiny - Natura
 - b) Ochrana přírody a krajiny – památné stromy, CHKO
 - c) Poddolovaná území
 - d) Dobývací prostor
 - e) Vodní hospodářství
4. Posouzení stavby ve vztahu k č. 4 směrnice 2000/60/ES
5. Biologický průzkum léto 2016 a jaro 2017
6. Rozptylová studie
7. Hluková studie
 - a) Období provozu
 - b) Protokoly měření hluku
 - c) Umístění třídící jednotky
 - d) Hluková zátěž z třídící jednotky širší okolí + detail
8. Protokol o měření vibrací
9. Kácení dřevin – Dendrologický průzkum z roku 2018
10. Výpočet odvodů za odnětí ze ZPF
11. Výpočet odvodů za odnětí z PUPF
12. Bilance odpadů a způsob jejich likvidace
 - a) Bilance odpadů
 - b) Zařízení k likvidaci odpadů