Ministerstvo životního prostředí

Plzeň dne 18. listopadu 2019
Č. j.: MZP/2019/520/1111
Sp. zn.: ZN/MZP/2019/520/319

R O Z H O D N U T Í -
- ZÁVĚR ZJIŠŤOVACÍHO ŘÍZENÍ
DORUČOVANÉ VEŘEJNOU VYHLÁŠKOU

Ministerstvo životního prostředí (dále také „ministerstvo") jako příslušný úřad podle § 3 písm. f) zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí a o změně některých souvisejících zákonů (zákon o posuzování vlivů na životní prostředí), ve znění pozdějších předpisů (dále jen „zákon"), ve spojení s ustanovením § 21 písm. c) zákona, na základě provedeného zjišťovacího řízení v souladu s § 7 zákona záměru „Modernizace trati Plzeň – Domažlice – st. hranice SRN, 4. stavba, úsek Domažlice (mimo) – státní hranice SRN" (dále také „záměr") dle kritérií uvedených v příloze č. 2 zákona, informací uvedených v oznámení záměru a obdržených písemných vyjádření k oznámení záměru, rozhodlo podle § 7 odst. 6 zákona, za použití §§ 67 - 69 zákona č. 500/2004 Sb., správní řád, ve znění pozdějších předpisů, takto:

Záměr

„Modernizace trati Plzeň – Domažlice – st. hranice SRN, 4. stavba, úsek Domažlice (mimo) – státní hranice SRN"

nemůže mít významný vliv na životní prostředí a veřejné zdraví (dále také „životní prostředí") a nepodléhá posouzení vlivů záměru na životní prostředí podle zákona.

Identifikační údaje

Název záměru a jeho zařazení podle přílohy č. 1 zákona:
Modernizace trati Plzeň – Domažlice – st. hranice SRN, 4. stavba, úsek Domažlice (mimo) – státní hranice SRN

Kategorie I, bod 44: Celostátní železniční dráhy (změna záměru)

Kapacita (rozsah) záměru:
Délka modernizovaného úseku (kolejová část): 8, 918 km
Délka 1. úseku: 4,266 km
Délka 2. úseku: 4,652 km

Nejvyšší rychlosti po modernizaci:
- klasické soupravy: 100 km/h
- soupravy s naklápěcí technikou: 110 km/h

Největší dovolená délka vlaku:
- osobní dopravy: 176 m
- nákladní dopravy: 740 m

Umístění záměru: kraj: Plzeňský
obec: Babylon, Česká Kubice
k.ú.: Babylon, Česká Kubice, Starý Spálenec, Horní Folmava

Záměrem dojde k modernizaci stávající železniční tratě v úseku Domažlice (mimo) – st. hranice SRN (z hlediska kolejového: 1. úsek od 174, 375 km do km 178,641, 2. úsek od 179,453 km do km 184,105).
Z vyjádření příslušného úřadu územního plánování, Městského úřadu Domažlice, odboru výstavby a územního plánování (dále také „úřad ÚP"), vyplývá, že záměr je v souladu s Územním plánem Babylon (dále také „ÚP Babylon") i s Územním plánem Česká Kubice (dále také „ÚP Česká Kubice"), a z hlediska uplatňování cílů a úkolů územního plánování je přípustný.

Charakter záměru a možnost kumulace s jinými záměry:
Jedná se o rekonstrukci a elektrizaci stávající železniční tratě s cílem zvýšení traťové rychlosti a tím i zkrácení jízdní doby. Vlastní stavba bude probíhat převážně na stávajícím železničním tělese. Nový návrh směrového a výškového řešení byl proveden s cílem maximálně zachovat stávající polohu kolejí - železniční trať zůstane po rekonstrukci ve stávající poloze pouze s lokálními mírnými posuny osy koleje. Kromě stavebních úprav v kolejišti bude stavební činnost probíhat i v zastávce Babylon (zastávka bude rekonstruována) a železniční stanici Česká Kubice (dojde k vybudování dlouhé koleje pro možnost předjíždění nákladních vlaků délky 740 m a křižování při mimořádnostech a výlukách traťových kolejí).
Podle Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 1315/2013 náleží trať do Hlavní sítě transevropských tratí, a to jak pro nákladní, tak i pro osobní dopravu. Trať má celostátní význam pro dálkovou osobní i nákladní dopravu a také pro regionální osobní dopravu.
V řešeném území byl identifikován jeden záměr, jehož realizace by se záměrem mohla mít negativní kumulativní vliv na některé složky životního prostředí. Jedná se o Obchvat silnice I/26 Babylon. Významnější kumulace negativních vlivů na životní prostředí (především emisí hluku a znečišťujících látek do ovzduší podél přepravních či objízdných tras) by mohly nastat při souběhu stavebních prací obou záměrů.

Stručný popis technického a technologického řešení záměru včetně případných demoličních prací nezbytných pro realizaci záměru; v případě záměrů spadajících do režimu zákona o integrované prevenci včetně porovnání s nejlepšími dostupnými technikami, s nimi spojenými úrovněmi emisí a dalšími parametry:
Modernizace posuzovaného úseku železniční trati se dělí na dvě základní části – stavební část a technologickou část.
V rámci stavební části bude provedena především:
- rekonstrukce kolejového roštu a odvodňovacích zařízení (komplexní rekonstrukce železničního svršku, kolejí a výhybek i železničního spodku, včetně odvodnění)

- výstavba trakčního vedení
- výstavba a rekonstrukce energetických zařízení
- rekonstrukce nástupišť v železničních stanicích a zastávkách včetně jejich osvětlení
- rekonstrukce mostních objektů
- rekonstrukce pozemních stavebních objektů
- výstavba protihlukových stěn
- instalace recyklační linky v železniční zastávce Havlovice na nekontaminovaný štěrk ze stávajícího kolejového lože

V rámci technologické části dojde zejména:
- k rekonstrukci stávajícího i vybudování nového zabezpečovacího zařízení (všechny přejezdy budou nově zabezpečeny světelnými přejezdovými zabezpečovacími zařízeními s pozitivní signalizací a závorami)
- k úpravě železničního sdělovacího zařízení tak, aby umožnilo dispečerské řízení z jednoho pracoviště (řízení z CDP Praha)
- k instalaci silnoproudé technologie včetně dispečerské řídící techniky

Realizace záměru si nevyžádá žádné demolice obytných nebo rekreačních objektů, dojde však k demolicím některých drážních objektů (např. budova žel. zastávky Babylon). Střety s objekty technické a dopravní infrastruktury budou řešeny tak, aby nebyla narušena jejich funkčnost.
Podrobný popis technického i technologického řešení je uveden v Oznámení záměru.
Záměr nespadá do režimu zákona o integrované prevenci.

Oznamovatel: Správa železniční dopravní cesty, státní organizace
IČO oznamovatele: 70994234
Sídlo oznamovatele: Dlážděná 1003/7, 110 00 Praha 1

Zpracovatel oznámení: Mgr. Radomír Mužík
držitel autorizace k posuzování vlivů na životní prostředí
osvědčení č.j. 39738/ENV/10 ze dne 6. 5. 2010, prodlouženo
č.j. 80105/ENV/14 ze dne 10. 12. 2014

Odůvodnění

Ministerstvu životního prostředí bylo dne 26. 8. 2019 předloženo Oznámení záměru (dále také „oznámení") zpracované dle § 6 přílohy č. 3 zákona. Příslušným úřadem je dle § 21 písm. c) zákona ministerstvo.
Ministerstvo životního prostředí, odbor výkonu státní správy III (dále také „příslušný úřad"), po doplnění oznámení a jeho posouzení, zahájil dne 17. 9. 2019 dle § 7 odst. 3 zákona zjišťovací řízení. Oznámení bylo zveřejněno v souladu s § 16 zákona, dne 20. 9. 2019 pak byla zveřejněna na úřední desce Plzeňského kraje informace o oznámení a o tom, kdy a kde je možné do něj nahlížet.

Ze závěru oznámení vyplývá, že celkově jsou negativní vlivy realizace záměru na jednotlivé složky životního prostředí vyhodnoceny jako akceptovatelné. Zpracovatel oznámení je dle § 19 zákona autorizovaná osoba.

Záměr je posuzován dle § 4 odst. 1 písm. b) jako změna záměru. Cílem zjišťovacího řízení bylo zjištění, zda záměr může mít významný vliv na životní prostředí a zda bude posuzován podle zákona. Po provedeném zjišťovacím řízení podle kritérií uvedených

v příloze č. 2 zákona a vyhodnocení obdržených vyjádření dospěl příslušný úřad k závěru, že záměr takový vliv nemůže mít a nebude posuzován dle zákona.

Odůvodnění z hlediska hodnocení kritérií pro zjišťovací řízení uvedených v příloze č. 2 zákona:

I. Charakteristika záměru

1. Rozsah a podoba záměru jako celku
Jedná se o rekonstrukci a elektrizaci stávající železniční tratě s cílem zvýšení traťové rychlosti a tím i zkrácení jízdní doby. Vlastní stavba bude probíhat převážně na stávajícím železničním tělese. Nový návrh směrového a výškového řešení byl proveden s cílem maximálně zachovat stávající polohu kolejí - železniční trať zůstane po rekonstrukci ve stávající poloze pouze s lokálními mírnými posuny osy koleje. Kromě stavebních úprav v kolejišti bude stavební činnost probíhat i v zastávce Babylon (nástupiště bude rekonstruováno) a železniční stanici Česká Kubice (dojde k vybudování dlouhé koleje pro možnost předjíždění nákladních vlaků délky 740 m a křižování při mimořádnostech a výlukách traťových kolejí).
2. Kumulace vlivu záměru s vlivy jiných známých záměrů (realizovaných, povolených, připravovaných, uvažovaných)
Jednotlivé záměry, které jsou v předmětné lokalitě již realizovány, jsou v oznámení uvedeny a tvoří stávající charakteristiku území. V řešeném území byl identifikován jeden záměr, jehož realizace by se záměrem mohla mít negativní kumulativní vliv na některé složky životního prostředí. Jedná se o Obchvat silnice I/26 Babylon. Významnější kumulace negativních vlivů na životní prostředí (především emisí hluku a znečišťujících látek do ovzduší podél přepravních či objízdných tras) by mohly nastat při souběhu stavebních prací obou záměrů. Po realizaci těchto záměrů bude však jejich negativní dopad na jednotlivé složky životního prostředí nevýznamný.
3. Využívání přírodních zdrojů, zejména půdy, vody a biologické rozmanitosti
Zemědělský půdní fond (dále jen „ZPF") – záměr je veden především ve stávající trase železniční trati, a tak dojde jen k minimálnímu odnětí zemědělské půdy ze ZPF dle zákona č. 334/1992 Sb., o ochraně zemědělského půdního fondu, ve znění pozdějších předpisů. Celkové trvalé odnětí činí 199 m^2 (zařazeny v I. a V. třídy ochrany), dočasné odnětí 1911 m^2. Vzhledem k minimálnímu trvalému odnětí zemědělské půdy ze ZPF je vliv na ZPF nevýznamný.
Pozemky určené k plnění funkcí lesa (dále jen „PUPFL") – realizací záměru dojde k odnětí PUPFL dle zákona č. 289/1995, o lesích a o změně a doplnění některých zákonů (lesní zákon), ve znění pozdějších předpisů, v rozsahu 507 m^2 (trvalé odnětí) a 2109 m^2 (dočasné odnětí), a to výhradně v kategorii lesů hospodářských. Vzhledem k malému trvalému odnětí je vliv na PUPFL nevýznamný.
Povrchová a podzemní voda – součástí oznámení je Hydrogeologický posudek (Mgr. Soukup, červen 2019) a Posouzení souladu záměru se Směrnicí Evropského parlamentu a Rady 2000/60/ES ze dne 23. 10. 2000 (RNDr. Šikulová, červen 2019). Z jejich závěrů vyplývá, že na základě provedené analýzy možných vlivů záměru na stav vod a dotčených vodních útvarů je možné konstatovat, že realizace záměru nezhorší ekologický ani chemický stav dotčených útvarů povrchových vod, ani kvalitativní a chemický stav dotčených útvarů podzemních vod a ani nebude překážkou pro zlepšení jejich stavu a dosažení dobrého stavu v budoucnu. Může však dojít k dočasnému ovlivnění jakosti podzemních vod v úsecích, kde jsou projektovány významnější úpravy, např. opravy železničních mostů, rozšíření zářezů.

V těchto místech bude vhodné v následujících řízeních zmapovat okolní jímací objekty a v průběhu stavby sledovat úroveň hladiny a případně i jakost podzemních vod.
Záměr celkem 23 překonává některý z drobných toků. U všech propustků budou oproti stávajícímu stavu zvětšeny průtočné profily. Během výstavby bude docházet k odnosu půdních částic do přilehlých vodních toků. Při normálních srážkových poměrech nebude tento vliv významný.
Z tělesa dráhy mohou být odtékající srážkové vody znečištěny různými látkami (úkapy, otěr). Vzhledem k tomu, že již v současné době se používají maziva do strojních mechanismů ekologicky nezávadná a dojde i k výměně části kontaminovaného štěrkového lože za nekontaminované, nastane z hlediska dopadu na jakost odtékajících srážkových vod lepší situace, než je v současné době.
Realizací záměru nedojde k významnému navýšení podílu zpevněných ploch.
Zájmové území není zahrnuto do žádného ochranného pásma zdrojů podzemních ani povrchových vod nebo chráněné oblasti přirozené akumulace vod. V části úseku se západně od trati nachází ochranné pásmo 2. stupně vodního zdroje pro vodovod Babylon. Záměrem nebudou zdroje podzemní vody tohoto ochranného pásma nikterak negativně dotčeny.
Realizace záměru je v souladu s cíli Směrnice Evropského parlamentu a Rady 2000/60/ES ze dne 23. 10. 2000, kterou se stanoví rámec pro činnost Společenství v oblasti vodní politiky.
Významný vliv na povrchové i podzemní vody lze vyloučit.
Biologická rozmanitost – realizace záměru bude probíhat převážně na stávajícím drážním tělese, stavební činnosti většího rozsahu pak v sídlech, a proto nebude zásadním způsobem snížena biologická rozmanitost území. Záměrem nebude snížena druhová rozmanitost širšího území, nedojde k poškození zvláště chráněných druhů flóry nebo fauny, nebude snížena propustnost krajiny pro migrující živočichy a nedojde ani k jinému významnému negativnímu vlivu oproti současnému stavu. V oznámení je tato problematika podrobně vyhodnocena.
4. Produkce odpadů
K produkci odpadů (především ostatní odpad) dojde ve fázi realizace záměru, provozu i při případném ukončení provozu.
Výčet odpadů, kterých se navrhovaný záměr týká, je v oznámení uveden. S odpadem bude nakládáno v souladu s platným zákonem o odpadech. Detailní upřesnění bude uvedeno v podkladech pro následující řízení.
5. Znečišťování životního prostředí a rušivé vlivy
Vlivy na ovzduší.
Součástí oznámení je Rozptylová studie (Mgr. Hovorková, červen 2019), která vyhodnocuje vliv dočasné (po dobu rekonstrukce železniční tratě) recyklační linky štěrkového lože v železniční zastávce v Havlovicích a doprovodného provozu. Z jejího závěru vyplývá, že nebudou překračovány limity úrovně znečištění ovzduší stanovené zákonem č. 201/2012 Sb., o ochraně ovzduší, ve znění pozdějších předpisů, tedy ani nadměrné zatěžování okolního ovzduší znečišťujícími látkami.
Trať je v současné době neelektrifikovaná, provoz zabezpečují dieselové lokomotivy. Součástí modernizace je elektrifikace trati, kdy dojde k nahrazení dieselových lokomotiv za lokomotivy na elektrický pohon a tím nedojde ke zhoršení imisní situace.
Železniční doprava je nevýznamným zdrojem emisí znečišťujících látek do ovzduší.
Rozsah vlivů na ovzduší jak při realizaci, tak i při provozu záměru není významný.
Vlivy na hlukovou situaci.
Součástí oznámení je Akustické posouzení (Ing. Barcalová, srpen 2019), jehož předmětem bylo posouzení akustické situace z železničního provozu záměru před a po realizaci stavby u nejbližších chráněných staveb. Její součástí je i návrh protihlukových opatření. Z jeho

závěrů vyplývá, že jak při výstavbě, tak i při provozu nebude po realizaci protihlukových opatření překračován platný hygienický limit hluku ani v denní ani v noční době.
Vliv hluku není významný.
Vibrace.
Pro stávající provoz železniční trati bylo provedeno měření vibrací v blízké zástavbě, a to prokázalo dodržení hygienického limitu v denní i noční době (Protokol o zkoušce č. 1801004V06 je součástí oznámení).
V následujících řízeních bude podrobně posouzen přenos vibrací k chráněným stavbám pro budoucí provoz a v případě nutnosti budou navržena antivibrační opatření (např. antivibrační rohože) se zaměřením na lokality železniční zastávka Babylon a Česká Kubice.
Rozsah vlivů vibrací na obyvatelstvo není významný.
Jiné rušivé vlivy nevznikají.
6. Rizika závažných nehod nebo katastrof relevantních pro záměr, včetně nehod a katastrof způsobených změnou klimatu, v souladu s vědeckými poznatky
Při provozu na železnici nelze vyloučit riziko havárie s možností úniku nebezpečných látek. Záměr musí splňovat všechny podmínky vyplývající z platných právních předpisů a musí být dodržovány všechny předpisy a postupy, které tuto problematiku řeší.
Rizika provozu záměru existují již v současné době a realizací záměru se nemění.
7. Rizika pro veřejné zdraví (např. v důsledku kontaminace vod, znečištění ovzduší a hlukového zatížení)
Záměr je situován převážně mimo souvislou obytnou zástavbu, v blízkosti železničních zastávek a stanic se však přibližuje k obytným objektům.
Z hlediska vlivů na obyvatelstvo se jedná především o hluk, při realizaci záměru i o emise znečišťujících látek z dopravy (přeprava stavebních materiálů bude probíhat částečně po stávající železnici a částečně bude využívána silniční doprava) a z recyklační linky u železniční stanici Havlovice. Jednotlivé vlivy jsou vyhodnoceny výše.
V důsledku realizace záměru nedojde ke zhoršení zdravotního rizika.

Příslušný úřad nezjistil významné ovlivnění životního prostředí.

II. Umístění záměru

1. Stávající a schválené využívání území a priority jeho trvale udržitelného využívání
Realizací záměru dojde k modernizaci železniční tratě, která zůstane po rekonstrukci ve stávající poloze pouze s lokálními mírnými posuny osy koleje. Z vyjádření úřadu ÚP vyplývá, že záměr je v souladu s ÚP Babylon i s ÚP Česká Kubice, a z hlediska uplatňování cílů a úkolů územního plánování je přípustný.
Realizací záměru nedojde k významnějšímu negativnímu ovlivnění životního prostředí ani veřejného zdraví v blízkém i vzdáleném okolí. Žádná ze složek životního prostředí ani životní prostředí jako celek nebude ovlivněno nad míru trvale udržitelného rozvoje.
2. Relativní zastoupení, dostupnost, kvalita a schopnost regenerace přírodních zdrojů (včetně půdy, vody a biologické rozmanitosti) v oblasti, včetně její podzemní části
Záměr je situován převážně na území současné železniční trati. Proto dojde k minimálním trvalým odnětím ZPF i PUPFL. Vlivy na přírodní zdroje budou minimální, a proto i jejich schopnost regenerace bude odpovídající tomuto vlivu.
3. Schopnost přírodního prostředí snášet zátěž se zvláštním zřetelem na
a) územní systém ekologické stability krajiny (dále jen „ÚSES“)

Záměr nezasahuje do žádného biocentra, jednou kříží osu nadregionálního biokoridoru, jednou regionální biokoridor a dvakrát lokální biokoridor. Realizací záměru nedojde k rozšiřování tělesa dráhy a nedojde tedy ani ke změně současného stavu.
b) zvláště chráněná území, evropsky významné lokality a ptačí oblasti
V dotčené lokalitě se nenacházejí.
c) území přírodních parků
Trasa záměru prochází v celé své délce přírodním parkem Český les – Domažlice. Železniční trať byla uvedena do provozu v roce 1881, přírodní park byl vyhlášen v roce 1990. Vzhledem k dlouhodobému působení železniční tratě na přírodní park lze konstatovat, že ta se stala jeho součástí. Nelze tedy předpokládat, že modernizovaná trať v předmětné lokalitě bude mít významný vliv na přírodní park.
d) významné krajinné prvky, mokřady, břehové oblasti a ústí řek, pobřežní zóny a mořské prostředí, horské oblasti a lesy
Záměr nezasahuje do žádného registrovaného krajinného prvku, v délce cca 800 m vede při jeho okraji. Prochází však lesními porosty a kříží celkem 23 drobné vodní toky a tím ovlivňuje významné krajinné prvky ze zákona. V průběhu výstavby bude nutné do významných krajinných prvků zasahovat (např. opravy propustků, odnětí PUPFL). To bude předmětem následujících řízení s příslušným orgánem ochrany přírody. Po realizaci záměru nastane stav srovnatelný se stávajícím stavem.
e) území historického, kulturního nebo archeologického významu
Záměrem nebudou dotčeny žádné historické, kulturní, archeologické či paleontologické památky.
f) území hustě zalidněná
Záměr je situován mimo území hustě zalidněná.
Dotčené území není zatěžováno nad míru únosného zatížení, staré ekologické zátěže nejsou registrovány.

V dotčeném území bude vlivem záměru nevýznamně zvýšena zátěž životního prostředí.

III. Charakteristika předpokládaných vlivů záměru na obyvatelstvo a životní prostředí

1. Velikost a prostorový rozsah vlivů (např. území a populace, které by mohly být zasaženy)
Rozsah vlivů bude lokální, daný prakticky hranicí záměru. Jako nejzávažnější předpokládaný vliv je vyhodnoceno ovlivnění obytné zástavby hlukem, výstavba trakčních stožárů v přírodním parku Český les – Domažlice a zásah do významných krajinných prvků během výstavby. Celkové ovlivnění širšího území bude nevýznamné. Významnější vlivy na životní prostředí nelze očekávat.
2. Povaha vlivů včetně jejich přeshraniční povahy
Vlivy přesahující státní hranice jsou vyloučeny.
3. Intenzita a složitost vlivů
Záměr nebude mít významně zvýšený vliv oproti současnému stavu.
4. Pravděpodobnost vlivů
Záměrem nedojde k významnějšímu ovlivnění životního prostředí.
5. Předpokládaný počátek, doba trvání, frekvence a vratnost vlivů
Zahájení realizace záměru je plánováno na rok 2022, jeho dokončení pak na rok 2024. Vliv bude trvat po dobu existence záměru. Frekvence vlivu bude ovlivněna množstvím

projíždějících vlakových souprav. Ukončením provozu záměru by nastalo i ukončení předmětných vlivů na životní prostředí.
6. Kumulace vlivů s vlivy jiných stávajících nebo povolených záměrů
Jednotlivé záměry, které jsou v předmětné lokalitě již realizovány, jsou v oznámení uvedeny a tvoří stávající charakteristiku území. V současné době nejsou známy záměry podobného charakteru, které by byly povoleny a nebyly realizovány.
7. Možnost účinného snížení vlivů
Za běžného provozu, po realizaci protihlukových opatření, záměr nevyvolá žádné významné nepříznivé vlivy, které by bylo nutné eliminovat, případně kompenzovat. Prevence nebo vyloučení nepříznivých vlivů vyplývá zejména z důsledného dodržování platných právních předpisů a schválených provozních řádů.

Seznam subjektů, jejichž vyjádření příslušný úřad obdržel v průběhu zjišťovacího řízení:

- Česká inspekce životního prostředí, Oblastní inspektorát Plzeň (č.j. ČIŽP/43/2019/5887 ze dne 14. 10. 2019)
- Krajská hygienická stanice Plzeňského kraje (č.j. KHSPL/23592/21/2019 ze dne 18. 10. 2019)
- Městský úřad Domažlice, odbor životního prostředí (č.j. MeDO-60478/2019-Vac ze dne 21. 10. 2019)
- Obec Babylon (ze dne 7. 10. 2019)
- 13 vyjádření veřejnosti (z důvodu ochrany osobních údajů nejsou osobní údaje u fyzických osob uváděny a jednotlivá vyjádření jsou označena arabskými číslicemi)

Vypořádání vyjádření obdržených v průběhu zjišťovacího řízení:
Aby příslušný úřad mohl všechna vyjádření vypořádat, vyžádal si od oznamovatele doplňující informace.

Česká inspekce životního prostředí, Oblastní inspektorát Plzeň
Oddělení ochrany vod
K oznámení záměru nemají zásadní výhrady. Ztotožňují se s návrhem opatření obsaženým v kapitole 9 „Závěr" Hydrogeologického posouzení, zpracovaného v červnu 2019 Mgr. Janem Soukupem, HYDROGEO Soukup s.r.o., červen 2019, kterými mají být mapovány okolní jímací objekty a sledovány úrovně hladiny a případně jakosti podzemní vody v průběhu stavby ve vybraných úsecích ve smyslu kapitoly 7 tohoto posouzení, provedeno detailní zmapování náhonu Teplé Bystřice a zjištění případných odběrů vody pro potřebu obyvatel, jakož i zpracování havarijního plánu. Tato opatření nejsou výslovně zahrnuta do textu oznámení záměru.
Vypořádání: Bude podrobně řešeno v následujících řízeních, jinak bez připomínek.
Oddělení ochrany ovzduší
K oznámení záměru nemají připomínky. Dále poukazují na plnění povinností, které vyplývají ze zákona.
Vypořádání: Bez připomínek
Oddělení odpadového hospodářství
Kapitola B.III.3 oznámení záměru se zabývá mj. nakládáním s betonovými a dřevěnými pražci, s tím, že uvedené tvrzení, že dřevěné pražce dále nevyužitelné SŽDC mohou být odstraněny pouze jako nebezpečný odpad, se nezakládá na pravdě. Pražce mohou být použity jako konstrukce či stavební prvky, přičemž toto použití nesmí být v rozporu se

stavebním zákonem, ale dřevo ošetřené kreosotovými oleji je povoleno pro průmyslové nebo profesionální používání (např. i oplocení a pro zemědělské účely), ale nesmí se v žádném případě používat v aplikacích vyjmenovaných ve zmíněném odst. 3 bodu 31 přílohy XVII nařízení EU č. 1907/2006 (REACH). Při zvoleném postupu využití odpadů je třeba dodržet hierarchii nakládání s odpady (viz ustanovení § 9a zákona č. 185/2001 Sb., o odpadech, ve znění pozdějších předpisů).
Vypořádání: V následujících řízeních akceptovat tuto připomínku.

Oddělení ochrany přírody

Z oznámení záměru je zřejmé, že dojde ke kácení mimolesní zeleně, při kterém bude nutné postupovat v souladu s ust. § 8 odst. 1 zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, ve znění pozdějších předpisů. Připomíná, že při realizaci záměru bude nutné chránit dřeviny v blízkosti stavby před případným poškozením, zajištění biologického dozoru ve fázi přípravy a realizace záměru, získání závazného stanoviska příslušného orgánu ochrany přírody v případě zásahů do významných krajinných prvků a vzhledem k přítomnosti zvláště chráněných druhů živočichů požádat s dostatečným časovým předstihem příslušný orgán ochrany přírody o výjimku k zásahu do biotopu zjištěných zvláště chráněných druhů živočichů podle § 56 zákona o ochraně přírody.
Vypořádání: Bez připomínek. Poukazuje na plnění povinností, které vyplývají ze zákona.

Oddělení ochrany lesa

K oznámení záměru nemá připomínky. Poukazuje na plnění povinností, které vyplývají ze zákona.
Vypořádání: Bez připomínek

Krajská hygienická stanice Plzeňského kraje

Součástí oznámení je Hluková studie, kterou byl vyhodnocen hluk z budoucího provozu předmětného záměru a také hlukové posouzení stavu hluku před 1. 1. 2001 pro možnost přiznání staré hlukové zátěže. Závěr této studie je příznivý pro možnost přiznání korekce na starou hlukovou zátěž, kdy ve výpočtových bodech nedochází k navýšení hluku o více než 2dB, mimo tří kontrolních míst. Jedná se o individuálně umístěné stavby, původní drážní domy. V předloženém oznámení se u těchto tří objektů uvažuje i o možnosti individuálního protihlukového opatření, které by u daných staveb vyloučily chráněné venkovní prostory stavby v místech nadlimitně zasažených. Jinak jsou vždy v rámci realizace záměru pro zmírnění akustické zátěže navrženy protihlukové stěny.
S předloženým oznámením souhlasí s tím, že z hlediska ochrany veřejného zdraví není nutné záměr posuzovat dle zákona.
Vypořádání: Bez připomínek

Městský úřad Domažlice, odbor životního prostředí

Z hlediska nakládání s odpady požaduje přepracovat kapitolu B.III.3 Odpady. Využitelné odpady je zakázáno skládkovat, proto nelze akceptovat navržený způsob nakládání „odstraňování" u odpadů druhů: 160214, 160601, 170203, 170302, 170411, 170504, 170508, 170604, 170904, 200201.
Vypořádání: Připomínka bude akceptována v následujících řízeních.

Obec Babylon

Obec nesouhlasí s navrženou variantou a z dále uvedených důvodů považuje za nutné, aby byl záměr projednán dle zákona.

Obec požaduje řešení, které neohrozí rozvoj obce a do budoucna zlepší její rozvoj. Řešení, které umožní zvýšení rychlosti a vyřeší mimoúrovňové křížení s pozemními komunikacemi a díky možnému zdvojkolejnění i navýšení přepravní kapacity. Obec považuje za vhodnější variantu vedení trati dále od zástavby ve stopě naznačené v územním plánu obce Babylon, případné vedení v tunelu.

V územním plánu obce je navrženo a schváleno nové vedení železniční tratě č. 180 v souladu se ZUR Plzeňského kraje ZD180/03 – trať č. 180 – úsek Zbůch – Česká Kubice, kde je počítáno s novým optimalizovaným vedením tratě v zářezu/tunelu dále od zástavby se zvojkolejněním a elektrizací. SŽDC tento návrh nerespektuje. Navrhovaný záměr nepřinese uváděné podstatné zvýšení bezpečnosti, protože neklesne počet železničních přejezdů (místa bezpečnostního rizika). Záměrem ani nedojde k navýšení traťové rychlosti a dopravní propustnosti.

Záměrem dojde k hlukové zátěži bez navržení protihlukových opatření, které by v případě realizace této varianty bylo nutné realizovat po pravé straně trati ve staničení cca 175,920 – 176,350, nikoliv jen v omezeném rozsahu jak uvádí záměr. Navržená protihluková opatření jsou nelogická a zcela jistě nedostačující. Nelze akceptovat hlukovou studii, provedenou firmou EKOLA v obci Babylon, neboť byla prováděna ve dnech omezeného provozu na trati a nákladní doprava tak byla prakticky vyloučena. Obec se rozprostírá v údolí pod tratí, kde se dobře šíří hluk směrem do obce a kde se sčítají projevy hluku i ze silnice I/26. Realizace obchvatu na jihozápadní straně výrazně eliminuje hlukovou zátěž, a proto je třeba ji prosazovat i v severovýchodní straně části obce přiléhající k trati.

Obec je názoru, že kolejové lože není kontaminováno pouze mourem, ale i ropnými produkty a herbicidy a záměr neobsahuje rozbor kontaminace železničního lože, zejména v okolí zastávky Babylon, kde jsou použité dřevěné dehtem napuštěné pražce, včetně návrhu jeho odstranění a sanace. V bezprostřední blízkosti záměru se nachází ochranné pásmo vodního zdroje II. stupně a celá řada zdrojů pitné vody, které mohou být stavbou negativně ovlivněny. Záměr neobsahuje úplné informace o zjištěných studnách v blízkosti trati a navržených opatřeních k ochraně těchto zdrojů (např. studna pro dům čp. 69 a odběr vody z náhonu Teplé Bystřice pro Penzion Magda). Obec považuje za zbytečnou, neekonomickou a neekologickou výměnu původních kamenných propustků za betonové, včetně umístění betonového prefabrikátu do nově zrekontruovaného mostu v Babylonu.

Dle názoru obce není záměr v souladu s požadavky vyplývající z politiky územního rozvoje ČR, schválené vládou dne 15. dubna 2015 usnesením č. 276, které stanovuje základní požadavky na rozvoj území ČR a koordinaci rozvojových záměrů na území ČR, které dále cituje.

Veřejnost 1 ze dne 21. 10. 2019, veřejnost 3 ze dne 14. 10. 2019, veřejnost 5 ze dne 13. 10. 2019, veřejnost 7 ze dne 20. 10. 2019, veřejnost 8 ze dne 14. 10. 2019, veřejnost 9 ze dne 15. 10. 2019, veřejnost 13 ze dne 21. 10. 2019

Oznámení má tyto nedostatky:

1. Hluková studie neodpovídá v médiích avizovanému budoucímu provozu na uvedené trati. Lidé žijící v okolí tratě nemohou snášet tuto zátěž bez protihlukových opatření, přičemž je nutné realizovat obchvat silnice I/26 i v severovýchodní části obce.
2. V obci Babylon se nachází v blízkosti trati celá řada zdrojů pitné vody, které mohou být stavbou negativně ovlivněny. Považuje výměnu propustků na náhonu Teplé Bystřice za

zbytečnou, domnívá se, že původní propustky z masivních žulových desek a kvádrů mají zcela jistě větší životnost a únosnost než rámový prefabrikát nebo potrubí.
3. Varianta navržená obcí Babylon (posun trati dále od obce) by vyřešila mnoho současných problémů. Trať by mohla být dvojkolejná, rovná, rychlá v zářezu nebo tunelu, tím by odpadly problémy s hlukem, bouráním zastávky, nemusely by být řešeny propustky a mosty, mohlo by být vyřešeno mimoúrovňové křížení se silnicí do Pasečnice.
4. Záměr není v souladu s požadavky obce Babylon prezentovaným v územním plánu, nepřináší nic pozitivního z hlediska životního prostředí, s narůstající dopravou poroste hluk a otřesy, nezvýší se rychlost.

Veřejnost 2 ze dne 14. 10. 2019
Nesouhlasí se záměrem, z důvodu existence lepší varianty, jak navrhuje obec Babylon a řada osob dotčených záměrem. Považuje záměr za polovičaté a nedostatečné řešení, které bude v budoucnu vyžadovat další investice. Navržené řešení obcí Babylon považuje za ekonomicky výhodnější řešení, které nekoliduje s dlouhodobým územním plánem.

Veřejnost 4 ze dne 14. 10. 2019
Se záměrem nesouhlasí. Konstatuje, že železniční trať je vzdálena méně než 50 metrů od nemovitosti, kde bydlí. Obec Babylon je klidná, turistická obec a životní prostředí je podstatnou hodnotou této obce. Je zřejmé, že záměr toto životní prostředí hrubě naruší (hluk, četnost vlaků, prašnost, fauna obce)

Veřejnost 6 ze dne 16. 10. 2019
Nesouhlasné stanovisko k záměru z těchto důvodů:
1. Jako vlastník nemovitosti vzdálené 12 m od tratě konstatuje, že nebylo provedeno žádné měření hladiny hluku železničního provozu, což považuje za závažné pochybení. Dle jeho amatérského měření jsou překračovány povolené limity již za současného provozu, přičemž předpoklad je v budoucnu vyšší.
2. Neví, zda byl zvažován negativní vliv na podzemní vodu v jeho kopané studni vzdálené 17 m od okraje kolejí a slouží jako jediný zdroj vody.
3. Životní prostředí v jeho rodinném domu je ovlivňováno i otřesy a chvěním oken, kterých by mělo po modernizaci být několikanásobně více.
4. Předpokládá, že výše uvedené negativní vlivy hrozí i dalším vlastníkům nemovitostí v okolí tratě.

Veřejnost 10 ze dne 17. 10. 2019
Žádá o vydání nesouhlasného stanoviska z těchto důvodů:
1. V blízkosti trati se nachází celá řada zdrojů pitné vody, které mohou být stavbou negativně ovlivněny. Studna pro dům čp. 75, kde žijí, není v oznámení uvedena a nachází se v blízkosti trati.
2. Považují výměnu propustků na náhonu Teplé Bystřice za nevhodnou, domnívají se, že původní propustky z masivních žulových desek a kvádrů mají zcela jistě větší životnost a únosnost než rámový prefabrikát nebo potrubí. Za vyloženě nevhodné považují umístění prefabrikátu a jeho zalití betonem do rekonstruovaného kamenného mostu v Babylonu. Navíc mají obavy, že při budování této betonové stavby by byl poškozen jejich pozemek technikou.

3. Varianta navržená obcí Babylon (posun trati dále od obce) by vyřešila mnoho současných problémů. Trať by mohla být dvojkolejná, rovná, rychlá v zářezu nebo tunelu, tím by odpadly problémy s hlukem, bouráním zastávky, nemusely by být řešeny propustky a mosty, mohlo by být vyřešeno mimoúrovňové křížení se silnicí do Pasečnice. Záměr nepřináší nic pozitivního z hlediska životního prostředí, lze očekávat velice negativní vliv po navýšení přepravní kapacity.

Veřejnost 11 ze dne 25. 9. 2019

Nesouhlasí se záměrem z těchto důvodů:

1. Hluková studie neodpovídá skutečnosti ani předpokládanému budoucímu provozu, měření na nemovitostech čp. 71 a 72 proběhlo v době dopravních omezení a výluk, a proto byl zaznamenán pouze jeden nákladní vlak. Pracovníci provádějící měření mu výsledky neukázali s tím, že jsou pro potřeby SŽDC. Hluková studie byla provedena nekorektně, a proto nemůže být akceptována. Nikdy nebyl měřen hluk z vlaku např. vezoucí kameny, který má dvě lokomotivy, nebo kontejnerové vlaky, cisternové vlaky. Oblouková skalní stěna u zastávky Babylon tvoří echo efekt a zvuk zesiluje. Orientačním měřením hladiny hluku aplikací v mobilním telefonu jsou zjištěny výrazně nadlimitní hodnoty při průjezdu nákladních vlaků. Vzhledem k zavedení mýta na silnicích I. třídy dojde k využití železnice, kdy současná neelektrifikovaná trať je využívána pouze dopravci s dieselovými lokomotivami a elektrifikace trati zatraktivní všechny ostatní nákladní dopravce, tudíž dojde k mnohem většímu navýšení hluku, bez protihlukových opatření (zejména v úseku staničení 175,920-176,350). Obec Babylon prosazuje obchvat, jehož realizace v severovýchodní straně výrazně eliminuje hlukovou zátěž.
2. V blízkosti trati se nachází celá řada zdrojů pitné vody, které mohou být negativně ovlivněny, a tyto zdroje nejsou v posudku uvedeny (např. dům čp. 69 a 72). Výstavbou propustků jistě dojde k znečištění vody náhonu Teplé Bystřice, která zásobuje vodou penzion Magda. Výměnu propustků považuje za nesmyslnou, zbytečnou, neekonomickou a neekologickou. Je názoru, že kolejové lože není kontaminováno pouze mourem, ale i ropnými produkty a příp. herbicidy. Domnívá se, že původní propustky z masivních žulových desek a kvádrů mají zcela jistě větší životnost a únosnost než rámový prefabrikát nebo potrubí.
3. Výstavba nutných protihlukových stěn v blízkosti zastávky Babylon by narušila harmonii zástavby v okolí. Varianta navržená obcí Babylon (posun trati dále od obce) by vyřešila mnoho současných problémů. Trať by mohla být dvojkolejná, rovná, rychlá v zářezu nebo tunelu, tím by odpadly problémy s hlukem, stavbou protihlukových opatření a mohlo by být vyřešeno mimoúrovňové křížení se silnicí do Pasečnice. Původní trať by mohla být využita jako místní komunikace. Záměr obci neprospěje, naopak dojde k negativnímu vlivu po navýšení přepravní kapacity nákladní dopravy.
4. Je vhodné akceptovat, že lokalita Babylonský lom je využívána jako schválená lezecká stěna Českého horolezeckého svazu.
5. Celkově působí záměr nepromyšleně. Jednokolejná trať způsobí hrdlo, které bude limitovat využití celé trati, rychlost se o mnoho nezvýší a případné zvojkolejnění bude prakticky nemožné. Záměr není v souladu se ZUR ano požadavky územního plánu obce Babylon
6. Trať procházející nad obcí Babylon je již v současnosti zdrojem hluku a emisí, a plánované využití pro nákladní dopravu bude situaci zhoršovat k neúnosnosti, proto je vhodné přijmout jinou variantu, která se vyhne obci, narovná oblouky, zrychlí dopravu, umožní umístění druhé koleje a mimoúrovňové křížení s místní komunikací.

Veřejnost 12 ze dne 25. 9. 2019

Nesouhlasí se záměrem z těchto důvodů:

1. Hluková studie neodpovídá skutečnosti ani předpokládanému budoucímu provozu, měření na nemovitostech čp. 71 a 72 proběhlo v době dopravních omezení na trati. Orientačním měřením hladiny hluku aplikací v mobilním telefonu lze zjistit při průjezdu nákladních vlaků hodnoty výrazně převyšující povolený limit.
2. Protihluková opatření jsou navržena zcela nelogicky jen v místě zástavby dále od trati, než např. u čp. 71, 72 a 69, kde je za tratí lom, jehož oblouková stěna vytváří amfiteátr a odráží zvuk zpět.
3. Budoucí využití trati nákladní dopravou uvedené ve studii neodpovídá reálně plánovanému využití, které požaduje ŽESNAD (22 párů nákladních vlaků/den). Elektrifikace trati ji zatraktivní i pro všechny nákladní dopravce, a ti ji budou přednostně využívat jako levnější alternativu vůči silniční dopravě, vzhledem k zavedení mýta na silnicích I. třídy. Nastane mnohem větší navýšení hluku, bez protihlukových opatření (zejména v úseku staničení 175,920-176,350). Ve studii dosud nezapočtené náklady na protihlukové stěny a náhradu škod snad změní úvahy o tom, zda je tato varianta ekonomicky nejvýhodnější.
4. V obci Babylon v blízkosti trati se nachází celá řada zdrojů pitné vody, které mohou být negativně ovlivněny. Je názoru, že kolejové lože není kontaminováno pouze mourem, ale i ropnými produkty a příp. herbicidy. Dům čp. 69 kde bydlí, není nikde v posudku uveden a penzion Magda čp. 72 je zásobován vodou z náhonu Teplé Bystřice, k jehož znečištění zcela jistě dojde při vybourání původních a výstavbě nových propustků.
5. Výstavba nutných protihlukových stěn v blízkosti zastávky Babylon by narušila harmonii zástavby v okolí. Varianta navržená obcí Babylon (posun trati dále od obce) by vyřešila mnoho současných problémů. Trať by mohla být dvojkolejná, rovná, rychlá v zářezu nebo tunelu, tím by odpadly problémy s hlukem, stavbou protihlukových opatření a mohlo by být vyřešeno mimoúrovňové křížení se silnicí do Pasečnice. Původní trať by mohla být využita jako místní komunikace. Záměr obci neprospěje, naopak dojde k negativnímu vlivu po navýšení přepravní kapacity nákladní dopravy na obyvatele, rekreanty i podnikání spojené s ubytovacími službami a turistikou.
6. Osobní vlaková doprava je pro občany obce Babylon bezvýznamná a obec z ní neprofituje. Občané využívají autobusovou dopravu. Regiovlak do Domažlic a Furt im Waldu je většinou prázdný a neefektivní, ostatní osobní vlaky nezastavují. Proto je možné uvažovat o trati bez vlakové zastávky, čímž by došlo k finanční úspoře.
7. Je vhodné akceptovat s ohledem na přístup do lomu, že lokalita Babylonský lom je využívána jako schválená lezecká stěna Českého horolezeckého svazu.
8. Celkově působí záměr nepromyšleně. S narůstající dopravou poroste hluk a otřesy, rychlost se o mnoho nezvýší a případné zvojkolejnění bude prakticky nemožné. Záměr není v souladu se ZUR ani požadavky územního plánu obce Babylon.
9. Trať procházející nad obcí Babylon je již v současnosti zdrojem hluku a emisí, a plánované využití pro nákladní dopravu bude situaci zhoršovat k neúnosnosti, proto je vhodné přijmout jinou variantu, která se vyhne obci, narovná oblouky, zrychlí dopravu, umožní umístění druhé koleje a mimoúrovňové křížení s místní komunikací, čímž bude umožněn plnohodnotný rozvoj obce.

Vypořádání: Vzhledem k tomu, že připomínky obce Babylon i zástupců veřejnosti jsou velmi podobné, mnohdy totožné, spojil příslušný úřad vypořádání připomínek a pro větší přehlednost využil formu otázek a odpovědí.

1. Nové vedení železniční tratě č. 180 v souladu se ZÚR Plzeňského kraje ZD180/03 – trať č. 180 – úsek Zbůch – Česká Kubice a územním plánem obce Babylon + dopravní technologie

Je možné považovat dvoukolejnou trať v nové stopě uvedenou v ZÚR za variantní řešení v rámci procesu EIA? Za jakých podmínek a v jakém časovém horizontu je uvažováno s výstavbou této dvoukolejné tratě?
Realizace nové dvoukolejné trati v nové stopě dle ZUR závisí na součinnosti s německou stranou. Zatímco pro českou stranu je uvedené spojení Česko – Bavorsko (Mnichov) prioritní záležitostí, pro německou stranu se jedná o podřadný železniční přechod, kde není vyčerpána stávající kapacita trati. Pro Německo je aktuálně prioritní dobudování železničního spojení ve směru na jih a jihozápad (Itálie, Švýcarsko, Francie), kde je nutno řešit nedostatečnou kapacitu. S ohledem na skutečnost, že si německá strana hradí veškeré infrastrukturní počiny pouze z vlastních národních prostředků (nikoli jako Česká republika z dotací EU), proto zcela logicky řeší jen nejaktuálnější potřeby. Německá strana se přihlásila zatím pouze k elektrizaci stávající trati ze státní hranice přes Schwandorf do Regensburgu. To bude mít zásadní dopad na zvýšení konkurenceschopnosti uvedeného železničního spojení a převedení části dálkové nákladní dopravy na tuto trať. Německá strana na základě aktuálního stanoviska přistoupí k rozsáhlejší modernizaci a zdvoukolejnění trati ze státní hranice do Schwandorfu až v případě, že budou tyto stavební úpravy podloženy skutečnou potřebou a současně bude vyčerpána stávající kapacita trati.
Z popisovaného důvodu byly stavební úpravy většího rozsahu na trati č. 180 Plzeň - Domažlice navrženy pouze v úsecích, které budou mít současně význam ve vnitrostátní dopravě. Vyhodnocení jednotlivých variant vedení bylo předmětem studie proveditelnosti, na základě které byla aktuální varianta vedení trati vybrána na základě podrobných vyhodnocení a současně komplikovaného schvalování na úrovni Centrální komise Ministerstva dopravy. Přeložky a zdvoukolejnění mají být na základě této studie proveditelnosti pouze součástí staveb „Modernizace trati Plzeň - Domažlice - st. hranice SRN, 1. stavba, nová trať Plzeň (mimo) - Stod (včetně)" a částečně „Modernizace trati Plzeň - Domažlice - st. hranice SRN, 3. stavba, úsek Stod (mimo) - Domažlice (včetně)".
Variantní řešení v rámci předmětného záměru „Modernizace trati Plzeň - Domažlice - st. hranice SRN, 4. stavba, úsek Domažlice (mimo) - státní hranice SRN" spočívající v doplnění dvoukolejné trati v nové stopě v souladu se ZÚR Plzeňského kraje není bohužel možné. Na základě ekonomického hodnocení stavby by tato varianta bez odpovídajícího napojení na německé straně postrádala smysl, není tak ekonomicky obhajitelná a výrazně by snižovala ekonomickou efektivitu celého ramene Plzeň - Domažlice. Trasu v nové stopě lze považovat za zcela samostatný záměr, který bude jako cílový stav realizován v budoucnosti pouze v případě výrazného nárůstu mezistátní dopravy na předmětné trati a současně na základě shody české a německé strany. Proto nelze navržené řešení obcí Babylon i zástupci veřejnosti považovat za variantu k záměru.

Vznikne skutečně po dokončení stavby Plzeň-Domažlice 4. stavba „hrdlo", které bude překážkou plynulosti drážní dopravy?
Vzhledem k výše uvedenému nelze hovořit o žádném hrdle, neboť kapacita navazující trati na německé straně odpovídá kapacitě předmětného úseku Domažlice – st. hranice. Modernizací dojde k drobnému navýšení kapacity oproti stávajícímu stavu a hlavně se elektrizací vytvoří základní předpoklad (při součinnosti s německou stranou) pro převedení

dálkové nákladní dopravy na železnici. Železniční doprava je z hlediska vlivu na životní prostředí podstatně výhodnější než silniční doprava.

Dojde skutečně ve výhledu k nárůstu nákladní dopravy na 22 párů vlaků za den, jak uvádí ŽESNAD? Odpovídá výhledová intenzita dopravy v hlukové studii reálnému nárůstu dopravy?
Kapacita trati v úseku Domažlice – st. hranice SRN bude po její modernizaci 25 párů nákladních vlaků. Tento nárůst je v souladu se snahou Ministerstva dopravy o převedení nákladní dopravy na železnici. Jedná se o maximální teoretickou kapacitu - uvedeného stavu může být dosaženo pouze v případě elektrizace a zajištění dostatečné kapacity navazujícího německého úseku a současně pokud bude o danou trať u dopravců zájem. Narůst osobní a nákladní dopravy na předmětné trati bude po dokončení modernizace jen velice pozvolný. V současnosti tak nelze odhadnout, zda vůbec a případně kdy bude uvedené kapacity 25 párů nákladních vlaků dosaženo.

2. Akustické posouzení, vyhodnocení expozice vibrací

Bylo 24 hodinové měření hluku skutečně prováděno v době nízké intenzity dopravy a měřené vlaky (zejm. nákladní) neodpovídaly svými délkami a hlučností obvyklým, zde provozovaným soupravám? Měly výluky na trati Domažlice – Planá u M. L. vliv na údajně nižší intenzitu dopravy v době měření?
Po dobu měření v jednotlivých měřících bodech M1 (24.10.2017 12:00 – 25.10.2017 12:00), M2 (31.11.2017 11:00 – 1.12.2017 11:00), M3 (1.12.2017 9:30 – 10:20) byl na trati č. 180 v úseku odb. Pasečnice – st. hr. SRN obvyklý rozsah dopravy a nebyl ovlivněn žádnou probíhající výlukou. Rovněž nákladní doprava odpovídala dlouhodobému průměru - v GVD 2017/18 byl v úseku odb. Pasečnice – st. hr. SRN každý den trasován jeden pár nákladního vlaku 48330/48329 - jednalo se o přepravu automobilů z České republiky do německého Kelheimu, zpět se vracela prázdná souprava. Tento pár byl zachycen v průběhu měření hluku v bodech M1 a M2 a jeho délka odpovídala obvyklému stavu - byl veden dvěma lokomotivami a v různých dnech a směrech převážel 32, 38, 26, resp. 13 vozů. Zpravidla každý druhý den dále v uvedeném úseku projížděla souprava soukromého dopravce AWT přepravující uhlí ve směru na německý Mnichov a zpět se tato vracela prázdná (vlaky 47340/47341). Tento vlak nebyl ve dnech měření hluku veden. Další případné nákladní vlaky byly v daném traťovém úseku zaváděny jen ad hoc podle potřeby. V aktuálně platném GVD 2018/19 je počet nákladních vlaků na trati ještě nižší. Pravidelně je provozován již pouze jeden pár přepravující automobily do německého Kelheimu.
Nákladní doprava na trati č. 184 Domažlice – Planá u M. L. a na trati č. 180 v úseku Domažlice – st. hr. SRN spolu žádným způsobem nesouvisí. Zatímco navzájem nespojité úseky na trati č. 184 obsluhují ve vybrané dny pouze manipulační vlaky, na trati č. 180 je v úseku Odb. Pasečnice – st. hr. SRN provozována pravidelně pouze mezistátní doprava. Pokud na trati č. 184 probíhala v době měření hluku výluka, na výsledcích se to žádným způsobem nemohlo projevit.

Pokud by během měření projížděl menší počet vlaků, nebo pokud by jejich délka nebyla dostatečná, mělo to ve výsledku nějaký vliv na nastavení výpočtového modelu, a tedy i přesnost vypočtených hodnot stávající a výhledové hlukové zátěže?
Měření hluku v oblasti bylo provedeno pro zjištění akustické situace v době měření a pro potřeby ověření 3D výpočtového modelu. Údaje o ověření výpočtového modelu jsou uvedeny

v akustickém posouzení v kapitole 5.2. Rozsah měření je pro potřeby ověření 3D výpočtového modelu zcela dostačující.
Pro výpočet akustické situace ve stávajícím stavu byly použity intenzity dopravy zohledňující roční průměr denních intenzit za rok 2018. Pro výhledový stav byly použity intenzity dopravy na základě prognózy výhledových intenzit. Délky vlakových souprav byly v rámci výpočtu ve 3D výpočtovém modelu zadány dle podkladů zadavatele. Podrobný popis délek je uveden v akustickém posouzení – viz kapitola 6.1. Na základě těchto podkladů jsou v rámci výpočtu zohledněny i vlakové soupravy o délce až 740 m.

Na základě jakých kritérií byly vybírány měřící body? Je jejich počet dostatečný?
Místa měření jsou vybírána na základě jejich vhodnosti pro potřeby ověření 3D výpočtového modelu a dále na základě umožnění vstupu do objektů jednotlivými majiteli pro potřeby měření. Rozsah měření (3 místa měření) je pro potřeby ověření 3D výpočtového modelu zcela dostačující.

Proč akustické posouzení hodnotilo jen hluk z železniční dopravy, proč nebyl sčítán silniční a železniční hluk?
Na základě platné legislativy, zákon č. 258/2000 Sb., o ochraně veřejného zdraví, ve znění pozdějších předpisů (dále také „zákon č. 258/2000 Sb.) a nařízení vlády č. 272/2011 Sb., o ochraně zdraví před nepříznivými účinky hluku a vibrací, ve znění pozdějších předpisů (dále také „nařízení vlády 272/2011 Sb."), se jednotlivé zdroje hluku hodnotí vůči příslušným hygienickým limitům odděleně. Pro kumulaci hluku silniční a železniční dopravy nejsou stanoveny hygienické limity hluku. Předmětný záměr posuzuje provoz před a po modernizaci železniční trati a nesouvisí s provozem silniční dopravy, resp. modernizací není ovlivněn silniční provoz.

Lze považovat navržená protihluková opatření za dostatečná?
Na základě provedeného výpočtu hluku z provozu dopravy na dráhách po realizaci navržených protihlukových stěn bylo prokázáno, že u nejbližších chráněných staveb bude dodržen hygienický limit hluku z dopravy na dráhách v ochranném pásmu dráhy 60/55 dB (den/noc) a mimo ochranné pásmo dráhy 55/50 dB (den/noc).

Je na základě hlukové studie nutno chránit ve vyjádřeních výslovně zmiňované objekty stěžovatelů (Penzion Magda atd.)?
Dle platné legislativy jsou stanoveny hygienické limity hluku v ekvivalentní hladině akustického tlaku A v chráněných venkovních prostorech staveb, v chráněném venkovním prostoru a v chráněných vnitřních prostorech.
Chráněným venkovním prostorem staveb se dle definice zákona č. 258/2000 Sb., rozumí „prostor do vzdálenosti 2 m před částí jejich obvodového pláště, významný z hlediska pronikání hluku zvenčí do chráněného vnitřního prostoru bytových domů, rodinných domů, staveb pro předškolní a školní výchovu a vzdělávání, staveb pro zdravotní a sociální účely, jakož i funkčně obdobných staveb". Prostor významný z hlediska pronikání hluku je dle definice nařízení vlády č. 272/2011 Sb., „prostor před výplní otvoru obvodového pláště stavby zajišťující přímé přirozené větrání, za níž se nachází chráněný vnitřní prostor stavby, pokud tento chráněný prostor nelze přímo větrat jinak". Chráněným venkovním prostorem se rozumí nezastavěné pozemky, které jsou užívány k rekreaci, lázeňské léčebně rehabilitační péči a výuce, s výjimkou lesních a zemědělských pozemků [32b)] a venkovních pracovišť. Chráněným vnitřním prostorem staveb se rozumí pobytové místnosti [77)] ve

stavbách zařízení pro výchovu a vzdělávání, pro zdravotní a sociální účely a ve funkčně obdobných stavbách a obytné místnosti [77)] ve všech stavbách.

32b) Zákon č. 344/1992 Sb., o katastru nemovitostí České republiky (katastrální zákon), ve znění pozdějších předpisů.
77) Vyhláška č. 268/2009 Sb., o technických požadavcích na stavby, ve znění vyhlášky č. 20/2012 Sb.

V akustickém posouzení byly pro zjištění akustické situace umístěny výpočtové body v chráněném venkovním prostoru staveb (tedy ve vzdálenosti 2 metry před fasádou objektu). Jedná se o objekty k bydlení a rodinné domy. Objekt čp. 72, ve kterém se nachází Penzion Magda, nemá dle platné legislativy chráněný venkovní prostor stavby. Dle výpisu z katastru nemovitostí se jedná o objekt občanské vybavenosti. Objekt čp. 71 je také dle výpisu z katastru nemovitostí objektem občanské vybavenosti.
Objekty s č. ev. 44, č. ev. 115, č. ev. 92, č. ev. 85, č. ev. 55, č. ev. 92 a č. ev. 90 jsou dle výpisu z katastru nemovitostí stavbou pro rodinnou rekreaci a dle platné legislativy nemají chráněný venkovní prostor stavby.

Lze výsledky měření vibrací vztáhnout na celou stavbu? Bude skutečně hygienický limit dodržen v celé obci? Jakým způsobem se změní expozice vibrací po dokončení stavby a výhledovém nárůstu dopravy?
Výsledky nelze zobecnit pro všechny budovy v obci (každá budova je jinak konstruována a může se vyskytovat i jiné podloží, které je jedním z faktorů ovlivňujícím velikost vibrací v budovách). Výsledky měření vibrací se týkají uvedeného místa, předmětu a času měření. Měření však probíhalo u budovy nacházející se v bezprostřední blízkosti dráhy, kde byl předpoklad zjištění vyšších hladin zrychlení vibrací z provozu železnice, a to i z důvodu protějšího skalního masivu. Pro ověření dodržení hygienického limitu doporučujeme provést kontrolní měření vibrací po dokončení stavby.

3. Vodní zdroje a mosty v obci Babylon, kontaminace a nebezpečný odpad

Je kolejové lože kontaminováno ropnými produkty ze spalin a mazadel a také dehtem z dřevěných pražců, případně i herbicidy? Byl prováděn rozbor kontaminace železničního lože?
Během zpracování dokumentace pro územní rozhodnutí (dále také „DUR") byl v 10/2017 společností SG Geotechnika a.s. proveden obvyklý průzkum kontaminace kolejového lože. V rámci celého záměru bylo odebráno celkem 17 reprezentativních vzorků, v prostoru železniční zastávky Babylon (žkm 176,100) byl odebrán vzorek s označením V3. Zjištěné výsledky jsou velmi podobné dalším liniovým dopravním stavbám situovaným v regionu západních Čech, resp. železničním tratím s obdobným dopravním zatížením. Analyzované vzorky nesplňují podmínky a kritéria pro využívání odpadu na povrchu terénu dle přílohy č. 10.1 a 10.2 vyhlášky č. 294/2005 Sb., o podmínkách ukládání odpadů na skládky a jejich využívání na povrchu terénu a změně vyhlášky č. 383/2001 Sb., o podrobnostech nakládání s odpady, ve znění pozdějších předpisů (dále také „vyhláška č. 294/2005 Sb."). Štěrkové lože bude možno recyklovat, odpad z recyklace – tzv. „výzisk" však musí být uložen na skládku S – ostatní odpad (S-OO1), a to v celém úseku předmětné tratě. Důvodem je skutečnost, že ve všech odebraných vzorcích byly překročeny limitní hodnoty arzénu a ropných uhlovodíků frakce C10-C40. S výjimkou dvou vzorků V13, V14 byly u všech překročeny i limitní hodnoty kadmia. U některých vzorků byly také překročeny limitní hodnoty niklu, olova a sumy PAU (polycyklické aromatické uhlovodíky). Z hlediska výsledků ekotoxikologických testů dle tab. 10.2 vyhlášky č. 294/2005 Sb., analyzované vzorky vyhověly ve všech ukazatelích. Z rozborů současně vyplývá, že během odtěžování

štěrkového lože by neměl vznikat nebezpečný odpad. Ten nevznikne ani při odtěžování štěrku pod výhybkami v žst. Česká Kubice (jiné výhybky se v trase záměru nenachází), neboť celá stanice byla rekonstruována v roce 2008 a při provozním ošetřování výhybek zde tak byla používána pouze maziva nezatěžující životní prostředí. (Pozn.: v oznámení uvedených 333,26 t štěrku ze železničního svršku obsahující nebezpečné látky je uváděno pouze z preventivních důvodů).
Za nebezpečný odpad vznikající v průběhu snášení železničního svršku a spodku lze považovat pouze použité dřevěné pražce, a to jen za předpokladu, že nebudou ve smyslu interního předpisu SŽDC č. 42 *Hospodaření s vyzískaným materiálem* považovány za vyzískaný materiál dále použitelný pro potřeby SŽDC. Pražce kategorizované jako nebezpečný odpad budou obvyklým způsobem odvezeny ze stavby a následně odstraněny na skládce příslušné skupiny, případně ve spalovně nebezpečných odpadů.

Skutečně oznámení v podkapitole Podzemní vody uvádí neúplný výčet studní? Jaký je skutečný stav zásobování objektů vodou z náhonu Teplé Bystřice (ve vyjádřeních je zmiňován Penzion Magda a dům č. ev. 044)? Pokud oznámení skutečně některé vodní zdroje opomnělo, kdy dojde k nápravě (ve fázi zpracování DUR)?
Součástí oznámení je hydrogeologické posouzení předpokládaného vlivu záměru na geologii a podzemní vody. Hydrogeologický posudek čerpal informace z archivu geologických prací České geologické služby a z místního šetření na lokalitě.
Z dostupných databází a z terénního šetření byly identifikovány zdroje vody. Tyto jsou uvedeny v hydrogeologickém průzkumu, který je součástí oznámení. V jednotlivých databázích však nejsou evidovány všechny individuální zdroje podzemní vody a ani při terénním šetření nemusí být všechny zdroje vždy zaznamenány – zdroje jsou často na nepřístupných pozemcích, z veřejně přístupných míst navíc nemusí být dobře identifikovatelné. Smyslem hydrogeologického posudku v rámci zjišťovacího řízení podle zákona však není identifikovat bez výjimky všechny zdroje vody v koridoru řešeného záměru, ale na základě známých nebo v terénu zjištěných informací vymezit dotčené nebo potenciálně dotčené území a v něm vyhodnotit případné ovlivnění podzemních vod. V hydrogeologickém posudku bylo konstatováno, že s ohledem na dostupná data a na charakter stavby lze významný vliv záměru na režim podzemní vody vyloučit.
Dočasné ovlivnění režimu a jakosti podzemních vod není vyloučeno v úsecích, kde jsou projektovány větší úpravy (opravy železničních mostů, rozšíření zářezů). Toto se týká především katastru obce Babylon, kde se v blízkosti dráhy nachází rodinné domy a rekreační objekty zásobované pitnou vodou z vlastních zdrojů podzemní vody. V těchto místech budou v DUR nebo v dokumentaci pro stavební povolení (dále také „DSP") záměru zmapovány všechny okolní jímací objekty a v průběhu stavby v nich bude sledována úroveň hladiny a jakost podzemní vody. V případě prokazatelného zhoršení kvantitativních nebo kvalitativních ukazatelů jakosti vody ve sledovaných zdrojích bude pro dotčené objekty zajištěno náhradní zásobování pitnou nebo užitkovou vodou.
Náhon Teplé Bystřice bude zachován a bude provedena rekonstrukce stávajících propustků pod tratí. Dle některých zdrojů je voda z tohoto zdroje v obci Babylon využívána pro zásobování přilehlých rodinných a rekreačních domů jako užitková, tak i pitná voda (mimo jiné je údajně i zdrojem vody pro hotel Magda). Přesný způsob využití je však neznámý. V navazujících řízeních bude proto náhon detailně zmapován a současně budou zjištěny případné odběry vody pro potřebu obyvatel. V průběhu prací nelze vyloučit dočasné ovlivnění jakosti vody v náhonu. Ve spolupráci s vodoprávním úřadem bude v rámci stavebního řízení stanoven konkrétní rozsah a způsob monitoringu jakosti vody v náhonu.

Zároveň bude zpracován havarijní plán, ve kterém budou uvedena opatření pro případ havárie v průběhu výstavby.

Proč je nezbytné rekonstruovat mosty a propustky způsobem navrženým v oznámení, resp. DUR? Proč není možné stávající mostní objekty ponechat a rekonstruovat? Je dimenzování nových mostů na větší průtok skutečně nezbytně nutné?
Rekonstrukce stávajících mostů a propustků popisovaná v oznámení je vyvolána potřebou zvýšení zatížitelnosti elektrizované železniční trati. Pouhá rekonstrukce stávajících objektů s ohledem na jejich technický stav není schopna požadovanou zatížitelnost splnit.
Návrh nových objektů byl proveden na základě zhodnocení stavebnětechnického stavu a prostorového uspořádání mostních objektů. Většina objektů na této trati je na hraně své životnosti a jejich rekonstrukce i s ohledem na změnu polohy koleje v některých úsecích by byla nerentabilní. Dále objekty nesplňují požadavky na prostorové uspořádání pro nutný obrys kolejového lože, případně mostní otvory nejsou dost kapacitní pro provedení Q100, čímž dochází k úplnému zaplavení nejen mostního objektu ale i železniční tratě. Kvůli tomu byly v některých oblastech navrženy dostatečné zdvihy kolejí pro zkapacitnění mostních objektů. Nově navržené objekty byly navrhované s ohledem na požadavky normy ČSN 73 6201 Navrhování mostních objektů, konkrétně dle kapitoly 14 z hlediska prostorového uspořádání na mostě a kapitoly 12 z hlediska přemostění vodních překážek.

Jak bude řešena ochrana vod během rekonstrukce mostů a propustků, aby nebyl znečištěn zejm. náhon Teplé Bystřice?
Pro následující řízení bude zpracován m.j. havarijní plán, který zmapuje možná rizika a navrhne řešení v případě mimořádné události tak, aby se případné škody minimalizovaly. Zhotovitel stavby je povinen tento havarijní plán aktualizovat a nechat schválit rozhodnutím příslušného vodoprávního úřadu.
Nedílnou součástí DSP bude rovněž povodňový plán – v případě vzestupu vodní hladiny bude na jeho základě ze záplavového území odstraněn veškerý odplavitelný materiál. V průběhu realizace stavby budou na straně investora působit techničtí dozorové stavby, kteří mimo jiné kontrolují a schvalují navržené technologické procesy i ve vazbě na životní prostředí. Během realizace bude zřízen rovněž ekologický dozor stavby. Náplní ekologického dozoru bude m.j. kontrola opatření na ochranu povrchových vod před znečištěním.

Jakým způsobem budou během rekonstrukce mostů chráněny okolní pozemky před poškozením?
Na základě standardně používaných postupů při modernizacích a opravách drah projektant navrhne plochy potřebné pro rekonstrukci a současně zřízení zařízení staveništ. Tyto plochy si za účelem provedení prací investor pronajme a po ukončení je uvede do stavu před zahájením rekonstrukce. V případě, že by došlo ke škodám na majetku cizích osob, budou tyto investorem v plné výši uhrazeny.

4. Soulad s požadavky vyplývajícími z politiky územního rozvoje ČR schválené vládou dne 15. dubna 2015 usnesením č. 276

Posouzení souladu bylo provedeno v rámci schválení Studie proveditelnosti v Centrální komisi Ministerstva dopravy. Jedná se o standardní postup, přičemž garantem dodržení výše uvedeného souladu je Ministerstvo dopravy.

5. Lokalita Babylonský lom

Naruší záměr skutečně lokalitu Babylonského lomu? Zohlednil biologický průzkum případný výskyt zvláště chráněných živočichů v této lokalitě? Bude přístup do lomu (horolezci apod.) zajištěn i po dokončení stavby?
Babylonský lom není stavbou dotčen. Stavba v lokalitě lomu prochází ve stávající ose koleje. Přístup do lomu bude i po dokončení stavby neomezen. V rámci stavby pouze dojde k znemožnění vjezdu na nezpevněnou cestu, která je na pozemku dráhy a která není cestou oficiální.
Naopak, dle zaslaného zákresu vedení nového tělesa dráhy (dvoukolejného) dle ZÚR je toto řešení vedeno právě přes Babylonský lom.
V rámci biologického průzkumu pro záměr „Modernizace trati Plzeň - Domažlice - st. hranice SRN, 4. stavba, úsek Domažlice (mimo) - státní hranice SRN" (Spolek Ametyst, 05/2017) byla zkoumána rovněž lokalita Babylonského lomu. Ze zvláště chráněných druhů zde byl zjištěn výskyt čolka obecného (*Lissotriton vulgaris*). Ze zvláště chráněných rostlinných taxonů nebyl žádný zaznamenán. Prostor lomu není uvažován pro zařízení staveniště ani jako dočasné či trvalé deponie stavebního materiálu nebo zeminy. Realizací záměru tak nebude biotop čolka obecného dotčen, negativní ovlivnění tohoto druhu, jak realizací stavby, tak provozem trati po její modernizaci v posuzovaném rozsahu, nelze předpokládat.

6. Roubená budova zastávky Babylon

Na základě jakých skutečností je preferována varianta demolice budovy zastávky? Stále je uvažováno s jejím využitím, odprodejem či pronájmem?
Demolice původní dřevěné budovy železniční zastávky Babylon je navržena z důvodu velmi špatného stavu stávajícího pozemního objektu, a to na základě (vyjádření správce budovy – SŽDC, Oblastního ředitelství Plzeň). Dřevěné konstrukce jsou napadeny plísní a červotočem. Z hlediska technického návrhu je problematické navázání objektu na okolní zpevněné plochy a komunikace, které by vyhovovalo pro přístup pro osoby se sníženou schopností pohybu. V rámci jednání se zastupiteli dotčených obcí 20.11.2017 bylo paní starostkou obce Babylon odsouhlaseno navržené architektonické řešení nového přístřešku zastávky, které zapadá do rázu rekreační oblasti. Odprodej objektu jinému subjektu je možný, za předpokladu přesunu. O případný odprodej dosud nikdo neprojevil zájem, přestože tato varianta byla v roce 2017 nabídnuta.

7. Krajinný ráz

Byl dostatečným způsobem vyhodnocen vliv stavby na krajinný ráz, zejm. při průchodu obcí Babylon? Jaký je očekáván vliv výstavby protihlukových stěn, stožárů trakčního vedení, osvětlení a nové zastávky na krajinný ráz?
Pro hodnocení krajinného rázu je nejprve nutné vymezit dotčené krajinné prostory, a ty následně charakterizovat z hlediska přítomnosti krajinně významných prvků. V oznámení jsou v rozsahu posuzovaného záměru vymezeny dva dotčené krajinné prostory.
Výstavbu stavebních objektů jako je například osvětlení nebo rekonstrukce stávající vlakové zastávky v obci Babylon lze v daném případě považovat z hlediska hodnocení vlivu záměru na krajinný ráz za bodové prvky, které se s ohledem na jejich charakter, velikost a umístění nemohou v hodnocení prakticky projevit. Realizace těchto objektů v místě stávající zastávky

nemůže dotčený krajinný prostor negativně ovlivnit ani v dálkových, ani středních a při zachování relevantních proporcí vůči navazující zástavbě obce ani v blízkých pohledech.
Výstavba protihlukových stěn může obecně vykazovat negativní vliv na krajinný ráz, vždy však záleží na jejich velikosti a především umístění v krajině nebo krajinářsky cenné zástavbě. Z hlukové studie vyplývá nutnost instalace protihlukových stěn (dále také „PHS") v těchto úsecích:

PHS	staničení [km]	umístění PHS ve směru staničení	délka PHS [m]	výška nad TK [m]
PHS 1	175,928–176,028	vlevo	100	2,0
PHS 2	175,953–176,012	vpravo	59	2,0
PHS 3	176,012–176,061	vpravo	49	3,0

PHS 1 a PHS 2 jsou umístěny mezi železnici a stávající vzrostlou vegetaci v blízkosti zástavby obce Babylon. PHS 3 je umístěna mezi železnici a zástavbu obce Babylon a není stíněna vzrostlou vegetací.
Z hlediska krajinného rázu nelze v případě posuzovaného záměru vzhledem k jejich rozsahu a především k jejich umístění v obci očekávat negativní vliv v dálkových, středních ani v blízkých pohledech. Protihlukové stěny budou pozorovatelné prakticky pouze z bezprostřední blízkosti, při pohledu z centra obce budou odcloněny buď stávající vegetací, nebo stávajícími objekty, především pak ubytovnou Babylon. Dotčený krajinný prostor tak nemůže být negativně ovlivněn realizací PHS.
Nejvýraznější vliv na krajinný ráz byl vyhodnocen v koncové části posuzovaného úseku trati v místech, kde trať přibližně v km 183,4 opouští lesní porosty a téměř až ke státní hranici (km 184,1) je vedena rozvolněnou, zemědělsky extenzivně využívanou krajinou bez výrazných dominant přírodního nebo antropogenního rázu. V předchozím posuzovaném úseku (cca km 173,4 - 183,4) bylo konstatováno, že realizace záměru nebude ve střetu s mimořádnými či jedinečnými hodnotami krajinného rázu a nenaruší neopakovatelné či ikonické scenérie. Nebudou přímo dotčeny žádné významné přírodní ani kulturní ani historické charakteristiky území.
Z posuzované délky cca 10 km modernizace trati vede cca 700 metrů krajinným prostorem, který lze s ohledem na absenci výrazných prvků technické infrastruktury charakterizovat jako území vykazující vyšší přírodní a krajinářské hodnoty. Stávající těleso tratě v podstatě splývá s okolní krajinou, jeho linie tak bude v blízkých a středních pohledech daného krajinného prostoru instalací stožárů zvýrazněna. Linka krajinného horizontu však instalací stožárů narušena nebude a v dálkových pohledech se proto realizace záměru prakticky neprojeví. Proto byl vliv záměru na krajinný ráz vyhodnocen jako akceptovatelný.

Dotčené správní úřady, které dle § 3 písm. e) zákona hájí zájmy chráněné zvláštními právními předpisy, tedy se vyjádřily k oznámení po odborné stránce (Krajská hygienická stanice Plzeňského kraje, Městský úřad Domažlice, odbor životního prostředí - vyjádřil jen požadavek na doplnění z hlediska nakládání s odpady), včetně České inspekce životního prostředí, Oblastního inspektorátu Plzeň, nezjistily na záměru, jak vyplývá z výše uvedených vyjádření, žádné významné vlivy na životní prostředí a veřejné zdraví, a proto nepožadují posouzení záměru dle zákona.

Oznámení záměru je zpracováno v rozsahu přílohy č. 3 zákona. V této příloze je uvedeno, jaké údaje má oznámení obsahovat a jaké přílohy musí být jeho součástí. Tyto náležitosti oznámení záměru splňuje. Všechny požadované vlivy na životní prostředí byly vyhodnoceny.

Na základě výše uvedených skutečností příslušný úřad rozhodl tak, jak je uvedeno ve výroku.

Poučení

Proti tomuto rozhodnutí mohou oznamovatel a dotčená veřejnost uvedená v § 3 písm. i) bodě 2 zákona podat dle § 7 odst. 6 zákona ve lhůtě do 15 dnů ode dne jeho doručení rozklad k ministrovi životního prostředí podáním učiněným u Ministerstva životního prostředí, odboru výkonu státní správy III, 17. listopadu 1926/1, 301 00 Plzeň. Splnění podmínek podle § 3 písm. i) bodu 2 zákona doloží dotčená veřejnost v odvolání.

Ing. Hubert Bošina
ředitel odboru výkonu státní
správy III
podepsáno elektronicky

Sdělení ke zveřejnění:

Dotčené územní samosprávné celky (Plzeňský kraj, obec Babylon, obec Česká Kubice) ve smyslu § 16 odst. 2 zákona **neprodleně** vyvěsí na svých úředních deskách po dobu nejméně 15 dnů informaci o závěru zjišťovacího řízení a o tom, kdy je možné do něj nahlížet. Zároveň, v souladu s tímto ustanovením, **dotčené územní samosprávné celky vyrozumí neprodleně písemně nebo elektronicky (hubert.bosina@mzp.cz) příslušný úřad o dni vyvěšení.** Do závěru zjišťovacího řízení lze také nahlédnout v Informačním systému EIA na internetových stránkách CENIA (Česká informační agentura životního prostředí) http://www.cenia.cz/eia i na stránkách Ministerstva životního prostředí http://www.mzp.cz/eia kód záměru OV3079**.**

Rozdělovník:

Účastníci řízení:

Oznamovatel:
Správa železniční dopravní cesty, státní organizace
Dlážděná 1003/7, 110 00 Praha 1
Dotčená veřejnost veřejnou vyhláškou vyvěšením na úřední desce Ministerstva životního prostředí a na elektronické úřední desce Ministerstva životního prostředí po dobu 15 dnů, přičemž patnáctým dnem od vyvěšení se písemnost považuje za doručenou.

Dotčené územní samosprávné celky ke zveřejnění na úřední desce po dobu nejméně 15 dnů podle § 16 zákona:

Plzeňský kraj, Škroupova 18, 306 13 Plzeň
Obec Babylon, Babylon 27, 344 01 Domažlice
Obec Česká Kubice, Česká Kubice 82, 345 32 Česká Kubice

Dotčené orgány:

Krajský úřad Plzeňského kraje, Škroupova 18, 306 13 Plzeň
Krajská hygienická stanice Plzeňského kraje, Skrétova 15, 303 22 Plzeň
Česká inspekce životního prostředí, OI Plzeň, Klatovská tř. 48, 301 22 Plzeň
Městský úřad Domažlice, náměstí Míru 1, 344 20 Domažlice

Na vědomí:
Ministerstvo životního prostředí, odbor posuzování vlivů na životní prostředí a integrované prevence, Vršovická 65, 100 10 Praha 10

Vyvěšeno: