

Plzeň dne 9. ledna 2020

Č. j.: MZP/2020/520/35

Sp. zn.: ZN/MZP/2019/520/387

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, 2. stavba, úsek Plzeň (mimo) – Nýřany – Chotěšov (mimo)“ (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, 2. stavba,
úsek Plzeň (mimo) – Nýřany – Chotěšov (mimo)“**

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, 2. stavba, úsek Plzeň (mimo) – Nýřany – Chotěšov (mimo)

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

Kapacita (rozsah) záměru:

Stavba je svým rozsahem definována převážně stávající trasou železniční dráhy, u které se uvažuje o rekonstrukci z důvodu modernizace a navyšování průjezdné rychlosti. Řešený úsek je v rozsahu od km 108,600 (st. km 114,751) – 120,934 (st. km 126,982). Začátek stavby navazuje na odbočení stávající trati z nové trati v odbočce Nová Hospoda a konec je v místě napojení nové trati před ŽST Zbůch (řeší 1. stavba).

Předmětem 2. stavby je kompletní modernizace a elektrifikace stávající trati v předmětném úseku včetně ŽST Vejprnice, zastávky Tlučná a ŽST Nýřany. Traťová rychlost po modernizaci má být navýšena na maximálních 140 km/h. Pro klasické soupravy maximální rychlost bude činit 120 km/h (v úseku Nýřany – Chotěšov 100 km/h). Modernizovaná a elektrifikovaná trať má umožnit provoz nákladních vlaků délky 740 m.

Umístění záměru:

kraj:	Plzeňský
okres:	Plzeň – město, Plzeň – sever
obec:	Plzeň, Vejprnice, Tlučná, Nýřany, Úherce, Zbůch
katastrální území:	Skvrňany, Vejprnice, Tlučná, Nýřany, Úherce u Nýřan, Zbůch

Zamýšlený záměr je v souladu s ÚP dotčených obcí a měst (Plzeň, Vejprnice, Tlučná, Nýřany, Úherce, Zbůch).

Charakter záměru a možnost kumulace s jinými záměry:

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.

Záměrem je celková rekonstrukce trati v úseku od km 108,600 (st. km 114,751) – 120,934 (st. km 126,982). Jedná se o kompletní obnovu železničního svršku a spodku včetně realizace nového odvodňovacího systému. V ŽST Vejprnice jsou navržena 2 nová jednostranná nástupiště, v zastávce Tlučná je navrženo jedno jednostranné nástupiště, v ŽST Nýřany jsou navržena 3 nová nástupiště (jednostranné, ostrovní a jazykové) včetně zastřešení. V řešeném úseku je 7 železničních přejezdů. Čtyři přejezdy budou rekonstruovány, tři přejezdy budou zrušeny. V řešeném úseku je 14 železničních mostů, z toho 4 podchody, a 13 železničních propustků, z toho 1 v úseku Nýřany – Heřmanova Huť. Dále jsou do stavby tohoto úseku zahrnuty 2 silniční mosty, 2 opěrné zdi a 1 zárubní zeď. Stavba si také vyžádá přeložky inženýrských sítí (kanalizace, vodovod, plynovod). Projekt se zaměřuje i na zřízení přístupů na nově navrhovaná nástupiště v ŽST Vejprnice a Nýřany a v zastávce Tlučná. Dále se jedná o řešení vstupů/výstupů z/do podchodů a o úpravu stávajících komunikací v okolí železničních přejezdů. Stavbou bude nasazeno nové staniční a traťové zabezpečovací zařízení, železniční sdělovací zařízení bude provedeno v nezbytně nutném rozsahu, budou použity silnoproudé technologie. Dále jsou navrženy dva bezbariérové výtahy v ŽST Nýřany.

V rámci záměru jsou navrženy nezbytné stavební úpravy stávajících budov, jako je např. bezbariérový přístup, i realizace nových staveb (trafostanice, technologický objekt pro zabezpečovací a sdělovací technologii).

Projekt si vyžádá i kácení zeleně. Za pokácenou zeleň bude provedena náhradní výsadba v rozsahu stanoveném příslušným odborem životního prostředí, povolujícím kácení.

Kumulace vlivů posuzovaného záměru přichází v úvahu pouze u záměru Modernizace trati Plzeň - Domažlice - st. hranice SRN, 1. stavba, jejíž realizace je plánovaná ve stejném termínu. Nejvíce bude ŽP a zdraví lidí ovlivněno při realizaci záměrů (stavební práce na trati a v ŽST, zastávkách), kdy bude ve zvýšené míře docházet k produkci emisí do ovzduší (TZL, CO₂, NO_x atd.) a hluku. Vzhledem k postupnému posunu prací na trati a provádění jednotlivých typů prací v rozdílných termínech, při realizaci nápravných opatření, není předpokládána produkce takového množství emisí, které by vedlo v dané lokalitě k překročení legislativních limitů. Realizace záměrů bude relativně krátkodobá záležitost – stavební práce budou probíhat

vždy několik měsíců v roce, po etapách. Po realizaci záměru dojde k výraznému snížení vlivu na ŽP i lidské zdraví. Původně neelektrifikované tratě budou elektrifikovány (snížení emisí) a modernizovány (snížení trvalé hlukové zátěže z provozu).

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:

Stručný přehled úprav na trati:

Záměrem je celková rekonstrukce trati v úseku od km 108,600 (st. km 114,751) – 120,934 (st. km 126,982). V daném úseku proběhne:

- obnova železničního svršku a spodku včetně realizace odvodňovacího systému
- realizace nových/oprava stávajících nástupišť včetně zastřešení
- zrušení/rekonstrukce přejezdů
- rekonstrukce mostů a propustků
- výstavba opěrných a zárubních zdí
- zajištění pohodlného přístupu k ŽST a zastávce Tlučná a přístupu ke kolejím (podchody, výtahy)
- realizace/obnova železničního zabezpečovacího zařízení, železničního sdělovacího zařízení, silnoproudých technologií, kabelizace
- realizace nových podpůrných staveb (trafostanice, technologický objekt pro zabezpečovací a sdělovací technologii, obslužná komunikace).

Za stavby s nejvýznamnějším zásahem do životního prostředí lze považovat stavby, které jsou ve střetu s vodními toky, dále stavby, jejichž provozem dochází k významnějším emisím cizorodých látek nebo hluku do životního prostředí, stavby umístěné ve zvláště chráněných územích, stavby, které jsou navrženy na pozemcích ZPF nebo PUPFL, a výškové stavby, které negativně působí na krajinný ráz.

Realizací rekonstrukce zájmového úseku trati budou realizovány stavební objekty přímo nebo potencionálně ve střetu s vodními toky a stavby (přeložky komunikací, obslužná komunikace), které jsou navrženy na pozemcích ZPF (zahrada, trvalý travní porost). Jedná se o:

SO 22-20-01 Plzeň hl. n. - Vejprnice, most v km 109,152 (ev. km 115,213)

- železniční most přes silnici
- demolice stávajícího tříklenbového mostu
- výstavba nového mostu, nosná konstrukce trámová železobetonová, opěry železobeton
- založení hlubinné na pilotách dl. 12 m

SO 22-20-02 Plzeň hl. n. - Vejprnice, most v km 110,469 (ev. km 116,521)

- železniční most přes účelovou komunikaci a občasný vodní tok
- stávající tříklenbový kamenný most bude zachován, klenby zesíleny
- most bude sanován injektážemi, bude provedena nová hydroizolace vč. odvodnění
- založení zachováno stávající, plošné

SO 23-20-01 ŽST Vejprnice, most - podchod v km 111,179 (ev. km 117,230)

- stávající podchod nedaleko ŽST Vejprnice
- demolice stávajícího železobetonového podchodu
- výstavba nového železobetonového rámového mostu (podchodu) s přístupy na nástupiště
- založení bude plošné, využito bude stávající

SO 24-20-01 Vejprnice - Nýřany, most v km 112,044 (ev. km 118,094)

- most přes silnici

- demolice stávajícího železobetonového mostu
- výstavba nového železobetonového mostu s polorámovou nosnou konstrukcí
- založení hlubinné na pilotách dl. 8 m
- niveleta koleje o cca 1,5 m výše oproti stávajícímu stavu

SO 24-20-02 Vejprnice - Nýřany, most v km 115,400 (ev. km 121,449)

- most přes vodní tok
- stávající most s ocelovou nosnou konstrukcí bude demolován
- úprava koryta Vejprnického potoka – zmenšení šikmosti křížení
- výstavba nového železobetonového mostu s polorámovou nosnou konstrukcí
- založení hlubinné na pilotách dl. 12 m

SO 24-20-03 Vejprnice - Nýřany, most - podchod v km 116,010

- chráněný přechod pro chodce (cyklisty)
- nahrazen novým železobetonovým rámovým podchodem
- založení plošné (do 5 m pod terénem)

SO 25-20-01 (SO 25-30-01) ŽST Nýřany, most - podchod v km 116,673

- chráněný přejezd přes silnici
- nahrazen novým železobetonovým rámovým podchodem
- založení plošné (do 5 m pod terén)

SO 25-20-02 ŽST Nýřany, most v km 116,840 (ev. km 122,889)

- most přes vodní tok
- demolice stávajícího železobetonového mostu
- výstavba nového železobetonového mostu s polorámovou nosnou konstrukcí
- založení plošné na pasech (do 5 m pod terén)

SO 25-20-03 ŽST Nýřany, most - podchod v km 116,894

- úroňový přístup ke kolejím v ŽST Nýřany
- výstavba zcela nového železobetonového rámového mostu (podchodu)
- založení plošné (do 5 m pod terén)

SO 26-20-01 Nýřany - Chotěšov, most v km 117,560

- chráněný přejezd
- nahrazen zcela novým železobetonovým podjezdem a podchodem
- nosná konstrukce železobetonová s ocelovými nosníky
- založení hlubinné na pilotách dl. 11,6 m

SO 26-20-02 Nýřany - Chotěšov, most v km 118,161 (ev. km 124,210)

- most přes silnici a vodní tok
- demolice stávajícího mostu s ocelovou nosnou konstrukcí a kamennou spodní stavbou
- výstavba nového železobetonového mostu s polorámovou nosnou konstrukcí
- založení hlubinné na pilotách dl. 10 m

SO 26-20-03 Nýřany - Chotěšov, most v km 118,374 (ev. km 124,422)

- most přes vodní tok
- demolice stávajícího mostu s NK ze zabetonovaných nosníků a kamennou spodní stavbou
- výstavba nového železobetonového mostu s polorámovou nosnou konstrukcí
- založení hlubinné na pilotách dl. 10 m

SO 26-20-04 Nýřany - Chotěšov, most v km 119,332 (ev. km 125,378)

- most přes vodní tok
- demolice stávajícího mostu s ocelovou nosnou konstrukcí a kamennou spodní stavbou
- výstavba nového železobetonového mostu s polorámovou nosnou konstrukcí

- založení hlubinné na pilotách dl. 8 m

SO 26-20-05 Nýřany - Chotěšov, most v km 120,241 (ev. km 126,288)

- most přes vodní tok
- demolice stávajícího mostu s NK ze zabetonovaných nosníků a kamennou spodní stavbou
- výstavba nového železobetonového mostu s polorámovou nosnou konstrukcí
- založení hlubinné na pilotách dl. 8 m

Propustky převádějící trvalé vodní toky:

- celkem se jedná o 4 propustky
- původní ŽB trubní/deskový kamenný bude zdemolován
- nahrazen novým trubním z ŽB vyhovujících rozměrů
- založení plošné (některé s jímkou na vtoku, ode dna 0,6 m pod úroveň terénu)

Propustky převádějící občasné vodní toky, které se mohou objevit v období tání a při intenzivních srážkách:

- celkem se jedná o 9 propustků
- původní ŽB trubní/deskový kamenný bude zdemolován
- nahrazen novým trubním z ŽB vyhovujících rozměrů
- založení plošné (některé s jímkou na vtoku, ode dna 0,6 m pod úroveň terénu)

SO 25-22-01 ŽST Nýřany, silniční most v km 117,550 vlevo (město Nýřany)

- realizace vázaná na SO 26-20-01 pojezd
- most je úrovňový – podúrovňový
- založení hlubinné 10 m pod terénem

SO 25-22-02 ŽST Nýřany, silniční most v km 117,570 vpravo (město Nýřany)

- realizace vázaná na SO 26-20-01 pojezd
- most je úrovňový – podúrovňový
- založení hlubinné 10 m pod terénem

SO 25-30-02 ŽST Nýřany, úpravy v ŽST Nýřany – obslužná komunikace

- nová komunikace vedoucí k trafostanicím
- asfaltová, délka cca 230 m

Kolem mostů, propustků a některých dalších staveb bude nutné odstranit zeleň z důvodu jejich dostupnosti a rekonstrukce. Zeleň bude odstraněna v nezbytně nutném množství.

Záměr nespadá do režimu zákona o integrované prevenci.

Oznamovatel:

IČO oznamovatele:

Sídlo oznamovatele:

Správa železniční dopravní cesty, státní organizace

70994234

Dlážděná 1003/7, 110 00 Praha 1

Zpracovatel oznámení:

RNDr. Daniela Pačesná, Ph.D.

držitelka autorizace k posuzování vlivů na životní prostředí,
osvědčení č. j. 38495/ENV/11, ze dne 23. 5. 2011
prodlouženo rozhodnutím 71463/ENV/15 ze dne 9. 11.
2015

Odůvodnění

Ministerstvu životního prostředí bylo dne 1. 11. 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 posouzení oznámení, zahájil dne 5. 11. 2019 dle § 7 odst. 3 zákona zjišťovací řízení. Oznámení bylo zveřejněno v souladu s § 16 zákona, dne 11. 11. 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) zákona 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

Stavba je svým rozsahem definována převážně stávající trasou železniční dráhy, u které se uvažuje o rekonstrukci z důvodu modernizace a navyšování průjezdné rychlosti. Řešený úsek je v rozsahu od km 108,600 (st. km 114,751) – 120,934 (st. km 126,982). Začátek stavby navazuje na odbočení stávající trati z nové trati v odbočce Nová Hospoda a konec je v místě napojení nové trati před ŽST Zbůch (řeší 1. stavba).

Předmětem rekonstrukce je stávající jednokolejná neelektrizovaná železniční trať, třídy C, na rychlost 80-100 km/h, s místními omezeními pod 80 km/h. Zábrzdňá vzdálenost je 700 m. Trať byla uvedena do provozu v roce 1861.

Na trati se nachází 2 ŽST a jedna zastávka.

Předmětem 2. stavby je kompletní modernizace a elektrizace stávající trati v předmětném úseku včetně ŽST Vejprnice, zastávky Tlučná a ŽST Nýřany.

Na trati jsou navrženy úpravy, které lze shrnout takto:

- třída zatížení D4/120 km/h, prostorová průchodnost UIC-GC
- ŽST Vejprnice se 3 dopravními kolejemi a dvojicí vnějších nástupišť o délce 170 m s výškou nástupní hrany 550 mm nad temenem kolejnice
- zastávka Tlučná nové nástupiště o délce 170 m s výškou nástupní hrany 550 mm nad temenem kolejnice situované v nové poloze s ohledem na zkrácení docházkové vzdálenosti
- ŽST Nýřany s 5 dopravními kolejemi, jedním ostrovním a jedním vnějším nástupištěm o délce 170 m s výškou nástupní hrany 550 mm nad temenem kolejnice (1 hrana u ostrovního nástupiště o délce 200 m), s bezbariérovým přístupem podchodem a výtahy s osazeným kamerovým a akustickým systémem pro zajištění bezbariérového přístupu na nástupiště

- nový akustický a vizuální informační systém pro cestující, který musí zajistit hlášení s využitím rozdělení nástupišť do sektorů
- rekonstrukce traťové koleje v předmětném úseku včetně mostních objektů umožňující navýšení traťové rychlosti na max. 140 km/hod (pro klasické soupravy max. 120 km, v úseku Nýřany – Chotěšov max. 100 km/hod).
- nová přejezdová, traťová a staniční zabezpečovací zařízení 3, kategorie v ŽST Vejprnice a Nýřany v cílovém stavu (nejdříve po realizaci 1. stavby) dálkově ovládané z CDP pod dohledem ETCS, s možností ovládání z RDP v ŽST Plzeň a (po dokončení 3. stavby) ze záložního pracoviště v ŽST Domažlice
- výstavba nového rádiového systému GSM-R.

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 záměr „Modernizace trati Plzeň - Domažlice - st. hranice SRN, 1. stavba, nová trať Plzeň (mimo) - Stod (včetně)“. 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. 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, 733. 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. Ostatní pozemky budou dotčeny pouze dočasně z důvodu výstavby. Vzhledem k tomu, že doposud není znám plán organizace výstavby, nelze přesně stanovit výměry dotčených pozemků. Celková výměra je pro dočasný zábor odhadnuta na cca 35 707 m².

Pozemky určené k plnění funkcí lesa (dále jen „PUPFL“) – realizací záměru nedojde k trvalému odnětí PUPFL dle zákona č. 289/1995 Sb., o lesích a o změně a doplnění některých zákonů (lesní zákon), ve znění pozdějších předpisů. Při realizaci záměru dojde pouze v rozsahu cca 613 m² k dočasnému odnětí PUPFL, a to výhradně v kategorii lesů hospodářských. 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. 12. oznámení. Vzhledem k uvedenému je vliv na PUPFL nevýznamný.

Povrchová a podzemní voda – příloha č. 8. obsahuje hydrogeologické posouzení záměru a Posouzení souladu záměru se Směrnicí Evropského parlamentu a Rady 2000/60/ES ze dne 23. 10. 2000. Realizací stavby dojde k výměně železničního spodku a svršku, obnově odvodnění tělesa trati, apod. Během realizace budou dešťové vody vsakovány (stávajícím způsobem) a budou sváděny příkopy na terén a do recipientů (příkopy, vodoteče). Množství dešťových vod do vsaku bude přibližně stejné (nelze vyčíslit, závislé na postupu prací, kácení zeleně, apod.). Kontaminace dešťových vod může být způsobena při neodborné manipulaci s kontaminovaným

žel. svrškem/spodkem nebo při použití stavebních mechanismů ve špatném technickém stavu. 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). Tato opatření jsou zahrnuta do nápravných opatření (kapitola D.IV.).

Záměr zasahuje přímo do vod podzemních. 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 čerpání hladiny podzemních vod v místech zakládání stavebních objektů. 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.

Při respektování zvýšených bezpečnostních opatření v daných úsecích lze vyhodnotit vliv na vody jako krátkodobý, z hlediska významnosti lze zásah vyhodnotit jako malý. Ovlivnění vodních toků, vodních nádrží a podzemních vod v období provozu se nepředpokládá. Rozsah zpevněných ploch a drážního tělesa bude v podobném rozsahu jako před realizací záměru. Realizací dojde k obnově odvodnění a v jeho důsledku dojde k mírnému nárůstu odvodu srážkových vod do vsaku popř. vodních toků.

Vliv záměru na podzemní a povrchové vody v období provozu bude nulový.

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. Za předpokladu realizace navrhovaných opatření (v příloze č. 10.), 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. Při realizaci záměru dojde i ke vzniku nebezpečných odpadů. 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. Výčet odpadů, kterých se navrhovaný záměr týká, je v oznámení uveden. S odpadem bude nakládáno v souladu s platnou legislativou v odpadovém hospodářství. Detailní upřesnění bude uvedeno v podkladech pro následující řízení.

5. Znečišťování životního prostředí a rušivé vlivy

Vlivy na ovzduší.

Součástí oznámení je Rozptylová studie (RNDr. Pačesná, Ph.D. červenec 2019), která vyhodnocuje vliv dočasné (po dobu rekonstrukce železniční tratě) mobilní recyklační linky šterkového lože a doprovodného provozu. Z jejího závěru vyplývá, že za předpokladu splnění všech nápravných opatření uvedených v kapitole D.IV. 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 je při realizaci málo významný – významný (krátkodobě) a při provozu záměru nulový.

Vlivy na hlukovou situaci.

Součástí oznámení je Hluková studie (RNDr. Pačesná, Ph.D. červenec 2019), jehož předmětem bylo posouzení akustické situace z železničního provozu záměru před a po realizaci stavby u nejbližších chráněných staveb. 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). Obecně lze předpokládat plnění limitů hluku pro denní dobu v období výstavby při dodržení navrhovaných nápravných opatření (kapitola B.III.4). Stavební práce budou probíhat pouze v denní době od 7:00 hod. do 19:00 hod. Vliv na hlukovou situaci v období výstavby bude málo významný – významný (krátkodobý).

Po realizaci záměru dochází k poklesu hlukové zátěže v noční i denní době ve všech sledovaných bodech. Lze konstatovat, že provoz záměru na hlukovou situaci bude trvalý, nulový - malý.

Vibrace.

Pro stávající provoz železniční trati bylo provedeno měření vibrací v blízké zástavbě (Vejprnice č. p. 146 – nejbližší obytný objekt při trati. Protokol o měření č. 515/17 je součástí oznámení). Z výsledků uvedených v protokolu vyplývá, že za stávajícího stavu jsou limity vibrací plněny s dostatečnou rezervou v denní i noční době. Na základě měření se nepředpokládá, že by výstavba či provoz uvažovaného záměru měly být významným zdrojem vibrací.

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)

Předmětem modernizace je železniční trať, která je v území již v současnosti. Její modernizací bude zasaženo stejné území a stejné množství obyvatel jako v současnosti. 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 mobilní recyklační linky štěrkového lože. Jednotlivé vlivy jsou vyhodnoceny výše. V důsledku realizace záměru nedojde ke zhoršení zdravotního rizika.

Na základě uvedeného 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. Stavba je realizovaná ve stávající trase železniční trati a převážně v plochách, na kterých stojí doprovodné železniční stavby. Zamýšlený záměr je v souladu s ÚP dotčených obcí a měst. 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 minimálnímu trvalému odnětí ZPF. V případě PUPFL k trvalému odnětí nedojde. 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 nadregionálních a regionálních prvků územního systému ekologické stability. Záměr prochází v těsné blízkosti nebo je ve střetu s lokálními ÚSES ve všech katastrálních územích. S ohledem na charakter záměru (obnova vybraných propustků), lze hodnotit vliv na prvky ÚSES během výstavby jako dočasný, malý – málo významný (v závislosti na lokalitě – chráněné organismy a střet s vodními toky). Při provozu záměru bude vliv na ÚSES podobný jako před realizací. Po realizaci dojde k navýšení průjezdní rychlosti o cca 20 – 40 km/h. Vliv na stávající biotopy bude trvalý, malý. 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
V místě záměru a blízkém okolí zájmové lokality se žádný přírodní park nenachází. 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
Realizací stavby dojde ke střetu s významnými krajinnými prvky ze zákona, tj. vodními toky a lesy. Dále bude dotčeno ochranné pásmo lesa, které je definováno na 50 m podél celého úseku tratě. Realizací stavby nedojde ke střetu s vodními nádržemi.
Do žádného dalšího vymezeného VKP ze zákona nebude zasahováno. Na území záměru ani v jeho blízkosti nejsou registrované VKP. 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. Vliv záměru na významné krajinné prvky ve fázi realizaci záměru bude krátkodobý, malý, při provozu bude nulový.
 - e) území historického, kulturního nebo archeologického významu
Realizací záměru nebude měněna trasa železniční trati, úpravy v ŽST Nýřany (k. ú. Nýřany) proběhnou na opačné straně, než je vymezená plocha s archeologickými nálezy. Při realizaci nejsou předpokládány archeologické nálezy. Vlivy záměru na hmotný majetek a kulturní památky bude během realizace záměru a provozu záměru nulový – významný (v případě archeologického nálezu).
 - f) území hustě zalidněná
Trať je z části vedena obydlenou oblastí (zejména přes obce/města Plzeň, Vejprnice, Tlučná Nýřany apod.) i mimo. Vlastní železniční trať je v území již v současnosti, její modernizací bude zasaženo stejné území a stejné množství obyvatel jako v současnosti.
 - g) území, která jsou nebo u kterých se má za to, že jsou zatěžována nad míru únosného environmentálního zatížení (včetně starých ekologických zátěží)
Žádná stará zátěž není ve střetu se záměrem. V blízkosti zájmového území jsou evidovány dvě staré zátěže (k. ú. Vejprnice, k. ú. Nýřany). V těsné blízkosti záměru je evidovaná jedna stará zátěž (k. ú. Vejprnice). Ze záměru plyne, že nepříznivé vlivy posuzovaného záměru při důsledném dodržení všech nápravných opatření nepřekračují ekologickou únosnost území a neznamenaají ohrožení 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) Záměr bude realizován z velké části v dostatečné vzdálenosti od nejbližší obytné zástavby. Vlivy budou pouze po krátké období výstavby záměru, a to především zvýšená hluková zátěž z výstavby a sekundární prašnost ze stavby. Rozsah vlivů bude lokální, daný prakticky hranicí záměru. Jako další nejzávažnější předpokládaný vliv je vyhodnocen 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 polovinu roku 2022, jeho dokončení pak na konec roku 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. Kumulace vlivů posuzovaného záměru přichází v úvahu pouze u záměru Modernizace trati Plzeň - Domažlice - st. hranice SRN, 1. stavba, jejíž realizace je plánovaná ve stejném termínu. V současné době nejsou známy záměry další podobného charakteru, které by byly povoleny a nebyly realizovány.

7. Možnost účinného snížení vlivů

Za běžného provozu 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:

- Statutární město Plzeň (č. j. MMP/357208/09 ze dne 29. 11. 2019)
- Obec Tlučná (č. j. OUTL1213/2019 ze dne 27. 11. 2019)
- Obec Úherce (č. j. OU/944/19 ze dne 27. 11. 2019 a OU/1078/19 ze dne 18. 12. 2019)
- Magistrát města Plzně, odbor životního prostředí (č. j. MMP/358364/19 ze dne 26. 11. 2019)
- Městský úřad Nýřany, odbor životního prostředí (č. j. OŽP-LEV/36532/2019 ze dne 4. 12. 2019)
- Krajská hygienická stanice Plzeňského kraje (č. j. KHSPL/28150/2019 ze dne 29. 11. 2019)
- Česká inspekce životního prostředí, Oblastní inspektorát Plzeň (č. j. ČIŽP/43/2019/6897 ze dne 25. 11. 2019)
- Obvodní báňský úřad pro území krajů Plzeňského a Jihočeského (č. j. SBS 40474/2019/OBÚ-06/1 ze dne 12. 11. 2019)
- Ministerstvo životního prostředí, odbor ochrany ovzduší č. j. MZP 2019/780/2402 ze dne 19. 11. 2019)

Vypořádání vyjádření obdržených v průběhu zjišťovacího řízení:

Příslušný úřad, aby mohl všechna vyjádření vypořádat, vyžádal si od oznamovatele doplňující informace.

Statutární město Plzeň

Posuzovaný záměr je v souladu s Územním plánem Plzeň (ÚPP). Záměr se nachází v plochách dopravní infrastruktury - železnice, v koridorech veřejně prospěšné stavby DŽ 6 (Trat' 180 Plzeň - Domažlice, v trase rychlého spojení RS3) a DŽ 7 (Trat' 180 Plzeň - Domažlice, modernizace v úseku Plzeň - Nýřany). Dle tohoto územního plánu je záměr v souladu s podmínkami pro využití ploch dopravní infrastruktury - železnice.

Projekt si vyžádá kácení lesní a mimolesní zeleně. Za pokácenou zeleň bude provedena náhradní výsadba v rozsahu stanoveném příslušným ÚMO Plzeň 3 - OŽPD.

Z hlediska vlivů záměru na životní prostředí statutární město Plzeň konstatuje, že při respektování výše uvedeného nepožaduje posouzení dle zákona.

Vypořádání: V následujících řízeních akceptovat tuto připomínku.

Obec Tlučná

Požaduje zachovat a dodržet hlukové limity v obci. Na novém železničním mostě, přes Vejprnický potok, požaduje současně vybudovat mostek pro cyklostezku. Dále bez připomínek nechává: Podchod pod tratí Tlučná - Nýřany pro pěší a cyklisty, v souladu s PD zachování obou přejezdů, přemístění železniční zastávky dle koordinační situace, zrekonstruování komunikace, chodníků a přechodů pro pěší dle koordinační situace, osazení obou přejezdů včetně 3 přechodů pro pěší závorami.

Vypořádání: Bude podrobně řešeno v následujících řízeních, jinak bez připomínek.

Obec Úherce

Obec Úherce ve svém stanovisku č. j. OU/944/19 ze dne 27. 11. 2019 požaduje posouzení záměru podle zákona.

V lokalitě uvažované stavby se nachází prokazatelně nejstarší důl na Nýřansku, a to sv. Barbara, kde bylo dolováno uhlí již v roce 1829. Lokalita se nachází cca 110 m od železničního mostu u 105 směrem ke Zbůchu. Obec Úherce navrhuje v rámci stavby archeologický průzkum tohoto důlního díla, které pravděpodobně vede pod drážní těleso, a to přesto, že Úherce u Nýřan dle katalogu archeologických památek na území ČR žádnou kulturní památku v blízkosti trati neevduje.

Obec Úherce požaduje zachování železničního přejezdu u bývalého strážního domku 104 mezi Úhercí a Humpoltkou. Okolní obce Zbůch, Chotěšov a město Nýřany vybudovaly pro snížení rychlosti brány, které jsou však široké pouze 3,5 m. Zemědělská technika jako kombajn mají šíři 4,2 m. Tento přejezd je jediný v okolí, kudy větší zemědělská technika ještě projede.

Při stavbě nového přemostění polní cesty Úherce - Hoříkovice u strážního domku 105 obec navrhuje rozšíření stávajícího mostu tak, aby větší zemědělská technika pod mostem projela. Větší možnost pro rozšíření již nikdy nebude. V současné době technika jezdí ze strany od Hoříkovic přes soukromé pozemky, tento stav však nelze brát za samozřejmý a oficiální do budoucna. Pod tímto přemostěním je nefunkční odvodnění.

Obec Úherce požaduje, aby při výstavbě modernizované trati nejezdila těžká technika přes obec. Účelová komunikace ÚK4 dle pasportu komunikací je v nevyhovujícím stavu již dnes. Pro větší zátěž není stavěná.

V současném projektu není řešeno křížení VRT s modernizovanou tratí.

Obec Úherce následně vydala ve věci druhé stanovisko (č. j. OU/1078/19 ze dne 18. 12. 2019), ve kterém uvedla, že na základě skutečného jednání dne 16. 12. 2019 zástupců obce Úherce a oznamovatele a na základě písemného vyjádření oznamovatele k připomínkám obce Úherce sděleným v rámci zjišťovacího řízení předmětného záměru ze dne 17. 12. 2019 pod značkou 22747/2019-SŽDC-SSZ-UT2 dospěla k názoru, že záměr není nutno posuzovat podle zákona. Obci Úherce byly vysvětleny veškeré jejich dotazy a i požadavky, které měli vazbu na již zmíněný záměr stavby.

Vypořádání: Ve věci možného dotčení lokality nejstaršího dolu na Nýřansku - sv. Barbary lze uvést, že předmětná stavba modernizace trati se v celé délce drží na stávajícím drážním tělese vybudovaném v rámci stavby Západní dráhy v roce 1861. Stavba řeší z pohledu stavební části pouze sanaci svršku a spodku včetně rekonstrukce odvodnění stávajícími drážními příkopy a elektrizace. Sanace železničního svršku představuje výměnu šterkového lože, kolejového roštu, pražců a kolejnic včetně zřízení bezstykové koleje. Rekonstrukce odvodnění představuje reprofilaci stávajících drážních příkopů a jejich osazení příkopovými tvárnici. Elektrifikace trati pak představuje výstavbu trakčních podpěr včetně zřízení betonových základů na stávajícím drážním tělese. Součástí stavby je dále úložná kabelizace, která představuje pokládku kabelů a trubek pro zafouknutí optického kabelu pro potřeby technologických zařízení zabezpečovacích, sdělovacích a energetických. Pokládka kabelizace představuje výkop kabelové rýhy na tělese dráhy, pokládku kabelů a zához rýhy.

Veškeré popisované práce budou prováděny pouze na stávajícím tělese dráhy, přičemž není předpokládána realizace hlubších výkopů, které by mohly zasáhnout do historického důlního díla. Rovněž zátěž na tělese dráhy bude po dokončení modernizace srovnatelná se zátěží stávajících vlaků (dálková osobní a přímá nákladní doprava bude odkloněna na novostavbu trati mimo Nýřany, kterou řeší akce „Modernizace trati Plzeň - Domažlice - st. hranice SRN, 1. stavba, nová trať Plzeň (mimo) - Stod (včetně)“. Sanace železničního spodku navíc vychází z provedených geotechnických průzkumů, které konstatovaly dobrý stav tělesa dráhy bez existence poklesů vlivem poddolování a proto ani v daném úseku nejsou navrhována žádná speciální sanační opatření. Z uvedených informací vyplývá, že realizace záměru nemůže být žádným způsobem v konfliktu s historickým důlním dílem sv. Barbara. I přesto však bude na základě připomínky obce Úherce na existenci uvedeného důlního díla v projektové dokumentaci upozorněno a současně zde dojde ke stanovení podmínek pro budoucího zhotovitele stavby.

V otázce zmíněného křížení trati s výhledovou stavbou vysokorychlostní trati (VRT), lze uvést, že uvedený požadavek není předmětem projednávaného záměru. Podle sdělení oznamovatele v dlouhodobém horizontu sledovaných dopravních staveb, v závislosti na nečinnosti německé strany, není bohužel stavba VRT do roku 2035 sledována.

Dále je třeba poznamenat, že další připomínky obce již jí byly oznamovatelem vysvětleny a jsou řešitelné v následujících řízeních. Vzhledem k tomu, že připomínky obce nedokládají, že záměr představuje významný vliv na životní prostředí a veřejné zdraví, není nezbytné záměr posuzovat dle zákona.

Magistrát města Plzně, odbor životního prostředí

Tento úřad uvádí, že projekt si vyžádá kácení lesní a mimolesní zeleně. Za pokácenou zeleň bude provedena náhradní výsadba v rozsahu stanoveném příslušným ÚMO Plzeň 3 - OŽPD.

Z hlediska zájmů chráněných zákonem č. 201/2012 Sb., o ochraně ovzduší, zákonem č. 289/1995 Sb., o lesích, zákonem č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, zákonem č. 334/1992 Sb., o zemědělském půdním fondu, zákonem č. 254/2001 Sb., o vodách a zákonem č. 185/2001 Sb., o odpadech uvedený úřad souhlasí s předloženým záměrem bez připomínek.

Vypořádání: Bez připomínek

Městský úřad Nýřany, odbor životního prostředí

Tento úřad k záměru vydává koordinované stanovisko.

Ve vztahu k ustanovení zákona č. 254/2001 Sb., o vodách a o změně některých zákonů (vodní zákon), ve znění pozdějších předpisů

Z hlediska zájmů chráněných vodním zákonem doporučuje záměr posoudit podle zákona, a to s ohledem na změnu srážkoodtokových poměrů v zájmovém území.

Vypořádání: Stavba je realizovaná ve stávající trase železniční trati a převážně v plochách, na kterých stojí doprovodné železniční stavby. Z uvedeného důvodu nedojde ke změně srážkoodtokových poměrů v zájmovém území v takové míře, aby záměr mohl mít negativní vliv na životní prostředí či veřejné zdraví. Protože odvod srážkové vody bude podrobně řešeno v navazujících řízeních, není nezbytné záměr posuzovat podle zákona.

Ve vztahu k ustanovení zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, ve znění pozdějších předpisů

Z hlediska zájmů ochrany přírody a krajiny nemá ke stavbě větších připomínek, upozorňuje na dodržování všech ustanovení zákona o ochraně přírody a krajiny a souvisejících vyhlášek.

Vypořádání: Bez připomínek

Ve vztahu k ustanovení zákona č. 334/1992 Sb., o ochraně zemědělského půdního fondu, ve znění předpisů

Z hlediska zájmů ochrany zemědělského půdního fondu tento úřad nemá větších připomínek ke stavbě. Upozorňuje na uvedené dodržení všech ustanovení zákona o ochraně zemědělského půdního fondu a souvisejících vyhlášek. Dle záměru uvedené odnětí pozemků ze ZPF bude projednáno na základě včas podané žádosti příslušnému orgánu ochrany ZPF, dle vyhlášky č. 416/2009 Sb., o urychlení výstavby dopravní, vodní a energetické infrastruktury, kdy je žádost možné zaslat nadřízeným správním orgánům, je-li zábor větší 1 ha, zasílá se žádost dotčenému krajskému úřadu, je-li zábor větší 10 ha, zasílá se žádost ministerstvu životního prostředí.

Vypořádání: Bez připomínek

Ve vztahu k ustanovení zákona č. 289/1995 Sb., o lesích a o změně a doplnění některých zákonů (lesní zákon), ve znění pozdějších předpisů

Jako věcně a místně příslušný orgán státní správy lesů podle § 48 odst. 2 písm. c) lesního zákona vydává souhlas k vydání územního rozhodnutí, jímž mají být dotčeny pozemky určené k plnění funkcí lesa do výměry 1 ha, pokud není příslušný kraj, a souhlas k vydání rozhodnutí o umístění stavby nebo využití území do 50 m od okraje lesa. Po posouzení podkladů, vydává k plánované akci závazné stanovisko jako dotčený orgán ve smyslu § 136 odst. 1 zákona č. 500/2004 Sb., správní řád, ve znění pozdějších předpisů (dále také „správní řád“) a § 14 odst. 2 lesního zákona a souhlasí podle § 149 odst. 1 správního řádu a podle § 14 odst. 2 lesního zákona se záměrem v k. ú. Vejprnice, Tlučná, Nýřany, Úherce u Nýřan a Zbůch, na lesním pozemku p.č. KN 1303/1 v k.ú. Tlučná, pozemku p.č. KN 1355/4 v k.ú. Úherce u Nýřan, pozemku p.č. KN 1237/15 v k.ú. Vejprnice a ve vzdálenosti do 50 m od okraje lesa - lesní pozemek p.č. KN 1324/1, 1237/15, 1237/13, 1238, 1294/3, 1294/4, 1294/1 v k.ú. Vejprnice, pozemek p.č. KN 1303/1, 1369/1 v k.ú. Tlučná a pozemek p.č. KN 1382, 1359/8, 1359/12, 1355/3, 1355/1, 1359/9, 1355/4, 1355/2 v k.ú. Úherce u Nýřan. Souhlas se uděluje za podmínky, že před započítáním zemních prací na lesních pozemcích, bude vydáno pravomocné rozhodnutí orgánu státní správy lesů o dočasném odnětí lesních pozemků z pozemků určených k plnění funkcí lesa.

Vypořádání: Bez připomínek

Ve vztahu k ustanovení zákona č. 185/2001 Sb., o odpadech a o změně některých dalších zákonů, ve znění pozdějších předpisů vydává Městský úřad Nýřany, pracoviště Plzeň, odbor životního prostředí jako věcně a místně příslušný správní orgán dle ustanovení § 79 odst. 4 zákona č. 185/2001 Sb., o odpadech a o změně některých dalších zákonů a jako dotčený

orgán dle § 11 zákona č. 500/2004 Sb. správní řád, ve znění pozdějších předpisů vydává závazné stanovisko investorovi, kterým je: Správa železniční dopravní cesty, státní organizace, Dílčeděná 1003/7, 110 00 Praha 1. V rámci akce týkající se záměru souhlasí se stavbou.

Dále pak uvádí, že k uvedenému přehledu odpadů vzniklých při stavbě a jejím provozu a doloženému způsobu jejich likvidace nemají námitek. Obecně platí, že veškeré odpady vzniklé při stavbě a při jejím provozu budou likvidovány dle výše citovaného zákona.

Investor (stavebník) zabezpečí využití nebo odstranění všech nevyužitých odpadů, které v rámci akce vzniknou, a to tak, že veškeré nevyužité odpady předá oprávněné osobě. Před předáním odpadů oprávněné osobě budou odpady soustřeďovány utříděné podle jednotlivých druhů a kategorií a zabezpečeny před znehodnocením, odcizením nebo únikem. Musí být plněny i další povinnosti vyplývající ze zákona o odpadech - zejména plnění ohlašovací povinnosti.

Vypořádání: Bez připomínek

Ve vztahu k ustanovení zákona č. 201/2012 Sb., o ochraně ovzduší

Není nutné stavbu posuzovat podle uvedeného zákona.

Vypořádání: Bez připomínek

Krajská hygienická stanice Plzeňského kraje

Tento dotčený orgán ve svém vyjádření k záměru mimo jiné uvádí, že součástí dokumentace záměru je Hluková studie (zpracovatel: RNDr. Daniela Pačesná, Ph.D.), která hodnotí vliv záměru na nejbližší chráněnou obytnou zástavbu. Posouzení je provedeno v 9 výpočtových bodech. V celém úseku trati je možné dle výpočtu přiznat hygienický limit s korekcí staré hlukové zátěže $L_{Aeq,16h} = 70$ dB v denní době a $L_{Aeq,8h} = 65$ dB v noční době. Hodnoty vypočtené pro hluk z dopravy na železniční trati v roce 2000 a v roce 2016 prokazují, že ani v jednom z výpočtových bodů nedochází k nárůstu hlukové zátěže o více než 2 dB. Nejvyšší vypočtené hodnoty byly zjištěny ve výpočtovém bodu č. 2: v denní době, rok 2000 67,7 dB a v roce 2016 69,7 dB, v noční době rok 2000 65,3 dB a v roce 2016 66,9 dB. Revitalizací trati se předpokládá i přes zvýšení povolené rychlosti snížení hlukové zátěže u chráněných objektů v rozmezí 1,5 - 5 dB v denní době a 3,3 - 4,0 dB v noční době. Snížení zátěže bude ovlivněno technologickými úpravami železniční dopravní cesty, elektrifikací trati a obměnou vozového parku, u kterého bude zvýšen podíl vozů s kotoučovými brzdami.

Dle zhodnocení výsledků posouzení provoz záměru nebude mít za následek zhoršení kvality ovzduší v uvedeném území.

Závěrem konstatuje, že výše navrhovaný záměr lze z hlediska ochrany veřejného zdraví akceptovat. Při dodržení stanovených podmínek pro realizaci záměru se nepředpokládá zdravotní riziko pro obyvatelstvo.

Příslušný úřad dodává, že tento dotčený orgán nepožaduje posouzení záměru dle zákona.

Vypořádání: Bez připomínek

Česká inspekce životního prostředí, Oblastní inspektorát Plzeň

Oddělení ochrany vod

K oznámení záměru nemají zásadní výhrady. Ztotožňují se s návrhem nápravných opatření obsaženým v podkapitole D.I.4 a kapitole D.IV. oznámení záměru. Pokud budou tato opatření dodržena, nedojde podle zpracovatele oznámení k ohrožení kvality povrchových a podzemních vod.

Nepožadují další posouzení záměru podle zákona.

Vypořádání: Bude podrobně řešeno v následujících řízeních, jinak bez připomínek.

Oddělení ochrany ovzduší

K oznámení záměru nemají připomínky. Požadují, aby byla při realizaci záměru prováděna opatření pro minimalizaci úletů tuhých znečišťujících látek ze skládek materiálu a

manipulačních ploch, a dále aby byla provozovateli recyklační linky, která má být umístěna na manipulační ploše v k. ú. Nýřany, uložena v období výstavby povinnost účinně eliminovat sekundární prašnost z recyklace šterkového lože.

Vypořádání: Bude opět řešeno v následujících řízeních, jinak bez připomínek.

Oddělení odpadového hospodářství

K oznámení záměru nemají připomínek, a nepožadují další posouzení podle zákona.

Vypořádání: Bez připomínek.

Oddělení ochrany přírody

Na základě biologického průzkumu, který je přílohou oznámení záměru, je třeba opatřit si výjimku k zásahu do biotopu zjištěných zvláště chráněných druhů podle ustanovení § 56 zákona č. 114/1992 Sb., zákon o ochraně přírody a krajiny, ve znění pozdějších předpisů. Požadují, aby byla respektována opatření uvedená na str. 63 oznámení záměru. V případě zamýšlených zásahů do významných krajinných prvků (vodních toků a lesních pozemků) je nutné získat závazné stanovisko příslušného orgánu ochrany přírody vydané v souladu s ustanovením § 4 odst. 2 zákona č. 114/1992 Sb., zákon o ochraně přírody a krajiny a při kácení dřevin rostoucích mimo les je třeba postupovat v souladu s ustanovením § 8 odst. 1 téhož zákona. Nepožadují další posouzení záměru podle zákona.

Vypořádání: Poukazují na plnění povinností, které vyplývají ze zákona. Bez připomínek.

Oddělení ochrany lesa

Při realizaci záměru budou dotčeny pozemky určené k plnění funkcí lesů. V rámci povolení řízení je třeba naplnit povinnosti uvedené především v ustanovení § 14 zákona č. 289/1995 Sb., o lesích a o změně a doplnění některých zákonů (lesní zákon), ve znění pozdějších předpisů, tj. získat stanovisko či informace od orgánu státní správy lesů. Nepožadují další posouzení záměru podle zákona.

Vypořádání: Poukazují na plnění zákonných povinností. Bez připomínek.

Obvodní báňský úřad pro území krajů Plzeňského a Jihočeského

Tento dotčený orgán nemá k záměru žádné připomínky, pouze upozorňuje, že území, na kterém je akce navržena, bylo v minulosti zasaženo hornickou činností - dobýváním uhelných ložisek hlubinným způsobem. Jedná se tedy o poddolované území, které může být považováno za území se zvláště nepříznivými inženýrsko-geologickými poměry ve smyslu § 13 odst. 3 zákona č. 62/1988 Sb., o geologických pracích, ve znění pozdějších předpisů.

Vypořádání: Bude opět řešeno v následujících řízeních, jinak bez připomínek.

Ministerstvo životního prostředí, odbor ochrany ovzduší

V rozptylové studii nebyl hodnocen příspěvek benzo(a)pyrenu, vzhledem charakteru záměru lze očekávat, že jeho příspěvek bude zanedbatelný.

Varianta umístění recyklační linky byla zvolena tak, aby byla co nejblíže železnici a byly eliminovány emise z dopravy a opakovaných přesypů. Ve výpočtu bylo uvažováno s míšením materiálu při primárním třídění.

Za předpokladu, že jsou vyčerpána všechna možná řešení snižování prašnosti (max. vzdálenost od obytl. zástavby, opatření ke snižování prašnosti, optimalizace množství recyklovaného materiálu a doby recyklace s ohledem na minimalizaci prašností) lze imisní příspěvky po dobu nezbytně nutnou pro rekonstrukci (minimální počet dní v roce) strpět.

Vypořádání: Bez připomínek.

Dotčené správní úřady, které dle § 3 písm. e) zákona hájí zájmy chráněné zvláštními právními předpisy, tedy se vyjádřily k oznámení po odborné stránce (Magistrát města Plzně, Městský úřad Nýřany, odbor životního prostředí, Krajská hygienická stanice Plzeňského kraje, Obvodní báňský úřad pro území krajů Plzeňského a Jihočeského), včetně České inspekce životního

prostředí, Oblastního inspektorátu Plzeň a MŽP, odboru ochrany ovzduší, nezjistily na záměru, jak vyplývá z výše uvedených vyjádření, žádné významné vlivy na životní prostředí a veřejné zdraví.

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, město/obec: Plzeň, Vejprnice, Tlučná, Nýřany, Úherce, Zbůch) 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 (ladislav.chrtiansky@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 OV3080.

Rozdělovník:

Účastníci řízení:

Oznamovatel:

Správa železniční dopravní cesty, státní organizace

Dlážděná 1003/7, 110 00 Praha 1, ID DS: uccchjm

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 § 6 zákona:

Plzeňský kraj

k rukám hejtmana

Škroupova 18, 306 13 Plzeň, ID DS: zzjbr3p

Statutární město Plzeň

k rukám primátora

náměstí Republiky 1, 306 32 Plzeň, ID DS: 6iybfxn

Obec Vejprnice

k rukám starosty

Mírová 17, 330 27 Vejprnice, ID DS: yjtbarh

Obec Tlučná

k rukám starosty

Hlavní 25, 330 26 Tlučná, ID DS: nifbtpu

Město Nýřany

k rukám starosty

Benešova třída 295, 330 23 Nýřany, ID DS: 8hrbtcq

Obec Úherce

k rukám starosty

K Mexiku 94, 330 23 Nýřany, ID DS: ksja4dn

Obec Zbůch

k rukám starosty

Náměstí 205, 330 22 Zbůch, ID DS: c23btkp

Dotčené orgány:

Krajský úřad Plzeňského kraje

k rukám ředitele

Škroupova 18, 306 13 Plzeň, ID DS: zzjbr3p

Magistrát města Plzně

k rukám tajemníka

nám. Republiky 1, 306 32 Plzeň, ID DS: 6iybfxn

Městský úřad Nýřany

k rukám tajemníka

Benešova třída 295, 330 23 Nýřany, ID DS: 8hrbtcq

Krajská hygienická stanice Plzeňského kraje

Skrétova 15, 303 22 Plzeň, ID DS: samai8a

Česká inspekce životního prostředí, OI Plzeň

Klatovská tř. 48, 301 22 Plzeň, ID DS: 82bdy9x

Obvodní báňský úřad pro území krajů Plzeňského a Jihočeského

17. listopadu 1926/1, 301 00 Plzeň, ID DS: m4eadvu

Na vědomí:

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

Vyvěšeno: