



V Ústí nad Labem dne 27. srpna 2025
Č. j.: MZP/2025/220/2098
Sp.zn.: ZN/MZP/2025/220/262

ROZHODNUTÍ

ZÁVĚR ZJIŠŤOVACÍHO ŘÍZENÍ - DORUČOVANÉ VEŘEJNOU VYHLÁŠKOU

Ministerstvo životního prostředí, odbor výkonu státní správy II (dále jen „ministerstvo“, nebo „příslušný úřad“) 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 „Rekonstrukce traťového úseku Nové Sedlo u Lokte (mimo) – Sokolov (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 ust. § 67–69 zákona č. 500/2004 Sb., správní řád, ve znění pozdějších předpisů,

že záměr:

„Rekonstrukce traťového úseku Nové Sedlo u Lokte (mimo) – Sokolov (mimo)“

nemůže mít významný vliv na životní prostředí a **nebude** posuzován podle zákona.

Identifikační údaje

Název záměru a jeho zařazení podle přílohy č. 1 zákona:

Záměr „Rekonstrukce traťového úseku Nové Sedlo u Lokte (mimo) – Sokolov (mimo)“ naplňuje dikci ust. § 44 odst. 1 písm. b) zákona jako změna záměru kategorie I uvedená v příloze č. 1 k tomuto zákonu.

Záměr dle přílohy č. 1 k zákonu naplňuje dikci bodu:

- bod 44 – Celostátní železniční dráhy

Kapacita (rozsah) záměru:

Záměr představuje komplexní rekonstrukci a zlepšení parametrů traťového úseku v km 198,729 - 206,844 (stáv. km 198,802 - 207,454) včetně zastávky Královské Poříčí, která především zahrnuje obnovu železničního svršku a spodku, mostních objektů a zdí, trakčního vedení

Ministerstvo životního prostředí
Vršovická 1442/65, 100 10 Praha 10

(+420) 26712-1111
posta@mzp.gov.cz
www.mzp.gov.cz
ISDS: 9gsaax4

Elektronický podpis
Tomáš Marek
Ministerstvo životního prostředí
29.08.2025 08:17

a energetických zařízení, nová nástupiště a přístupy na ně a nové sdělovací a zabezpečovací zařízení. Celková délka úseku je 8,115 km. Stavba navazuje na souběžně připravovanou stavbu „Rekonstrukce traťového úseku Karlovy Vary (mimo) – Nové Sedlo u lokte (včetně)“. Zlepšení traťových parametrů úseku přispěje k dosažení cílového provozního konceptu trati Ústí nad Labem – Cheb pro dálkovou a regionální osobní dopravu, včetně zajištění kapacity pro předpokládaný rozsah nákladní dopravy.

Základní návrhové parametry:

- dvoukolejná trať (výchozí stav),
- elektrizace systémem AC 25kV 50 Hz (výchozí stav),
- traťová rychlost 85-130 km/h,
- traťová třída zatížení D4 (22,5 t/nápravu, 8 t/bm),
- prostorová průchodnost UIC – GC,
- zavedení systému ETCS L2 pro výhradní provoz s benefity

Umístění záměru:

kraj: Karlovarský

obec: Nové Sedlo, Loket, Královské Poříčí, Sokolov

k. ú.: Nové Sedlo u Lokte, Loučky u Lokte, Loket, Královské Poříčí, Sokolov

Záměr se nachází v Karlovarském kraji a prochází k. ú. Nové Sedlo u Lokte, Loučky u Lokte, Loket, Královské Poříčí a Sokolov. Zájmový úsek trati prochází přibližně mezi korytem řeky Ohře (jižně od záměru) a prostorem povrchového hnědouhelného lomu Jiří (severně od záměru). Mezi sídly prochází železniční trať převážně zalesněným územím částečně ve společném koridoru s dálnicí D6 nebo silnicemi II. třídy č. 209 a 181, částečně samostatným koridorem.

Stavební úpravy se budou realizovat převážně ve stávající stopě a na drážních pozemcích (v obvodu dráhy). Výjimkou je přeložka trati v km 201,0 v k. ú. Nové Sedlo u Lokte, kde dochází k záboru úzkého pruhu lesa podél stávajícího drážního pozemku vlivem úpravy poloměru směrového oblouku z důvodu odstranění propadu traťové rychlosti.

Na území města Nové Sedlo a obce Královské Poříčí je železniční trať vedena mimo vymezené zastavěné území. Na území města Sokolov naopak trať prochází zastavěným územím.

Charakter záměru:

Předmětem záměru je rekonstrukce traťového úseku Nové Sedlo u Lokte (mimo) – Sokolov (mimo), který se nachází na stávající trati celostátní dráhy Chomutov – Cheb a je součástí celostátní dráhy zařazené do systému TEN-T, kategorie dráhy P5/F2, číslo trati dle prohlášení o dráze 120 00. V řešeném úseku km 198,729-206,844 (stáv. km 198,802-207,454) je navržena kompletní rekonstrukce a zlepšení parametrů železnice (včetně zastávky Královské Poříčí), která především zahrnuje obnovu železničního svršku a spodku, mostních objektů a zdí, trakčního vedení a energetických zařízení, nová nástupiště a přístupy na ně a nové sdělovací a zabezpečovací zařízení. Celková délka úseku je 8,115 km. Stavba navazuje na souběžně připravovanou stavbu „Rekonstrukce traťového úseku Karlovy Vary (mimo) – Nové Sedlo u lokte (včetně)“ [(resp. stavby „Rekonstrukce traťového úseku Karlovy Vary (mimo) – Nové Sedlo u Lokte (včetně), etapa 1“ a „Rekonstrukce traťového úseku Karlovy Vary (mimo) – Nové Sedlo u Lokte (včetně), etapa 2“)] a je předpoklad jejich současné realizace. Zlepšení traťových parametrů úseku přispěje k dosažení cílového provozního konceptu trati Ústí nad Labem – Cheb pro dálkovou a regionální osobní dopravu, včetně zajištění kapacity pro předpokládaný rozsah nákladní dopravy.

Trať představuje důležitou spojnicí pro železniční spojení v západních Čechách, a to mezi městy Cheb, Sokolov, Karlovy Vary, případně až Chomutov. Význam trati spočívá nejen v regionální a příměstské železniční dopravě, ale i nákladní železniční dopravě. Současný technický stav trati i její stavebně-technické parametry již nevyhovují současným a zejména budoucím nárokům na zajištění kvalitní a konkurenceschopné železniční dopravy, a to jak v potřebné frekvenci spojů, tak v jejich optimálním časovém uspořádání a zkracování jízdních dob.

Možnost kumulace s jinými záměry:

Stavba navazuje a je koordinována se souvisejícími úseky železniční trati:

- „Rekonstrukce traťového úseku Karlovy Vary (mimo) – Nové Sedlo u Lokte (včetně), etapa 1“ (investor Správa železnic, s.o.) – realizace souběžně
- „Rekonstrukce traťového úseku Karlovy Vary (mimo) – Nové Sedlo u Lokte (včetně), etapa 2“ (investor Správa železnic, s.o.) – realizace souběžně
- „ETCS + DOZ Ústí nad Labem – Cheb“ (investor Správa železnic, s.o.) – realizace bezprostředně navazující

Další známé připravované záměry v okolí řešené železniční trati:

- „Rekonstrukce traťového úseku Sokolov (mimo) – Kynšperk nad Ohří (mimo)“
- „Rekonstrukce traťového úseku Kynšperk nad Ohří (včetně) - Tršnice (mimo)“
- „Rekonstrukce traťového úseku Tršnice (včetně) – Cheb (mimo)“
- „Modernizace žst. Sokolov“

Realizace souboru výše uvedených navazujících staveb může v souvislosti s předmětným záměrem představovat jak kumulativní, tak i synergické vlivy, a to jak ve fázi realizace (souběh stavební činnosti více záměrů), tak ve fázi provozu (kumulativní vlivy z hlediska hluku, emisí apod.). Potenciální negativní vliv na dotčené území může představovat období realizace zmíněných záměrů, zejména v místě styku jednotlivých staveb. Jako potenciálně nejvýznamnější je možné považovat kumulaci negativních vlivů v případě hlukové a emisní zátěže z dopravy a hluku a emisí emitovaných stavebními mechanismy. Zde by se však jednalo o krátkodobý a v čase proměnlivý vliv.

Uvedené záměry připravované v okolí projednávaného záměru jsou v různých fázích projektové přípravy a období jejich realizace nelze přesně stanovit, nicméně lze předpokládat, že v případě některých z nich dojde alespoň k částečnému překryvu období realizace společně s předmětným záměrem. Mohou tak představovat kumulativní vlivy s posuzovaným záměrem.

Časová souslednost se očekává u záměrů přímo navazujících na předkládaný záměr (tzn. záměrů „Rekonstrukce traťového úseku Karlovy Vary (mimo) – Nové Sedlo u Lokte (včetně), etapa 1“ a „Rekonstrukce traťového úseku Karlovy Vary (mimo) – Nové Sedlo u Lokte (včetně), etapa 2“) a z toho důvodu bylo vyhodnocení kumulativních vlivů zohledněno pro všechny tři úseky (záměry) v příslušných kapitolách Oznámení jakož i v některých přílohách (rozptylová a hluková studie).

Jiné záměry, které by byly navrženy k výstavbě v období realizace posuzovaného záměru a které by tak mohly přispět k navýšení negativního vlivu na životní prostředí a veřejné zdraví, nejsou v současné době zpracovatelům Oznámení známy.

Stručný popis technického a technologického řešení záměru:

Železniční svršek – Geometrická poloha nové koleje je navrhována s ohledem na geografické poměry okolního terénu s maximalizací využití drážního pozemku, s ohledem na přilehlé a související stavební objekty (tunel, zárubní zdi) a s ohledem na proveditelnost

mimoúrovňového křížení se stávajícími komunikacemi. Pro daný traťový úsek je vypočteno výsledné provozní zatížení 12,086 mil. hrt/rok, kolej je zařazena do 4. řádu. Pro kategorii průběžné traťové koleje tratě transevropského železničního systému (TEN-T) je v hlavní koleji č. 1 a č. 2 navržen nový rošt z kolejnic tvaru 60E2, ocel R260, z dlouhých kolejnicových pasů svařených do bezстыkové koleje na nových příčných betonových pražcích dl. 2,60m s bezpodkladnicovým pružným upevněním W14, rozdělení pražců „u“.

Kolejové lože bude zřízeno z nového materiálu, uvažováno je i použití vyzískaného recyklovaného materiálu ze stávajícího lože – přírodní drcené hrubé hutné kamenivo frakce 31,5/63. Tloušťka lože pod pražcem je navržena v souladu s předpisem SŽ S3, a to 350 mm pod ložnou plochou betonového pražce v místě nepřevýšeného kolejnicového pasu.

Železniční spodek – Modernizovaná trasa je ve většině rekonstruovaného úseku vedena ve stopě stávající trasy. Koleje jsou vedeny v úrovni stávající nivelety, nové násypy nejsou zřizovány. V místě zářezu jsou pro získání potřebného šířkového uspořádání a potřebné stability svahu navrženy v dílčích úsecích gabionové zárubní zídky skladebného rozměru 1x1 m.

Sklony svahů zářezu jsou navrženy ve sklonu 1:1,75. U nově upravovaných svahů je navržena jejich vegetační ochrana, a to vrstvou ornice tl. 0,20 m a biodegradační rohoží.

V místech se skalním podložím s velkými zářezy (úsek km 202,338 – 204,146) je kolej ponechána na stávajícím tělese. Navržena je demontáž kolejového svršku a demontáž stávajících betonových a pomocných konstrukcí (monolitické betonové příkopy, prefabrikované dílce tvořící okraj pláň stávajícího žel. spodku, záchytné konstrukce proti padajícimu kamenivu, případně jejich betonové základy v potřebném rozsahu).

Součástí záměru je i řešení celkem 7 skalních svahů pro zajištění bezpečnosti provozu na železniční trati. Skalní svahy jsou lokalizovány v členitém terénu s velmi proměnlivými geologickými poměry a stavbou skalního masivu. Z předmětných sedmi skalních svahů se jedná o tři svahy nezajištěné a čtyři částečně či zcela zajištěné. Ve dvou případech se jedná o dva oboustranné zářezy. Část svahů se částečně střetává s ochranným pásmem vzdušného vedení VVN.

Zast. Královské Poříčí, nástupiště – Je navržena rekonstrukce obou stávajících vnějších nástupišť přibližně v poloze odpovídající současnému stavu se zkrácenou délkou na 120 m o výšce 550 mm nad temenem kolejnice a šířce 2,5 m. Konstrukce nástupišť bude prefabrikovaná typu „L“ se zalomenými konzolovými deskami. Ukončení nástupišť bude provedeno svahovým prefabrikátem bez služebních schodů a bez zábradlí. Odvodnění nástupišť bude realizováno přes příčný sklon 2 % z nástupišť do přilehlého svahu za nenástupní hranou, podélný sklon nástupišť činí cca 0,71 %. V místě napojení nových přístupových chodníků jsou nástupiště v délce 9,7 m rozšířena na 5,7 m, ve vzniklém mysu jsou umístěny také nové přístřešky pro cestující.

Mosty a propustky – Předmětem záměru je rekonstrukce, přestavba železničních pěti mostů a jedenácti železničních propustků.

Opěrné a zárubní zdi, tunely – Rovněž dojde k sanaci stávajících opěrných a zárubních zdí nebo k výstavbě nových. Dojde k rekonstrukci Novosedelského tunelu. Rekonstrukce, resp. sanace tunelu má za úkol zajistit životnost tohoto tunelu (na cca dalších 100 let). Na portálech bude kromě sanace betonu, která bude provedena obdobně jako pro klenby tunelu nově proveden pás odláždění z kamene za/nad portálovým věncem včetně odvodňovacího žlabu v kamenné dlažbě, budou doplněny zábrany proti dotyku s trakčním vedením, obdobně pro jejich základy se nebude odkrývat izolace, její ochrana a ponechá se zásyp min. tl. 250 mm, budou opraveny stávající velké odvodňovací žlaby vzdálené kolem portálů na hranici pozemků, na výjezdovém portále bude doplněna opěrná zídka. Kvůli životnosti bude odstraněn nátěr na celém líci klenby a základových pásech a bude proveden nátěr nový. Dále budou v rámci rekonstrukce vyčištěny tunelové drenáže, vyměněny koleje a železniční svršek a spodek včetně odvodňovacích stok,

vyměněno trakční vedení, přitom bude upevnění voleno citlivě tak, aby se nezasahovalo do stávající klenby a využily se stávající ocelové plotny upevnění, budou vyměněny kabelové trasy včetně kabelových žlabů.

Elektrické a zabezpečovací zařízení – Po rekonstrukci bude traťový úsek, jenž je předmětem záměru, elektrizován jednofázovou střídavou trakční proudovou soustavou 25 kV, 50 Hz. Bude realizováno trakční a energetické zařízení, nový objekt spínací stanice v km 205,700 Královské Poříčí a instalováno nové telemechanické zařízení dispečerské řídicí techniky rozvaděčového provedení.

Rovněž budou realizovány rozvody NN a veřejného osvětlení, zabezpečovací zařízení a elektrická požární a zabezpečovací signalizace.

Demolice – Součástí záměru je demolice zděných přístřešků v železniční zastávce Královské Poříčí. Důvodem demolice je kolize s novým kolejovým řešením. Dále dojde k odstranění veškerých konstrukcí, zpevněných ploch a oplocení areálu Spínací stanice Královské Poříčí, v prostoru proběhne rekultivace.

Je uvažováno s demolicí stávající návěsní lávky v ev. km 207,061 (nový km 206,442) v rámci rozšíření tělesa dráhy (lávka překonává 3 koleje).

Odvod dešťových (povrchových) vod – Odvodnění tělesa železničního spodku je navrženo jednak pomocí otevřených příkopů zpevněných příkopovými tvárnicemi TZZ3, trativodů, příkopových zídek UCH nebo je voda vyvedena na svah zemního tělesa.

V skalním zářezu úsek km 202,338 – 204,146 je pro odvodnění navržen podélný monolitický betonový příkop nahrazující stávající konstrukci.

Odvodnění tělesa žel. spodku je dále zajištěno pomocí trativodů – trativody se vyskytují v Novosedelském tunelu, kde je s ohledem na silnější konstrukční vrstvy přidána drenáž podél stávajících příkopových zídek, v prostoru nástupiště zast. Královské Poříčí a v úseku před ŽST Sokolov, kde se zleva rozšiřuje drážní těleso o vlečku Sokolov.

Trativody jsou průběžně vyústěny do stávajících vodotečí, nových příkopů nebo na stávající svahy. Příčná svodná potrubí jsou navržena z betonových trub DN 300 a jsou obetonována.

Obchodní firma oznamovatele: Správa železnic, státní organizace

IČO oznamovatele: 709 94 234

Sídlo (bydliště) oznamovatele: Dlážďená 1003/7, 110 00 Praha 1

Zpracovatel Oznámení: Ecological Consulting a.s., Mgr. Lucie Peterková, Ph.D.,
Legionářská 1085/8, 779 00 Olomouc

Odůvodnění

1. Odůvodnění vydání rozhodnutí včetně zhodnocení charakteristiky opatření k prevenci, vyloučení a snížení všech významných nepříznivých vlivů na životní prostředí a popisu kompenzací, a úvahy, kterými se příslušný úřad řídil při hodnocení zásad uvedených v příloze č. 2 k zákonu

Z doložených podkladů je patrné, že výstavba ani provoz záměru nemůže působit významné vlivy v žádné oblasti životního prostředí a veřejného zdraví. Celkový přehled všech vlivů a zhodnocení jejich významnosti je detailněji popsán v následující části odůvodnění tohoto rozhodnutí.

Charakteristika záměru

Předmětem záměru je rekonstrukce traťového úseku Nové Sedlo u Lokte (mimo) – Sokolov (mimo), který se nachází na stávající trati celostátní dráhy Chomutov – Cheb a je součástí celostátní dráhy zařazené do systému TEN-T, kategorie dráhy P5/F2, číslo trati dle prohlášení o dráze 120 00. V řešeném úseku km 198,729-206,844 (stáv. km 198,802-207,454) je navržena kompletní rekonstrukce a zlepšení parametrů železnice (včetně zastávky Královské Poříčí), která především zahrnuje obnovu železničního svršku a spodku, mostních objektů a zdí, trakčního vedení a energetických zařízení, nová nástupiště a přístupy na ně a nové sdělovací a zabezpečovací zařízení. Celková délka úseku je 8,115 km. Stavba navazuje na souběžně připravovanou stavbu „Rekonstrukce traťového úseku Karlovy Vary (mimo) – Nové Sedlo u lokte (včetně)“ (resp. stavby „Rekonstrukce traťového úseku Karlovy Vary (mimo) – Nové Sedlo u Lokte (včetně), etapa 1“ a „Rekonstrukce traťového úseku Karlovy Vary (mimo) – Nové Sedlo u Lokte (včetně), etapa 2“) a je předpoklad jejich současné realizace. Zlepšení traťových parametrů úseku přispěje k dosažení cílového provozního konceptu trati Ústí nad Labem – Cheb pro dálkovou a regionální osobní dopravu, včetně zajištění kapacity pro předpokládaný rozsah nákladní dopravy.

Umístění záměru

Záměr se nachází na západním okraji České republiky v Karlovarském kraji, mezi městy Karlovy Vary a Sokolov, a prochází k. ú. Nové Sedlo u Lokte, Loučky u Lokte, Loket, Královské Poříčí a Sokolov. Zájmový úsek trati prochází přibližně mezi korytem řeky Ohře (jižně od záměru) a prostorem povrchového hnědouhelného lomu Jiří (severně od záměru). Mezi sídly prochází železniční trať převážně zalesněným územím částečně ve společném koridoru s dálnicí D6 nebo silnicemi II. třídy č. 209 a 181, částečně samostatným koridorem. Reliéf je rovinatý s nadmořskou výškou cca 400–450 m n. m.

Trasa stávající železniční trati nepřichází do přímého kontaktu s žádným velkoplošným zvláště chráněným územím. Žádné maloplošné zvláště chráněné území rovněž dotčeno nebude, nicméně v blízkosti dálničního mostu přes řeku Ohři je vyhlášeno maloplošné zvláště chráněné území přírodní památky (PP) Údolí Ohře. Železniční trať prochází v těsné blízkosti ochranného pásma této PP, konkrétně v úseku km 202,5 až 203,5 prochází ve vzdálenosti cca 80 m PP Údolí Ohře. Hranice drážního pozemku zčásti tvoří hranice ochranného pásma.

Dle stanoviska Krajského úřadu Karlovarského kraje, odboru životního prostředí a zemědělství (zn.: KK/ 758/ZZ/25 ze dne 24.02.2025) lze vyloučit, že uvedený záměr může mít samostatně i ve spojení s jinými záměry nebo koncepcemi významný vliv na předmět ochrany nebo celistvost evropsky významných lokalit nebo ptačích oblastí v územní působnosti Krajského úřadu Karlovarského kraje.

Porovnání variant řešení záměru

Záměr je řešen pouze v jedné projektové variantě, a to z hlediska technického řešení i umístění, které vychází z polohy vedení předmětného traťového úseku. To je z podstaty nepřemístitelné. Jedinými variantami přicházejícími v úvahu je buď realizace záměru (aktivní varianta) nebo nerealizace záměru (nulová varianta).

Charakteristika předpokládaných vlivů záměru na obyvatelstvo a životní prostředí

Realizací záměru jsou vyloučeny přímé negativní vlivy přesahující stávající hranice České republiky. Vzhledem k umístění záměru a jeho charakteru jsou potenciální vlivy pouze lokálního rázu. Významná kumulace vlivů se dle předloženého Oznámení nepředpokládá a není znám žádný z připravovaných nebo zvažovaných záměrů, u kterého by bylo možno indikovat případnou významnou kumulaci a synergii negativních vlivů na některé ze složek životního prostředí.

V rámci celého záměru byly v Oznámení podrobně posuzovány tyto vlivy:

Vlivy na obyvatelstvo – Hlavní faktory, které budou mít vliv na zdraví obyvatel, jsou chemické, fyzikální a socioekonomické. Působení těchto faktorů lze hodnotit pro období výstavby a období provozu záměru. Jako potenciálně nejvýznamnější možné vlivy spojené s výstavbou a provozem posuzovaného záměru byly tedy vytipovány vlivy spojené s hlukovým zatížením lokality (včetně vibrací) a se znečišťováním ovzduší.

V období výstavby budou ovlivněni obyvatelé (resp. veřejné zdraví obyvatel) žijící v blízkosti samotného staveniště a obyvatelé žijící v okolí přístupových komunikací na staveniště. Snížení hygienického komfortu ve smyslu zhoršení kvality ovzduší a zvýšení hlukové zátěže je možné předpokládat především v období realizace záměru.

Vlivy na ovzduší – Vlivy v období výstavby – Celkově lze konstatovat, že realizací záměru dojde lokálně a krátkodobě k ovlivnění ovzduší plošnými, liniovými i bodovými zdroji znečišťování, které budou souviset s použitými technologiemi při výstavbě a celkovým postupem výstavby, resp. provozem recyklačních linek a zvýšenou intenzitou nákladní dopravy v souvislosti s přesunem materiálu určeného pro potřeby stavby.

Problematicke posouzení možných vlivů realizace záměru na ovzduší se podrobněji věnuje Rozptylová studie (Ecological Consulting a.s., Mgr. Bc. Rudolf Polášek, 03/2025), která je přílohou Oznámení záměru. Z důvodu možného souběhu posuzované stavby s navazujícími úseky a stavbami „Rekonstrukce traťového úseku Karlovy Vary (mimo) – Nové Sedlo u Lokte (včetně), etapa 1“ a „Rekonstrukce traťového úseku Karlovy Vary (mimo) – Nové Sedlo u Lokte (včetně), etapa 2“ byla rozptylová studie zpracována pro všechny uvažované recyklační základny a automobilovou staveništní dopravu pro všechny výše uvedené stavby. Vlivy na ovzduší jsou tak níže vyhodnoceny komplexně pro všechny související stavby.

V rámci vyhodnocování procesu výstavby záměru, byly vybrané spočtené hodnoty koncentrací znečišťujících látek v místě dotčené obytné zástavby srovnány jak s imisními limity, tak s předpokládaným imisním pozadím lokality.

Na základě závěrů uvedené studie lze konstatovat, že realizací záměru dojde k zatížení okolí zejména tuhými znečišťujícími látkami, kdy provoz recyklačních zařízení a nákladní automobilové dopravy v etapě výstavby bude znamenat navýšení zejména maximální denní koncentrace PM_{10} . U nejbližší dotčené obytné zástavby může být příspěvek až na úrovni několikanásobku imisního limitu. Imisní pozadí v hodnocené lokalitě nepřekračuje stanovený imisní limit. Lze očekávat, že při provozu recyklačních zařízení a související navýšené intenzitě nákladní dopravy bude docházet k překračování imisního limitu. Provoz recyklačních zařízení při předpokládaném maximálním výkonu (250 t/hod, provoz 10 hod/den) bude činit cca 31 dnů pro všechny tři recyklační zařízení, a to v rámci modelového roku 2029. I vzhledem k výše uvedenému, tedy k očekávané vysoké zátěži z hlediska maximálních denních koncentrací znečišťující látky PM_{10} je nutné uvést, že pokud recyklační zařízení budou v provozu na svůj očekávaný maximální výkon v modelovém roce 2029, bude doba překračování zákonem stanovených imisních limitů omezena, a to pouze při provozu zařízení za špatných rozptylových podmínek.

Z tohoto pohledu bude sice emisní zátěž maximálních denních koncentrací PM_{10} výraznější, ale pokud budou na lokalitě běžné rozptylové podmínky, bude zatížení lokality značně eliminováno. Na základě výše uvedeného by tedy nemělo docházet k porušování zákonem stanovených mezí uvedených v zákoně č. 201/2012 Sb., o ochraně ovzduší, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „zákon o ochraně ovzduší“).

Realizace stavby však bude probíhat po omezenou časovou dobu a po skončení realizace železniční trati dojde k plné reverzibilitě stavu ovzduší. Dále je nutné upozornit, že příspěvky

jednotlivých znečišťujících látek jsou vztaženy pouze k jedné stavební sezóně roku 2029, kdy se uvažuje s nejhorším možným stavem, kterého bude dosaženo během celé výstavby tedy všech stavebních sezón, a to i pro maximální denní koncentrace PM_{10} . Z toho plyne, že vypočtené příspěvky u nejbližší obytné zástavby nebudou v ostatních částech roku na takto vysoké úrovni, ale dá se předpokládat, že budou dosahovat značně nižších hodnot. Emise tuhých znečišťujících látek budou maximálně omezovány dodržováním navržených opatření. U dalších sledovaných znečišťujících látek k překročení imisních limitů nedojde.

Současně lze konstatovat, že uvedené výstupy jsou řešeny komplexně pro celý soubor 3 výše uvedených samostatných staveb, jejichž realizace byla posuzována komplexně. S ohledem na to, že při dodržování navržených opatření lze považovat ovlivnění ovzduší realizací celého souboru 3 jmenovaných samostatných záměrů za přijatelné, a to i za nejnepříznivějšího provozu zdroje, lze tvrdit, že realizací pouze předkládaného záměru, tzn. příspěvkem pouze záměru „Rekonstrukce traťového úseku Nové Sedlo u Lokte (mimo) – Sokolov (mimo)“ nebude docházet k významnému ovlivnění ovzduší v etapě výstavby a vlivy jsou považovány za akceptovatelné.

Vliv v období provozu – Vzhledem k tomu, že primárním předmětem záměru je rekonstrukce stávajícího traťového úseku Nové Sedlo u Lokte (mimo) – Sokolov (mimo) na již provozované železniční trati, nevznikne po realizaci záměru žádný nový zdroj znečišťování ovzduší. Železniční trať, na které se předmětný úsek záměru nachází, je v současné době elektrifikována, není očekáván významný přírůstek nezávislé trakce, a tedy s ohledem na uvedené není předpoklad ovlivnění kvality ovzduší v období provozu záměru.

Vlivy na klima – Podrobně byl vliv záměru na klima a jeho vztah ke klimatické změně vyhodnocen v rámci Vyhodnocení klimatické změny (Ecological Consulting a.s., Mgr. Alena Kubánková, 01/2025), které je přílohou Oznámení. Hodnocení se zabývá změnou klimatu ve vztahu k celorepublikovým koncepcím a plánům (např. Politika ochrany klimatu ČR, Strategie přizpůsobení se změně klimatu v podmínkách ČR a Národní akční plán adaptace na změnu klimatu) a vybraným specifickým klimatickým jevům, ke kterým náleží rostoucí průměrná teplota vzduchu, nárůst teplot a vln veder, nekonzistentnost v průměrném množství dešťových srážek, změny extrémního množství dešťových srážek, sucho, půdní eroze, povodně, mrazy, mrznutí a tání, rychlost větru, sesuvy půdy, laviny a nestabilita půdy.

Období výstavby – V období výstavby není předpokládáno ovlivnění místní klimatické situace, a to z důvodu krátké doby realizace záměru.

Období provozu – Lze předpokládat, že modernizací trati dojde k zatraktivnění železniční dopravy pro osobní i nákladní přepravu jako nízkoemisního způsobu přepravy v širším regionu. Snížení emisí lze předpokládat také u silniční dopravy, pro kterou dojde díky snížení úrovněvých křížení s tratí ke zlepšení plynulosti. Z uvedených důvodů lze předpokládat, že realizace záměru bude mít pozitivní vliv na snižování emisí škodlivin CO_2 . Záměr je v souladu s cíli klimatické neutrality v Evropské unii do roku 2055.

Z hlediska vlivů klimatických změn a jejich dopadů ve vztahu k záměru jsou předpokládány hlavní dopady zejm. na plynulost a provoz dopravy v důsledku eventuálních extrémních projevů počasí. Závažnost dopadů by se lišila dle aktuální intenzity příslušného meteorologického jevu. V hodnocení rizik byly jako jevy s vysokým rizikem vyhodnoceny problémy související s extrémně vysokými teplotami a námrazovými jevy. Pro povodně a přívalové povodně a vydatné srážky byla vyhodnocena střední úroveň rizika. Celkově lze shrnout, že díky plánovaným stavebním a technickým opatřením v rámci tohoto záměru dojde ke zvýšení odolnosti stavby vůči

dlouhodobým klimatickým změnám, tak i vůči extrémním výkyvům počasí těmito změnami způsobenými.

Hluk a vibrace – Podrobně jsou vlivy záměru na hlukovou situaci řešeny v Hlukové studii – proces výstavby (Ecological Consulting a. s., Ing. Jaromír Cápal, 04/2024) a období provozu (Ecological Consulting a. s., Ing. Jaromír Cápal, 12/2024).

Vlivy v období výstavby – Pro hlukové posouzení jsou obvykle posuzovány stavební práce probíhající postupně v celém posuzovaném úseku železniční tratě. Vyhodnocovány bývají práce na sanaci železničního spodku a pokládka železničního svršku včetně jeho směrové a výškové úpravy. Rekonstrukce kolejí budou prováděny s použitím technologie obvyklé u staveb tohoto charakteru, odtěžení a sanace železničního spodku pomocí bagrování, rekonstrukce železničního svršku s nasazením pokladače kolejových polí a další železniční technikou. K odtěžení a odvozu šterkového kolejového lože bude využívána přednostně doprava po železnici.

Objekty nacházející se v blízkosti rekonstruovaných kolejí budou krátkodobě ovlivněny vysokou hlučností, ale při zohlednění pohybu zdrojů hluku v průběhu postupu prací nedojde k překračování úrovně hlučnosti ohrožující zdraví lidí.

Pro transport materiálu budou využívány stávající veřejné komunikace. Průměrná denní intenzita staveništní dopravy 80 nákladních automobilů během odvozu materiálu k recyklaci představuje ovlivnění nejbližších objektů ekvivalentní hladinou akustického tlaku na úrovni 57 dB v denní době. Odstup vypočtených hodnot hlučnosti od hygienického limitu je větší než 10 dB, proto lze předpokládat, že staveništní doprava nezpůsobí překračování hygienického limitu. U komunikací, které jsou dopravně vytíženy už ve stávajícím stavu, doprava stavby nezpůsobí ani hodnotitelnou změnu hlučnosti.

Místa recyklace jsou zvolena mimo obytnou zástavbu. Nejbližší objekt s chráněným venkovním prostorem se nachází ve vzdálenosti větší než 640 m. S ohledem na využití recyklační základny a vzdálenost obytné zástavby se nepředpokládá nadlimitní ovlivnění hlukem během výstavby.

Vliv v období provozu – Porovnáním ekvivalentních hladin akustického tlaku v denní/noční době stávajícího stavu s výhledovým stavem bylo zjištěno, že dojde ke snížení stavu hlučnosti v okolí železnice. Významný vliv na snížení hlučnosti má rekonstrukce železničního svršku i spodku a uvažované nahrazení nákladních vozů s litinovými špalíkovými brzdami za modernější s brzdami z kompozitních materiálů.

Ve výhledovém stavu bylo uvažováno se zvýšením intenzit dopravy, ale také byla zohledněna postupná obměna provozovaných souprav. Na posuzovaném traťovém úseku se nepředpokládá překračování hygienického limitu u žádného objektu, proto není nutné realizovat ani doplňující protihluková opatření. V tomto ohledu lze vzhledem k výše uvedenému očekávat zlepšení stávající situace s převahou pozitivního přínosu záměru na veřejné zdraví obyvatel.

Vibrace – Pro vyhodnocení vibrací v současném stavu bylo provedeno měření vibrací (Protokol o zkoušce č. 24/33, Ecological Consulting a.s., 10/2024). Protokol o měření vibrací je uveden v příloze č. 5 předloženého Oznámení. Z výsledků měření vyplývá, že hygienický limit je ve všech měřících bodech prokazatelně splněn u všech zaznamenaných vlakových průjezdů (v MV1 56 zaznamenaných vlakových průjezdů, v MV2 69 průjezdů a v MV3 56 průjezdů).

Zvýšené vibrace je třeba očekávat v období výstavby, zejména při hutnění násypů. Vliv bude pouze lokální a časově omezený. V období provozu budou vznikat vibrace v důsledku jízdy železničních souprav po železnici. Opět lze očekávat, že vznikající vibrace budou prostorově velmi omezené a tlumené podložím a nebudou se šířit do širšího okolí. Navíc díky rekonstrukci železniční tratě dojde ke snížení hodnot vibrací oproti současnému stavu. Negativní vliv vibrací tak lze vyloučit.

Po realizaci záměru očekávat, že vlivem nového modernějšího kolejového svršku i spodku dojde ke zlepšení (snížení) vibrací v budovách v okolí posuzovaného úseku trati. V posuzovaném úseku se neplánuje nasazení nestandardních vlakových souprav, které by byly v horším stavu než v současné době provozované jednotky. Během měření vibrací nebyl zaznamenán žádný průjezd vlakové soupravy, který by překročil hygienický limit, proto se předpokládá prokazatelné splnění hygienického limitu i po rekonstrukci trati.

Vliv na povrchové a podzemní vody – Vliv v období výstavby – Vlivy záměru ve fázi výstavby mohou být způsobeny zejména v místech rekonstrukce železničních mostů přes vodní toky a u rekonstrukce železničního svršku v místech, kde se trať dotýká záplavového území.

Dále hrozí riziko znečištění vod závadnými látkami (čerstvý beton a stavební směsi na bázi cementu, ropné látky a pohonné hmoty), které je nutno na řadě míst hodnotit jako „spojené se zvýšeným nebezpečím“ ve smyslu ustanovení § 39 zákona č. 254/2001 Sb., o vodách a o změně některých zákonů (vodní zákon), ve znění pozdějších předpisů (dále jen „vodní zákon“) a ustanovení vyhlášky č. 450/2005 Sb., o náležitostech nakládání se závadnými látkami a náležitostech havarijního plánu, způsobu a rozsahu hlášení havárií, jejich zneškodňování a odstraňování jejich škodlivých následků, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „vyhláška č. 450/2005 Sb.“) vzhledem charakteristice záměru (viz např. křížení s vodními toky, zranitelné oblasti atd.). V případě výstavby mostů a propustků hrozí riziko znečištění vod závadnými látkami. Může se například jednat o úniky pohonných hmot způsobené závadou na mechanizačním prostředku, únik olejů apod.

V rámci přípravných a stavebních prací budou úseky toků ovlivněny odstraněním břehové vegetace v místech mostních opěr, přístupových a manipulačních ploch. V důsledku obnažení půdního povrchu může docházet ke splachu zeminy do vodního toku. Sesutí zeminy či odpadů a materiálů je třeba předejít omezením odstranění vegetace na nejmenší možnou míru a technicky zvládnutým postupem zemních prací. Rovněž výstavba, především tesařské a betonářské práce, budou spojeny se zásahem do koryt vodních toků.

V případě prací na trati v blízkosti vodních toků, případně v místech, kde tyto kříží železniční trať, je riziko ovlivnění kvality vod obdobné. I zde je nezbytné dbát na vhodné situování zařízení staveniště či příručních skladů závadných látek v okolí trati. Lokalizaci příručních skladů závadných látek na jednotlivých zařízeních stavenišť je nutno na základě zmíněných kritérií stanovit již v předstihu, vždy před vlastním uložením těchto látek. Situování zařízení stavenišť v aktivní zóně záplavových území je vyloučeno, situování příručních skladů stavebního materiálu do záplavového území se nedoporučuje.

Všechny práce budou prováděny tak, aby nedošlo ke zhoršení kvality vody. Je nutno především minimalizovat práci s ropnými látkami a zabránit jejich proniknutí do vodního toku. Používána budou ekologická mazadla. Odstavení stavebních strojů v pracovním pruhu je možné pouze v takové vzdálenosti od koryt toků, aby nemohlo dojít ke znečištění vody při případném úniku ropných látek. Zhotovitel stavby je povinen disponovat pro tento případ vhodnými sorpčními látkami. Čištění mechanismů je možno provádět pouze na předem vyhrazených místech. Vytěžený materiál bude deponován tak, aby nedocházelo k jeho případnému splavování do koryt toků. Břehy vodních toků musí být zabezpečeny tak, aby nedocházelo k erozi půdy do toku během výstavby.

Při výstavbě mohou vznikat odpadní vody. Pokud by analýzy vzorků vody prokázaly charakter odpadní vody, bude po dohodě s vodoprávním úřadem řešen způsob jejího čištění před vypuštěním do recipientu.

Negativní ovlivnění vod (znečištění či ohrožení) závadnými látkami je tedy podle výše uvedeného možno předpokládat zejména v období výstavby, a to pouze v případě havárie či úniku

závadných látek. Tuto záležitost je nezbytné řešit zpracováním (a schválením) havarijního plánu pro období výstavby, ve smyslu vodního zákona a vyhlášky č. 450/2005 Sb.

V rámci realizace záměru jsou navrženy parametry rekonstruovaných mostních objektů a propustků tak, aby byly odtokové poměry oblasti zachovány.

V souvislosti s výstavbou v blízkosti vodních toků (především výstavbou mostních objektů), případně demolice v blízkosti vodních toků, lze předpokládat, že dojde v průběhu stavebních prací k uvolnění jemných částic a zákalům, tzn. k dočasnému zhoršení kvality vody v místech vlastních úprav, případně v úsecích níže po proudu. Nicméně jedná se pouze o ovlivnění dočasné, trvající pouze po dobu výstavby a vodní organismy se s tímto ovlivněním dobře vyrovnají, neboť jsou na daný jev, ke kterému ve vodních tocích i přirozeně dochází (např. při zvýšených průtocích), velmi dobře adaptovány. K minimalizaci uvedeného přispějí technická opatření (zahrnující např. provizorní pažení či úhlové stěny) zabraňující nechtěnému vnosu materiálu do vodních toků.

V blízkosti záměru se nachází chráněné oblasti přirozené akumulace vod – CHOPAV Krušné Hory a Chebská pánev a Slavkovský les, nicméně k přímému střetu nedojde a s ohledem na charakter záměru, kterým je rekonstrukce stávající trati, není ani předpoklad ovlivnění těchto oblastí.

V místě záměru se nenachází žádné ochranné pásmo vodních zdrojů. Negativní vlivy na vodní zdroje mohou být spojeny s havarijními stavy souvisejícími se samotnou stavbou, např. při výstavbě mostních objektů a propustků (únik pohonných látek nebo stavebních materiálů do půdy, resp. podzemní vody apod.). K prevenci těchto havárií byly v Oznámení záměru navrženy podmínky a opatření, při jejichž dodržení bude sníženo riziko možné havárie na minimum.

Oblast stavebního záměru je odvodňována řekou Ohří. V okolí této řeky je vymezeno záplavové území Q_5 , Q_{20} , Q_{100} , Q_{500} i aktivní zóna záplavového území (vyhlášené KÚ Karlovarského kraje 19.10.2021, č. j.: KK/888/ZZ/21-10). Předmětný úsek trati kříží záplavové území řeky Ohře Q_{500} východně (cca 170 m) od vlakové stanice Královské Poříčí, nicméně v tomto úseku je trať vedena na dostatečně kapacitním mostním objektu (železniční most Dlouhá, Královské Poříčí v km 205,157). Dále pak v krátkém závěrečném úseku, východně od žst Sokolov. Do územního střetu stávající trati se záplavovým územím (Q_5 , Q_{20} , Q_{100} , Q_{500} i aktivní zóna záplavového území) dochází také ve městě Sokolov, zde však již stavební úpravy nebudou probíhat. S ohledem na uvedené se tedy ovlivnění záplavového území nepředpokládá.

Záměr prochází ochranným pásmem přírodních léčivých zdrojů a zdrojů přírodních minerálních vod Karlovy Vary, stupeň ochranného pásma II B. Vzhledem k charakteru zásahu, rekonstrukci stávající železniční trati, není vliv na přírodní léčivé zdroje a minerální vody předpokládán.

Podrobné vyhodnocení možného ovlivnění vodních útvarů povrchových a podzemních vod je součástí přílohy Oznámení č. 9 Posouzení souladu se směrnicí Evropského parlamentu a Rady 2000/60/ES, kterou se stanoví rámec pro činnost Společenství v oblasti vodní politiky (Ecological Consulting a.s., Mgr. Marcela Janků, 03/2025). Vzhledem k tomu, že není dán předpoklad negativního ovlivnění vodních toků (včetně kvality a hydromorfologických charakteristik vodních toků), vodních ploch, vodních zdrojů (atd viz výše), je možno na základě uvedeného a při dodržení legislativních povinností a opatření na ochranu vod, vliv záměru na stav vodních útvarů povrchových a podzemních vod posoudit jako nevýznamný. Realizací záměru není očekáváno zhoršení ekologického stavu ani chemického stavu dotčených útvarů povrchových vod, rovněž není předpoklad zhoršení kvantitativního a chemického stavu vodních útvarů podzemních vod.

Vliv v období provozu – S ohledem na to, že je záměrem rekonstrukce předmětného traťového úseku v rámci stávající železniční tratě, resp. nedojde k významné změně stávajících poměrů v území, neboť se parametry rekonstruovaného úseku železniční trati, ani parametry železničních stanic na trati způsobem významným z hlediska vlivů na vodní režim krajiny

a ochrany před povodněmi nezmění (významné navýšení zpevněných ploch), není předpoklad ovlivnění odtokových poměrů v oblasti.

Odvodnění tělesa železničního spodku je navrženo jednak pomocí otevřených příkopů zpevněných příkopovými tvárnicemi TZZ3, trativodů, příkopových zídek UCH nebo je voda vyvedena na svah zemního tělesa. Nová odvodňovací zařízení tělesa železničního spodku jsou průběžně vyústěna na stávající svahy, k železničním propustkům, do stávajících drážních příkopů nebo do vodotečí. Plošný povrchový odtok z přilehlých svahů je v současném stavu zachycen systémem podélných otevřených příkopů s následným navedením do propustků vhodně situovaných v lokálních terénních depresích (dle morfologie terénu). Tyto propustky budou rovněž podrobeny, v rámci realizace záměru, celkové rekonstrukci. Při rekonstrukci mostních objektů bude dbán zřetel na to, aby nebyl zmenšen průtočný profil pod mostem a ani jiným způsobem nebyly hydromorfologické charakteristiky vodních toků, případně říční nivy, více omezeny. Po ukončení všech prací v toku musí být průtočný profil upraven na původní hodnotu nebo hodnotu vyšší, než jaká byla před realizací rekonstrukce.

V období provozu záměru odpadní vody ani závadné látky prakticky nebudou produkovány, nebo budou produkovány v zanedbatelném množství. Předpokládán není ani negativní vliv údržby trati a souvisejících zařízení.

Provozem záměru není očekáváno zhoršení ekologického stavu ani chemického stavu dotčených útvarů povrchových vod, rovněž není předpoklad zhoršení kvantitativního a chemického stavu vodních útvarů podzemních vod. Stejně tak provoz záměru nebude překážkou pro zlepšení jejich stavu v budoucnu.

Odpady – Odpady budou vznikat zejména v rámci realizace záměru, a to především v souvislosti s demolicemi, pracemi na železničním svršku a spodku a také s výstavbou nových stavebních objektů.

V rámci fáze provozu bude produkce odpadů minimální.

Původce odpadů bude, v souladu se zákonem č. 541/2020 Sb., o odpadech, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „zákon o odpadech“), nakládat s odpady podle jejich skutečných vlastností. Bude je shromažďovat a třídit podle druhu a kategorií a zabezpečí je před nežádoucím únikem do životního prostředí. Při nakládání s odpady, respektive při jejich odstraňování, budou voleny vždy ty způsoby nebo technologie, které zajistí vyšší ochranu lidského zdraví a které jsou šetrnější k životnímu prostředí. Odstranění všech odpadů bude zajištěno subdodavatelsky oprávněnou společností vlastníci příslušná oprávnění pro nakládání s odpady.

Vliv na půdu – Z převážné části je trasa záměru navržena v rámci drážních pozemků, mimo ně je zábor půdy navržený v minimálním, nezbytně nutném rozsahu. Z hlediska charakteru záboru se jedná o zábor trvalý a zábor dočasný s délkou trvání do jednoho roku a s délkou nad 1 rok. Dočasné zábory vzniknou zejména pro zřízení ploch zařízení staveniště, dočasných příjezdových cest a v těsné blízkosti samotné stavby. Plochy dočasných záborů budou po skončení stavebních prací rekultivovány. Z hlediska struktury dotčené půdy tvoří velký podíl záborů plochy mimo zemědělský půdní fond (dále jen „ZPF“) a pozemky určené k plnění funkcí lesa (dále jen „PUPFL“), tzn. jedná se o plochy využívané např. jako plochy ostatní, zastavěné plochy atd., avšak realizace záměru si rovněž vyžádá zábory PUPFL a pozemků ZPF. Trvalý zábor PUPFL činí 4 453 m², rozsah dočasného záboru činí celkem 8 433 m² (8 178 m² dočasný zábor PUPFL nad 1 rok a 255 m² dočasný zábor PUPFL do 1 roku). Trvalý zábor pozemků ZPF činí 231 m², dočasný zábor nad 1 rok (na dobu 24 měsíců + 24 měsíců následná rekultivace) 11 093 m² a dočasný zábor do 1 roku pak 571 m². Vzhledem k poměru délky rekonstrukce trasy a rozsahu trvalého

záboru ZPF (231 m², IV. třída ochrany) i PUPFL pod 1 ha (4 453 m²), lze považovat zábory půd za málo významné.

V období výstavby může dojít lokálně ke vzniku eroze na svazích a zářezích železniční trati, než dojde ke zpevnění (zatravnění) těchto ploch či plně funkčnímu novému odvodnění záměru. Výrazné negativní ovlivnění ale není předpokládáno.

V rámci provozu záměru představuje riziko pro půdy jejich možná kontaminace, a to především v případě havárie na trati, dále také eventuálně výjimečně v rámci prací údržby na trati či souvisejících staveb a zařízení. Toto riziko je však považováno za minimální. Za předpokladu vzniku havárie se bude postupovat dle havarijního plánu, jak již bylo výše uvedeno. Obecně však lze konstatovat, že riziko znečištění půd je při dodržení správných pracovních postupů a předpisů v oblasti ochrany životního prostředí minimální.

Vliv na přírodní zdroje – Vzhledem k charakteru záměru, kterým je rekonstrukce stávající trati, kdy jsou převážně využívány drážní pozemky, nedojde k ovlivnění nerostných zásob.

Záměr prochází 8 poddolovanými územími a 2 starými důlními díly (dobývaná surovina – hnědé uhlí). Základové podmínky v dotčeném území byly prověřeny inženýrskogeologickým průzkumem, který průzkumné práce zaměřil a uzpůsobil (nové vrty, sondy atd.) na základě doporučení Báňského posouzení (Seidl, 2023). Zjištěným výsledkům průzkumu je uzpůsobeno provádění stavebních prací (vč. rekonstrukcí mostních objektů, případně propustků, úprav v okolí tunelu, zajištění skalních svahů atd.) tak, aby byla zajištěna jejich stabilita, provozuschopnost atd.

Jedná se o technicky řešitelné obtíže, negativní působení na stabilitu bude eliminováno respektováním příslušných norem ČSN a směrnic Správy železnic, s. p.

Vlivy na faunu, flóru a ekosystémy – **Flora** – Železniční trať prochází dlouhodobě stabilizovaným koridorem. Vliv na vegetaci při rekonstrukci železnice ve stávající stopě tak bude poměrně okrajový. Dojde k dočasnému odstranění ruderalní bylinné vegetace na náspech a v zářezích. Při sanacích skalních stěn a prudkých svahů dojde k odstranění vegetace, převážně náletových dřevin. K ovlivnění vegetace dojde také v rámci požadavků na rozsáhlé kácení dřevin v dopadové vzdálenosti.

V souvislosti s realizací záměru dojde k odstranění vegetace na drážním tělese a v okolí sanovaných mostních objektů. Po ukončení stavby lze předpokládat postupné opětovné zarůstání, ovšem s rizikem vyššího podílu ruderalních, expanzních a invazních druhů na narušených plochách.

V rámci realizace přeložky trati dojde k drobnějším záborům nevyhraněných lesních porostů.

Během stavby dojde k zásahům do biotopu zvláště chráněného druhu lomikámene trojprstého (*Saxifraga tridactylites*). V případě realizace záměru lze předpokládat zásah do biotopu tohoto druhu včetně poškození rostlin. Odhadované je ovlivnění stovek až tisíce rostlin, dále pak vyšší jednotky m² porostů. Ovlivněny budou populace ve vazbě na drážní těleso v úseku mezi Sokolovem a Novým Sedlem u Lokte. Nejedná se o autochtonní populace, ani o původní stanoviště. Vzhledem k mohutnému ferroviatickému šíření tohoto genotypu lze předpokládat postupné obnovení.

V území byla zjištěna přítomnost několika druhů uvedených v Červeném seznamu ČR (Grulich et Chobot 2017). Téměř všechny jsou řazeny mezi druhy téměř ohrožené (NT). Jedná se o lomikámen trojprstý (*Saxifraga tridactylites*), dále mrvku myší ocásek (*Vulpia myuros*), bělolist rolní (*Filago arvensis*), mák polní (*Papaver argemone*) a vrbovku bahenní (*Epilobium palustre*).

Všechny uvedené druhy se šíří podél drážního tělesa. Po ukončení záměru lze následně předpokládat jejich opětovné šíření.

Podél železnice se šíří řada invazních druhů rostlin. Jedná se o trnovník akát (*Robinia pseudoacacia*), bělotrn kulatohlavý (*Echinops sphaerocephalus*), křídlatku sachalinskou (*Reynoutria sachalinensis*), bolševník velkolepý (*Heracleum mantegazzianum*), turanku kanadskou (*Conyza canadensis*), turan roční (*Erigeron annuus*), celík kanadský a obrovský (*Solidago canadensis*, *S. gigantea*), netýkavku malokvětou a žláznatou (*Impatiens parviflora*, *I. glandulifera*), střemchu pozdní (*Prunus serotinus*) a dub červený (*Quercus rubra*). Za nejzávažnější lze považovat výskyt křídlatky sachalinské (*Reynoutria sachalinensis*) a bolševníku velkolepého (*Heracleum mantegazzianum*). S dostatečným předstihem před začátkem stavby by mělo dojít k odbornému odstranění obou uvedených druhů. Během stavebních činností musí být dbáno na to, aby nedošlo k jejich dalšímu rozvlečení na nová místa. V případě zavlečení na nová místa je nutné porosty křídlatky a bolševníku odborně odstranit.

Z výsledků dendrologického průzkumu (Ecological Consulting a.s., Mgr. Martina Fialová, Ph.D., Mgr. Zuzana Indráková, 03/2025) lze konstatovat, že v přímém střetu se stavbou je 378 samostatně rostoucích stromů, z toho 361 s obvodem kmene nad 80 cm (vyžadujících povolení) a 69 075 m² zapojených porostů dřevin. V dopadové vzdálenosti (předpoklad kácení z hlediska bezpečnosti dráhy) je pak 5 samostatně rostoucích stromů, všechny s obvodem kmene nad 80 cm a 35 700 m² zapojených porostů dřevin.

Kácením dřevin dojde k zásahu do stávající vegetace, avšak toto kácení bude prováděno pouze v nezbytně nutném rozsahu. Dřeviny, které bude možné zachovat (nebudou v kolizi při realizaci projektu), budou na stanovišti chráněny po dobu realizace opatřeními, která navrhne zhotovitel stavby.

Charakterem záměru je rekonstrukce stávající tratě, nejedná se tedy o zcela nový antropogenní zásah do území, a tak s ohledem na to a výše uvedené lze považovat zásah za akceptovatelný.

Fauna – V rámci předloženého Oznámení byla uvedená problematika podrobně zkoumána ve zpracovaném Hodnocení vlivu závažného zásahu na zájmy ochrany přírody a krajiny dle § 67 zákona č. 114/1992 Sb. (Ecological Consulting a.s., Mgr. Martina Fialová, 01/2025).

V dotčením území byl nalezen 1 druh kriticky ohrožený [luňák červený (*Milvus milvus*)], 8 druhů silně ohrožených [skokan štíhlý (*Rana dalmatina*), čolek horský (*Ichthyosaura alpestris*), čolek obecný (*Lissotriton vulgaris*), ještěrka obecná (*Lacerta agilis*), ještěrka živorodá (*Zootoca vivipara*), slepýš křehký (*Anguis fragilis*), ledňáček říční (*Alcedo atthis*), včelojed lesní (*Pernis apivorus*), bobr evropský (*Castor fiber*) a vydra říční (*Lutra lutra*)] a 9 druhů ohrožených [mravenci (*Formica* sp.), zlatohlávek tmavý (*Oxythyrea funesta*), ropucha obecná (*Bufo bufo*), užovka obojková (*Natrix natrix*), lejsek šedý (*Muscicapa striata*), rorýs obecný (*Apus apus*), ťuhýk obecný (*Lanius collurio*), vlaštovka obecná (*Hirundo rustica*) a veverka obecná (*Sciurus vulgaris*), dle vyhlášky č. 395/1992 Sb. k zákonu č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, ve znění pozdějších předpisů.

Z obecného hlediska lze usuzovat, že negativně budou živočichové ovlivněni během výstavby záměru rušením stavební mechanizací a prováděnými pracemi, v případě ptáků zbavením hnízdních možností z důvodu kácení dřevin. S ohledem na výše uvedené a při dodržení navržených opatření však lze ovlivnění živočichů považovat za akceptovatelné.

Migrační prostupnost – Posuzovaný úsek železniční trati prochází územím, které je v širším kontextu silně ovlivněno lidskou činností. Severně od trati se rozkládají rozsáhlé plochy hnědouhelných lomů. Prochází zde dálnice D6, v západní části úseku, mezi Královským Poříčím a Sokolovem v souběhu s tratí prochází také cyklostezka, silnice II/181, produktovod, vedení vysokého napětí.

V rámci předloženého Oznámení byla zpracována Migrační studie (Ecological Consulting a.s., Mgr. Martina Fialová, 01/2025). Z jejích závěrů je zřejmé, že významný migrační koridor v území je především řeka Ohře, do níž jsou vyústěny jednotlivé mostní objekty. Samotná železnice je vedena výraznými skalními zářezy, kolem kterých se rozkládají lesní celky. Význam území podtrhuje vymezení lesních celků jako regionálních biocenter a řeky Ohře jako nadregionálního biokoridoru.

Migračně významná území, resp. biotop zvláště chráněných druhů velkých savců ve střetu s posuzovaným úsekem železnice vymezen není.

V úseku navržené rekonstrukce se nachází 4 mosty a 11 propustků. V rámci rekonstrukce se předpokládá u části propustků pouhá sanace, zčásti přestavba. Ve stávajícím stavu je migrační prostupnost propustků značně omezena častou přítomností kalníků s kolmými stěnami na vtokové straně. Navrženy byly úpravy zajišťující zprůchodnění těchto objektů.

V několika místech, resp. úsecích byla zjištěna zvýšená mortalita živočichů, zejména prasat, jelenů a srnců. Pro tyto živočichy kategorie A, B a C je území (vyjma úseků se strmými skalními stěnami) prostupné volně, mostní objekty s dostatečnými parametry jsou zastoupeny pouze mostem přes Pstruží potok. Většina propustků není velikostně vhodná ani pro živočichy kategorie C (savce do velikosti jezevce a lišky). Také tyto živočichové železnici překonávají přímo. Propustky, při realizaci navržených zmírňujících opatření, budou představovat potenciál pro migraci živočichů velikosti obojživelníků.

V souvislosti s realizací posuzovaného záměru nedojde k negativnímu ovlivnění migrační prostupnosti území. Při realizaci mitigačních opatření uvedených v Oznámení, která zahrnují vytvoření bermy, nahrazení kolmých stěn kalníku svahy o příznivějším sklonu, navázání koryt toku stupni maximální výšky 10 cm, resp. kamenným záhozem, lze konstatovat, že dojde k částečnému zlepšení migrační prostupnosti území pro drobné živočichy.

Biologická rozmanitost – Z výsledků Hodnocení vlivu závažného zásahu na zájmy ochrany přírody a krajiny dle § 67 zákona č. 114/1992 Sb. vyplývá, že posuzovaná rekonstrukce stávající železniční trati vyvolá zejména přímé ovlivnění biotopů a organismů vázaných přímo drážní těleso a na nejbližší okolí železničního tělesa, resp. okolí mostních objektů. S ohledem na charakter dotčeného území a technické řešení záměru, kdy zásahy do stávajícího území budou minimální (a to jak při úpravách železničního spodku, ostatních souvisejících staveb, kabelizace, úpravě trakčního vedení, tak i využívání ploch stavenišť) je možné předpokládat, že k významné ekologické zátěži nedojde, realizace záměru bude pro dotčené území únosná a celková biodiverzita dotčených lokalit nebude významně ovlivněna. Případné ovlivnění bude dočasné a je možné očekávat, že po ukončení výstavby záměru dojde časem ve většině dotčených biotopů k jejich postupné obnově. Ovlivnění biologické diverzity tak lze považovat za přijatelné.

Současně nelze předpokládat, že by provozem záměru došlo k negativnímu ovlivnění flóry, fauny ani biologické rozmanitosti ve srovnání se stávajícím stavem, ba naopak v případě migrační prostupnosti lze očekávat zlepšení, ve srovnání se stávajícím stavem, zejména s ohledem na migrační prostupnost.

Vliv na krajinu – Významné krajinné prvky (VKP) – K dotčení registrovaných VKP nedojde. Předmětný záměr se dostává do územního střetu s VKP ze zákona, a to konkrétně VKP vodní tok a les.

Železniční trať kříží vodní toky, přičemž některé z vodotečí se po většinu roku nachází bez vody, s ruderalizovanými porosty v okolí, případně u nich dochází k eutrofizaci. V rámci realizace záměru jsou navrženy parametry rekonstruovaných mostních objektů a propustků tak, aby ekologicko-stabilizační funkce vodních toků zůstala zachována. Pro eliminaci negativních vlivů je

při realizaci rekonstrukcí mostních objektů nutné dodržovat povinnosti vyplývající z platných právních předpisů (zákon o vodách, zákon o odpadech) a preventivní opatření k eliminaci případných havárií.

V případě VKP les dojde k ovlivnění díky trvalým a dočasným záborům PUPFL, resp. ovlivnění bude souviset s požadavkem na kácení dřevin v dopadové vzdálenosti a také v souvislosti s realizací přeložky železnice. Vzhledem k tomu, že trasování záměru je navrženo ve stávající stopě železnice a snahou řešení bylo minimalizovat zásahy do lesních pozemků, není očekáváno, že by vliv na ně byl výrazně negativní.

Vzhledem k výše uvedenému lze vlivy záměru na VKP (především jejich ekologicko-stabilizační funkci) hodnotit jako akceptovatelné.

I v období provozu nelze s ohledem na to, že záměrem je rekonstrukce předmětného traťového úseku ve stopě stávající trati, předpokládat negativní ovlivnění žádného VKP ve srovnání se stávajícím stavem.

Územní systém ekologické stability (ÚSES) - Z hlediska možného vlivu na územní systém ekologické stability lze konstatovat, že záměr přichází do kolize s nadregionálními a regionálními úrovněmi prvků ÚSES. Nadregionálním prvkem ÚSES je v území nadregionální biokoridor Amerika – Svatošské skály (NRBK ID 39), jehož osou je údolí Ohře. Regionální prvek ÚSES v území zastupuje regionální biocentrum Údolí Ohře.

K ovlivnění jmenovaných nadregionálních a regionálních prvků ÚSES dojde jen částečně, a to během výstavby. Ty budou ovlivněny v souvislosti s rekonstrukcí mostních objektů a v souvislosti s požadavkem na kácení rizikových dřevin v dopadové vzdálenosti od drážního tělesa. Mostní objekty a propustky, kterými je daný prvek ÚSES křížen železniční tratí, budou díky nevyhovujícím technickým podmínkám rekonstruovány tak, že bude zajištěna migrační prostupnost. V některých případech lze díky realizaci záměru očekávat i zlepšení v porovnání se stávajícím stavem.

Po dobu výstavby mohou být funkce ÚSES dočasně ovlivněny plochami zařízení staveniště, pokud by v nezbytných případech do jejich částí musela být umístěna (zde se jedná především o zřízení staveniště v rámci realizace mostních objektů a propustků). Za předpokladu výše uvedeného by se pak jednalo o dočasné ovlivnění biocenter a biokoridorů, jež se dostávají do kontaktu se záměrem nebo se nachází v těsné blízkosti.

Celkově lze proto dopady záměru na ÚSES při dodržení opatření navržených v Oznámení záměru považovat v období výstavby za akceptovatelné.

S ohledem na to, že záměrem je rekonstrukce předmětného traťového úseku ve stopě stávající trati, není v období provozu předpoklad negativního ovlivnění ÚSES ve srovnání se stávajícím stavem. Vzhledem k navrženým úpravám v rámci propustků lze očekávat zlepšení, ve srovnání se stávajícím stavem.

Vliv na lokality soustavy Natura 2000 - Pro posuzovaný záměr vydal Krajský úřad Karlovarského kraje stanovisko (zn. KK/ 758/ZZ/25 ze dne 24.02.2025), že záměr nemůže mít samostatně nebo ve spojení s jinými koncepcemi nebo záměry významný vliv na předmět ochrany nebo celistvost evropsky významné lokality nebo ptačí oblasti.

Zvláště chráněná území – Trasa záměru nepřichází do přímého kontaktu s žádným velkoplošným zvláště chráněným územím. Žádné maloplošné zvláště chráněné území rovněž dotčeno nebude, nicméně v místech, cca v okolí dálničního mostu (D6) přes řeku Ohři a stávající železniční tratí, je vyhlášeno maloplošné zvláště chráněné území PP Údolí Ohře. Železniční trať prochází v těsné blízkosti ochranného pásma této PP, konkrétně v úseku km 202,5 až 203,5 prochází ve vzdálenosti cca 80 m od přírodní památky (PP) Údolí Ohře. Hranice drážního pozemku zčásti

tvorí hranice ochranného pásma. Vzhledem k vedení železniční trati v hlubokém zářezu se negativní ovlivnění PP Údolí Ohře a jejího předmětu ochrany nepředpokládá.

Vliv na krajinný ráz – Podrobně je vliv záměru na krajinný ráz hodnocen v Posouzení vlivu navrhované stavby na krajinný ráz dle ustanovení § 12 zákona č. 144/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny v platném znění (Ecological Consulting a.s., Ing. Kristýna Pospíšilová, 03/2025), které je přílohou předloženého Oznámení. Z jeho závěrů je zřejmé, že v rámci vymezené oblasti krajinného rázu byly vymezeny celkem 3 místa krajinného rázu (dále jen „MKR“), kterými trasa stávající železnice prochází a vytváří jejich osu. Jsou to MKR 1 (Krajina intravilánu Nového Sedla), MKR 2 (Lesní krajina údolí Ohře) a MKR 3 (Urbanizovaná krajina intravilánu Sokolova), přičemž záměr se dotýká přírodních hodnot těchto míst zejména lokálně. Nejhuře byl v rámci všech vymezených MKR hodnocen zásah do lesní a mimolesní vegetace (kácení) v koridoru trasy stavby a ten byl hodnocen jako středně silný. Ke kácení lesní zeleně dojde v místech plánované přeložky trati v km 201,0 v k.ú. Nové Sedlo u Lokte, kde dojde k odstranění pásu lesního porostu. Jedná se však o lokální zásah, který se negativně neprojeví v měřítku dotčené krajiny.

Vliv záměru na ZCHÚ a území soustavy Natura 2000 byl vyhodnocen jako nulový. Vliv stavby na VKP a ÚSES byl vyhodnocen maximálně jako středně silný. Vliv záměru na kulturní dominanty byl vyhodnocen jako nulový. V širším okolí stavby se sice nachází evidované kulturní památky, avšak nebudou záměrem nijak dotčeny, ani potlačeny. V případě kulturních a historických charakteristik byl vyhodnocen vliv jako slabý, a to v souvislosti s posílením vjemu antropogenních prvků v krajině, zejména pak v rámci výstavby nové přeložky. Z hlediska vlivu záměru na krajinné struktury, charakter osídlení a další dochované stopy lidského působení v krajině lze konstatovat, že nijak nedojde ke změně stávajícího stavu.

Významné ovlivnění jedinečných a neopakovatelných přírodních, kulturních a historických ani estetických charakteristik není realizací záměru očekáváno, rovněž i s ohledem na to, že se takové prvky v dotčeném území nevyskytují. Záměr jako celek nijak významně nenaruší krajinný ráz dotčeného území a nesníží kvalitu (hodnoty) posuzované krajiny. Významné ovlivnění krajinného rázu je tedy vyloučeno.

Vlivy na nemovité kulturní památky, archeologické památky a naleziště – Záměr nekoliduje s žádnou kulturní památkou světového kulturního dědictví, nemovitou kulturní památkou, ani zde nejsou evidovány vesnické památkové zóny nebo rezervace, krajinné památkové zóny či archeologické památkové rezervace. Na území plánované stavby se nenachází žádné nemovité kulturní památky evidované v Katalogu Národního památkového ústavu. V k. ú. Královské Poříčí je vyhlášena vesnická památková zóna (rejst. číslo ÚSKP 2307). Jedná se o území obce ležící jižně od železniční stanice Královské Poříčí, při hranici s drážním pozemkem, nicméně její ovlivnění není očekáváno.

Stávající železniční trať severně od Starého Sedla u Lokte prochází územím ÚAN II (Vogeleis). Dále se v blízkosti trati (70 m severním směrem) nachází ÚAN I (Mezi silnicí a žel. tratí.). V Královském Poříčí (asi 60 m severně od trati) leží ÚAN I (Skalka na levém břehu Ohře), 130 m od železniční stanice ÚAN I (Burnberg) a dále jižně od trati, v místech vesnické památkové rezervace, je evidováno ÚAN I (Kostel sv. Kunhuty) s ochranným pásmem ÚAN II. Území kategorie ÚAN I je území s pozitivně prokázaným výskytem archeologických nálezů a ÚAN II je území, kde je pravděpodobnost výskytu archeologických nálezů 51–100 %. Celé zájmové území je zahrnuto do ÚAN III, tj. území, na němž nebyl dosud rozpoznán a pozitivně prokázán výskyt archeologických nálezů a ani tomu nenasvědčují žádné indicie, ale jelikož předmětné území mohlo být osídleno či jinak využito člověkem, existuje 50 % pravděpodobnost výskytu archeologických nálezů. ÚAN IV je území, na němž není reálná pravděpodobnost výskytu archeologických nálezů (veškerá vytěžená území – doly, lomy, pískovny, cihelny apod.). Toto

ÚAN IV (Jáma Vilém a Důl Jindřich) je situováno severně od stávající železnice, SV od Sokolova, cca ve vzdálenosti 90 m.

Zásahy do terénu při realizaci záměru je třeba v souladu s platnými právními předpisy v předstihu oznámit příslušnému Archeologickému ústavu. V případě pozitivního archeologického nálezu je zhotovitel povinen informovat Archeologický ústav AV ČR a umožnit jemu nebo organizaci oprávněné k archeologickým výzkumům provést na dotčeném území záchranný archeologický výzkum. Při respektování uvedeného bude ochrana zajištěna a negativní ovlivnění se nepředpokládá. Negativní ovlivnění nemovitých kulturních památek je vyloučeno.

Paleontologické nálezy nejsou v zájmovém území předpokládány.

2. Úkony před vydáním rozhodnutí

Ministerstvo jako příslušný správní úřad ve smyslu ust. § 21 písm. c) zákona, obdrželo dne 21.05.2025 od oznamovatele Správy železnic, státní organizace, se sídlem Dlážděná 1003/7, 110 00 Praha 1, IČO: 709 94 234, v řízení na základě plné moci ze dne 21.11.2023 zastoupené spol. METROPROJEKT Praha a.s., se sídlem Argentinská 1621/36, 170 00 Praha 7, IČO: 452 71 895, k záměru „Rekonstrukce traťového úseku Nové Sedlo u Lokte (mimo) – Sokolov (mimo)“, Oznámení zpracované Mgr. Lucie Peterková, Ph.D., Ecological Consulting a.s. Legionářská 1085/8, 779 00 Olomouc, v 04/2025, dle § 6 odst. 1 zákona, spolu s žádostí o zahájení zjišťovacího řízení ve smyslu ust. § 7 zákona.

Příslušný úřad posoudil předložené Oznámení a konstatoval, že splňuje náležitosti dle § 6 odst. 2 a odst. 4 zákona, umožňující zahájení zjišťovacího řízení dle § 7 zákona.

Na základě uvedeného zjištění příslušný úřad zahájil zjišťovací řízení dopisem č. j. MZP/2025/220/1351 ze dne 10.06.2025 a rozeslal v souladu s ustanovením § 6 odst. 7 zákona informaci o zahájení zjišťovacího řízení, spolu s kopií Oznámení záměru, dotčeným správním úřadům a dotčeným územním samosprávným celkům.

Oznámení záměru bylo v souladu s ust. § 16 odst. 2 zákona náležitě zveřejněno a dne 18.06.2025 byla zveřejněna informace o Oznámení a o tom, kdy a kde je možné do něj nahlížet na úřední desce Karlovarského kraje.

3. Podklady pro vydání rozhodnutí

Podkladem pro vydání tohoto rozhodnutí bylo především Oznámení záměru „Rekonstrukce traťového úseku Nové Sedlo u Lokte (mimo) – Sokolov (mimo)“, zpracované podle přílohy č. 3 zákona.

Dalšími podklady byla vyjádření dotčených územních samosprávných celků a dotčených správních úřadů, uvedená v následující části. V rámci zjišťovacího řízení obdržel příslušný úřad k posuzovanému záměru 6 vyjádření v zákonem stanovené 30-denní lhůtě, počínající ode dne zveřejnění informace o Oznámení na úřední desce příslušného kraje, která byla stanovena do 18.07.2025. Jedno vyjádření obdržel příslušný úřad po uplynutí zákonné lhůty. Příslušný úřad neobdržel žádná vyjádření veřejnosti [§ 3 písm. i) zákona].

Všechny vznesené námitky a připomínky jsou vypořádány v následující části tohoto rozhodnutí.

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

1. Karlovarský kraj, člen Rady Karlovarského kraje, č. j. KK/3044/ZZ/25 ze dne 17.07.2025
2. Městský úřad Sokolov, Odbor životního prostředí, č. j. MUSO/57548/2025/OŽP/JISK ze dne 30.06.2025

3. Krajský úřad Karlovarského kraje, odbor životního prostředí a zemědělství, zn. KK/3042/ZZ/25 ze dne 17.07.2025
4. Krajská hygienická stanice Karlovarského kraje se sídlem v Karlových Varech, č. j. KHSKV 06711/2025/HOK/Daš-S10 ze dne 10.07.2025
5. Ministerstvo životního prostředí, odbor cirkulární ekonomiky a odpadů, č. j. MZP/2025/740/4640 ze dne 15.07.2025
6. Ministerstvo životního prostředí, odbor adaptace na změnu klimatu, č. j. MZP/2025/610/1811 ze dne 08.07.2025

Vypořádání obdržených připomínek:

- 1. Karlovarský kraj** nepožaduje provést posouzení záměru dle zákona.
- 2. Městský úřad Sokolov, Odbor životního prostředí** nepožaduje provést posouzení záměru dle zákona
- 3. Krajský úřad Karlovarského kraje, odbor životního prostředí a zemědělství** nepožaduje provést posouzení záměru dle zákona. Ve svém vyjádření však z hlediska svých kompetencí upozorňuje oznamovatele na některé zákonné povinnosti pro navazující řízení:

Ochrana přírody a krajiny: „Z předloženého hodnocení vlivu zamýšleného závažného zásahu dále jen „H67“) zpracovaného dle § 67 zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, ve znění pozdějších předpisů (dále i „ZOPK“) vyplývá, že zamýšlený záměr představuje záměr rekonstrukce stávající elektrizované trati v úseku Nové Sedlo u Lokte (mimo) – Sokolov (mimo). Z H67 je zřejmé, že budou dotčeni zvláště chránění živočichové a rostliny, a proto je nutné požádat krajský úřad o výjimku ze zákazů u zvláště chráněných druhů rostlin a živočichů (dále jen „ZCHDRZ“) dle § 56 ZOPK.

Z předloženého H67 vyplývá, že záměrem budou dotčeny VKP – les a vodní tok (dle § 4 odst. 2 ZOPK) a dále bude dotčen územní systém ekologické stability (ÚSES). Dále budou záměrem dotčeni ptáci (obecná ochrana ptáků), a proto bude nutné požádat o odchylný postup dle § 5b ZOPK. Při této příležitosti krajský úřad upozorňuje, že aby odchylný postup mohl být stanoven, nesmí existovat jiné uspokojivé řešení a musí být prokázán alespoň jeden ze zákonných důvodů uvedených v § 5b odst. 1 ZOPK, což je: v zájmu veřejného zdraví nebo veřejné bezpečnosti, v zájmu bezpečnosti leteckého provozu, při prevenci závažných škod na úrodě, domácích zvířatech, lesích, rybářství a vodním hospodářství nebo za účelem ochrany volně žijících živočichů a planě rostoucích rostlin. Odchylný postup může být stanoven také pro účely výzkumu a výuky, opětovného osídlení určitého území populací druhu nebo opětovného vysazení druhu v jeho původní oblasti rozšíření nebo pro chov v lidské péči pro tyto účely. Dále krajský úřad upozorňuje, že orgán ochrany přírody může stanovit odchylný postup podle odstavce 1 pro odchyt, držení nebo jiné využívání ptáků v malém množství za předpokladu, že rozhodnutí o odchylném postupu se vydá jen na základě vyhodnocení stavu místní populace a za stanovení přísně kontrolovaných podmínek.

Z H67 není zřejmé, zda záměrem bude dotčeno ochranné pásmo přírodní památky Údolí Ohře. Pokud dojde k dotčení ochranného pásma přírodní památky Údolí Ohře, je nutné požádat o závazné stanovisko orgánu ochrany přírody a krajiny dle § 44 ZOPK.

Krajský úřad shledal z H67, že mají být káceny dřeviny rostoucí mimo les. Pro povolení kácení dřevin musí být podána samostatná žádost, včetně podkladů dle § 4 vyhlášky č. 189/2013 sb., o ochraně dřevin a povolování jejich kácení, ve znění pozdějších předpisů."

Vypořádání: Připomínky budou řešeny v navazujících správních řízeních.

Krajský úřad Karlovarského kraje rovněž uvádí doporučení pro zpracování podkladů k žádosti o jednotné environmentální stanovisko (JES).

Ochrana přírody a krajiny: „Jelikož budou záměrem dotčeny zvláště chráněné druhy rostlin a živočichů a bude nutné požádat krajský úřad o výjimku ze zákazů u ZCHDRZ dle § 56 ZOPK, je k vydání JES příslušný krajský úřad.“

Ochrana zemědělského půdního fondu – „Krajský úřad upozorňuje, že součástí žádosti o JES musí být také žádost o odnětí ze zemědělského půdního fondu zpracovaná v souladu s § 9 odst. 6 zákona o ochraně ZPF a v souladu s vyhláškou č. 271/2019 Sb., o stanovení postupů k zajištění ochrany ZPF.“

Ochrana ovzduší – „Recyklační linky budou stacionárními zdroji znečišťování ovzduší uvedenými v příloze č. 2 k zákonu č. 201/2012 Sb., o ochraně ovzduší (tzv. vyjmenovaný zdroj). Záměr bude vyžadovat vydání závazného stanoviska krajského úřadu dle § 11 odst. 2 písm. b) zákona o ochraně ovzduší, k povolení záměru obsahujícího stacionární zdroj znečišťování ovzduší uvedený v příloze č. 2 k zákonu o ochraně ovzduší. Přílohou žádosti o vydání závazného stanoviska bude kromě příslušné projektové dokumentace pro řízení podle zvláštních předpisů také odborný posudek a rozptylová studie, obojí zpracované autorizovanými osobami. Před zahájením provozu recyklačních linek musí jejich provozovatel požádat krajský úřad o vydání rozhodnutí o povolení provozu stacionárních zdrojů znečišťování ovzduší dle § 11 odst. 2 písm. c) zákona o ochraně ovzduší. Přílohou žádosti bude návrh provozního řádu zpracovaný dle přílohy č. 12 k vyhlášce č. 415/2012 Sb., o přípustné úrovni znečišťování a jejím zjišťování a o některých dalších ustanoveních zákona o ochraně ovzduší. Tento řád bude mj. obsahovat podrobná technická a provozní opatření ke snižování emisí TZL a sekundární prašnosti, která budou vycházet z technických podmínek provozu uvedených v příloze č. 8 k vyhlášce (bod 4.5.), z doporučení uvedených v Programu zlepšování kvality ovzduší a z opatření uvedených v Oznámení záměru a v Rozptylové studii na str. 39-41.“

Vodní hospodářství – „Kompetence vydat závazné stanovisko k předmětnému záměru na úseku vodního hospodářství je primárně dle § 106 odst. 1 zákona č. 254/2001 Sb., o vodách a o změně některých zákonů (vodní zákon), ve znění pozdějších předpisů, svěřena odboru životního prostředí Městského úřadu Sokolov (krajský úřad není k vydání závazného stanoviska k záměru příslušným vodoprávním úřadem). V případě, že bude krajský úřad dle § 14 zákona č. 148/2023 Sb., o jednotném environmentálním stanovisku, příslušným správním orgánem k vydání jednotného environmentálního stanoviska, potom bude krajský úřad v rámci JES vydávat závazné stanovisko dle § 17 odst. 1 písm. a) zákona č. 254/2001 Sb., o vodách a o změně některých zákonů (vodní zákon), ve znění pozdějších předpisů. Důvodem je skutečnost, že v souvislosti s realizací záměru dojde k dotčení vodních poměrů v lokalitě a tím i k dotčení zájmů chráněných vodním zákonem. V souvislosti s tímto a s přihlédnutím k zásadám plynoucím z vodního zákona pro vydávání souhlasů, stanovisek a vyjádření je nutné k žádosti o JES k předkládanému záměru přiložit stanovisko správce povodí (Povodí Ohře, státní podnik) a vyjádření správců záměrem dotčených vodních toků: Město Nové Sedlo (PBP Loučského potoka IDVT 10284022), Obec Královské Poříčí (bezejmenný IDVT 10224350) a Povodí Ohře, státní podnik (řeka Ohře IDVT 10100004, bezejmenný IDVT 10233792, bezejmenný IDVT 10222018 a bezejmenný IDVT 10221982).“

Vypořádání: Ministerstvo upozorňuje, že uvedená doporučení jsou pouze fakultativní a vycházejí ze stavu věci a stupně poznání v době vedeného zjišťovacího řízení. V pozdější fázi projektové přípravy má oznamovatel možnost v rámci institutu tzv. „předběžné konzultace“ ve smyslu ust. § 9 zákona č. 148/2023 Sb., o jednotném environmentálním stanovisku, ve znění pozdějších předpisů, a před podáním žádosti projednat uvažovaný

záměr s příslušným správním orgánem, který bude jednotné environmentální stanovisko vydávat.

K pasáži z hlediska ochrany ovzduší, v níž se uvádí, že „[z]áměr bude vyžadovat vydání závazného stanoviska krajského úřadu dle § 11 odst. 2 písm. b) zákona o ochraně ovzduší, k povolení záměru obsahujícího stacionární zdroj znečišťování ovzduší uvedený v příloze č. 2 k zákonu o ochraně ovzduší“ ministerstvo uvádí, že dle stanoviska jeho legislativního odboru k aplikaci ust. § 11 odst. 2 písm. b) zákona o ochraně ovzduší ve vztahu ke stacionárním zdrojům, které lze přemístit, vydanému pod č. j. MZP/2025/280/211 dne 14.04.2025, pokud má být přemístitelný stacionární zdroj znečišťování ovzduší, který je stacionárním zdrojem uvedeným v příloze č. 2 k zákonu o ochraně ovzduší, provozován v rámci záměru povolovaného podle stavebního zákona, a to pouze ve fázi realizace tohoto záměru (v rámci předmětného záměru se jedná o drtící a třídící linku stavebních odpadů, která má být provozována v rámci tzv. „recyklační základny“ na stavbě železniční trati), nejedná se o záměr obsahující stacionární zdroj ve smyslu § 11 odst. 2 písm. b) tohoto zákona. Závazné stanovisko podle § 11 odst. 2 písm. b) zákona o ochraně ovzduší se tedy v těchto případech nevydává.

4. **Krajská hygienická stanice Karlovarského kraje se sídlem v Karlových Varech** nepožaduje provést posouzení záměru dle zákona.
5. **Ministerstvo životního prostředí, odbor cirkulární ekonomiky a odpadů** nepožaduje provést posouzení záměru dle zákona.
6. **Ministerstvo životního prostředí, odbor adaptace na změnu klimatu** konstatuje, že součástí posuzované dokumentace nebylo předloženo Hodnocení vlivu závažného zásahu na zájmy ochrany přírody a krajiny dle § 67 zákona č. 114/1992 Sb. (Fialová 2024), přesto že by se dle Oznámení mělo jednat o přílohu č. 4 a v textu je na něj několikrát odkazováno. MŽP OAZK požadujeme uvést do souladu doložené přílohy se seznamem uvedeným v samotném textu Oznámení.

Vypořádání: Hodnocení vlivu závažného zásahu na zájmy ochrany přírody a krajiny dle § 67 zákona č. 114/1992 Sb. (Fialová 2024) je přílohou č. 4 předloženého Oznámení a jako takové je dostupné v informačním systému EIA pod kódem záměru „OV4235“ (https://portal.cenia.cz/eiasea/detail/EIA_OV4235?lang=cs) jako součást dokumentu PDF s názvem „Oznámení_Nove_Sedlo_Sokolov_PRILOHY_cast1.pdf“.

V došlých vyjádřeních nebyly vzneseny žádné relevantní připomínky, které by nebylo možno v následujících fázích přípravy záměru účinně a beze zbytku řešit, a které by zásadním způsobem zpochybnilly nebo bránily případné realizaci záměru. Kopie výše uvedených vyjádření jsou v elektronické podobě k dispozici v Informačním systému EIA na internetových stránkách CENIA, české informační agentury životního prostředí a na stránkách ministerstva (<http://www.mzp.cz/eia>), pod kódem záměru OV4235, v sekci závěr zjišťovacího řízení.

Vzhledem k tomu, že se v rámci zjišťovacího řízení nevyskytly okolnosti, které by nasvědčovaly tomu, že by posuzovaný záměr mohl mít významný negativní vliv na jednotlivé složky životního prostředí, dospěl příslušný úřad k závěru, že další posuzování dle zákona není opodstatněné.

Zpracované Oznámení záměru podalo ucelený přehled možných vlivů realizace záměru na životní prostředí a veřejné zdraví, v průběhu zjišťovacího řízení se neobjevily překážky, které by z hlediska ochrany životního prostředí a veřejného zdraví bránily realizaci předmětného záměru v dané lokalitě.

Na základě informací uvedených v Oznámení záměru, písemných vyjádření dotčených územních samosprávných celků, dotčených správních úřadů a zjišťovacího řízení provedeného podle zásad

uvedených v příloze č. 2 k zákonu rozhodlo ministerstvo tak, jak je uvedeno ve výrokové části tohoto rozhodnutí.

Poučení

Proti tomuto rozhodnutí mohou podat do 15 dnů ode dne jeho doručení oznamovatel, dotčená veřejnost, uvedená v § 3 písm. i) bodě 2 zákona, a územní samosprávné celky rozklad k Ministerstvu životního prostředí, a to podáním učiněným u Ministerstva životního prostředí, odboru výkonu státní správy II, Bělehradská 1338/15, 400 01 Ústí nad Labem, nebo prostřednictvím datové schránky (DS) Ministerstva životního prostředí, identifikátor DS: 9gsaax4. O rozkladu rozhoduje ministr životního prostředí na základě návrhu rozkladové komise.

Splnění podmínek podle § 3 písm. i) bodu 2 zákona doloží dotčená veřejnost v podaném rozkladu.

Ing. Jaroslav VACEK

ředitel odboru výkonu státní správy II

v zastoupení Mgr. Tomáš MAREK

zástupce ředitele odboru výkonu státní správy II
a vedoucí oddělení 222

podepsáno elektronicky

vyvěšeno dne: 2.9.2025
sejmeno dne:

Graec Královské Poříčí

Lázeňská 114

357 41 Královské Poříčí

IČO: 00259420

DIČ: CZ00259420

Sdělení ke zveřejnění:

Dotčené územní samosprávné celky ve smyslu § 16 odst. 2 zákona **neprodleně** zveřejní závěr zjišťovacího řízení na úředních deskách. Doba zveřejnění je podle § 16 odst. 2 zákona nejméně 15 dnů. Zároveň v souladu s tímto ustanovením dotčené územní samosprávné celky vyrozumí elektronickou datovou nebo e-mailovou zprávou (miroslav.votocek@mzp.gov.cz), popř. písemně příslušný úřad o dni vyvěšení závěru zjišťovacího řízení na úřední desce, a to v nejkratším možném termínu.

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>) a na stránkách Ministerstva životního prostředí (<http://www.mzp.cz/eia>) pod kódem záměru OV4235.

Rozdělovník

Oznamovatel:

- 1/ **Správa železnic, státní organizace**, prostřednictvím svého zástupce spol. **METROPROJEKT Praha a.s.**, ISDS: ejde68g

Dotčené územní samosprávné celky:

- 2/ **Karlovarský kraj**, k rukám hejtmanky, ISDS: siqbxt2
3/ **Obec Královské Poříčí**, k rukám starosty, ISDS: ya3b6jb
4/ **Město Sokolov**, k rukám starosty, ISDS: 6xmbrxu
5/ **Město Nové Sedlo**, k rukám starosty, ISDS: 6n9bcdd
6/ **Město Loket**, k rukám starosty, ISDS: u2mbuyt

Dotčené správní úřady:

- 7/ **Krajský úřad Karlovarského kraje**, Odbor životního prostředí a zemědělství, ISDS: siqbxt2
8/ **Městský úřad Sokolov**, Odbor životního prostředí, ISDS: 6xmbrxu
9/ **Krajská hygienická stanice Karlovarského kraje**, Územní pracoviště Sokolov, ISDS: t3jai32

Zpracovatel Oznámení:

- 10/ **ECOLOGICAL CONSULTING a.s.**, Mgr. Lucie Peterková, Ph.D., ISDS: bz7dtwv

