

# MINISTERSTVO ŽIVOTNÍHO PROSTŘEDÍ

100 10 PRAHA 10 - VRŠOVICE, Vršovická 65

V Praze dne 12. 8. 2011

Č. j.: 57998/ENV/11

## STANOVISKO K POSOUZENÍ VLIVŮ PROVEDENÍ ZÁMĚRU NA ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ

podle § 10 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“)

### I. Identifikační údaje

*Název záměru:*

**Nemanice I - Ševětín**

*Kapacita (rozsah) záměru:*

Záměrem je modernizace trati v úseku mezi stanicemi Nemanice I a Ševětín, která zahrnuje především zdvojkolejnění celého úseku trati a vedení trati v nové stopě (přeložka trati) s napojením do modernizovaných stanic. Dosažení cílových parametrů však není možné bez vedení železnice mezi stanicemi Nemanice I a Ševětín v nové stopě na přeložce trati. V rámci modernizace IV. tranzitního železničního koridoru je v tomto úseku tedy připravována výstavba nové tratě, přičemž stávající trať bude snesena a opuštěna.

Začátek stavby je na konci navazujícího úseku stavby „Modernizace trati České Budějovice – Nemanice I“, tj. v km cca 215,9. Uvedené staničení je vztaženo k jednokolejné trati České Budějovice – Plzeň. Konec stavby je situován za železniční stanicí Ševětín do stávajícího km 25,0. Toto staničení je vztaženo k trati České Budějovice – Praha. Nově navržené vedení trati tak dosahuje délky cca 16 km.

Nová trať je navržena zásadně s mimoúrovňovým křížením pozemních komunikací. V ponechaném úseku stávající trati se železniční přejezdy a přechody vesměs ponechají bez úprav, v opuštěném úseku trati se zruší. Na nové trase je navržena výstavba dvou nových velkých železničních tunelů (Hosínský tunel - o délce raženého dvoukolejného tunelu cca 3,0 km a Chotýčanský tunel - o délce cca 4,7 km), výstavba nového nástupiště v železniční stanici Ševětín, demolice stávajícího nástupiště v železniční stanici Chotýčany a úprava vodotečí.

*Umístění záměru:*

kraj: Jihočeský

obec: České Budějovice, Hluboká nad Vltavou, Hrdějovice, Hosín, Chotýčany, Vitín, Lišov, Ševětín

k.ú.: České Budějovice 3, Hluboká nad Vltavou, Hrdějovice, Hosín, Dobřejovice u Hosína, Chotýčany, Vitín, Kolný, Ševětín

**Obchodní firma oznamovatele:** Správa železniční dopravní cesty, státní organizace  
**IČ oznamovatele:** 70994234  
**Sídlo (bydliště) oznamovatele:** Správa železniční dopravní cesty, státní organizace  
Dlážděná 1003/7  
110 00 Praha 1

## **II. Průběh posuzování**

**Zpracovatel dokumentace:** ECO-ENVI-CONSULT  
RNDr. Tomáš Bajer, CSc.  
osvědčení odborné způsobilosti  
č. j.: 2719/4343/OEP/92/93 (prodloužení autorizace  
č. j.: 112450/ENV/10)

**Datum předložení dokumentace:** 19. 11. 2010

**Zpracovatel posudku:** EKOLA group, spol. s r. o.  
Ing. Libor Ládyš  
osvědčení odborné způsobilosti č. j.: 3772/603/OPV/93  
(prodloužení autorizace č. j.: 3032/ENV/11)

**Datum předložení posudku:** 28. 4. 2011

**Veřejné projednání:** Veřejné projednání se uskutečnilo dne 9. 6. 2011 v 15:00  
v prostoru malého sálu restaurace Gerbera - Budvar  
aréna, Mánesova 24/3, 370 01 České Budějovice 7.

### **Celkové hodnocení procesu posuzování včetně účasti veřejnosti:**

- Dne 19. 11. 2010 byla Ministerstvu životního prostředí (dále jen „MŽP“), předložena dokumentace vlivů výše uvedeného záměru na životní prostředí (dále jen „dokumentace EIA“).
- Dne 29. 11. 2010 MŽP rozeslalo dokumentaci EIA dotčeným správním úřadům a dotčeným územním samosprávným celkům ke zveřejnění a k vyjádření.
- Dne 22. 12. 2010 byla zveřejněna informace o dokumentaci EIA na úřední desce Jihočeského kraje.
- Dne 24. 1. 2011 pověřilo MŽP zpracovatele posudku o vlivech záměru na životní prostředí (dále jen „posudek“).
- Dne 28. 4. 2011 byl posudek předložen na MŽP.
- Dne 4. 5. 2011 byl posudek rozeslán dotčeným správním úřadům a dotčeným územním samosprávným celkům ke zveřejnění a k vyjádření.

### **Závěry zpracovatele posudku:**

Předložená dokumentace EIA byla posouzena v souladu s ustanovením § 9 zákona. Posudek byl vypracován v rozsahu přílohy č. 5 zákona. S ohledem na údaje obsažené v dokumentaci EIA a údaje uvedené v dalších vyžádaných podkladech lze konstatovat, že záměr „Nemanice I - Ševětín“ je akceptovatelný za předpokladu, že budou respektována opatření (např. řešení protihlukové ochrany, ozelenění železničního koridoru v povrchových částech, vhodné řešení přemostění dotčených vodotečí), která jsou souhrnně uvedena v návrhu stanoviska k posouzení vlivů provedení záměru na životní prostředí (dále jen „stanovisko“). Na základě doložených údajů a při respektování podmínek uvedených v návrhu stanoviska lze

učinit závěr, že negativní vlivy záměru nepřesahují míru stanovenou zákony a dalšími předpisy.

- Dne 24. 5. 2011 byla rozeslána pozvánka na veřejné projednání záměru.
- Dne 9. 6. 2011 se konalo veřejné projednání záměru.

#### Závěry veřejného projednání:

Veřejné projednání proběhlo v souladu s § 17 zákona a s § 4 vyhlášky Ministerstva životního prostředí č. 457/2001 Sb., o odborné způsobilosti a o úpravě některých dalších otázek souvisejících s posuzováním vlivů na životní prostředí. Vlivy záměru byly projednány ze všech podstatných hledisek. Podrobněji je průběh veřejného projednání uveden v zápisu z veřejného projednání č. j.: 51109/ENV/11 ze dne 17. 6. 2011.

#### ***Seznam subjektů, jejichž vyjádření jsou ve stanovisku zčásti nebo zcela zahrnuta:***

- Statutární město České Budějovice;
- Město Hluboká nad Vltavou;
- Městys Ševětín;
- Obec Hosín;
- Krajský úřad Jihočeského kraje, odbor životního prostředí, zemědělství a lesnictví;
- Magistrát města České Budějovice, odbor ochrany životního prostředí;
- Krajská hygienická stanice Jihočeského kraje se sídlem v Českých Budějovicích;
- Česká inspekce životního prostředí, Oblastní inspektorát České Budějovice;
- Obvodní báňský úřad v Příbrami, Pracoviště Plzeň;
- Ministerstvo zemědělství, odbor hospodářské úpravy a ochrany lesů;
- Ministerstvo životního prostředí, odbor ochrany vod;
- Ministerstvo životního prostředí, odbor územních vazeb;
- Ministerstvo životního prostředí, odbor ochrany ovzduší;
- Ministerstvo životního prostředí, odbor ochrany horninového a půdního prostředí;
- Agentura ochrany přírody a krajiny České republiky, Středisko České Budějovice;
- Agentura ochrany přírody a krajiny České republiky;
- Povodí Vltavy, státní podnik;
- Povodí Vltavy, státní podnik, závod Horní Vltava;
- MUDr. Daniel Čoček, Dobřejovice.

### **III. Hodnocení záměru**

#### ***Souhrnná charakteristika předpokládaných vlivů záměru na životní prostředí z hlediska jejich velikosti a významnosti:***

Nejvýznamnějším vlivem záměru na životní prostředí je vliv záměru na akustickou situaci obyvatel blízkého okolí záměru a krajinný ráz, dále na ovzduší, podzemní a povrchové vody, půdu, faunu, flóru a dotýká se i oblasti nakládání s odpady. Vliv záměru na ostatní složky životního prostředí je zanedbatelný až nulový.

Určité vlivy na obyvatelstvo je nutné očekávat během výstavby záměru (zvýšené koncentrace NO<sub>2</sub> a PM<sub>10</sub>, akustická zátěž). Tyto vlivy budou ovšem působit po omezenou dobu a lze je vzhledem k dočasnosti stavby označit za akceptovatelné. Provoz železničního

koridoru způsobí u části obyvatel žijících v blízkosti trasy koridoru obtěžování hlukem. Z tohoto důvodu jsou navržena odpovídající protihluková opatření v podobě clon, stejně tak jsou na některých místech navržena individuální protihluková opatření. Z výsledků studie hodnocení zdravotních rizik hluku z železniční dopravy je patrný známý fakt, a to, že účinek hluku je do jisté míry bezprahový a pro citlivou část populace se obtěžující efekt projevuje i při podlimitní úrovni expozice. Docílit stavu, kdy by v okolí železniční tratě vůbec nedocházelo k obtěžování a rušení hlukem proto není reálné.

Určité vlivy na akustickou situaci je nutné očekávat během výstavby záměru. Tyto vlivy budou ovšem působit po omezenou dobu a je možné je eliminovat technicko-organizačními opatřeními. Pro fázi provozu záměru bude za účelem splnění stanovených hygienických limitů nezbytné provést ochranná opatření v podobě optimalizovaných protihlukových clon a valů, stejně tak nainstalovat do určených objektů individuální protihluková opatření.

Všechny nové úseky modernizované trati, procházející volnou krajinou, znamenají vznik nové charakteristiky území. Nejvýznamnější dopad, kdy nová trať působí jako urbanizační prvek v nezastavěné krajině, je možné očekávat v segmentu Dobřejovice. Terénní úpravy v tomto segmentu povedou k vytvoření nových pohledově dominantních krajinných prostorů. Významnou novou charakteristikou v území by mohla být rovněž deponie rubaniny z tunelů právě v segmentu Dobřejovice. K hodnocení vlivů na krajinný ráz je nutné připočítat rovněž optickou výšku trakce, oboustranně se sloupy, čímž může být negativní dojem záměru na krajinu umocněn. Bude proto nutné v co největším rozsahu eliminovat vnější vlivy záměru na krajinu a provést včasnou a dostatečnou výsadbu zeleně a také v dalším stupni projektové dokumentace hledat možnosti nových deponií.

Určité negativní vlivy na ovzduší je nutné očekávat během výstavby záměru. Tyto vlivy budou ovšem působit po omezenou dobu a je možné je eliminovat rovněž technicko-organizačními opatřeními. Vzhledem k charakteru záměru je možné konstatovat, že železniční doprava ve fázi provozu záměru bude představovat nulový zdroj emisí.

Záměrem dojde k dočasnému i trvalému záboru pozemků zemědělského půdního fondu (dále jen „ZPF“) střední až vyšší kvality (I. až III. třída ochrany ZPF). Vyjmutí pozemků této kvality je možné pouze v odůvodněných případech. Záměr lze tedy ve vztahu k existující třídě ochrany označit za středně významný a z hlediska velikosti vlivu za velký. Pozemky určené k plnění funkce lesa (dále jen „PUPFL“) budou rovněž dotčeny. Zájmová lokalita se na několika místech vedení trati nachází rovněž v ochranném pásmu lesa.

Ovlivnění režimu povrchových a podzemních vod během výstavby záměru bude významné. U většiny vodotečí v trase koridoru proběhnou směrové i jiné úpravy toků, záměr si vyžádá rovněž přestavbu mostů a propustků a při ražbě tunelů dojde k ovlivnění režimu podzemních vod a může dojít i k ovlivnění zdrojů podzemní vody. V důsledku provozu nové železniční trati se neočekává, že by záměr významně ovlivňoval povrchové či podzemní vody; pomíneme-li riziko havárií či nestandardních stavů.

Při výstavbě záměru bude vznikat poměrně velké množství odpadu (výkopové zeminy, štěrkové lože, stavební a kamenná suť, železniční pražce), přičemž s některým (především tam, kde je kontaminované štěrkové lože) bude nezbytné nakládat jako s nebezpečným odpadem. Ve fázi provozu záměru budou produkovány odpady z běžného provozu dopravy. Druhy odpadů se nebudou výrazněji lišit od stávajícího stavu. Bude se jednat vesměs o odpady z případných oprav a udržovacích prací na trati.

Realizací záměru dojde v každém případě k zásahům do horninového prostředí (realizace zpevněných ploch a tunelů). V dalších fázích projektových příprav je proto nezbytné provést

podrobný hydrogeologický, inženýrsko-geologický a geotechnický průzkum a jednoznačně respektovat závěry plynoucí z těchto průzkumů.

Z hlediska botanického je záměr realizován většinou na plochách antropogenně přeměněných stanovišť (intenzivní agrocenózy), hodnotnější luční enklávy jsou tak dotčeny v menším rozsahu (louky kolem Lučního potoka a fragmenty při výstupech Dobřejovického potoka a jeho levobřežního přítoku z lesních porostů východně). Většinou jsou tak dotčeny pouze plochy, které se nenachází v přírodě blízkém stavu floristicky hodnotných stanovišť. Na základě provedeného biologického průzkumu lze předpokládat, že místa známého výskytu zvláště chráněného genofondu živočichů, která by znamenala místa výskytu reprezentativních nebo unikátních populací těchto druhů včetně prostorů reprodukce těchto populací, nebudou dotčena, tudíž nelze předpokládat přímé ohrožení populací těchto živočichů. Tento předpoklad je však nutno ověřit podrobným zoologickým průzkumem před vlastním zahájením zemních prací a přípravných terénních prací podle skutečného zaměření optimální trasy průchodnosti. Specifikou řešené trasy modernizace je přiblížení k prostoru důlních děl v lokalitě Orty, kde je ve štolách doloženo zimoviště netopýrů. S ohledem na zimování netopýrů je vhodné hornické práce při ražbě tunelu řešit mimo zimní období. V souladu s požadavky neovlivnění reprodukčního období jiných živočichů lze doporučit druhou polovinu vegetačního období. Poněvadž část důlních prostorů je zatopena vodou, lze doporučit v rámci průzkumů řešit i způsob odvodnění štol a tím zvýšit objem prostorů pro zimování netopýrů. Z hlediska fauny je relativně nejkritičtější úsek mezi km 13,5 až 14,0, tedy prostor přechodu Lučního potoka a přilehlých ekosystémů podél okraje lesa v kontaktu s mokřadními enklávami. Od vyústění Hosínského tunelu trať zasahuje ruderalizované lokálně podmáčené bylinotravní porosty v loukách kolem Lučního potoka. Za zcela nevhodný je nutno v daném kontextu pokládat návrh na přeložku toku v délce 160 m, kdy dojde k zesílení vlivu na hydrické poměry stanoviště. Určitá analogie platí i pro křížení Dobřejovického potoka kolem km 15,5 až 15,6 přes užší ruderalizovanou, lokálně podmáčenou nivu, přičemž vliv je zesílen souběžným křížením přístupové komunikace ke vstupnímu portálu Chotýčanského tunelu a zejména návrhem na přeložku 360 m toku s doprovodným efektem likvidace cca 360 m úseku toku v přírodě blízkém stavu. V daném kontextu jsou tedy potenciálně negativně ovlivněny i faunisticky hodnotnější enklávy na náspech a je nutno podél toků zachovat (resp. navrhnout) dostatečně kapacitní objekty překonání toků a v dalších stupních projektové přípravy s ohledem na požadavek kapacitnějšího křížení toků přeložky toků v segmentu Dobřejovice (v meziportálu tunelů) vůbec nenavrhovat. Nově pojatá trasa koridoru významným podílem uplatňuje dlouhé ražené tunely, takže řada interakcí s prvky dřevin a řada vlivů na flóru a faunu je minimalizována. Stěžejní střety jsou tak lokalizovány prakticky jen na enklávu kolem Dobřejovic, která představuje nejvýznamnější úsek nové trati na povrchu v krajinném segmentu.

Nově řešený koridor nekříží ani není v kontaktu s žádným vymezeným biocentrem jakékoliv úrovně. Záměr je v délce nově navržené trasy koridoru v přímém kontaktu hned s několika funkčními i nově navrhovanými skladebnými prvky územního systému ekologické stability (dále jen „ÚSES“), především s lokálními biokoridory a interakčními prvky, dále s jedním nadregionálním a jedním regionálním biokoridorem. V rámci sumarizace kvalifikovaného odhadu vlivů lze konstatovat, že ve většině případů jde o vlivy během etapy výstavby. Protože etapa provozu je předpokládána v elektrické trakci, tedy prakticky bez emisí, nelze s výjimkou mimořádných událostí předpokládat prakticky žádné vlivy na prvky ÚSES. Posuzovaný záměr je v územní kolizi s některými významnými krajinnými prvky (dále jen „VKP“), a to konkrétně s lesními porosty, vodními toky a údolními nivami. Podle informací zpracovatelů dokumentace EIA nejsou dotčeny zvláště registrované VKP. Vlivy

většinově splývají s dopady na prvky ÚSES. Ve vztahu ke zvláště chráněným územím (dále jen „ZCHÚ“) nejsou plánovaným záměrem žádná ZCHÚ dotčena, a to jak prostorově, kontaktně ani zprostředkovaně. Nejbližšími ZCHÚ jsou Přírodní památka Orty a Přírodní rezervace Libochovka. S ohledem na vymezená území soustavy Natura 2000 v České republice lze konstatovat, že realizací záměru nemůže žádná z nich být ovlivněna jak přímo, kontaktně ani zprostředkovaně.

Realizace záměru nevyžaduje zvláštní infrastrukturu nebo vyvolané investice, které by mohly nad rámec výše popsaných vlivů ovlivnit charakter krajiny, stav ekosystémů či způsob využití území. Záměr nepředstavuje riziko z hlediska zájmů památkové péče. Při realizaci záměru je možné očekávat přeložení či rušení inženýrských sítí a přeložení komunikací.

Realizace záměru si nevyžádá změnu územního plánu (dále jen „ÚP“). Dle vyjádření Krajského úřadu Jihočeského kraje ze dne 30. 8. 2010 je záměr v souladu s řešením změny č. 2 ÚP velkého územního celku Českobudějovická sídelní regionální aglomerace.

Lze vyloučit možnost významnějších vlivů záměru na životní prostředí a zdraví populace mimo území České republiky.

***Hodnocení technického řešení záměru s ohledem na dosažený stupeň poznání, pokud jde o znečišťování životního prostředí:***

Technické řešení záměru je v dokumentaci EIA popsáno dostatečně, odpovídá především stupni projektových příprav, nárokům na ochranu zdraví obyvatelstva a životního prostředí. Rozpracování technického řešení záměru do většího detailu bude řešeno v následujících stupních projektové dokumentace. To vyplývá i z řady připomínek a opatření, navržených zpracovatelem dokumentace EIA a posudku, která jsou uvedena v podmínkách stanoviska.

Technické řešení odpovídá i soudobým požadavkům na řešení obdobných projektů v zemích Evropské unie. Vzhledem k tomu, že investor má četné zkušenosti s realizací obdobných záměrů, je již v samotném projektu zřejmá návaznost na nejnovější technologická řešení a koncepce.

Při dodržení všech legislativních požadavků na způsob výstavby a provozu záměru lze technické řešení záměru považovat za vhodné.

Nezbytným požadavkem zůstává zahrnutí technických opatření sloužících k ochraně životního prostředí do projektu stavby. Tato opatření musí vycházet z dokumentace EIA, z posudku a dále z dalších poznatků v průběhu přípravy projektu, popř. z nálezů v průběhu přípravy území ke stavbě.

***Návrh opatření k prevenci, vyloučení, snížení, popřípadě kompenzaci nepříznivých vlivů záměru na životní prostředí včetně povinností a podmínek pro sledování a rozbor vlivů na životní prostředí:***

Vstupní informace a použité metody hodnocení předkládané dokumentace EIA lze použít pro vyhodnocení vlivů záměru na životní prostředí, případně je lze doplnit v navazujících fázích projektové přípravy. Technické řešení spolu s navrženými doporučeními vyplývajícími z procesu posuzování vlivů na životní prostředí (dále jen „proces EIA“) respektují požadavky na omezení, respektive vyloučení řady negativních vlivů na životní prostředí.

Dokumentace EIA předkládá soubor opatření, která by měla zaručit realizaci záměru bez výraznějšího ovlivnění jednotlivých složek životního prostředí.

Za zásadní opatření je třeba považovat požadavky z oblastí ochrany před hlukem a vibracemi, ochrany povrchových i podzemních vod, ochrany půdy, nakládání s odpady, ochrany přírody a krajiny a obecná stavebně-technická či bezpečnostní opatření.

Na základě obdržených vyjádření k dokumentaci EIA a v rámci zpracování posudku byl navržený soubor opatření k prevenci, vyloučení, snížení, popřípadě kompenzaci nepříznivých vlivů záměru na životní prostředí dále doplněn, rozšířen, případně upraven. Příslušná opatření k ochraně životního prostředí a zdraví obyvatelstva vyplývající z procesu EIA jsou specifikována jako podmínky tohoto stanoviska pro fázi přípravy, pro fázi realizace a pro fázi provozu záměru. Za zásadní opatření je třeba považovat opatření vyplývající z procesu EIA podle zákona, zejména pak opatření související s ochranou kvality ovzduší a hlukem.

#### ***Pořadí variant z hlediska vlivů na životní prostředí:***

Posuzovaný záměr je řešen invariantně.

#### ***Vypořádání vyjádření k dokumentaci:***

K dokumentaci EIA bylo doručeno celkem 15 vyjádření dotčených územních samosprávných celků a dotčených správních úřadů. Požadavky a připomínky obsažené ve vyjádřeních byly vypořádány v posudku v souladu s § 9 zákona. Veškeré relevantní požadavky a připomínky byly převzaty do stanoviska.

#### ***Vypořádání vyjádření k posudku:***

K posudku bylo doručeno celkem 13 vyjádření dotčených územních samosprávných celků, dotčených správních úřadů a veřejnosti.

#### **Podstata vyjádření Statutárního města České Budějovice ze dne 3. 6. 2011**

- k předloženému posudku o vlivech záměru Nemanice I – Ševětín na životní prostředí nemá námitky.

#### **Vypořádání vyjádření zpracovatelem posudku:**

*Vzhledem k obsahu vyjádření ponecháno bez komentáře.*

#### **Podstata vyjádření Městyse Ševětín ze dne 1. 6. 2011**

- 1) Upozorňuje, že v kapitole B.II.4 (Nároky na dopravní a jinou infrastrukturu) posudku zmíněný kamenolom Ševětín, který byl v dokumentaci EIA jmenován jako možná lokalita k ukládání vytěženého materiálu z ražby tunelů, bude v době realizace záměru již kapacitně naplněn a uzavřen.
- 2) Požaduje, aby v případě odvádění vod z Chotýčanského tunelu směrem k ševětínskému portálu a dále do rekreačního rybníka Dubenský byly požadavky na čištění těchto vod přísnější.
- 3) Požaduje zohlednit předcházející připomínky k dokumentaci EIA ze dne 12. 1. 2011, které se mimo jiné týkaly individuálních protihlukových opatření na území městyse a protihlukového opatření napříč městysem Ševětín, v prováděcí dokumentaci a zmírnit vlivy stavby a následně rovněž provozu na okolní zástavbu.
- 4) Požaduje (i s ohledem na plánovanou výstavbu dálnice D3 v blízkosti obce) šetrné řešení přepravních tras materiálu ve fázi výstavby záměru tak, aby v co největší míře přepravní trasy vedly mimo zastavěnou část městyse.

#### **Vypořádání vyjádření zpracovatelem posudku:**

*Ad 1) Tato skutečnost je rovněž zmíněna v kapitole B.II.4. na str. 39 dokumentace EIA: „Kapacita lomu Ševětín bude pravděpodobně v době realizace záměru již vyčerpána“.*

*V dalším stupni projektové dokumentace je nutné prověřit možné lokality k ukládání vytěženého materiálu z ražby tunelů.*

- Ad 2) Tato skutečnost je také zmíněna na str. 47 dokumentace EIA, kde se doslovně uvádí: „V další fázi projektové přípravy bude nutné zpřesnit množství odpadních vod z tunelů, a to včetně sezónních vlivů, navrhnout a projednat podmínky úpravy vod při realizaci a v provozu a dořešit odvod vod k zaústění do povrchových vod, včetně případných úprav dotčené vodoteče. U tunelů musí být v rámci realizace v každém případě realizována úprava vod a to především z hlediska úpravy koncentrace nerozpustných látek a ropných látek, příp. dalších škodlivin, které připadají při ražbě tunelů v úvahu. Mělo by se jednat o mobilní zařízení, která nebudou využívána v trvalém provozu. U realizovaných tunelů bude voda odváděna z ostění konstrukce tunelu, kde nelze reálně předpokládat kontaminaci vod.“*
- Ad 3) Součástí návrhu stanoviska jsou podmínky, na základě kterých dojde k přepracování akustické studie a aktualizaci návrhů veškerých protihlukových opatření podél železničního koridoru.*
- Ad 4) Součástí návrhu stanoviska jsou podmínky na specifikaci příjezdových/odvozových tras obslužné staveništní dopravy a jejich projednání s dotčenými orgány státní správy včetně provedení detailního posouzení stavebního hluku a znečištění ovzduší ve fázi výstavby, a to v celé délce projektovaného a posuzovaného záměru včetně finálního výběru optimálních odvozových a dovozových tras a jejich detailního vyhodnocení z hlediska případného ovlivnění okolí těchto tras. Celkové vyhodnocení předložit k odsouhlasení orgánu ochrany veřejného zdraví.*

#### Podstata vyjádření obce Hosín ze dne 11. 6. 2011

- nesouhlasí s vydáním souhlasného stanoviska.
- uvádí, že v posudku nejsou stanoveny přepravní trasy a konstatuje, že místní komunikace v okolí obce jsou pro přepravu zcela nevhodné.
- konstatuje, že obyvatelé Dobřejovic se domnívají, že dopad na životní prostředí bude mnohem zásadnější, než studie předpokládá.

#### Vypořádání vyjádření zpracovatelem posudku:

*Součástí návrhu stanoviska jsou opatření na specifikaci příjezdových i odvozových tras obslužné staveništní dopravy.*

#### Podstata vyjádření Krajského úřadu Jihočeského kraje, odboru životního prostředí, zemědělství a lesnictví ze dne 6. 6. 2011

- uvádí, že již ve svém vyjádření k dokumentaci EIA požadoval navrácení dokumentace EIA oznamovateli k přesnějšímu stanovení přepravních tras (především v oblasti Mydlovarska). Z výše uvedených důvodů rovněž nesouhlasí s návrhem stanoviska a požaduje, aby do stanoviska bylo výslovně doplněno, že pasportizace a následné stavební úpravy a opravy komunikací se týkají objízdných a staveništních tras. Pro fázi výstavby požaduje doplnit pravidelný interval (1 x za 2 měsíce) pro sledování a vyhodnocování stavebního stavu pozemních komunikací dotčených staveništní dopravou a dopravou z objížděk a tyto průběžně opravovat a udržovat. Po ukončení realizace stavby požaduje dotčené pozemní komunikace, poškozené v souvislosti s výstavbou záměru, opravit.

#### Vypořádání vyjádření zpracovatelem posudku:

*Výše uvedené požadavky týkající se přepravních tras byly zahrnuty do podmínek stanoviska.*



Podstata vyjádření Magistrátu města České Budějovice, odboru ochrany životního prostředí ze dne 2. 6. 2011

- požaduje zohlednit připomínky uvedené ve vyjádření ze dne 13.1.2011 pod č. j.: OOŽP/10976/2011/Ko (vyžaduje vyjádření odborného hydrogeologa, k veškerým zásahům do vodních toků vést vodoprávní řízení na příslušném odboru a sledovat hladinu podzemní vody jímacích objektů především v době před zahájením stavby, aby mohl být vyloučen vliv na jednotlivé studny).
- požaduje, aby u křížení železničního koridoru s biokoridory (s vodními toky) bylo možné v podmostí překonat křížení suchou cestou, tj. instalovat lávky z přírodních materiálů o šířce alespoň 0,5 m.
- upozorňuje, že ke všem zásahům do VKP budou na základě žádosti vydávány odborem ochrany životního prostředí Magistrátu města České Budějovice závazná stanoviska.
- požaduje, aby vyhodnocení předpokládaných důsledků navrhovaných řešení zahrnovalo nejen údaje o celkové rozloze lesních pozemků, u kterých se předpokládá odnětí či omezení plnění funkce lesa, ale rovněž zhodnocení z hlediska dosavadního plnění funkcí lesa (produkční i mimoprodukční). Posuzování by mělo rovněž zahrnovat zjištění, zda nedojde k nevhodnému dělení lesa z hlediska jeho ochrany a k ohrožení sousedních lesních porostů, popř. k narušení sítě lesnicko-technických zařízení.
- uvádí, že v případě dodržení v posudku řešených připomínek vodoprávního úřadu a orgánu státní správy lesů a připomínek orgánu ochrany přírody, souhlasí s realizací záměru.

Vypořádání vyjádření zpracovatelem posudku:

*Zpracovatel posudku uvádí, že podmínka nezbytnosti vyjádření odborného hydrogeologa a doporučení sledování hladiny podzemní vody jímacích objektů je součástí stanoviska. Požadavek na umístění příslušných lávek a požadavky v souvislosti s dotčením či se zábořem PUPFL jsou rovněž součástí návrhu stanoviska.*

Podstata vyjádření Krajské hygienické stanice Jihočeského kraje se sídlem v Českých Budějovicích ze dne 6. 6. 2011

- uvádí, že s posudkem k dokumentaci EIA záměru „Nemanice I – Ševětín“ souhlasí.
- konstatuje, že v navazujících řízeních bude požadovat zpracování podrobné a aktualizované akustické a rozptylové studie dle podmínek uvedených v návrhu stanoviska v posudku.

Vypořádání vyjádření zpracovatelem posudku:

*Zpracovatel posudku uvádí, že výše uvedený požadavek je zohledněn v podmínkách stanoviska.*

Podstata vyjádření České inspekce životního prostředí, Oblastního inspektorátu České Budějovice ze dne 19. 5. 2011

K předloženému posudku nemá žádných připomínek.

Vypořádání vyjádření zpracovatelem posudku:

*Vzhledem k obsahu vyjádření ponecháno bez komentáře.*

Podstata vyjádření Ministerstva životního prostředí, odboru ochrany vod ze dne 13. 5. 2011

K předloženému posudku nemá žádných připomínek.

Vypořádání vyjádření zpracovatelem posudku:

*Vzhledem k obsahu vyjádření ponecháno bez komentáře.*

Podstata vyjádření Ministerstva životního prostředí, odboru ochrany ovzduší ze dne 13. 5. 2011

K předloženému posudku nemá žádných připomínek.

Vypořádání vyjádření zpracovatelem posudku:

*Vzhledem k obsahu vyjádření ponecháno bez komentáře.*

Podstata vyjádření Ministerstva životního prostředí, odboru ochrany horninového a půdního prostředí ze dne 8. 6. 2011

K předloženému posudku nemá žádných připomínek.

Vypořádání vyjádření zpracovatelem posudku:

*Vzhledem k obsahu vyjádření ponecháno bez komentáře.*

Podstata vyjádření Agentury ochrany přírody a krajiny České republiky (dále jen „AOPK ČR“) ze dne 8. 6. 2011

- upozorňuje na střety se zájmy ochrany přírody a krajiny uvedené ve stanovisku regionálního pracoviště AOPK ČR, Krajského Střediska České Budějovice ze dne 7. 1. 2011 pod č. j.: 01620/CBD/2010/AOPK.
- konstatuje, že se v posudku objevuje upozornění na některé nejasnosti z hlediska identifikace střetů trasy železničního koridoru s jednotlivými skladebnými částmi ÚSES a krajinnými prvky mimo ÚSES a dále konkrétně uvádí všechny případy potenciálních a přímých kolizí trasy železničního koridoru s přírodními prvky.
- v případě všech prostorových střetů trasy železničního koridoru s vodními toky nesouhlasí s navrženými délkově významnými přeložkami koryt potoků a uvádí, že souhlasit lze jen s přiměřenými a technicky odůvodněnými krátkými přeložkami (max. několik málo desítek metrů, cca 10-30 m) pro umožnění optimálního přemostění vodních toků.
- požaduje v dalších fázích projektové přípravy konzultovat způsob a technické parametry zabezpečení průchodnosti trasy železnice pro živočichy.
- uvádí, že zřízení mezideponie či trvalé deponie vytěžené rubaniny z ražených tunelů i z dalších úseků výstavby koridoru v prostoru krajinného segmentu u obce Dobřejovice, a to mezi tělesem náspu trati (místy vysokým až 16 m) a okraji lesních porostů východně je významný zásah do krajiny a v žádném případě nesouhlasí s plošným navrstvením deponie a pouze ponecháním zářezů pro vodoteče tekoucí z lesních porostů.
- požaduje, aby problematika plánování tvorby mezideponií či trvalých deponií rubaniny byla detailně řešena a konzultována v dalších fázích projektové dokumentace.

Vypořádání vyjádření zpracovatelem posudku:

*Zpracovatel posudku uvádí, že podmínka konzultace parametrů mostních objektů a propustků (z důvodu prostupnosti liniové stavby pro živočichy) s pracovníky AOPK ČR byla již v rámci předkládaného posudku součástí návrhu stanoviska.*

*Problematika mezideponií a trvalých deponií rubaniny z tunelů včetně výškového vedení trasy v enklávě Dobřejovic je součástí stanoviska, kde jsou pro fázi projektových příprav uvedeny podmínky týkající se detailního řešení mezideponií, trvalých deponií rubaniny a vedení trasy v otevřené krajině v blízkosti obce Dobřejovice; a to rovněž s ohledem na skutečnost, že by za stávajících navržených podmínek došlo k degradaci funkce vodních toků jakožto skladebných částí ÚSES v daném prostoru.*