Obecní úřad Dvory nad Lužnicí
došlo dne 6.9.2021
č.j. 633
poč. listů 13 ..... příloh .....

České Budějovice dne 3. září 2021
Č. j.: MZP/2021/510/1290
Sp. zn.: ZN/MZP/2021/510/159

ROZHODNUTÍ
doručované veřejnou vyhláškou

závěr zjišťovacího řízení podle § 7 odst. 6 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").

Na základě informací uvedených v oznámení záměru, výsledků jiných environmentálních studií uvedených v přílohách tohoto oznámení, vyjádření dotčených orgánů a zjišťovacího řízení provedeného podle zásad uvedených v příloze č. 2 k zákonu, **rozhodlo** Ministerstvo životního prostředí, odbor výkonu státní správy II, **že záměr** oznamovatele Správa železnic, státní organizace, Dlážděná 1003/7, 110 00 Praha 1, IČO: 70994234,

„Optimalizace a elektrizace trati České Velenice (mimo) – Veselí nad Lužnicí (mimo)"

nemá významný vliv na životní prostředí a veřejné zdraví a **nebude** posuzován podle zákona.

Odůvodnění

1. Identifikační údaje

Název záměru:	Optimalizace a elektrizace trati České Velenice (mimo) – Veselí nad Lužnicí (mimo)
Zařazení záměru dle přílohy č. 1 k zákonu:	Bod 44 kategorie I (Celostátní železniční dráhy); změna záměru ve smyslu ust. § 4 odst. 1 písm. b) zákona
Kapacita (rozsah) záměru:	Předmětem stavby je modernizace a elektrizace stávající neelektrizované jednokolejné železniční trati České Velenice – Veselí nad Lužnicí, a to v úseku drážních km 1,812-54,151 nového staničení (staničeno od Českých Velenic). Začátek stavby se nachází za vjezdovým obloukem do ŽST České Velenice, kde navazuje na již dříve zrealizovanou samostatnou stavbu celkové rekonstrukce této stanice. Obdobně konec stavby navazuje na již dříve zrekonstruovanou ŽST Veselí nad Lužnicí. Součástí projektu budou mj. demolice, novostavby, rekonstrukce a úpravy objektů ve volné krajině, sanace a rekonstrukce mostů a propustků, protihlukové clony, zabezpečovací zařízení. Celková délka stavby je 52,339 km.
Umístění záměru:	kraj: Jihočeský obec: České Velenice, Nová Ves nad Lužnicí, Dvory nad Lužnicí, Suchdol nad Lužnicí, Cep, Majdalena, Třeboň, Lužnice, Lomnice nad Lužnicí, Frahelž, Val, V...

Elektronický podpis
JUDr. Hana Dvořáková MBA
Ministerstvo životního prostředí
03.09.2021 13:28

k.ú.:	České Velenice, Nová Ves nad Lužnicí, Dvory nad Lužnicí, Hrdlořezy u Suchdola nad Lužnicí, Suchdol nad Lužnicí, Cep, Majdalena, Holičky u Staré Hlíny, Třeboň, Břilice, Stará Hlína, Přeseka, Lužnice, Lomnice nad Lužnicí, Frahelž, Val u Veselí nad Lužnicí, Vlkov nad Lužnicí, Veselí nad Lužnicí
Obchodní firma oznamovatele:	Správa železnic, státní organizace
IČO oznamovatele:	70994234
Sídlo (bydliště) oznamovatele:	Dlážděná 1003/7, 110 00 Praha 1
Zpracovatel oznámení:	Ing. Kateřina Hladká, Ph.D. (autorizovaná osoba dle § 19 zákona EIA)

2. Charakter záměru a možnost kumulace s jinými záměry:

Charakterem stavby je modernizace a elektrizace stávající jednokolejné železniční trati České Velenice – Veselí nad Lužnicí. Stavba řeší rekonstrukci železničního spodku a svršku. Nové řešení kolejí bude sledovat stávající osu koleje, výškové řešení kolejí bude v maximální možné míře sledovat niveletu stávající koleje. Zároveň dojde k elektrifikaci trati v celé její délce. Realizací stavby dojde k modernizaci souvislého úseku trati spojující již dříve zrekonstruované ŽST České Velenice a ŽST Veselí nad Lužnicí. Modernizací dále dojde ke zvýšení cestovní rychlosti, kultury cestování a zvýšení bezpečnosti vlakové dopravy a racionalizace řízení provozu.

V prostoru staveniště a v jeho okolí jsou připravovány další investiční a stavební akce, které bezprostředně souvisí nebo navazují na předkládaný záměr a jsou v různém stadiu připravenosti. Dokončena je navazující stavba „GSM-R České Velenice – České Budějovice – Horní Dvořiště", naplánovány nebo v přípravě jsou stavby „ETCS České Velenice – České Budějovice – Dorní Dvořiště", „TES trati Veselí nad Lužnicí – Jihlava" a „Suchdol nad Lužnicí — České Velenice, vedení 2 x 110 kV".

Z hlediska kumulace možných negativních vlivů na životní prostředí a veřejné zdraví je však relevantní zejména dopravní záměr silnice „I/24 Lomnice nad Lužnicí, obchvat", který prostřednictvím mostního objektu kříží posuzovaný záměr. V období výstavby obchvatu lze o kumulativních, popř. synergických vlivech uvažovat zejména z hlediska navýšení hlukové zátěže a znečišťujících látek z dopravy a stavebních mechanismů (včetně sekundární prašnosti) a provozem dopravy. Obchvat bude mít vliv na krajinný ráz a bude migrační bariérou, avšak z hlediska celkového vyhodnocení nepředstavuje riziko významně negativních vlivů na životní prostředí (viz. rozhodnutí Krajského úřadu Jihočeského kraje, č.j. KUJCK 21420/2021 ze dne 19.02.2021). Kumulace vlivů obou záměrů bude lokálního charakteru, přičemž v rámci projektů pro následná řízení budou dále stanoveny zásady organizace výstavby, které budou řešit případná opatření pro minimalizaci hluku z výstavby, popř. omezení prašnosti. Negativní vliv obchvatu na krajinný ráz bude snížen ozeleněním plánované komunikace, navržené mostní objekty snižují negativní vliv neprůchodnosti krajiny a umožní migraci zvířat. U obou záměrů vstupujících do vzájemné kumulace bylo též v rámci posouzení vlivů záměru na evropsky významné lokality a ptačí oblasti podle § 45i zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, v platném znění (dále jen „ZOPK"), konstatováno, že realizace záměrů nebude mít negativní vliv na celistvost dotčených evropsky významných lokalit ani ptačích oblastí.

Z hlediska posouzení kumulativních vlivů ve fázi provozu záměru je zásadní skutečnost, že hygienické limity pro hluk z dopravy v chráněném venkovním prostoru staveb a v chráněném venkovním prostoru jsou odlišné z dopravy na drahách a silnicích. Není znám vztah mezi synergickým působením různých zdrojů hluku a zdravotními účinky (dosud nebyla ze strany Světové zdravotnické organizace vytvořena metodika, která by umožnila hodnocení kombinovaného vlivu různých zdrojů hluku na zdraví exponovaných osob, a to ani při souběhu dopravních zdrojů, tj. kombinace a kumulace hluku ze silniční a železniční nebo letecké dopravy). Ministerstvo však v této souvislosti považuje za zásadní, že místo s nejvyšší kumulací hluku (křížení záměrů) se nachází mimo zastavěné území, přičemž u obou záměrů bude samostatně splněn limit pro hluk ze železniční i silniční dopravy.

S ohledem na uvedené skutečnosti nepředstavuje posuzovaný záměr riziko významně negativních vlivů na životní prostředí v důsledku kumulace a působení synergických vlivů s ostatními realizovanými či plánovanými záměry.

3. Stručný popis technického a technologického řešení záměru:

Z technického hlediska je záměr rozdělen na technologickou a stavební část. Součástí technologické části jsou úpravy železničních zabezpečovacích zařízení, železničních sdělovacích zařízení, silnoproudé technologie včetně dispečerské řídící techniky a ostatní technologická zařízení. Stavební část obsahuje zejména inženýrské objekty (kolejový svršek a spodek, nástupiště, přejezdy a podchody, mosty, propustky, zdi, sdělovací sítě, potrubní vedení, pozemní komunikace, protihlukové objekty), pozemní stavební objekty včetně technického vybavení (pozemní objekty budov, zastřešení nástupišť, individuální protihluková opatření, orientační systém, demolice, drobnou architekturu a oplocení), trakční a energetická zařízení (trakční vedení, napájecí stanice, ohřev výhybek, elektro rozvody, ukolejení kovových konstrukcí, vnější uzemnění) a ostatní stavební objekty (příprava území včetně kácení dřevin, náhradní výsadba, zabezpečení veřejných zájmů).

4. 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 tomuto zákonu:

V průběhu zjišťovacího řízení nebyla identifikována možnost významných negativních vlivů předmětného záměru, které by vyloučily možnost realizace hodnoceného záměru v dané lokalitě či nezbytnost stanovení dalších odborných opatření pro fázi výstavby a provozu záměru, a to zejména s přihlédnutím k nadstandardní podrobnosti projektu ve fázi zjišťovacího řízení (oznámení záměru včetně příloh) i následným správním řízením, ve kterých budou podrobně specifikovány a odborně posouzeny parametry záměru z hlediska umístění (územní řízení), z hlediska provozu a záměrem vyvolaných stavebních činností (stavební řízení).

Z předloženého oznámení záměru, které je zpracováno autorizovanou osobou podle § 19 zákona, výsledků jiných environmentálních studií uvedených v přílohách tohoto oznámení, vyjádření dotčených orgánů státní správy a provedeného zjišťovacího řízení, vyplývá skutečnost, že záměr nebude působit významně negativně na žádnou složku životního prostředí ani na veřejné zdraví. Realizace změny záměru v plánovaném rozsahu, stručně charakterizovaném vpředu tohoto rozhodnutí a podrobně popsaném ve výše uvedeném oznámení, je tedy v daném území akceptovatelná, přičemž pro dané posouzení je zcela zásadní skutečnost, že se nejedná o realizaci nové liniové stavby v území, ale předmětem záměru posuzovaného ve zjišťovacím řízení je optimalizace a elektrizace stávající trati, přičemž nové řešení kolejí bude sledovat stávající

osu koleje a taktéž výškové řešení kolejí bude v maximální možné míře sledovat niveletu stávající koleje.

Předložené oznámení dále v rámci projektu stavby charakterizuje jednotlivá opatření k prevenci, vyloučení a snížení všech významných nepříznivých vlivů na životní prostředí, a to s ohledem na charakter záměru zejména pro fázi výstavby. Navržená opatření jsou nedílnou součástí záměru a ministerstvo je považuje z hlediska eliminace možných významných negativních vlivů na životní prostředí a veřejné zdraví v této fázi povolovacího procesu za dostatečná. Jednotlivá dílčí upřesnění budou řešena v následných řízeních, jak mj. vyplývá i z vyjádření správce povodí (Povodí Vltavy s.p.).

Na základě vyhodnocení zásad uvedených v příloze č. 2 k zákonu, oznámení záměru, výsledků jiných environmentálních studií uvedených v přílohách tohoto oznámení a vyjádření k němu uplatněných, dospěl příslušný úřad k závěru, že záměr nemá významný negativní vliv na životní prostředí a nepodléhá posuzování podle zákona.

4.1. Charakteristika záměru

Posuzovaný záměr představuje optimalizaci a elektrizaci stávající železniční trati. Realizací stavby dojde k úpravám souvislého úseku tratě spojující již dříve zrekonstruované ŽST České Velenice a ŽST Veselí nad Lužnicí. Modernizací dojde ke zvýšení cestovní rychlosti, kultury cestování a zvýšení bezpečnosti vlakové dopravy a racionalizace řízení provozu.

4.2. Umístění záměru

Záměr bude realizován v Jihočeském kraji v úseku stávající železniční trati na České Velenice – Veselí nad Lužnicí. Záměr prochází přes území 13 obcí (České Velenice, Nová Ves nad Lužnicí, Dvory nad Lužnicí, Suchdol nad Lužnicí, Cep, Majdalena, Třeboň, Lužnice, Lomnice nad Lužnicí, Frahelž, Val, Vlkov, Veselí nad Lužnicí). S ohledem na lokalizaci železniční trati je dotčeno i správní území obce Klec, která se nachází v bezprostředním sousedství posuzovaného záměru.

4.3. Charakteristika předpokládaných vlivů záměru na obyvatelstvo a životní prostředí

Vlivy na obyvatelstvo, včetně sociálně ekonomických vlivů

Posuzovaný záměr nebude významným zdrojem elektromagnetického záření. V souvislosti s jeho realizací se nepředpokládá kontaminace zdrojů vod chemickými látkami ani patogenními organismy či jejich toxiny. Hlavními faktory, u kterých bylo nezbytné zkoumat míru ovlivnění obyvatelstva, jsou znečištění ovzduší a hluk, které též nepředstavují významně negativní vlivy na veřejné zdraví (podrobněji vyhodnoceno dále v následujících samostatných kapitolách).

Optimalizací a elektrizací železniční trati v úseku České Velenice – Veselí nad Lužnicí dojde k modernizaci dopravního spojení a nelze tedy předpokládat ani vznik významně negativních sociálně ekonomických vlivů na obyvatelstvo.

Souhrnně lze záměr v navržených parametrech považovat z hlediska vlivů na obyvatelstvo považovat za akceptovatelný.

Vlivy na ovzduší a klima

Vzhledem ke skutečnosti, že po realizaci záměru bude trať elektrifikována, nebude po dokončení stavby okolí železniční trati zatěžováno žádnými novými zdroji emisí.

V rámci výstavby je navržena recyklace železničního svršku. Hlavním zdrojem emisí budou plochy zařízení staveniště s dočasně umístěnými recyklačními linkami. Návoz i odvoz materiálu zde bude realizován jako kombinovaný. Manipulace vytěženého materiálu bude řešena převážně

po železnici, naproti tomu odvoz podsítného (po recyklaci určeného k uložení na skládku) bude řešen nákladní dopravou po pozemních komunikacích.

Jako hlavní modelové znečišťující látky, jsou posuzovány tuhé znečišťující látky jako PM_{10}, $PM_{2,5}$, benzen, benzo(a)pyren, oxid dusičitý - NO_2 a oxidy dusíku – NO_x, které jsou nejzávažnějšími látkami pocházejícími z dopravy. V případě zpracování štěrkového lože jsou to dále tuhé znečišťující látky, které se dostávají do ovzduší při nakládce, vlastní recyklaci i deponování materiálu.

V případě NO_x je imisní limit průměrné roční koncentrace zachován pro ochranu ekosystémů a vegetace a je uplatňován pouze na územích chráněných podle ZOPK. Tento typ území se v okolí ploch zařízení staveniště nenachází. Z hlediska průměrné roční koncentrace NO_2, PM_{10}, $PM_{2,5}$, benzenu a benzo(a)pyrenu se ve všech případech jedná o zdroje s malým ročním využitím (max. 540 hod/rok, v lokalitě Třeboň a 380 hod. v lokalitách České Velenice a Majdalena), kdy průměrné roční hodnoty dosahují nízkých hodnot, což i v součtu s odhadnutým imisním pozadím s velkou rezervou splní roční imisní limity jednotlivých škodlivin a roční příspěvek k imisnímu pozadí od plánované recyklace nebude významný.

Realizace stavby včetně plánované recyklace tedy neznamená pro své okolí příčinu překročení ročních imisních limitů sledovaných znečišťujících látek a nepovede k výraznějšímu zhoršení stávající situace v dané lokalitě. Na základě komplexního zhodnocení vlivu posuzovaného stavebního záměru na ovzduší lze konstatovat, že záměr je při dodržení všech opatření snižujících prašnost z hlediska platných pravidel pro ochranu ovzduší přijatelný. Tuto skutečnost potvrzují rovněž výsledky Rozptylové studie (Ing. Blanka Novotná; 05/2021), která je přílohou předloženého oznámení záměru.

Z hlediska vlivů záměru na klima je možné hodnotit posuzovaný záměr, který představuje v současné době trať provozovanou v motorové trakci pozitivně. Navržená elektrizace trati splňuje opatření snižující emise skleníkových plynů. Pouze ve fázi výstavby dojde k nevýznamnému zvýšení emisí skleníkových plynů produkovaných vozidly po dobu stavby. Dle navrženého plánu organizace výstavby bude převážná část staveništní dopravy řešena po železnici. Vzhledem ke krátkodobému působení je možné hodnotit vliv na klima za slabý a celkově nevýznamný.

Součástí příloh oznámení záměru je dále studie Vyhodnocení stavby z hlediska globálních změn klimatu (Ing. Kateřina Hladká, Ph.D; 05/2021). Ze závěrečného shrnutí této studie mj. vyplývá skutečnost, že posuzovaný záměr je možné považovat za záměr adaptovaný na změnu klimatu.

<u>Vlivy na hlukovou situaci a event. další fyzikální a biologické charakteristiky</u>

Stěžejním podkladem pro zhodnocení hluku vyvolaného realizací záměru je aktuální Hluková studie (Ing. Petr Čichovský; 05/2021), která se zabývá posouzením výhledové akustické situace v přilehlém okolí záměru po dokončení stavby a předkládá možnosti řešení snížení hlukového zatížení v dotčené lokalitě. Součástí studie je i měření hluku a vibrací ze stávající železniční dopravy u nejbližší obytné zástavby. Výpočtem byla také ověřena možnost uplatnění korekcí staré hlukové zátěže.

Z výsledků studie vyplývá, že s korekcemi staré hlukové zátěže lze uvažovat pouze v několika bodech. V ostatních výpočtových bodech je prokázáno respektování základního hygienického limitu z dopravy na drahách 60/55 dB pro den/noc v ochranném pásmu dráhy a 55/50 dB za ochranným pásmem dráhy. Pro výhledový stav bylo provedeno posouzení akustické situace bez protihlukových opatření i včetně protihlukových opatření. Pro splnění hygienických limitů byly navrženy nízké protihlukové clony o celkové délce 802 m s výškou 1 m nad temenem kolejnice a dále byly navrženy samostatné protihlukové úpravy celkem na 36 objektech. Jedná se výhradně o objekty, kde realizace protihlukových stěn není vhodná - tzn. nadlimitně zatížené

solitérní objekty a objekty v blízkosti železničních přejezdů. Po realizaci těchto opatření, lze ve výhledovém stavu předpokládat dodržení hygienických limitů hluku.

Výskyt vyšších hodnot vibrací, než jsou max. přípustné hodnoty nebylo možné předem vyloučit, nicméně z naměřených hodnot vibrací stávající železniční trati v rámci čtyřech referenčních bodů vyplývá, že hygienický limit je v tomto ohledu prokazatelně splněn ve všech měřených bodech. S ohledem na optimalizaci trati nelze očekávat zvýšený výskyt těchto vibrací po realizaci záměru.

Součástí předloženého oznámení záměru jsou dále s příslušnou legislativou navržená technická a organizační opatření k omezení hluku během výstavby záměru. Tato opatření jsou s ohledem na charakter záměru stanovena v odpovídajícím rozsahu, přičemž konkrétní rozpracování těchto opatření bude předmětem následného stavebního řízení.

V rámci posuzovaného záměru bude instalováno nové venkovní osvětlení nástupišť a podchodů. Při návrhu světelných zdrojů bude postupováno v souladu s obecnými doporučeními k zamezení výskytu světelného znečištění dle Metodického pokynu Ministerstva životního prostředí (č.j. MZP/202/710/2387) ze dne 30.06.2020. Zdrojem světelného znečištění budou rovněž projíždějící vlaky. Míra světelného znečištění je závislá na typu reflektorů vozidla, jejich seřízení. Částečné odstínění šíření světelného znečištění do okolního prostředí bude zajištěno např. vpředu uvedenými protihlukovými stěnami.

Z hlediska problematiky hluku, vibrací i světelného znečištění lze souhrnně konstatovat, že výstavba ani provoz záměru nebudou představovat významné riziko pro životní prostředí a veřejné zdraví v daném území. Vliv záměru na předmětné charakteristiky bude tedy akceptovatelný.

Vlivy na povrchové a podzemní vody

Úsek optimalizované trati překračuje 53 evidovaných vodních toků, z toho do koryt 8 vodních toků nebude stavbou zasahováno, 17 vodních toků je překračováno rekonstruovanými železničními mosty a 28 koryt překračuje trať prostřednictvím propustků. Jedná se o stávající objekty, u kterých bude provedena kompletní rekonstrukce nebo sanace. U rekonstruovaných mostů a propustků se předpokládá úprava koryta toku v prostoru vtoku a výtoku. Kompletně rekonstruované mostní objekty jsou hydrotechnicky posouzeny.

Během výstavby spodní stavby mostních objektů bude pravděpodobně docházet k dočasným krátkodobým zákalům vody. Vody odčerpávané (srážkové, prosakující podzemní) ze stavebních jam nebudou vypouštěny do vodotečí bez předchozí sedimentace či předčištění. Vypouštění těchto vod podléhá stanovisku správce toku a povolení k nakládání s povrchovými vodami.

Při zavedení a dodržování opatření proti znečištění povrchových vod při výstavbě či běžném provozu není předpoklad negativního ovlivnění povrchových vod. Povodí Vltavy s.p., jakožto příslušný správce povodí, ve svém vyjádření k oznámení záměru uvádí požadavky na obsah projektové dokumentace pro následné územní řízení, ve kterém budou v případě potřeby stanovena konkrétní opatření k ochraně povrchových vod.

Vzhledem k umístění stavby, charakteru a rozsahu stavebních objektů s možnými vlivy na útvary povrchových vod lze dále uvést, že nebude změněna hydromorfologie útvarů a nebude zhoršován stav jednotlivých ukazatelů a biologických složek. Realizace stavby nenaruší zavádění opatření k zajištění ochrany a udržitelného užívání vod v rámci dílčího povodí Horní Vltavy resp. dotčených útvarů povrchových vod.

Předkládaný záměr s ohledem na lokalizaci, charakter i specifikaci jednotlivých stavebních objektů může ovlivnit útvary podzemních vod Třeboňská pánev – jižní část, Třeboňská pánev – střední část, Krystalinikum v povodí Lužnice a Kvartér Lužnice. Kvalita podzemních vod

uvedených útvarů však bude ovlivněna pouze lokálně a dočasně po dobu výstavby. Po ukončení stavby tyto vlivy odezní. Toto ovlivnění nebude překážkou ve snaze dosažení dobrého chemického stavu jednotlivých útvarů (popřípadě důvodem ke zhoršení stávajícího dobrého stavu). Stavební činnost pod úrovní hladiny podzemních vod zvyšuje riziko znečištění podzemních vod závadnými látkami. Při přípravě výstavby bude nastavena vysoká úroveň opatření proti úniku závadných látek a současně vyžadováno jejich důsledné dodržování během samotné realizace stavby.

Součástí příloh oznámení záměru je dále studie Vyhodnocení stavby z hlediska Směrnice o vodách (Ing. Radmila Šmeráková; 05/2021). Ze závěrečného shrnutí této studie vyplývá skutečnost, že realizace záměru nebude důvodem k nesplnění environmentálních cílů nebo ke zhoršení stavu útvarů povrchových resp. podzemních vod. Předmětná stavba nemění fyzikální poměry útvarů povrchových vod ani hladiny podzemní vody v útvarech podzemní vody. Uplatňování výjimek Rámcové směrnice o vodní politice (2000/60/ES) není v tomto případě relevantní.

Souhrnně lze vliv záměru na povrchové i podzemní vody považovat za akceptovatelný, přičemž pro eliminaci dílčích negativních vlivů budou nastavena konkrétní opatření v rámci následných řízení.

Vlivy na půdu

Realizace záměru vyvolá potřebu trvalého záboru cca 3 ha zemědělské půdy. Dalších cca 2,5 ha bude předmětem dočasného záboru. Část záměrem řešeného území zahrnuje trvalý zábor zemědělské půdy vysoké kvality (cca 1,4 ha zařazených do I. a II. třídy ochrany ZPF), přičemž zemědělskou půdu I. a II. třídy ochrany lze odejmout pouze v případech, kdy jiný veřejný zájem výrazně převažuje nad veřejným zájmem ochrany zemědělského půdního fondu. Vzhledem k faktu, že předmětem záměru je optimalizace celostátní železniční dráhy a zábor zemědělské půdy je s ohledem na umístění záměru v původní trase železnice minimalizován pouze na nezbytně nutný rozsah, je zřejmé, že veřejný zájem na realizaci záměru výrazně převažuje nad ochranou zabírané zemědělské půdy nejvyšší kvality. Vliv záměru na zemědělskou půdu tedy ministerstvo hodnotí jako středně silný a částečně nevratný, avšak nezbytný. V rámci následného řízení o odnětí půdy ze ZPF bude vliv záměru na zemědělskou půdu dále podrobně zhodnocen a případně stanovena konkrétní opatření nezbytná k zajištění komplexní ochrany zemědělského půdního fondu.

V místech, kde bude trasa vstupovat na lesní pozemky nebo, kde bude zasahovat do 50 m od kraje lesa, musí investor požádat o zásah do PUPFL a následně o odnětí PUPFL, případně o souhlas se zásahem do ochranného pásma. V dalším stupni dokumentace pak zpracovat výpočet náhrad škod na PUPFL a určit výši poplatku za trvalé a dočasné odnětí dotčených lesních pozemků. Výměra předpokládaného trvalého záboru je 3,2 ha, dočasný zábor 4,25 ha. Na základě vyhodnocení záborů stavby dotýkajících se pozemků určených k plnění funkcí lesa s důrazem na umístění a charakter stavby lze konstatovat, že vliv stavby na stabilitu okolních porostů nebude výrazně negativní. Téměř v celé délce stavby nedojde k otevření nových porostních stěn, trvalé zábory se týkají především úzkých pásů podél stávající trati a dočasné zábory řeší většinou zařízení staveniště nebo přístupy po stávajících lesních cestách. Záměr lze z hlediska velikosti vlivu na PUPFL označit za středně velký, z hlediska významnosti vlivu za středně významný.

Vlivy na horninové prostředí a přírodní zdroje

Navržená přeložka silnice I/24 SO 06-50-02, která je nedílnou součástí záměru, zasahuje do CHLÚ Suchdol nad Lužnicí, dobývacího prostoru Cep II a výhradního ložiska Cep 2. S ohledem na skutečnost, že skrz vyjmenovaná chráněná území ochrany nerostného bohatství prochází již

stávající silnice I/24 a realizací záměru dojde k celkové optimalizaci vedení trasy, lze vliv záměru na přírodní bohatství a horninové zdroje považovat za akceptovatelný. Dotčené správní orgány ochrany nerostného bohatství (OBÚ, KÚ) nemají k trase přeložky v této fázi povolovacího procesu žádné námitky. V následných řízeních může umístění staveb a zařízení v chráněném ložiskovém území, které nesouvisí s dobýváním, povolit příslušný orgán jen na základě závazného stanoviska orgánu kraje v přenesené působnosti, vydaného po projednání s obvodním báňským úřadem, který navrhne podmínky pro umístění, popřípadě provedení stavby nebo zařízení.

Vlivy na faunu, flóru a ekosystémy

Součástí příloh oznámení záměru jsou studie Hodnocení vlivu závažného zásahu na zájmy ochrany přírody a krajiny dle § 67 ZOPK a Posouzení vlivu záměru na lokality soustavy Natura 2000 dle § 45i ZOPK (Mgr. Martina Fialová, Ph.D.; 12/2020). Ze závěrů těchto studií vyplývá, že v souvislosti s realizací posuzovaného záměru dojde k ovlivnění zájmů ochrany přírody a krajiny včetně soustavy NATURA 2000. Vzhledem k charakteru území a záměru a při dodržení navržených zmírňujících opatření lze však míru tohoto ovlivnění považovat za akceptovatelnou.

Nevyhnutelnou součástí záměru je kácení mimolesní zeleně (stromy, keře) v rozsahu záboru stavby, a to mimo vegetační období (listopad-březen). Ve výjimečných případech budou dále káceny dřeviny v těsné blízkosti záměru mimo zábor stavby, které by ohrožovaly bezpečnost drážního provozu. Přesný rozsah kácení a případné náhradní výsadby za zeleň odstraněnou z důvodu realizace stavby budou řešeny v rámci samostatného řízení k povolení kácení dřevin rostoucích mimo les.

V souvislosti s realizací záměru dále dojde k odstranění vegetace na drážním tělese, vč. odvodňovacích příkopů a v okolí rekonstruovaných či sanovaných mostních objektů a v místech rozšíření tělesa železnice. Obecně lze však zábory přírodních či přírodě blízkých biotopů označit jako okrajové, a to zejména proto, že se jedná o optimalizaci stávající železnice. Během stavebních prací bude předejito šíření a zavlékání invazních druhů rostlin, popřípadě budou tyto druhy okamžitě likvidovány.

Záměrem bude částečně ovlivněn kriticky ohrožený ovsíček obecný, druh suchých písčin. Jedná se o jednoletou, nenápadnou rostlinu. Tento druh porůstá rozsáhlé plochy v železniční stanici Majdalena. Pravděpodobně je zde rozšířen v souvislosti s drážní dopravou. Během stavebních prací dojde ke zmenšení jeho zdejší populace. Lze však předpokládat, že část rostlin v území bude zachována a následně bude sloužit jako zdrojová populace pro opětovné šíření. Ostatní silně ohrožené či ohrožené druhy rostlin nacházející se v blízkosti záměru, nebudou provedenou optimalizací trati zásadně ovlivněny, případně bude zajištěna jejich ochrana ve spolupráci s příslušným orgánem ochrany přírody (zejména lokality v CHKO).

Během zoologického průzkumů byla zaznamenána též řada zvláště chráněných a ohrožených druhů živočichů. Někteří jsou přímo vázáni na vegetaci, porosty dřevin doprovázejících železnici a vodní plochy v okolí, další využívají území k migracím. Tyto druhy, resp. jejich populace mohou být záměrem ovlivněny, proto je nedílnou součástí předkládaného záměru návrh zmírňujících opatření, aby byla míra jejich ovlivnění v co největší možné míře minimalizována. S ohledem na tuto skutečnost a s přihlédnutím k faktu, že optimalizovaná železniční trať nevybočuje ze stávající trasy (zachování migrační prostupnosti území), je tento vliv možné vyhodnotit jako akceptovatelný.

Předměty ochrany dotčených území soustavy Natura 2000 mohou být ovlivněny v souvislosti s elektrizací, stavební činností obecně, rekonstrukcí mostních objektů a stavbou nových mostních objektů. Posuzovaný záměr byl během přípravy oznámení a jeho příloh konzultován se zástupci správy CHKO Třeboňsko. Tento dotčený orgán státní správy následně ve svém vyjádření k

oznámení vyslovil s navrženým záměrem souhlas, přičemž v další fázi povolovacího řízení je nezbytné vycházet ze zmírňujících opatření zejména pro fázi výstavby záměru, která jsou součástí uvedeného posouzení. Ministerstvo se s tímto hodnocením plně ztotožňuje.

Vlivy na krajinu

Stávající železnice v území představuje již dlouhodobě stabilizovaný prvek. Její vedení kopíruje terén, na vyšším náspu je umístěna pouze na hrázi mezi rybníky Rožmberk a Káňov (v souběhu se silnicí), v okolí Lomnice n. L. a v údolní nivě Nežárky. Optimalizací trati dojde k dalšímu zásahu do krajiny. Vzhled stožárů trakčního vedení a nových přístřešků pro cestující byl konzultován se zástupci správy CHKO Třeboňsko. Navrženy byly tak, aby se nevymykaly z místních poměrů. V souvislosti s rekonstrukcemi mostních objektů dojde k dočasnému ovlivnění okolní vegetace, resp. dna vodních toků. Tyto projevy budou patrné pouze v těsné blízkosti jednotlivých rekonstruovaných mostních objektů. Po ukončení stavebních prací pak dojde k návratu do původního stavu. Výraznou dominantu na lokální úrovni bude tvořit navržené mimoúrovňové křížení v blízkosti pískoven Cep I a Cep II. Vzhledem k tomu, že se jedná o území situované v lesních porostech, bude jeho projev minimální. Posuzovaný záměr dále vyvolá potřebu kácení dřevin rostoucích mimo les, částečně tak dojde k obnažení i zviditelnění drážního tělesa. Ačkoliv se jedná o turisticky atraktivní území, množství turistických tras v blízkosti železniční trati (resp. vedoucích místy s pohledy směrem k železnici) je poměrně nízké a vliv na krajinný ráz v tomto ohledu též akceptovatelný.

Souhrnně lze z hlediska vlivů záměru na krajinu (včetně jejích ekologických funkcí) konstatovat, že rozšířením optimalizací a elektrizací železnice dojde v souvislosti s realizací trakčního vedení a stožárů BTS, s realizací mimoúrovňového křížení, navýšením nivelety v údolní nivě Nežárky, výstavbou nízkých protihlukových clon a dalších souvisejících objektů a kácením dřevin k rušivému zásahu do zákonných kritérií krajinného rázu, a to na úrovni slabého až středně silného ovlivnění. Posuzovaný záměr představuje únosný zásah do jednotlivých charakteristik krajinného rázu.

Vlivy na hmotný majetek a kulturní památky

Posuzovaný záměr kříží nemovitou kulturní památku Rožmberská rybniční soustava v km 22,748, km 33,223, km 36,509. Plánovaná stavba zasahuje do území s archeologickými nálezy UAN I a UAN II. V průběhu veškerých zemních prací bude umožněno provedení záchranného archeologického výzkumu. Vliv záměru na kulturní dědictví včetně architektonických a archeologických aspektů tak bude minimalizován a nepředstavuje významně negativní charakter.

Součástí záměru je rekonstrukce či komplexní přestavba železničních mostů nacházejících se v trase záměru. Optimalizace trati dále vyvolá potřebu demolic budov (zejména železničních budov a zastávek). Vzhledem k charakteru záměru, kdy optimalizace celostátní železniční trati je ve veřejném zájmu a dojde ke zvýšení komfortu pro cestující, a to včetně nových železničních staveb, je vliv záměru na hmotný majetek akceptovatelný.

5. Úkony před vydáním rozhodnutí:

Ministerstvo životního prostředí, odbor výkonu státní správy II (dále též „ministerstvo"), obdrželo jako příslušný úřad dle zákona dne 01.06.2021 oznámení záměru „Optimalizace a elektrizace trati České Velenice (mimo) – Veselí nad Lužnicí (mimo)" zpracované podle přílohy č. 3 k zákonu. Doplnění oznámení bylo na základě požadavků ministerstva předloženo dne 21.06.2021. Následně zahájilo ministerstvo zjišťovací řízení rozesláním informace o oznámení záměru dotčeným územním samosprávným celkům a dotčeným orgánům, a to písemností pod č.j. MZP/2021/510/1018 ze dne 28.06.2021. Informace o oznámení záměru byla dále dne

30.06.2021 zveřejněna na úřední desce Krajského úřadu Jihočeského kraje. Dne 30.07.2021 uplynula lhůta pro vyjádření k oznámení záměru.

Ministerstvo v průběhu zjišťovacího řízení obdrželo celkem 6 vyjádření dotčených orgánů. Dotčené územní samosprávné celky, veřejnost ani dotčená veřejnost se k oznámení záměru nevyjádřily.

6. Podklady pro vydání rozhodnutí:

Ministerstvo obdrželo dne 01.06.2021 od Správy železnic, státní organizace, Dlážděná 1003/7, 110 00 Praha 1, IČO: 70994234, oznámení záměru „Optimalizace a elektrizace trati České Velenice (mimo) – Veselí nad Lužnicí (mimo)" zpracované dle přílohy č. 3 k zákonu. MŽP dále v rámci zjišťovacího řízení obdrželo k záměru vyjádření uvedená níže v bodech 7 a 8 odůvodnění tohoto rozhodnutí.

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

- Obvodní báňský úřad pro území krajů Plzeňského a Jihočeského;
- Městský úřad Třeboň, odbor životního prostředí;
- Agentura ochrany přírody a krajiny ČR (Správa CHKO Třeboňsko);
- Krajský úřad Jihočeského kraje, odbor životního prostředí, zemědělství a lesnictví;
- Česká inspekce životního prostředí, oblastní inspektorát České Budějovice;
- Povodí Vltavy, státní podnik.

8. Vypořádání vyjádření obdržených v průběhu zjišťovacího řízení:

Obvodní báňský úřad pro území krajů Plzeňského a Jihočeského, ze dne 01.07.2021

Sděluje, že nemá k posuzovanému záměru žádné připomínky.

Vzhledem k obsahu vyjádření ponecháno bez komentáře.

Městský úřad Třeboň, odbor životního prostředí, ze dne 19.07.2021

Nepožaduje provedení posuzování vlivů na životní prostředí podle zákona. Upozorňuje na povinnosti vyplývající z příslušných právních předpisů z hlediska jednotlivých složek ochrany životního prostředí.

Vzhledem k faktu, že upozornění nemají charakter připomínek ponecháno bez komentáře.

Agentura ochrany přírody a krajiny ČR (Správa CHKO Třeboňsko), ze dne 21.07.2021

Nepožaduje provedení posuzování vlivů na životní prostředí podle zákona. Upozorňuje na skutečnost, že z podmínek navržených v rámci studií Hodnocení vlivu závažného zásahu na zájmy ochrany přírody a krajiny i Posouzení vlivu záměru na lokality soustavy Natura 2000, které jsou součástí oznámení záměru, je nezbytné vycházet při zpracování dalších stupňů projektové přípravy. Do dokumentace pro územní rozhodnutí, pro povolení stavby a pro provádění stavby a do dalších projektových, realizačních a provozních dokumentů je nezbytné zapracovat optimální technická řešení, podmínky a opatření obsažená v příslušných částech Oznámení záměru a jeho přílohách, která zajistí vyloučení nebo zmírnění negativních vlivů na zájmy přírody a krajiny, případně vhodná kompenzační opatření.

Ministerstvo se s uvedeným upozorněním plně ztotožňuje. Navržená opatření jsou nedílnou součástí oznámení záměru a jejich respektování, popř. rozpracování je zcela zásadní pro eliminaci významně negativních vlivů záměru na životní prostředí, a to včetně vlivů na prvky ochrany přírody a krajiny.

Krajský úřad Jihočeského kraje, odbor životního prostředí, zemědělství a lesnictví ze dne 27.07.2021

S ohledem na charakter záměru neuplatňuje požadavek na provedení posuzování vlivů na životní prostředí dle zákona. Z hlediska ochrany přírody a krajiny, ochrany ZPF a ochrany lesa upozorňuje oznamovatele na povinnosti vyplývající z příslušných právních předpisů. Oznamovateli dále doporučuje veškeré rekonstrukce mostních objektů a propustků, které slouží jako migrační objekty pro živočichy, v každém stupni nastávajících řízení projednat s odborným orgánem–Agenturou ochrany přírody a krajiny ČR.

Upozornění na povinnosti vyplývající z příslušných právních předpisů nemají charakter připomínek. Z oznámení záměru je zřejmé, že parametry záměru byly s Agenturou ochrany přírody a krajiny ČR konzultovány. Doporučení týkající se technického řešení mostů a propustků bude oznamovateli k dispozici pro rozpracování projektu v následných řízeních.

Česká inspekce životního prostředí, Oblastní inspektorát České Budějovice, ze dne 28.07.2021

Neuplatňuje požadavek na provedení posuzování vlivů na životní prostředí podle zákona. Z hlediska ochrany vod uvádí, že záměr je podmíněně přípustný, a to za podmínky respektování veřejně prospěšných staveb navržených územními plány.

Povinnost respektovat územní plány záměrem dotčených obcí vyplývá z příslušných právních předpisů na úseku územního plánování a bude samostatně zhodnocena v rámci následných správních řízení.

Povodí Vltavy, státní podnik, ze dne 27.07.2021

Neuplatňuje požadavek na provedení posuzování vlivů na životní prostředí podle zákona. Z hlediska své působnosti správce povodí uvádí konkrétní požadavky na obsah projektové dokumentace pro územní řízení. Závěrem upozorňuje na skutečnost, že se záměr dotýká ostatních vodních linií, které nejsou vodními toky s tím, že informace o těchto liniích lze nalézt v Centrální evidenci vodních toků na stránkách Ministerstva zemědělství ČR.

Vyjádření správce povodí včetně informací k požadovaným náležitostem dokumentace pro následné územní řízení a odkazu na centrální evidenci vodních toků budou předány oznamovateli.

Záměr „Optimalizace a elektrizace trati České Velenice (mimo) – Veselí nad Lužnicí (mimo)" představuje změnu záměru uvedeného v kategorii I, bod 44, přílohy č. 1 k zákonu (Celostátní železniční dráhy), která by mohla mít významný negativní vliv na životní prostředí, neboť mj. dochází k významné změně způsobu užívání záměru. V souladu s § 7 zákona bylo provedeno zjišťovací řízení, jehož cílem bylo zjištění, zda záměr může mít významný vliv na životní prostředí a zda bude posuzován podle zákona. Na základě informací obsažených v oznámení záměru a výsledků jiných environmentálních studií uvedených v přílohách tohoto oznámení (Hluková studie, Rozptylová studie, Hodnocení vlivu závažného zásahu na zájmy ochrany přírody a krajiny, Posouzení vlivu záměru na lokality soustavy Natura 2000, Vyhodnocení stavby z hlediska Směrnice o vodách a Vyhodnocení stavby z hlediska globálních změn klimatu), písemných vyjádření dotčených orgánů a zjišťovacího řízení provedeného podle zásad uvedených v příloze č. 2 k zákonu, rozhodlo Ministerstvo životního prostředí, odbor výkonu státní správy II, tak, jak je uvedeno ve výrokové části tohoto rozhodnutí.

P o u č e n í

Proti tomuto rozhodnutí mohou podat do 15 dnů ode dne jeho doručení oznamovatel, dotčená veřejnost uvedená v § 3 písm. i) bodě 2 zákona a dotčené územní samosprávné celky rozklad k Ministerstvu životního prostředí. O rozkladu rozhoduje ministr životního prostředí na základě návrhu rozkladové komise. Splnění podmínek podle § 3 písm. i) bodu 2 zákona doloží dotčená veřejnost v odvolání.

JUDr. Hana Dvořáková, MBA
ředitelka odboru výkonu státní správy II
podepsáno elektronicky

Dotčené územní samosprávné celky neprodleně zveřejní na základě § 16 odst. 2 zákona **závěr zjišťovacího řízení na úředních deskách**. Doba zveřejnění je nejméně 15 dnů. Zároveň v souladu s tímto ustanovením dotčené územní samosprávné celky vyrozumí elektronickou datovou nebo e-mailovou zprávou (jakub.honetschlager@mzp.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 a na stránkách Ministerstva životního prostředí (http://www.mzp.cz/eia), pod kódem záměru OV2076. V rámci IS EIA bude dále dostupná i informace o nabytí právní moci tohoto rozhodnutí.

Rozdělovník k č.j. MZP/2021/510/1290 ze dne 03.09.2021

Oznamovatel (+ vyjádření k ZŘ):

- Správa železnic, s.o., Stavební správa západ, Sokolovská 1955/278, 190 00 Praha 9

Dotčené územní samosprávné celky:

- Jihočeský kraj, k rukám člena rady pana Mgr. Františka Talíře, U Zimního stadionu 1952/2, 370 76 České Budějovice
- Město České Velenice, Revoluční 228, 378 10 České Velenice
- Obec Nová Ves nad Lužnicí, Nová Ves nad Lužnicí 109, 378 09 Nová Ves nad Lužnicí
- Obec Dvory nad Lužnicí, Dvory nad Lužnicí 63, 378 08 Dvory nad Lužnicí
- Město Suchdol nad Lužnicí, Nám. T. G. Masaryka 9, 378 06 Suchdol nad Lužnicí
- Obec Cep, Cep 66, 379 01 Cep
- Obec Majdalena, Majdalena 78, 378 03 Majdalena
- Město Třeboň, Palackého nám. 46, 379 01 Třeboň
- Obec Lužnice, Lužnice 139, 379 01 Lužnice
- Město Lomnice nad Lužnicí, nám. 5. května 130, 378 16 Lomnice nad Lužnicí

- Obec Frahelž, Frahelž 13, 379 01 Frahelž
- Obec Klec, Klec 75, 378 16 Klec
- Obec Val, Val 67, 391 81 Val
- Obec Vlkov, Vlkov 36, 391 81 Vlkov
- Město Veselí nad Lužnicí, náměstí T. G. Masaryka 26, 391 81 Veselí nad Lužnicí I

Dotčené orgány:

- Městský úřad Třeboň, odbor životního prostředí, Palackého nám. 46, 379 01 Třeboň
- Městský úřad Soběslav, odbor životního prostředí, náměstí Republiky 59, 39201 Soběslav
- Krajský úřad – Jihočeský kraj, odbor životního prostředí, zemědělství a lesnictví, U Zimního stadionu 1952/2, 370 76 České Budějovice
- Česká inspekce životního prostředí, oblastní inspektorát České Budějovice, U Výstaviště 16, P.O. Box 32, 370 21 České Budějovice
- Krajská hygienická stanice Jihočeského kraje se sídlem v Českých Budějovicích, Na Sadech 1858/25, 370 01 České Budějovice
- Povodí Vltavy, státní podnik, Holečkova 3178/8, 150 00 Praha 5 – Smíchov
- Český inspektorát lázní a zřídel, Palackého náměstí 375/4, 128 01 Praha 2
- Obvodní báňský úřad pro území krajů Plzeňského a Jihočeského, 17. listopadu 1926/1, 301 00 Plzeň 3-Jižní Předměstí
- Agentura ochrany přírody a krajiny ČR, regionální pracoviště Jižní Čechy, Správa CHKO Třeboňsko, Valy 121, 379 01 Třeboň

Zpracovatel oznámení:

- SUDOP PRAHA a.s., Olšanská 1a, 130 80 Praha 3, k rukám: Ing. Kateřiny Hladké, PhD.