

Ministerstvo dopravy
Státní fond dopravní
infrastruktury



Orientační schéma:






Razítko oprávněné osoby:

Podpis:

Datum:

Revize:	Datum:	Popis:	Kontroloval:
000	03/2022	Definitivní odevzdání ke stavebnímu povolení	Mgr. et Ing. Petr Švehlík
P02	24.1.2022	Odevzdání dokumentace po připomínkách	Mgr. et Ing. Petr Švehlík
P01	25.10.2021	Odevzdání dokumentace k připomínkám	Mgr. et Ing. Petr Švehlík

Stavebník/Investor:	Správa železnic, státní organizace	
Adresa:	Dlážděná 1003/7, 110 00 Praha 1	
Zástupce investora:	Stavební správa západ	
Adresa:	Sokolovská 1995/278, 190 00 Praha 9	

Zhotovitel stavby: Adresa: Kontakt:	<div data-bbox="430 1093 647 1104">STRABAG Rail a.s.</div> <div data-bbox="430 1111 978 1137"> Železničářská 1385/29, 400 03 Ústí nad Labem - Střekov T: +420 475 300 111 E: projekt.ul@strabag.com </div> <div data-bbox="1003 1093 1295 1137">  </div>		
Zhotovitel objektu: Adresa: Kontakt:	<div data-bbox="430 1144 622 1155">Ekopontis, s.r.o.</div> <div data-bbox="430 1162 705 1189"> Cejl 511/43, 602 00 Brno T.: +420 777 076 777 E: ekopontis@ekopontis.cz </div> <div data-bbox="1003 1144 1295 1189">  </div>		
Hlavní projektant (HIP): Ing. David Růža	Specialista: Ing. Pavel Obrdlík	Odpovědný projektant: Mgr. et Ing. Petr Švehlík	Zpracovatel: Mgr. et Ing. Petr Švehlík

Název stavby/akce:	Rekonstrukce trati vč. protihlukových opatření v části úseku Litoměřice město - Velké Žernoseky			Označení (S-kód): S632000145
Název části:	Souhrnná část			Zakázka: P21009
Název objektu:	Popis vlivů stavby na životní prostředí a jeho ochrana			Označení objektu/komplexu: B.6
Název přílohy:	Popis vlivů stavby na životní prostředí a jeho ochrana			Číslo přílohy: 1.001
Název dílčí části přílohy:				Paré:
Kraj:	Katastrální území:	TUDU:		
Ústecký	Litoměřice, Libochovany	100114, 100116		
Stupeň dokumentace:	Datum zpracování:	Formáty:	Měřítko:	
DSP + PDPS	25.3.2022	A4	-	

[illegible]

TECHNICKÁ ZPRÁVA

STAVBA: **Rekonstrukce trati vč. protihlukových opatření v části úseku
Litoměřice město - Velké Žernoseky**

STUPEŇ DOKUMENTACE: **DSP + PDPS**

Obsah

1	IDENTIFIKAČNÍ ÚDAJE STAVBY	3
1.1	Údaje o stavbě	3
2	SEZNAM VSTUPNÍCH PODKLADŮ	4
2.1	Výchozí podklady	4
3	ÚČEL A ROZSAH PŘEDMĚTU DÍLA	4
4	Popis vlivů stavby na životní prostředí a jeho ochrana	4
4.1	Souhrnná technická zpráva	4
4.1.1	Zvláště chráněná území ve smyslu kategorií dle § 14 ZOPK	8
4.1.2	Významné krajinné prvky	9
4.1.3	Krajinný ráz	9
4.2	Biologický průzkum	14
4.3	Dendrologický průzkum	14
4.4	Hluková studie	15
4.5	Rozptylová studie	17
5	SEZNAM PŘÍLOH	18

1 IDENTIFIKAČNÍ ÚDAJE STAVBY

1.1 Údaje o stavbě

Název stavby:	Rekonstrukce trati vč. protihlukových opatření v části úseku Litoměřice město - Velké Žernoseky
Specifikace stavby:	Veřejná drážní stavba liniového charakteru
Stupeň dokumentace:	Dokumentace pro stavební povolení (DSP) + Dokumentace pro provádění stavby (PDPS)
Dílčí část – objekt (SO/PS):	Popis vlivů stavby na životní prostředí a jeho ochrana
Charakter dílčí části:	Rekonstrukce železniční trati
Kraj:	Ústecký
Okres:	Litoměřice
Katastrální území:	Litoměřice, Libochovany
Místo stavby dílčí části:	celostátní trať Kolín – Všetaty – Děčín
Trať dle Prohlášení o dráze:	44000
Traťový úsek TU:	100114, 100116
Trať dle NJŘ:	503
Kategorie dráhy:	Celostátní
Období realizace:	předpoklad - 2023

Údaje o stavebníkovi:

Stavebník/investor:	Správa železnic, s.o. Dlážděná 1003/7 110 00 Praha 1 - Nové Město IČ: 70994234, DIČ: CZ 70994234
Zástupce investora:	Stavební správa západ Sokolovská 1955/278 190 00 Praha 9

Údaje o zpracovateli dokumentace a části dokumentace:

Hlavní projektant stavby (dle SOD):	STRABAG Rail, a.s. Železničářská 1385/29 400 03 Ústí nad Labem IČ:25429949
Hlavní projektant stavby:	Ing. David Růža ČKAIT – 0401446 Autorizovaný inženýr pro dopravní stavby

Odpovědný projektant	Ekopontis, s.r.o.
dílčí části (SO/PS):	Cejl 511/43 602 00 Brno IČ: 03866866
Odpovědný projektant:	Mgr. et Ing. Petr Švehlík držitel autorizace k provádění hodnocení ve smyslu § 67 podle § 45i zákona č. 114/1992 Sb. držitel autorizace ke zpracování dokumentace, posudku a vyhodnocení podle § 19 zákona č. 100/2001 Sb. (č.j. MZP/2021/710/2990)

2 SEZNAM VSTUPNÍCH PODKLADŮ

2.1 Výchozí podklady

Pro zpracování dokumentace byly použity následující podklady:

- Zvláštní technické podmínky (6.3.2021)
- Zápis z jednání k plánované investiční akci – Obecní úřad Libochovany (4.5.2021)
- Vstupní porada ze dne 9.6.2021
- Profesní porady ze dne 22.7.2021 a 24.9.2021
- Oznámení záměru „Optimalizace traťového úseku Litoměřice dolní nádraží (včetně) – Ústí nad Labem Střekov (mimo)“ dle přílohy č. 4 zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí (Ekopontis, s.r.o. – Ing. Pavel Obrdlík, 03/2018)

3 ÚČEL A ROZSAH PŘEDMĚTU DÍLA

Stavba „Rekonstrukce trati vč. protihlukových opatření v části úseku Litoměřice město - Velké Žernoseky“ je umístěna na tělese stávající dvoukolejné celostátní trati Kolín – Všetaty – Děčín. Realizace stavby bude probíhat na dvou úsecích tratě. Hlavní část stavby bude realizována v úseku trati km 408,190 – 408,989, který se nachází zastavěné části města Litoměřice. Zbývající část stavby bude probíhat v intravilánu obce Libochovany, v prostoru silničního nadjezdu umístěného v km 418,600. Stavba bude probíhat na katastrálním územím Litoměřice a Libochovany. Železniční trať od zastávky Litoměřice město po stanici Ústí nad Labem Střekov prochází chráněnou krajinnou oblastí České středohoří. Trať za obcí Velké Žernoseky prochází kaňonovitým údolím řeky Labe (tzv. Bránou Čech), kde kopíruje její pravý břeh. Mezi Velkými Žernoseky a Libochovanami se drážní těleso dotýká hranice PR Kalvárie a prochází jejím ochranným pásmem; tento úsek však není předmětem aktuálně řešené stavby.

4 Popis vlivů stavby na životní prostředí a jeho ochrana

4.1 Souhrnná technická zpráva

Stavba „Rekonstrukce trati vč. protihlukových opatření v části úseku Litoměřice město – Velké Žernoseky“ je tzv. 0. stavbou záměru stavby „Optimalizace traťového úseku Litoměřice dolní

nádraží (včetně) – Ústí nad Labem Střekov (mimo)“, pro který bylo v březnu 2018 zpracováno oznámení dle přílohy č. 4 zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí, v platném znění (Ekopontis, s.r.o. – Ing. Pavel Obrdlík, držitel autorizace ke zpracování dokumentace, posudku a vyhodnocení podle § 19 zákona č. 100/2001 Sb., č.j.: 87742/ENV/15; dále také „oznámení EIA“). Na základě provedeného zjišťovacího řízení byl následně vydán závěr zjišťovacího řízení Ministerstva životního prostředí formou rozhodnutí (ze dne 7.11.2018, č.j. MZP/2018/530/1643, nabytí právní moci dne 16.12.2018), že záměr nemá významný vliv na životní prostředí a nebude posuzován podle zákona č. 100/2001 Sb. Závěr zjišťovacího řízení je předložen v dokladové části v části N.1.2.

Přílohami oznámení EIA byly mj. následující odborné dokumenty:

- Hluková studie
- Studie k problematice vibrací
- Rozptylová studie
- Biologický průzkum
- Dendrologický průzkum
- Problematika migrační prostupnosti
- Posouzení vlivu na krajinný ráz
- Vyhodnocení z hlediska Směrnice o vodách (2000/60/ES), čl. 4, odst. 7
- Screening report vlivu záměru na evropsky významné lokality a ptačí oblasti soustavy NATURA 2000

Oznámení EIA je vč. příloh veřejně dostupné na informačním systému EIA: https://portal.cenia.cz/eiasea/detail/EIA_OV4183?lang=cs, a je rovněž předloženo v Příloze č. 5.

Platnost uvedeného závěru zjišťovacího řízení byla ve vztahu k aktuálně řešené projektové dokumentaci stavby „Rekonstrukce trati vč. protihlukových opatření v části úseku Litoměřice město – Velké Žernoseky“ podrobena analýze Ing. Pavla Obrdlíka (zpracovatel příslušného oznámení EIA) a Mgr. et Ing. Petr Švehlíka (osoba spolupracující na zpracování příslušného oznámení EIA), autorizovaných osob dle § 19 zákona č. 100/2001 Sb. (č.j. 87742/ENV/15, resp. MZP/2021/710/2990). Z „Metodické pomůcky odboru stavebního řádu Ministerstva pro místní rozvoj k problematice záměrů, pro které byl vydán negativní závěr zjišťovacího řízení podle zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí, ve znění pozdějších předpisů“ (Odbor stavebního řádu, únor 2018, aktualizováno v září 2019) (dále také „Metodická pomůcka OSŘ MMR“) vyplývá, shodu charakteru a těch parametrů, kterými je záměr identifikován v závěru zjišťovacího řízení, posuzuje vždy stavební úřad.

V rámci soupisu změn je třeba vnímat zejména určité změny vstupních dat vzhledem k Aktualizaci studie proveditelnosti optimalizace trati Kolín – Všetaty – Děčín (SUDOP PRAHA a.s., 06/2020), které se v případě řešené stavby týkají výhradně intenzit železniční dopravy v předmětném úseku (rychlíková linka R20 a vyšší počet nákladních vlaků) a mají vztah k hlukové zátěži okolí železniční tratě. Tato problematika je podrobně řešena níže v kapitole 4.4, resp. v Hlukové studii fáze provozu v Příloze č. 3. Z hlediska vlastního technického řešení pak lze vnímat určitá zpřesnění rozsahu a provedení některých stavebních objektů a realizovaných stavebních zásahů, s důsledky zcela nevýznamnými pro vlivy na životní prostředí a veřejné zdraví. Typicky takto došlo k drobným

a zcela lokálním úpravám řešení protihlukové ochrany zejména z důvodu ochrany zabezpečovacích zařízení; v podstatném však platí, že protihluková ochrana je ve svém základu tvořena nízkou protihlukovou clonou výšky 0,98 nad TK kombinovanou v prostoru únikových východů s překryvnými protihlukovými stěnami výšky 1,5 m a v prostoru mostů s protihlukovými stěnami výšky 1,5 m. V rámci zpřesnění návrhu realizace dočasných přístupových komunikací pak došlo k drobným změnám rozsahu kácení, které se však týkají pouze jednotek stromů podél trati. V rámci stavby řešená rekonstrukce silničního nadjezdu v Libochovanech pak nebyla součástí návrhu technického řešení záměru ve stupni oznámení EIA. Avšak nehledě na skutečnost, že tato rekonstrukce byla k jednotlivým objektům přímo navazujícím na záměr řešený ve stupni oznámení EIA spíše jen přidružená a s vlastním záměrem v principu nesouvisí, platí, že vyvolává pouze nevýznamné vlivy na životní prostředí a veřejné zdraví, jak vyplývá z jednotlivých posouzení předložených v kapitolách níže.

Na základě tohoto lze jednoznačně postulovat, že tzv. 0. stavba vykazuje v řešených částech relevantních z hlediska posouzení vlivů na životní prostředí a veřejné zdraví shodu charakteru a těch parametrů, kterými byl záměr identifikován v závěru zjišťovacího řízení. Plnění zájmů ochrany životního prostředí a veřejného zdraví dle jednotlivých složkových zákonů dokládá rovněž skutečnost udělení souhlasů a povolení, které jsou přiloženy v rámci dokladové části projektové dokumentace.

Vzhledem k novelizaci zákona č. 114/1992 Sb., účinné od 1.1.2018, bylo pro účely inženýrské činnosti dle zákona č. 114/1992 Sb. pro záměr stavby „Optimalizace traťového úseku Litoměřice dolní nádraží (včetně) – Ústí nad Labem Střekov (mimo)“ zpracováno rovněž Hodnocení vlivu závažného zásahu na zájmy ochrany přírody a krajiny dle § 67 zákona č. 114/1992 sb. (Ekopontis, s.r.o., 2018 – Mgr. Martin Kincl, držitel autorizace k provádění hodnocení ve smyslu § 67 podle § 45i zákona č. 114/1992 Sb., č.j. 97432/ENV/10 a 5736/ENV/15, 348/610/15; dále také „Hodnocení dle § 67 ZOPK“). Hodnocení dle § 67 ZOPK tak bylo stěžejním podkladem pro vydání souhlasů, závazných stanovisek a povolení výjimek věcně a místně příslušných orgánů ochrany přírody – dle §§ 4, 8, 12, 37, 43, 44 a 56 zákona č. 114/1992 Sb. Hodnocení dle § 67 ZOPK je předloženo v rámci Přílohy č. 6.

Na vše výše uvedené je v aktuálním zpracování popisu vlivů stavby úzce navázáno.

Nejzávažnějšími environmentálními charakteristikami dotčeného území tzv. 0. stavbou jsou (dle zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, v platném znění (dále také „ZOPK“)):

- **Zvláště chráněná území ve smyslu kategorií dle § 14 ZOPK**

Z dalších environmentálních charakteristik dotčeného území lze uvést zejména významné krajinné prvky (VKP; dle § 3 odst. 1 písm. b) ZOPK a krajinný ráz (KR; dle § 12 odst. 1 ZOPK).

Podrobný popis environmentálních charakteristik dotčeného území je uveden v následující kapitolách.

Naopak stavba je svým rozsahem bez územního zásahu zvláště chráněných území ve smyslu kategorií dle § 45a-e ZOPK (území soustavy Natura 2000). Stavba se území soustavy Natura 2000

přibližuje až cca na vzdálenost 100 m, a to v případě **EVL Porta Bohemica** (CZ0424141).
Předmětem ochrany této EVL jsou:

- přírodní stanoviště
 - 3270 Bahnité břehy řek s vegetací svazů *Chenopodion rubri p.p.* a *Bidention p.p.*
 - 6110* Vápnité nebo bazické skalní trávníky (*Alyso-Sedion albi*),
 - 8150 Středoevropské silikátové sutě,
 - 8160* Vápnité sutě pahorkatin a horského stupně,
 - 9180* Lesy svazu *Tilio-Acerion* na svazích, sutích a v roklich;
- druhy
 - 1106 losos obecný (*Salmo salar*),
 - 1337 bobr evropský (*Castor fiber*).

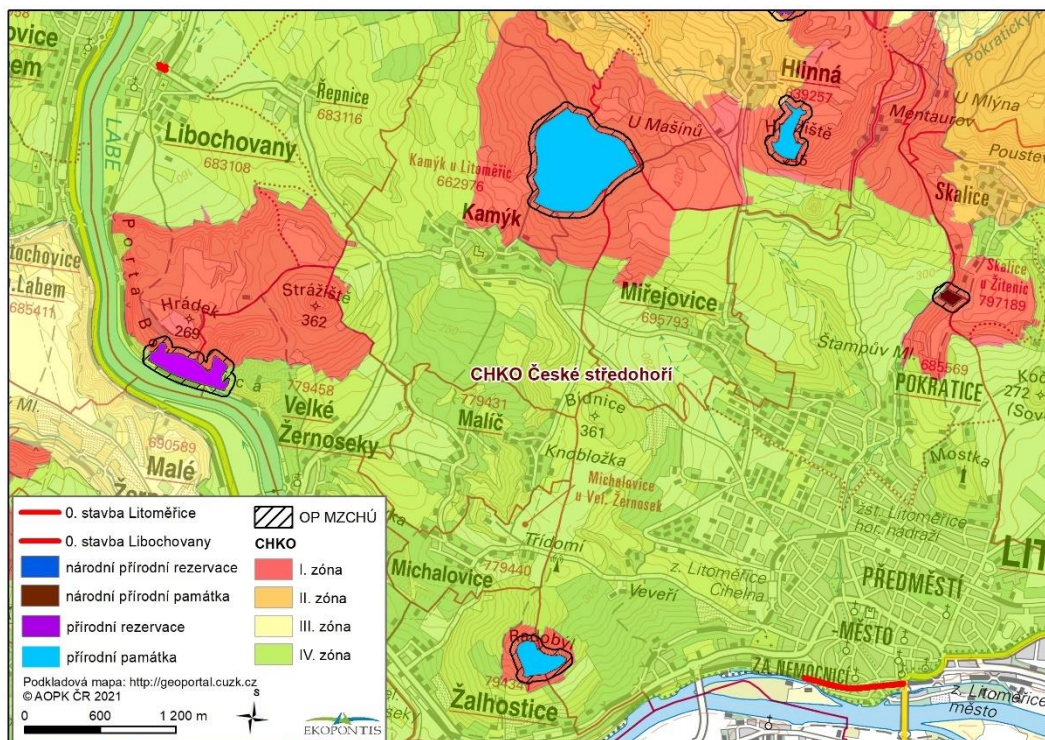
Dne 28.3.2018 bylo Krajským úřadem Ústeckého kraje, odborem životního prostředí a zemědělství vydáno stanovisko dle § 45i zákona č. 114/1992 Sb. (č.j. 1462/ZPZ/2018/N-2851) a dne 11.4.2018 bylo AOPK ČR, regionálním pracovištěm SCHKO České středohoří vydáno stanovisko dle § 45i zákona č. 114/1992 Sb. (č.j. SR/0602/UL/2017-2), dle kterých záměr stavby „Optimalizace traťového úseku Litoměřice dolní nádraží (včetně) – Ústí nad Labem Střekov (mimo)“ nemůže mít samostatně ani ve spojení s jinými záměry významný vliv na evropsky významné lokality ani ptačí oblasti soustavy Natura 2000. Uvedené lze vztáhnout i na aktuálně řešenou 0. stavbu, resp. součástí dokladové části je aktualizované stanovisko, resp. vyjádření konstatující nevýznamnost vlivů 0. stavby na území soustavy Natura 2000.

Stejně tak stavba není v konfliktu s prvky územního systému ekologické stability (ÚSES; dle § 3 odst. 1 písm. a) ZOPK). Ve vztahu k **problematické migraci** pak migrační studie, uvedená jako příloha oznámení EIA záměru stavby „Optimalizace traťového úseku Litoměřice dolní nádraží (včetně) – Ústí nad Labem Střekov (mimo)“, předkládá soupis tzv. citlivých úseků z hlediska migrační prostupnosti (km 412,10 – 412,30; km 414,50 – 418,14; km 418,93 – 420,68; km 421,68 – 422,05; km 423,86 – 424,16 a km 424,90 – 425,50); stavba se nachází mimo tyto citlivé úseky, přičemž je zcela bez vlivů na zájmy migrační prostupnosti krajiny.

Z hlediska **problematicky vod** stavba nepředpokládá novou úpravu fyzikálních poměrů v útvaru povrchových vod (zde Labe od toku Ohře po tok Bílina (OHL_0750)) nebo změnu hladin útvaru podzemních vod (zde Křída Obrtky a Úštěckého potoka (ID 45230; základní vrstvy), Bazální křídový kolektor v benešovské synklinále (ID 47300; hlubinné vrstvy) a Kvartér Labe po Lovosice (ID 11800; svrchní vrstvy)) vedoucí k nesplnění environmentálních cílů či zhoršení stavu útvarů povrchových či podzemních vod a zároveň se nejedná ani o případ zhoršení z velmi dobrého na dobrý stav útvaru povrchové vody důsledkem nových trvale udržitelných rozvojových činností člověka. U řešené stavby tedy není potřeba žádat o výjimku pro vlivy spojené s výstavbou, protože se nepředpokládá negativní ovlivnění dotčených vodních útvarů při realizaci stavby nebo trvalé znemožnění dosažení cílů Rámcové směrnice o vodní politice.

Ve vztahu k **problematické vibraci** jsou pak plně respektována doporučení předchozích stupňů na realizaci antivibračních opatření malého rozsahu. Rozsah pokládky antivibrační rohože: 2. TK km 408,384 - 408,515 (délka 131 m) a 2. TK km 408,691 - 408,903 (délka 212 m).

Stavba prochází územím **CHKO České středohoří (kód ÚSOP: 51)**. Stavba zasahuje do IV. zóny ochrany CHKO (viz následující obrázek).



Obrázek 1 Zvláště chráněná území v širším zájmovém území

Chráněná krajinná oblast České středohoří byla vyhlášena v roce 1976. Svou rozlohou cca 1 063 km² zaujímá převážnou část stejnojmenného geomorfologického celku. Je druhou největší chráněnou krajinnou oblastí v České republice. Posláním oblasti je ochrana všech hodnot krajiny, jejího vzhledu a jejích typických znaků i přírodních zdrojů a vytváření vyváženého životního prostředí; k typickým znakům krajiny náleží zejména její povrchové utváření, včetně vodních toků a ploch, klima krajiny, vegetační kryt a volně žijící živočišstvo, rozvržení a využití lesního a zemědělského původního fondu a ve vztahu k ní také rozmístění a urbanistická skladba sídlišť, architektonické stavby a místní zástavba lidového rázu.

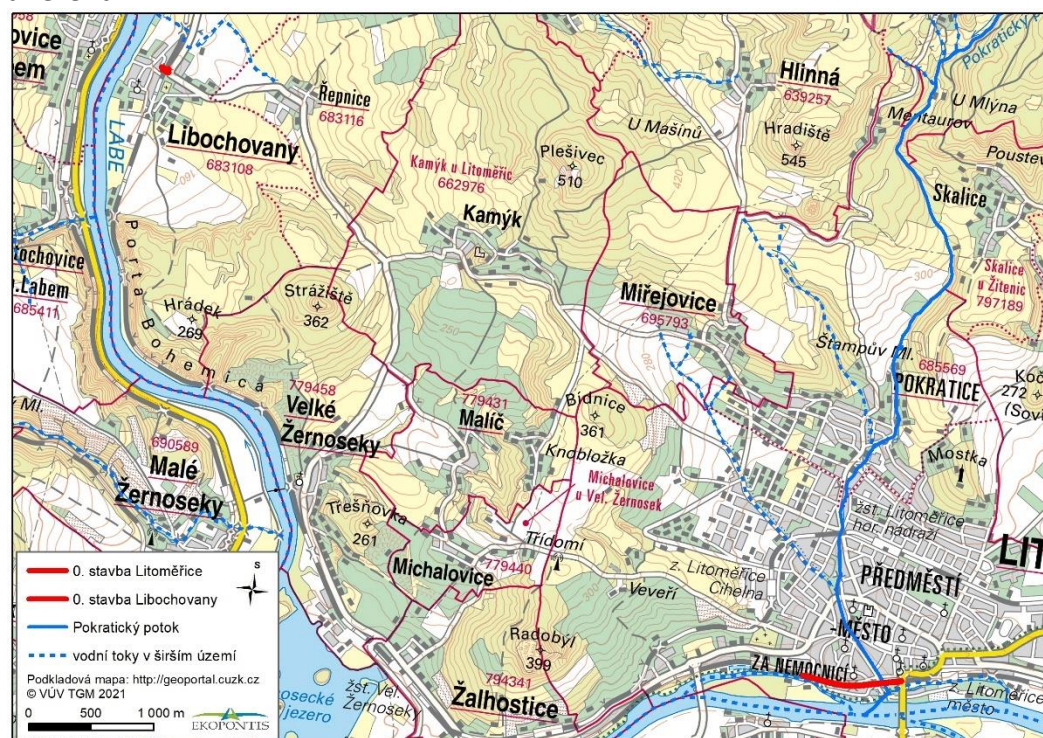
Dne 21.5.2019 bylo AOPK ČR, regionálním pracovištěm SCHKO České středohoří vydáno závazné stanovisko dle § 44 odst. 1 zákona č. 114/1992 Sb. č.j. SR/0602/UL/2018-14, dle kterého SCHKO České středohoří souhlasí s realizací záměru stavby „Optimalizace traťového úseku Litoměřice dolní nádraží (včetně) – Ústí nad Labem Střekov (mimo)“, jehož součástí je řešená 0. stavba. Součástí dokladové části je toto stanovisko, resp. vyjádření aktualizované.

Stavba není v rozporu s posláním CHKO ve smyslu § 25 ZOPK, základními ochrannými podmínkami dle § 26 ZOPK a § 1 zřizovacího předpisu CHKO České středohoří (MK ČSR č. 6883/76 /76).

4.1.2 Významné krajinné prvky

V řešeném území se nachází významný krajinný prvek definovaný v § 3 odst. 1 zákona č. 114/1992 Sb. – VKP kategorie vodní toky. V řešeném území se nenacházejí významné krajinné prvky registrované dle § 6 zákona č. 114/1992 Sb.

VKP kategorie vodní toky je v území zastoupena **Pokratickým potokem** (Obrázek 2). Jedná se o drobný vodní tok. Jeho případná ekostabilizační a migrační funkce je v předmětném území aktuálně zcela degradována vedením intravilánem Litoměřic, v mnoha úsecích v zatrubněné/„podzemní“ podobě, což platí rovněž pro úsek křížení s železniční tratí. Nosnou konstrukci mostu tvoří železobetonová klenba vetknutá do krajních masivních kamenných opěr. V rámci stavby bude provedena sanace nosné konstrukce a spodní stavby a zároveň bude vybudována nad nosnou konstrukcí betonová plovoucí deska jako podklad pro izolaci, aby bylo zamezeno pronikání vody na rub nosné konstrukce. Uvedené zásahy jsou z hlediska hodnot VKP zcela indiferentní.



Obrázek 2 VKP kategorie vodní toky (dle DIBAVOD VÚV TGM) v zájmovém území

4.1.3 Krajinný ráz

Ve vztahu k problematice krajinného rázu bylo jako příloha oznámení EIA záměru stavby „Optimalizace traťového úseku Litoměřice dolní nádraží (včetně) – Ústí nad Labem Střekov (mimo)“ zpracováno Posouzení vlivu na krajinný ráz (Ekopontis, s.r.o., 2018 – Mgr. et Ing. Petr Švehlík, absolvent akreditovaného programu „Ochrana krajinného rázu dle §12 zák. č. 114/1992

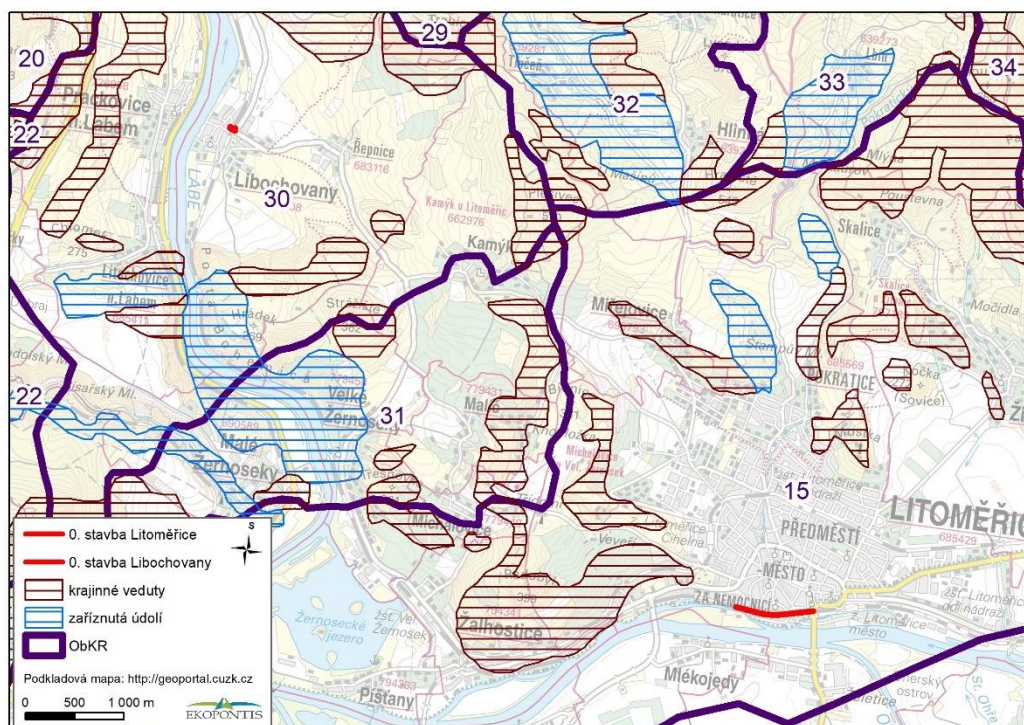
Sb.; Identifikace a klasifikace znaků krajinného rázu a užití výsledků případového a preventivního hodnocení v rozhodovacích a plánovacích procesech“, ČVUT Praha, 2017).

Pro účely ochrany krajinného rázu Chráněné krajinné oblasti České středohoří je k dispozici studie **Preventivního hodnocení krajinného rázu na území CHKO České středohoří** (Lów a spol., s.r.o., 2010). Tato studie podrobně vymezuje v rámci zájmového území stavby následující oblasti krajinného rázu (Obrázek 3):

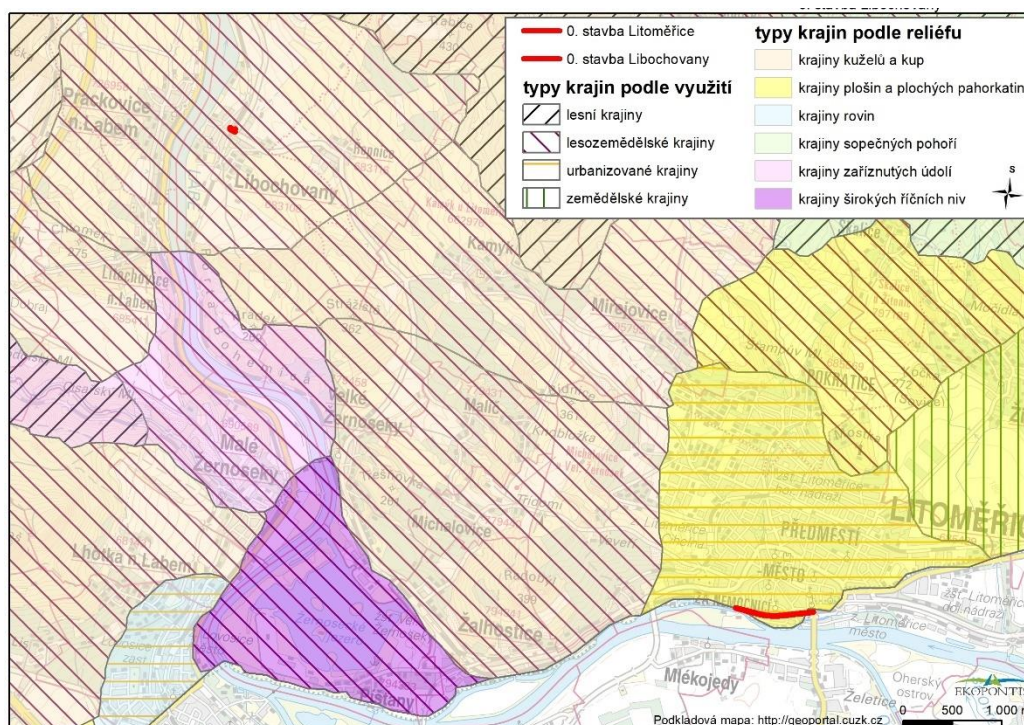
- Území v okolí Litoměřic a Lovosic po Velké Žernoseky zaujímá **ObKR 15 Roudnické Polabí**. Oblast je v jádru tvořena otevřenými plošinami říčních niv a okolními tabulemi, nad soutokem Ohře s Labem. Je celkově otevřena na jih, východ i západ, omezena pouze siluetami akcentů, např. Řípem. Na severu stoupá do předhůří Středohoří, jehož nejvyšší masivy tvoří pro oblast dálkové siluety. Oblast je rozsáhlá a je jednou z jádrových oblastí raně středověkého českého státu. Je tedy tvořena starosídelní, převážně polní, otevřenou krajinou hercynského okruhu, s velmi teplým klimatem a úrodnými půdami. Přírodní páteř území tvoří částečně zregulované nivy Ohře a Labe, s typickou mozaikou rozoraných luk a lužních lesů.
- **ObKR 30 Libochovanské údolí Labe**, které se na pravobřeží Labe výrazně rozšiřuje sníženinou v okolí Libochovan, obklopené vypreparovanými kužely případně hřbety sopečného pohoří. Převažuje lesozemědělská až zemědělská krajina s kompaktními vesnickými sídlí s převážně sevřenou zástavbou, obklopenou poli, pastvinami, loukami a často i rozsáhlejšími ovocnými sady. Převážně smíšené až zcela listnaté lesní porosty, místy přírodního charakteru, pokrývají zejména prudší svahy, případně vyšší polohy. Často se zde vyskytují lomy povrchové těžby v různých vývojových stupních – lomy pod vrcholy Kubačka, Trabice, Deblík a Debus, kde se po ukončení těžby vyvinula vegetace lesostepního až křovinného charakteru.

Podle převládajícího způsobu využití je krajina zájmového území stavby v km 408,132 až 408,970 krajinou **urbanizovanou**, dle reliéfu **krajinou plošin a plochých pahorkatin**; krajina zájmového území stavby silničního nadjezdu v km 418,600 krajinou **lesozemědělskou**, dle reliéfu **krajinou kuželů a kup** (viz Obrázek 4). Dle reliéfu se v širším zájmovém území obecně nachází řada vzácných krajinných typů.

**Rekonstrukce trati vč. protihlukových opatření v části úseku
Litoměřice město - Velké Žernoseky
Popis vlivů stavby na životní prostředí a jeho ochrana**



Obrázek 3 Oblasti krajinného rázu v širším okolí stavby dle Preventivního hodnocení krajinného rázu na území CHKO České středohoří (Lów a spol., s.r.o., 2010)



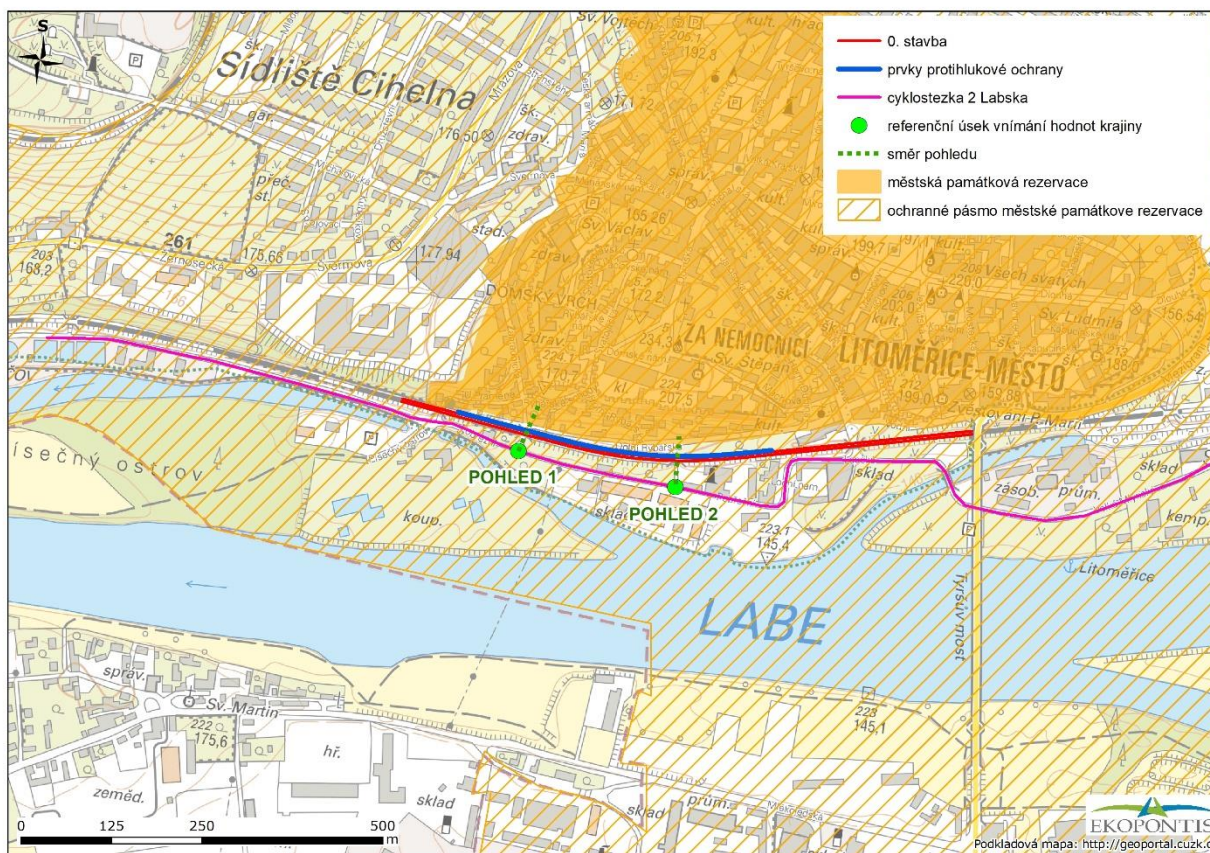
Obrázek 4 Rámcové typy krajiny na území CHKO České středohoří dle Preventivního hodnocení krajinného rázu na území CHKO České středohoří (Lów a spol., s.r.o., 2010)

V rámci 0. stavby je z hlediska krajinného rázu relevantní věnovat pozornost výhradně prvkům protihlukové ochrany v Litoměřicích; nový silniční nadjezd (na místě stávajícího) je z hlediska ochrany krajinného rázu zjevně indiferentní (resp. až pozitivní, neboť bude odstraněn stávající v mnohém havarijní stav vykazující v detailu mnohá estetická negativa). V rámci SO 62-61-01 Litoměřice d.n. - Velké Žernoseky, nízká protihluková clona km 408,423 - 408,908 je navržena sklopná nízká protihluková stěna výšky 0,98 m nad TK a na římsách mostů SO 62-20-03 a SO 62-20-04 je navržena pevná protihluková stěna (výplň z transparentních desek) výšky 1,5 m nad TK; v prostoru únikových východů jsou navrženy překryvné protihlukové stěny výšky 1,5 m.

Řešené území je na okraji CHKO České středohoří (ve IV. zóně odstupňované ochrany); z přírodních charakteristik je třeba při vnímání širších krajinných souvislostech zmínit zejména řeku Labe a její údolní nivu (VKP ze zákona) v úseku Písečného ostrova; kulturní charakteristika je zde jednoznačně zastoupena MPR Litoměřice (s mnoha dalšími objekty památkové ochrany), resp. ochranným pásmem této rezervace. Kulturními dominantami nejbližšího prostoru jsou Biskupská rezidence či Katedrála sv. Štěpána, rovněž však mnoho dalších architektonicky a historicky významných objektů. Požadavky na ochranu krajinného rázu se zde potkávají a jsou v souladu s požadavky státní památkové péče (zákon č. 20/1987 Sb., o státní památkové péči, v platném znění). Tyto požadavky jsou místně příslušným NPÚ dlouhodobě uplatňovány, byly tak známy v rámci návrhu technického řešení a plně zohledněny. Tímto zohledněním je právě návrh nízké protihlukové clony (namísto klasických PHS, kterou jsou užity pouze na mostech), neboť pohled na MPR od jihu je zvláště charakteristický (gradace prvků MPR).

Vzhledem k této skutečnosti je možné bez dalších pochybností konstatovat, že technické řešení úseku je navrženo v souladu s požadavky ochrany krajinného rázu, který nebude stavbou významně dotčen; estetické hodnoty, harmonické měřítko a harmonické vztahy v krajině nebudou měněny. Tento závěr byl učiněn na základě terénní rekognoskace území a mapových analýz, které jsou předloženy na obrázcích níže (Obrázek 5 a Obrázek 6). Jako významné referenční body či trasy vnímání krajiny je nutno považovat zejména cyklostezku č. 2 Labskou. Uživatelé cyklostezky se pohledy z jihu na MPR otevírají v zásadě ve dvou referenčních bodech/krátkých úsecích na této cyklostezce (rovněž znázorněny na obrázcích níže), neboť v ostatních úsecích jsou více či méně odcloněny zástavbou/zahradami mezi cyklostezkou a železniční tratí. Realizace prvků protihlukové ochrany vpravo koleje č. 2 se bude v pohledech z těchto referenčních bodů uplatňovat pouze omezeně, a to zejména v případech relativně krátkých úseků protihlukových stěn na mostech, zatímco nízká protihluková clona se nebude uplatňovat téměř vůbec vzhledem k vedení železnice na násypu a lokalizaci stěny na vzdálenější hraně koruny násypu.

**Rekonstrukce trati vč. protihlukových opatření v části úseku
Litoměřice město - Velké Žernoseky
Popis vlivů stavby na životní prostředí a jeho ochrana**



Obrázek 5 Schéma vztahu MPR Litoměřice, OP MPR a pohledů z některých bodů z referenční trasy vnímání krajiny – cyklostezky č. 2 Labské



Obrázek 6 Pohledy z cyklostezky č. 2 Labská směrem na MPR Litoměřice v místech, kde je navržena realizace NPC (A - POHLED 1, B - POHLED 2 - blíže viz text, resp. obrázek výše) (foto: P. Švehlík)

4.2 Biologický průzkum

Ve vztahu k problematice výskytu flóry a fauny byl jako příloha oznámení EIA záměru stavby „Optimalizace traťového úseku Litoměřice dolní nádraží (včetně) – Ústí nad Labem Střekov (mimo)“ zpracován Biologický průzkum (Ekopontis, s.r.o., 2018 – Mgr. Martin Kincl & Ing. Renata Eremiášová)¹. V rámci aktuálně řešené 0. stavby pak bylo území v roce 2021 podrobeno biologickému screeningu (v květnu a červenci). Biologická data roku 2021 potvrzují předchozí zjištění, tedy v zásadě pouze běžnou cennost biologických hodnot území na kontaktu s prvky zástavby – typ biotopu „území ovlivněná okolní zástavbou a jinými antropogenními útvary“.

Železniční trať je doprovázena silně antropogenní vegetací nejčastěji ruderalního charakteru, s intenzivně kosenými trávníky a mnohdy s nepůvodními druhy dřevin. Společenstvo hmyzu a avifauna je značně ochuzená, omezená jen na nejodolnější druhy. Z relativně významných druhů (uvedeno vzhledem k jejich legislativní ochraně) si na náspech zakládají hnízda mravenci rodu *Formica* (O/-) a z květů ruderalních bylin sbírají potravu čmeláci rodu *Bombus* (O/-). Z ptačí fauny jsou na této lokalitě zastoupeny téměř výhradně synantropní druhy: kos černý (*Turdus merula*), drozd zpěvný (*Turdus philomelos*), rehek domácí (*Phoenicurus ochruros*), vrabec domácí (*Passer domesticus*), v. polní (*P. montanus*), zvonek zelený (*Carduelis chloris*), zvonohlík zahradní (*Serinus serinus*), hrdlička zahradní (*Streptopelia decaocto*) apod.

Zájmové území řešené 0. stavby tedy nevykazuje větší biologické hodnoty, které byly na trati Litoměřice – Střekov zaznamenány výhradně v úsecích mimo zástavbu sídel. Přítomná flóra a fauna nejsou limitní pro realizaci a způsob provádění stavby (s výjimkou tradičního požadavku zásahu dřevin mimo hnízdní, resp. mimovegetační období).

4.3 Dendrologický průzkum

Dendrologickým průzkumem bylo v zájmovém území v souvislosti se stavbou zjištěno celkem 22 druhů dřevin, z toho bylo 16 druhů stromů a 6 druhů keřů (viz Tabulka 1, resp. Tabulka 2). Celkem bylo zaznamenáno 40 bodových dat (31 nadlimitních a 9 samostatně rostoucích podlimitních stromů) a 9 zapojených porostů o celkové ploše 2 207 m². Kromě vlastního území 0. stavby byla pozornost věnována rovněž všem čtyřem uvažovaným územím zařízením staveniště, která jsou většinou udržována bez vegetace a ke kácení dřevin zde nebude docházet, s výjimkou části zařízení staveniště č. 4. Dendrologický průzkum je předložen v Příloze č. 1.

Tabulka 1 Přehled zaznamenaných druhů – stromy

stromy	
český název	latinský název
borovice lesní	<i>Pinus sylvestris</i>
bříza bělokorá	<i>Betula pendula</i>
hrušeň obecná	<i>Pyrus communis</i>
jabloň	<i>Malus sp.</i>

¹ Biologický průzkum byl projednán s příslušným orgánem ochrany přírody (AOPK ČR, SCHKO České středohoří), na které byla vázána potřeba případné aktualizace biologického průzkumu. Dle toho není vzhledem k charakteru stavby a charakteru dotčeného území aktualizace biologického průzkumu třeba. Toto je formálně potvrzeno ve sdělení AOPK ČR ze dne 8. 12. 2021 (č.j. SR/0602/UL/2018 - 24).

stromy	
český název	latinský název
jasan ztepilý	<i>Fraxinus excelsior</i>
javor jasanolistý	<i>Acer negundo</i>
javor klen	<i>Acer pseudoplatanus</i>
javor mléč	<i>Acer platanoides</i>
ořešák královský	<i>Juglans regia</i>
pajasan žláznatý	<i>Ailanthus altissima</i>
slivoň obecná	<i>Prunus insititia</i>
smrk pichlavý	<i>Picea pungens</i>
smrk ztepilý	<i>Picea abies</i>
topol kanadský	<i>Populus x canadensis</i>
topol osika	<i>Populus tremula</i>
trnovník akát	<i>Robinia pseudacacia</i>

Tabulka 2 Přehled zaznamenaných druhů – keře

keře	
český název	latinský název
bez černý	<i>Sambucus nigra</i>
líška obecná	<i>Corylus avellana</i>
kustovnice cizí	<i>Lycium barbarum</i>
růže šípková	<i>Rosa canina</i>
svída krvavá	<i>Cornus sanguinea</i>
šeřík obecný	<i>Syringa vulgaris</i>

V rámci stavby je ke kácení navrženo celkem 16 stromů, přičemž:

- 8 nadlimitních stromů (S5, S6, S27, S28 a S29, resp. S37, S38 a S39) je navrženo ke kácení v souvislosti s realizací stavby (v rámci realizace dočasných přístupových komunikací, resp. zařízení staveniště) – režim kácení A;
- 2 nadlimitní stromy (S11 a S26) jsou navrženy ke kácení z důvodů dopravně-bezpečnostních – režim kácení B;
- 2 podlimitní stromy (S36 a S40) jsou navrženy ke kácení v souvislosti s realizací stavby (v rámci zařízení staveniště) – režim kácení A;
- 4 podlimitní stromy (S12, S19, S31 a S32) jsou navrženy ke kácení z důvodů dopravně-bezpečnostních – režim kácení B.

V rámci stavby jsou ke kácení navrženy 3 zapojené porosty (část zapojeného porostu P1 a zapojený porost P8 a P9) o celkové ploše 965 m², a to v souvislosti s realizací stavby – režim kácení A.

Pro kácení všech 10 nadlimitních stromů a všech 3 zapojených porostů je v souladu s legislativními požadavky získáno povolení ke kácení dle § 8 zákona č. 114/1992 Sb.

4.4 Hluková studie

Ve vztahu k problematice hluku ve fázi výstavby a provozu již byla jako příloha oznámení EIA záměru stavby „Optimalizace traťového úseku Litoměřice dolní nádraží (včetně) – Ústí nad Labem Střekov (mimo)“ zpracována Hluková studie (Libor Brož - REVITA Engineering, 2018; viz Příloha

č. 5). V rámci aktuálně řešené 0. stavby pak je předchozí studie aktualizována pro fázi výstavby – viz Příloha č. 2, a pro fázi provozu – viz Příloha č. 3.

Hluková studie fáze výstavby

Hluk ze stavebních prací při rekonstrukci silničního mostu v Libochovanech a krátkodobý provoz recyklační linky jako součásti stavební činnosti nepřekročí s dostatečnou rezervou v blízké obytné zástavbě obcí Libochovany a Žalhostice hygienický limit pro provádění stavebních prací $L_{Aeq,s} = 65$ dB.

Rekonstrukce železniční trati v intravilánu Litoměřic bude probíhat v blízkosti městské obytné zástavby. Ve všech fázích provádění stavebních prací může docházet u některých obytných objektů k překročení hygienického limitu pro provádění stavebních prací $L_{Aeq,s} = 65$ dB, nebo se hluk této hodnotě může přiblížit.

Stavební práce budou v jednotlivých místech probíhat krátkodobě, maximálně v prvních desítkách dní, ale spíše v jednotkách dní. Budovat jakékoliv, i dočasné nebo mobilní protihlukové stěny není z ekonomického, ale především z praktického hlediska vhodné. Stavební stroje se budou v místě stavby pohybovat a ochránit před jejich hlukem nejbližší obytnou zástavbu je problematické.

Vzhledem k tomu, že se v posuzovaném případě jedná o přetížení dočasné, měla by stavební firma požádat v souladu s § 31 zákona č. 258/2000 Sb. o ochraně veřejného zdraví o časově omezené povolení provozování zdroje hluku, stavebních mechanismů a stavební dopravy při rekonstrukci železniční trati v úseku v km 408,132 – 408,970, v denní době.

Tato žádost musí být podložena výpočtem hladin hluku v chráněném prostoru jednotlivých dotčených bytových objektů, stanovením počtu obyvatel exponovaných nadlimitním hlukem, stanovením doby, po kterou je o výjimku žádáno a dalšími náležitostmi.

Hluková studie fáze provozu

Dle provedených akustických výpočtů vlivem instalace nízké protihlukové clony a vzhledem k celkovému zlepšení kvality infrastruktury je očekáván mírný pokles hlučnosti v denní i noční době.

Ve výhledu k roku 2030 lze předpokládat zlepšení oproti stávajícímu stavu, a to nejen vlivem instalace NPC, ale také vlivem postupující modernizace vozidel, kdy zastaralá vozidla jsou nahrazována novými s významně nižší emisí hluku. Současně bude dokončena obnova železničního svršku. Souběhem těchto změn dojde k poklesu hlukové zátěže z provozu na trati v řešené lokalitě i přes zohledněný mírný nárůst intenzity dopravy. Pokles hlučnosti nemá za následek dodržení základních limitů hluku z provozu na železnici, úsek je tedy ponechán v režimu staré hlukové zátěže.

Vypočtený vložný útlum nízké protihlukové clony se pohybuje v hodnotách mezi 4-6 dB podle pozice chráněného objektu, což postačuje k ochraně většiny blízkých staveb ve smyslu dodržení hygienického limitu hluku pro den i noc. Objekty nízkou protihlukovou clonou nechráněné jsou ponechány k provedení individuálních protihlukových opatření (IPO) v aktualizovaném rozsahu.

4.5 Rozptylová studie

Ve vztahu k problematice ovzduší ve fázi výstavby již byla jako příloha oznámení EIA záměru stavby „Optimalizace traťového úseku Litoměřice dolní nádraží (včetně) – Ústí nad Labem Střekov (mimo)“ zpracována Rozptylová studie (Mgr. Radomír Smetana, 2018 – držitel osvědčení o autorizaci podle zákona č. 86/2002 Sb., č. osvědčení 2358a/740/03 z 4. 8. 2003, prodlouženo dne 7. 7. 2008 rozhodnutím MŽP č.j. 2187/820/08/DK, autorizace platná dle § 42, odst. 5 zákona č. 201/2012 Sb.; viz Příloha č. 5). V rámci aktuálně řešené 0. stavby pak je předchozí studie aktualizována – viz Příloha č. 4.

Roční imisní příspěvky všech znečišťujících látek ze stavební činnosti a s ní spojené nákladní dopravy v místech staveniště a v místě provozu recyklační linky budou nevýznamné – v konkrétním místě bude stavba probíhat vždy pouze po omezenou dobu.

Krátkodobé koncentrace PM_{10} a NO_2 mohou dosáhnout v nejbližší obytné zástavbě v okolí staveniště a provozu recyklační linky až desítek procent příslušného imisního limitu.

V případě hodinových koncentrací NO_2 lze očekávat příspěvky až na úrovni 20 % hodinového limitu (do $40 \mu g/m^3$). Vzhledem ke stávajícímu imisnímu pozadí v území nezpůsobí krátkodobé přetížení o $40 \mu g/m^3$ v žádné z dotčených obytných lokalit s rezervou ohrožení imisního limitu $200 \mu g/m^3$.

Denní koncentrace PM_{10} je v dotčeném území zhruba na úrovni 90 % limitní hodnoty $50 \mu g/m^3$. Příspěvky zdrojů záměru mohou v případě denních koncentrací dosahovat v posuzované obytné zástavbě hodnot jednotek $\mu g/m^3$ až do hodnoty $16 \mu g/m^3$.

Dominantním zdrojem emisí tuhých znečišťujících látek bude manipulace s materiálem (nakládání, skládání) a plocha staveniště, ze které se může při silnějším větru šířit prach. Vítr vyšších rychlostí (třída rychlosti větru 11 m/s) se v lokalitě vyskytuje v jednotkách procent, z toho pouze část bude vanout ve směru od zdroje k obytné zástavbě. Vzhledem k tomuto faktu a k tomu, že stavba v jednom úseku trati bude probíhat pouze po část roku, lze předpokládat, že k takovéto situaci bude docházet maximálně v průběhu roku v desítkách hodin, takže pravděpodobnost dosažení hodnot denních koncentrací, prezentovaných ve výpočtu imisního příspěvku záměru, nebude s velkou pravděpodobností docházet.

Kromě toho bude stavba v jednom úseku trati probíhat pouze po část roku (maximálně v týdnech), pravděpodobnost výskytu vyšších denních koncentrací PM_{10} proto bude velmi malá.

S ohledem na možnost šíření prachu ze staveniště by mělo být v podmínkách pro provádění stavby požadováno, aby v případě suchého počasí byla plocha staveniště zvlhčována a přijata další opatření, navržená v této studii, aby se omezily emise prachu ze staveniště na minimum. Obdobně v případě činnosti recyklační linky by měl být uložený materiál před recyklací zvlhčen. Při realizaci navržených opatření se mohou emise tuhých látek snížit až o 70 %. V takovém případě pak nehrozí, že by v součtu se stávajícím imisním pozadím docházelo k ohrožení denního limitu pro PM_{10} .

5 SEZNAM PŘÍLOH

Příloha č. 1 – Dendrologický průzkum

Příloha č. 2 – Hluková studie fáze výstavby

Příloha č. 3 – Hluková studie fáze provozu

Příloha č. 4 – Rozptylová studie

Příloha č. 5 – Oznámení záměru dle zákona č. 100/2001 Sb.

Příloha č. 6 – Hodnocení dle § 67 zákona č. 114/1992 Sb.

Vypracoval: Mgr. et Ing. Petr Švehlík