



EVROPSKÁ UNIE
Evropské strukturální a investiční fondy
Operační program Doprava

Ministerstvo dopravy
Státní fond dopravní
infrastruktury




Orientační schéma:


Razítko oprávněné osoby:

Podpis:

Datum:

Revize:	Datum:	Popis:	Kontroloval:
001	11 / 2021	První dílčí odevzdání	Ing. Emil Špaček
002	03 / 2022	DSP po zapracování připomínek složek Správy železnic, státní organizace	Ing. Emil Špaček
003	04 / 2022	PDPS k připomínkovému řízení složek Správy železnic, státní organizace	Ing. Emil Špaček
004	05 / 2022	PDPS po zapracování připomínek složek Správy železnic, státní organizace	Ing. Emil Špaček

Stavebník/Investor:	Správa železnic, státní organizace	
Adresa:	Dlážděná 1003/7, 110 00 Praha 1	
Zástupce investora:	Stavební správa východ	
Adresa:	Nerudova 773/1, 779 00 Olomouc	

Zhotovitel stavby:	SAGASTA s.r.o.	
Adresa:	Novodvorská 1010/14, 142 00, Praha 4 - Lhotka	
Kontakt:	T: +420 261 344 100 E: info@sagasta.cz	

Zhotovitel objektu:	Ecological Consulting a.s.
Adresa:	Legionářská 1085/8, 779 00 Olomouc
Kontakt:	T: +420 585 203 166 E: ecological@ecological.cz

Hlavní projektant (HIP): Ing. Emil Špaček	Specialista: Ing. Jiří Bělohoubek	Odpovědný projektant: Ing. Jiří Bělohoubek	Zpracovatel: Ing. Jiří Bělohoubek
--	--------------------------------------	---	--------------------------------------


Název stavby/akce:	Rekontrukce traťového úseku Přibyslav - Pohled		Označení (S-kód): S621500627	
			Označení zhotovitele: 120 076	
Název části:	Souhrnně technická zpráva		Označení části: B	
Název objektu:	Vliv stavby na životní prostředí		Označení objektu/komplexu: B.6.1	
Název přílohy:			Číslo přílohy:	
Název dílčí části přílohy:			Paré:	
Kraj:	Katastrální území:	TUDU:		
Vysočina	viz. textová část	2031 26 2031 M1 2031 N1		
Stupeň dokumentace:	Datum zpracování:	Formáty:		Měřítko:
PDPS	11 / 2021	dle příloh		dle příloh

S-kód:	Stupeň dokumentace:	Část:	Objekt:	Podobjekt:	Příloha:	Revize:
S 6 2 1 5 0 0 6 2 7	- P D P S	- X X X X X B	- X X X X X B	6 1	- X - X X X -	0 0 4

DOKUMENTACI LZE UŽÍVAT POUZE VE SMYSLU PŘÍSLUŠNÉ SMLOUVY O DÍLO. VÝKRES, ČI JEHO ČÁST, MŮŽE BÝT KOPÍROVÁN NEBO JINÝM ZPŮSOBEM ROZŠÍŘOVÁN POUZE PO PŘEDCHOZÍM SOUHLASU SAGASTA, s.r.o.

Doplňující údaje:

0	03/2022	1. vydání	Ing. Bělohoubek	Ing. Bělohoubek	Ing. Pospíšilová	Mgr. Gabriel
			v.r.	v.r.	v.r.	v.r.
Rev.	Datum	Popis	Vypracoval	Kreslil/psal	Kontrolovala	Schválil

Objednatel:	<p>SAGASTA s.r.o.</p> <p>Novodvorská 1010/14</p> <p>142 01 Praha 4</p>	
-------------	---	--

Souprava:

Číslo projektu:	21153
VP (HIP):	Ing. Bělohoubek
Stupeň:	DSP + PDPS + AD
Datum:	03/2022

Ecological Consulting a.s.
Legionářská 1085/8, 779 00 Olomouc
tel: 585 203 166
e-mail: ecological@ecological.cz

Číslo projektu:	21153
VP (HIP):	Ing. Bělohoubek
Stupeň:	DSP + PDPs + AD
Datum:	03/2022

<p>„Rekonstrukce traťového úseku Přibyslav – Pohled“</p>	
<p>KÚ: Kraje Vysočina</p>	<p>ORP: Havlíčkův Brod</p>

Číslo projektu:	21153
VP (HIP):	Ing. Bělohoubek
Stupeň:	DSP + PDPs + AD
Datum:	03/2022

Datum:	03/2022
--------	---------

Vliv stavby na životní prostředí

Archiv:	
Formát:	
Měřítko:	
Část:	Příloha:
B.6.1	-

Archiv:	
Formát:	
Měřítko:	
Část:	Příloha:
B.6.1	-

Objednatel: SAGASTA s. r. o.

Novodvorská 1010/14, 142 01 Praha 4

Zpracovatel: Ecological Consulting a.s.

Legionářská 1085/8, 779 00 Olomouc, tel. 585 203 166

e-mail: ecological@ecological.cz ; www.ecological.cz

Řešitelský kolektiv:

Ing. Jiří Bělohoubek – specialista posuzování vlivu na ŽP

Ecological Consulting a.s., Legionářská 1085/8, 779 00 Olomouc, pobočka Brno,

tel. 513 034 173



Květen 2022

Ing. Jiří Bělohoubek

Prvotní dokumentace je uložena v archivu objednatele.

Rozdělovník:

0x výtisk, 1x digitální verze:

SAGASTA s. r. o.

Novodvorská 1010/14, 142 01 Praha 4

0x výtisk, 1x digitální verze:

Ecological Consulting a.s.

Legionářská 1085/8, 779 00 Olomouc

OBSAH:

ÚVOD	4
A) VLIV STAVBY NA ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ.....	5
A. 1. OVZDUŠÍ	5
A. 2. HLUK	11
A. 3. VODA	14
A. 4. ODPADY	16
A. 5. PŮDA	21
B) VLIV STAVBY NA PŘÍRODU A KRAJINU	21
B. 1. OCHRANA DŘEVIN	21
B. 2. OCHRANA PAMÁTNÝCH STROMŮ	23
B. 3. OCHRANA ROSTLIN	24
B. 3. OCHRANA ŽIVOČICHŮ	25
B. 4. ZVLÁŠTĚ CHRÁNĚNÁ ÚZEMÍ.....	25
B. 5. NEROSTNÉ SUROVINY	28
B. 6. ZACHOVÁNÍ EKOLOGICKÝCH FUNKCÍ A VAZEB V KRAJINĚ	28
B. 7. KULTURNÍ PAMÁTKY A ARCHEOLOGICKÉ NÁLEZY	32
C) VLIV NA SOUSTAVU CHRÁNĚNÝCH ÚZEMÍ NATURA 2000	33
D) NÁVRH ZOHLEDNĚNÍ PODMÍNEK ZE ZÁVĚRU ZJIŠŤOVACÍHO ŘÍZENÍ NEBO STANOVISKA EIA.....	33
E) NAVRHOVANÁ OCHRANNÁ A BEZPEČNOSTNÍ PÁSMA, ROZSAH OMEZENÍ A PODMÍNKY OCHRANY PODLE JINÝCH PRÁVNÍCH PŘEDPISŮ.....	33

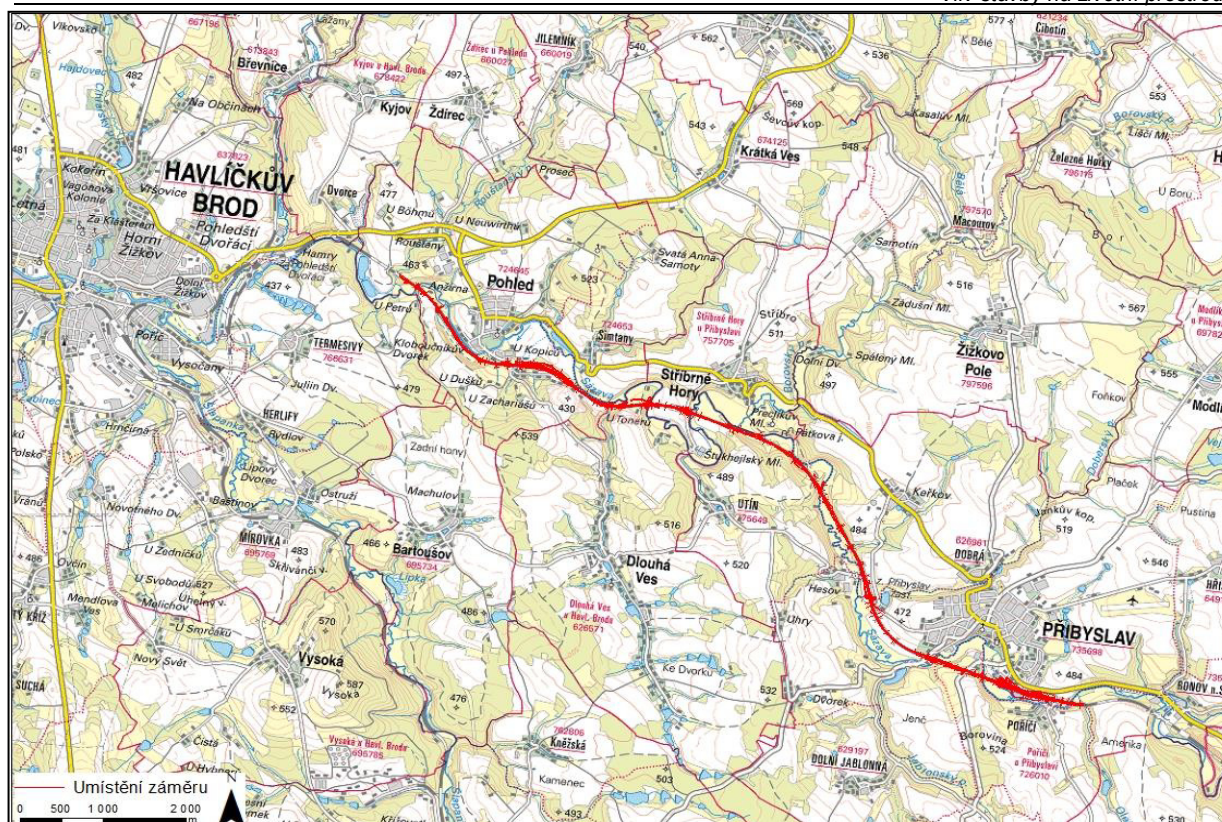
ÚVOD

Tato část dokumentace se zabývá vlivem realizace stavebního záměru na životní prostředí v dotčené lokalitě a širším okolí stavby. Dokument je členěn podle vyhlášky č. 499/2006 Sb., o dokumentaci staveb, v aktuálním znění. Umístění stavebního záměru je patrné z obrázku 1.

Záměr řeší rekonstrukci traťového úseku na trati č. 324 (NJŘ) v úseku ŽST Příbyslav (včetně) – ŽST Pohled (včetně). Stavba začíná v km 102,523271 směrovým a výškovým vyrovnaním v oblouku před ŽST Příbyslav a končí v km 112,119128 na konci směrového a výškového vyrovnaní oblouku za ŽST Pohled. V rámci investiční akce je provedena rekonstrukce železničního svršku a spodku s cílem zvýšení traťové rychlosti. Bylo upraveno nebo nově navrženo sdělovací a zabezpečovací zařízení, upraveny nebo nově řešeny pozemní objekty, mostní objekty, silnoproudá technologie včetně DŘT a trakční zařízení. Vzhledem k plánovanému nasazení systému ERTMS (European Rail Traffic Management System) jsou navrženy takové úpravy (železniční infrastruktury), aby byly v souladu s tímto plánovaným nasazením. Z důvodu úpravy zařízení je počítáno v rámci stavby s přeložkami a ochranou stávajících inženýrských sítí.

V rámci modernizace dojde k odstranění rychlostních propadů a dojde ke zkrácení jízdních dob a tím k zefektivnění drážní dopravy. V dopravnách a zastávkách dojde k zajištění bezbariérového přístupu na nástupiště, čímž s ohledem na budoucí zavedení ETCS dojde k výraznému zvýšení bezpečnosti drážního provozu.

Podrobnější technický popis je uveden v samostatných částech projektové dokumentace.



Obr. 1: Umístění záměru (Zdroj: ČÚZK)

a) VLIV STAVBY NA ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ

a. 1. Ovzduší

Vlivy v období výstavby

Vlivem výstavby dojde k dočasnému ovlivnění kvality ovzduší, na kterém se bude podílet automobilová doprava (transport materiálů, stavební mechanismy apod.), ale i vlastní plocha staveníšť, plochy zařízení staveníšť a mobilní recyklační linka pro recyklaci štěrkového lože. Rozsah této zátěže závisí na technologické kázni dodavatelů stavby a na zvolené technologii stavby.

Byla zpracována rozptylová studie (B.6.9), která je součástí dokumentace záměru.

Cílem rozptylové studie je posouzení imisní zátěže související s procesem výstavby, a to provozu recyklační linky na štěrk. Rozptylová studie zahrnuje výpočet příspěvku k imisní situaci těchto znečišťujících látek: PM_{10} , $PM_{2,5}$, NO_2 , benzen, benzo(a)pyren. Realizace stavby by měla dle zásad organizace výstavby probíhat ve dvou stavebních sezónách 2024 – 2025. Proto celkové množství štěrkového lože cca 56 300 t, které bude recyklováno, můžeme rozdělit do 2 stavebních sezón, přičemž budeme uvažovat, že v roce 2024 bude docházet

k největšímu zatížení lokality z hlediska kvality ovzduší. Výpočtovým rokem je tedy rok 2024, kdy budeme uvažovat s recyklací štěrkového lože v celkovém množství cca 31 100 t.

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

Z výsledků rozptylové studie vyplývá, že v plánované lokalitě nedochází k překračování imisního limitu žádné sledované znečišťující látky. Koncentrace se pohybují hluboko pod platnými imisními limity dle přílohy č. 1 zákona č. 201/2012 Sb., o ochraně ovzduší.

V následujícím textu je uveden komentář k jednotlivým znečišťujícím látkám a jejich příspěvkům vzhledem k imisnímu pozadí v lokalitě.

Průměrná roční koncentrace benzo(a)pyrenu:

Co se týče benzo(a)pyrenu, lze konstatovat, že navýšení koncentrace v lokalitě bude vyvoláno nákladní dopravou, která bude zajišťovat návoz a odvoz stavebního materiálu. Příspěvek vyvolaný pohybem nákladních automobilů bude však velmi nízký – v místě nejbližší dotčené obytné zástavby se bude pohybovat maximálně v řádu tisícin % podílu na imisním pozadí. Toto navýšení bude pouze dočasné (trvající po dobu realizace stavby) a bude plně reverzibilní a na imisním pozadí se prakticky neprojeví.

Průměrná roční koncentrace PM₁₀ a PM_{2,5}:

U průměrné roční koncentrace PM₁₀ i PM_{2,5} můžeme u nejbližší dotčené obytné zástavby předpokládat relativně malý přírůstek, a to cca 0,1 µg.m⁻³ u průměrné roční koncentrace PM₁₀ a u průměrné roční koncentrace PM_{2,5} se bude jednat o navýšení v řádu několika tisícín µg.m⁻³. U průměrné roční koncentrace PM₁₀ bude navýšení znamenat cca max. 0,5 % podílu na imisním limitu, u průměrné roční koncentrace PM_{2,5} dojde k navýšení max. o 0,2 % podílu na imisním limitu. Navýšení roční průměrné koncentrace těchto znečišťujících látek se na imisním pozadí prakticky neprojeví. Koncentrace zůstane hluboko pod imisním limitem.

Maximální denní koncentrace PM₁₀:

Z výsledků rozptylové studie vyplývá, že k největšímu příspěvku dojde u maximální denní koncentrace PM₁₀. U nejbližší dotčené obytné zástavby to může být až na úrovni několika desítek µg.m⁻³ (až 24 µg.m⁻³ u nejbližšího referenčního bodu č. 1). Po přičtení této hodnoty k aktuálnímu imisnímu pozadí v lokalitě (32,6 µg.m⁻³) může dojít k tomu, že u referenčního

bodů č. 1 může v některých dnech při nepříznivých rozptylových podmínkách dojít k překročení imisního limitu. Provoz recyklační linky při maximálním výkonu (100 t/hod, provoz 10 hod/den) bude činit cca 31 dní. Při nižším výkonu recyklační linky budou dosahované hodnoty příspěvků imisních koncentrací daleko nižší.

V souvislosti s výše uvedeným je však třeba konstatovat, že vypočtené hodnoty porovnávané s imisními limity jsou maximální vypočtené koncentrace, kterých je dosaženo za nejnepříznivějšího provozu zdroje (kumulace manipulace s větším množstvím sypkého materiálu do krátkého období) a nepříznivých povětrnostních podmínek v okolí zdroje znečištění (špatné rozptylové podmínky). V této souvislosti je třeba poukázat na přísné dodržení navržených opatření k maximálnímu snížení prašnosti. Opatření jsou uvedena dále v textu. Je možné předpokládat, že při dodržení těchto opatření budou prachové emise částečně eliminovány a s tím i negativní vliv na pohodu a zdraví obyvatel v okolí recyklační základny. Vzhledem k výše uvedenému lze důvodně konstatovat, že v reálném provozu budou dosahované koncentrace mnohem nižší (lze předpokládat, že po celou dobu roku se nevyskytují špatné rozptylové podmínky, manipulace se sypkým prašným materiálem bude probíhat pouze ve vybrané dny apod.) - tedy, že maximální vypočtené hodnoty budou dosahovány pouze v některých dnech za nepříznivých rozptylových podmínek.

Je třeba upozornit, že realizace stavby bude probíhat po omezenou časovou dobu a po skončení rekonstrukce železniční trati a zejména po ukončení provozu recyklační základny dojde k plné reverzibilitě stavu ovzduší.

Průměrná roční koncentrace NO₂ a maximální hodinová koncentrace NO₂:

Příspěvek realizace stavebního záměru u průměrné roční koncentrace NO₂ bude velice nízký a na imisním pozadí se prakticky neprojeví. U maximální hodinové koncentrace NO₂ bude příspěvek u nejbližší dotčené obytné zástavby činit max. cca 0,1 % imisního limitu, u průměrné roční koncentrace to bude potom max. 0,01% imisního limitu. Lze konstatovat, že i příspěvek této koncentrace se na kvalitě ovzduší prakticky neprojeví a realizace záměru nebude mít za následek překročení platných imisních limitů výše uvedených látek.

Průměrná roční koncentrace benzenu:

Realizace stavebního záměru bude v etapě výstavby znamenat zanedbatelné navýšení průměrné roční koncentrace benzenu, což se na kvalitě ovzduší neprojeví. Realizace záměru nebude znamenat překročení imisního limitu této znečišťující látky.

V souvislosti s výše uvedeným je třeba konstatovat, že podporu výstavby a provozu železničních tratí jako bezemisního způsobu dopravy je třeba z hlediska celkového imisního zatížení širšího regionu v souvislosti se stavem znečištění ovzduší vždy vnímat jako pozitivní.

Vzhledem k poměrně výrazné zátěži ovzduší tuhými znečišťujícími látkami během realizace stavebních prací a provozu recyklační linky je třeba, aby byla důsledně dodržovaná následující opatření navržená ke zmírnění negativního dopadu realizace stavebního záměru na ovzduší a zdraví obyvatel:

1. Použitá recyklační linka bude v provozu pouze při činnosti skrápěcího či mlžícího zařízení, kterým bude prašnost částečně eliminována. Zkrápění bude v provozu vždy, kromě deštivého počasí a teplot klesajících pod 3°C.
2. Zařízení recyklační linky bude zakrytováno (všechny kroky recyklace, včetně dopravních cest).
3. Doba provozu recyklačního zařízení bude omezena na denní dobu (8 – 18 hod.), mimo neděle a svátky.
4. Maximální výkon recyklační linky bude 100 t/hod, po dobu max. 10 hodin za den.
5. Budou dodržována opatření pro zamezení emisí tuhých znečišťujících látek ze stavby – viz níže.
6. Recyklační základna bude provozována pouze za dobrých rozptylových podmínek (ne za inverzního počasí).
7. Recyklovaný materiál (mezideponie) a zařízení staveniště budou pravidelně kropeny. V případě delšího uložení a nevyužívání mezideponie (déle než dva týdny), bude mezideponie zakrytována, případně zatravněna.
8. Zařízení staveniště bude pravidelně skrápěno a uklíženo, pravidelně čištěny budou rovněž příjezdové komunikace, nákladní automobily a technika přepravující stavební materiál. Pravidelně kropena bude rovněž mezideponie skladovaného zrecyklovaného materiálu a materiálu určeného k recyklaci.

Recyklační linky:

- dostatečná vzdálenost od nejbližší obytné zástavby, ideálně 500 m a více
- během suchých a prašných dnů (bez srážkového období v lokalitě umístění zdroje), v trvání déle než 3 dnů (v případě potřeby i častěji) bude prováděno **skrápění pojezdových a manipulačních ploch**,

- minimálně 1 x týdně (v průběhu měsíců březen – listopad) bude zabezpečeno **očištění komunikací** s živičným povrchem pomocí metacího čistícího vozu, v případě jejich silného znečištění i častěji.
- **systém mlžení resp. skrápění** se skládá z rozvaděče vody, rozvodného potrubí, vodních trysek a vodního čerpadla. V případě, že je k dispozici zdroj tlakové vody, je tato tlaková voda přivedena do rozvaděče vody. Z rozvaděče vody je několik vývodů, odkud je tlaková voda rozváděna ke kritickým místům, kde je třeba potlačit prašnost. Na všech těchto místech jsou umístěny trubky, osazené několika vodními tryskami, které mají za úkol vytvářet jemnou vodní mlhu a tím potlačit prašnost. A to především:
 - na vstupu do drtící komory,
 - na výstupu z drtící komory,
 - na konci vynášecího dopravníku.
- u ostatních drtičů, kde není skrápění pevnou součástí stroje, platí:
 - při provozu těchto drtičů bude omezování znečišťování ovzduší zajištěno pomocí ponorného čerpadla, přenosné nádrže na vodu a systému hadic s tryskami. Vyústění hadic s tryskami by mělo být nasměrováno do vstupu drtící komory, výstupu z drtící komory a na konec vynášecího dopravníku.
 - zakrytování třídících a drtících zařízení a všech dopravních cest, pravidelný úklid pod dopravními pásy a zařízením.

Opatření pro skladování prašných materiálů:

- umístování venkovních skládek na závětrnou stranu/ochrannou zeď/zabezpečení proti vzniku prašnosti skrápěním/zakrýváním, naskladněný materiál v kójích (betonových boxech) nesmí převyšovat výšku ohrazení.

Opatření pro přepravu materiálů:

- **pravidelná očista a skrápění komunikací a manipulačních ploch** (skrápění v letních měsících) tak, aby při průjezdu obslužných vozidel byla omezena prašnost. Zakrytování materiálu při přepravě jemných frakcí typu 0-2, 0-4 na nákladním prostoru expedujících dopravních prostředků.
- při provozu recyklační linky je vhodné používat zařízení a mechanismy splňující nejlepší emisní úroveň (min. emisní úroveň EURO 4 a vyšší).
- skrápěcí zařízení bude vždy v provozu (pokud bude výrobní zařízení využíváno v daném čase k výrobní činnosti), s výjimkou zimního období, tj. v období, kdy vnější teplota klesne pod 3 °C, nebo za deště.

- v případě, že dojde k poruše skrápěcího zařízení, bude výrobní zařízení neprodleně odstaveno z provozu.
- materiál bude **zpracováván výhradně za mokra**, tj. vlhký po celou dobu zpracování kameniva nebo stavebního odpadu od dovozu ke zpracování až do odvozu výrobku nebo jeho zpracování v místě.
- v případě třídičů bude vždy, i v případě třídění bez drcení, nutno materiál skrápět před jeho tříděním v dostatečném předstihu.
- provozovatel bude zajišťovat pravidelnou údržbu, servis a revize všech zařízení dle doporučení výrobce.

Dodržování navržených opatření vede k výraznému snížení imisní zátěže tuhými znečišťujícími látkami, jak je zřejmé z dokumentu „Metodika pro stanovení opatření ke snížení vlivů stavební činnosti na imisní zatížení částicemi PM₁₀“ (Technologická agentura České republiky, 2015). Zde je dokladována účinnost jednotlivých opatření ke snížení emisí prachových částic při stavbě. Z nich je možné jako příklad uvést následující:

- zaplachtování vozidel: účinnost 10 %
- čištění komunikací (použití čistících vozidel): účinnost 86 %
- mytí vozidel: účinnost 40 – 70 %
- skrápění při manipulaci se sypkým materiálem: účinnost 70 %
- skrápění odjezdové cesty alespoň 2 x denně: účinnost 55 %
- snížení rychlosti ze 75 km/h na 50 km/h: účinnost 33 %

Celkově lze konstatovat, že realizací záměru dojde k zatížení okolí zejména tuhými znečišťujícími látkami, kdy provoz recyklační linky bude znamenat navýšení zejména průměrné denní koncentrace PM₁₀.

Emise tuhých znečišťujících látek budou maximálně omezovány dodržováním navržených opatření. Vzhledem k tomu, že se jedná o časově omezený negativní vliv (po dobu provozu recyklační linky), můžeme konstatovat, že negativní vliv na ovzduší, resp. zdraví obyvatel bude akceptovatelný.

a. 2. Hluk

Pro vyhodnocení vlivu hluku z provozu a výstavby na posuzované železniční trati byla zpracována hluková studie, která je uvedena v samostatné dokumentaci B.6.5.

Hluk v době výstavby

Pro hlukové posouzení procesu výstavby jsou obvykle posuzovány stavební práce probíhající postupně v celém posuzovaném úseku železniční tratě. Vyhodnocovány bývají práce na sanaci železničního spodku a pokládka železničního svršku včetně jeho směrové a výškové úpravy.

Rekonstrukce kolejí budou prováděny s použitím technologie obvyklé u staveb tohoto charakteru, odtěžení a sanace železničního spodku pomocí bagrování, rekonstrukce železničního svršku s nasazením pokladače kolejových polí a další železniční technikou. K odtěžení a odvozu štěrkového kolejového lože bude využívána přednostně doprava po železnici.

Během výstavby je uvažováno s obvyklým nasazením těžké stavební techniky – nákladní vozy, buldozer, válec, jeřáb, podbíječka apod. Hluk ze staveniště bude v čase proměnlivý a bude závislý na druhu, množství a místě prováděných prací, druhu a stavu stavebních strojů, počtu pracovníků a organizaci práce. Tato zátěž bude plně reverzibilní a po ukončení výstavby se již nebude projevovat.

Pro ochranu proti negativním vlivům zatížení hlukem při realizaci stavebního záměru doporučujeme dodržet následující opatření, která jsou navržena zejména k eliminaci hlučnosti v zájmové lokalitě:

- Venkovní stavební práce spojené se zvýšenou hlučností (např. terénní úpravy, výkopové práce, demolice apod.) nebudou realizovány ve dnech pracovního klidu, ve státem uznávaných svátcích a v nočních hodinách. Veškeré stavební práce spojené s návozem stavebního a technologického materiálu přes okolní obytnou zástavbu budou uskutečňovány v denní dobu.
- Zařízení, která budou používána v době výstavby (stavební mechanizace) a která budou zdrojem hluku, musí být situována tak, aby okolí co nejméně ovlivňovala hlukem. V případě potřeby lze využít mobilní protihlukové clony.
- Protože se jedná o lokalitu, kde se stavba nachází v těsné blízkosti obytných domů, je vhodné použít moderní mechanizaci s nižším akustickým výkonem.

- Zkracování doby činnosti strojů pro dodržení hygienických limitů není vhodné, protože neúměrně prodlužuje celkové trvání stavby, což je většinou obyvatel negativněji vnímáno než krátkodobé ovlivnění hlukem.
- Stroje vydávající hluk použité na zařízeních stavby v blízkosti obytných objektů (např. kompresory, rozbrušovací pily atd.), by měly být odstíněny mobilními akustickými zástěnami či jinými překážkami tak, aby nedocházelo k přímému šíření hluku k těmto objektům.

Železniční provoz

Porovnáním ekvivalentních hladin akustického tlaku od železniční dopravy z roku 2000 se stávajícím stavem hlučnosti bylo zjištěno, že došlo ke zlepšení stavu hlučnosti (snížení) ve všech výpočtových bodech v denní i noční době (vlivem poklesu intenzit nákladní dopravy a zlepšení brzd u nákladních vlaků). Proto je na posuzovaném úseku trati možné přiznat korekci na starou hlukovou zátěž v bodech, kde byl překročen limit již v roce 2000.

Další zlepšení akustické situace ve výhledovém stavu v roce 2026 je způsobeno vlivem rekonstrukce. V roce 2036 dojde oproti stavu v roce 2026 k mírnému zhoršení situace z důvodu nárůstu intenzit dopravy.

K překročení hygienického limitu dochází pouze v bodě V15/M1 (U Trati 391) v noční době, a to v současném i v obou výhledových stavech. Při překročení hluku pouze u jednoho objektu nejsou navrhovány protihlukové stěny, ale pouze IPO, která spočívají v odstranění CHVePS, v případě nutnosti výměny oken za okna s vyšší neprůzvučností a zajištění větrání obytných místností jiným způsobem než otevřenými okny do hlukem zasaženého prostoru.

Dále se na posuzovaném úseku nachází 3 stavby pro dopravu (výpravní budovy):

U nádraží 510, Příbyslav p. č. 675

U Nádraží 509, Příbyslav p. č. 509

Nádražní 230, Pohled p. č. 307

Objekty nemají CHVePS, ale z důvodu jejich pozice v těsné blízkosti trati lze předpokládat, že může docházet k překročení hygienického limitu uvnitř bytových jednotek. Proto se ve zkušebním provozu navrhuje měření, na jehož základě bude rozhodnuto, zda bude nutná realizace protihlukových opatření – tj. zvýšení vzduchové neprůzvučnosti obvodového pláště výměnou stávajících oken za okna protihluková TZI min. 3 třídy.

Proces výstavby

Stavební postupy jsou modelovány podle plánovaného časového harmonogramu stavby. Jsou modelovány nejhluchnější práce pomocí zařízení o daných akustických výkonech a odhadnutých počtech pracovních hodin během těchto dní.

Nákladní doprava bude sloužit hlavně k návozu a odvozu materiálu na recyklační základnu v lomu Pohled.

U jednotlivých úseků dopravní trasy byl posouzen příspěvek nákladní staveništní dopravy na základě akustického výkonu komunikace. Dle Hlukové studie je maximální přírůstek vlivem silniční nákladní dopravy v rozmezí 0,2 až 0,9 dB v závislosti na celkové intenzitě dopravy. Přírůstky do 0,9 dB se podle nařízení vlády č. 272/2011 Sb. paragrafu 20 nepovažují za hodnotitelnou změnu.

Vzhledem k absenci intenzit dopravy na přípojných komunikacích, je předpokládáno, že pojezdy nákladní silniční dopravy budou na těchto úsecích dominantními zdroji hluku.

Stanovená hluková zátěž v referenční vzdálenosti 7,5 metru (4 metry nad vozovkou) od osy nejbližšího pruhu je 51,2 dB v případě trasy do žst. Příbyslav a 48,7 dB v případě MÚ v denní době nepřekračuje hygienický limit pro komunikace I., II. ale i III. třídy a místní komunikace s rezervou cca 3 dB. V případě trasy k recyklační základně je hluková zátěž 44,3 dB respektive 43,5 dB v roce 2024 a 2025 a hygienický limit také nepřekročen.

Recyklační základna je uvažována v areálu lomu Pohled. Dle měření podobného zařízení v minulosti je její akustický výkon 118 dB. Při této hlučností lze očekávat limitní izofonu přibližně ve vzdálenosti 140 metrů od zdroje v případě volného šíření hluku. V okolí cca 550 m se však nenachází žádný obytný objekt.

Plný pracovní výkon těžké mechanizace a nejhluchnější práce jsou uvažovány mezi 7:00 a 21:00 hodinou. Noční práce nejsou uvažovány.

Vibrace

Pro ověření šíření vibrací v okolí trati bylo provedeno měření vibrací přenášených na člověka – vibrace v budovách od pojezdů vlakových souprav železniční dopravy. Detailní výsledky měření jsou uvedeny v protokolu č. 21/51 (příloha dokumentace B.6.5 Hluková studie), který tvoří samostatnou přílohu.

Velikost a šíření vibrací závisí na mnoha faktorech, z nichž nejvýznamnější jsou:

- Geologického podloží
- Kvalita a typ železničního svršku/spodku

- Rychlost, hmotnost a celkový stav provozovaných souprav

Místo měření M1 – U Trati 391, 582 22 Příbyslav

U všech zaznamenaných průjezdů vlakových souprav byl prokazatelně splněn hygienický limit.

Změnu šíření vibrací po změně dispozic stavby (rekonstrukce trati) je téměř nemožné predikovat, nicméně se dá říct, že vlivem nového modernějšího kolejového svršku i spodku dojde ke zlepšení (snížení) vibrací v budovách v okolí optimalizovaného úseku trati. Na druhou stranu dojde ke zvýšení rychlosti, což může mít efekt opačný.

Vzhledem k výše uvedenému, nejsou na posuzovaném úseku trati navrhována žádná antivibrační opatření.

a. 3. Voda

Spotřeba a zdroje vody ve fázi výstavby

V období výstavby bude docházet ke spotřebě vody potřebné na zkrápění staveniště, či pro vlastní stavbu. Množství takto spotřebované vody bude záviset na ročním období provádění prací a souvisejícím počasí. V této fázi projektové přípravy nelze přesně odhadnout spotřebu vody pro jednotlivé činnosti spojené s realizací záměru. Tato problematika bude řešena vybraným dodavatelem stavby na základě způsobu realizace stavby. Zde je třeba ještě upozornit na skutečnost, že v případě nutnosti odběru vody z vod povrchových bude na takovýto odběr vydáno řádné vodoprávní povolení příslušným orgánem státní správy.

Bude také nutné zajistit vodu pro technické zázemí na plochách staveniště, která bude spotřebovávána především v souvislosti s mytím rukou. Zařízení stavenišť jsou již dnes standardně vybavena chemickým WC. Denní spotřebu na jedno staveniště odhadujeme na 30 l. Pitná voda bude na zařízení stavenišť dovážena balená, přičemž její množství je odhadováno na 6 l na osobu za den.

Spotřeba a zdroje vody ve fázi provozu

V rámci provozu bude docházet ke spotřebě vody, avšak množství takto spotřebované vody nebude nijak významné. Případem nárazové potřeby vody může být řešení havarijních situací (např. požáry). Nicméně výrazné změny v odběrech a spotřebě vody ve srovnání s dnešním stavem nejsou předpokládány.

Hydrologická charakteristika

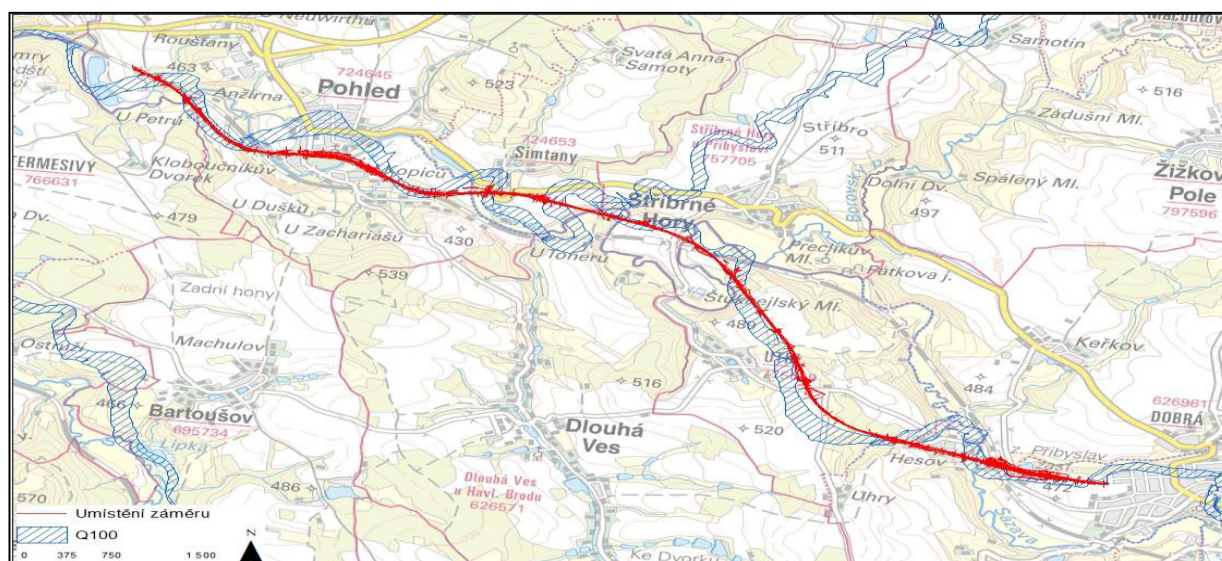
Území zájmové lokality náleží do povodí Sázavy. Záměr kříží anebo přichází do kontaktu s vodními toky, uvedenými v následující tabulce.

Tab. 1 Přehled křížení záměru s vodními toky

Vodní tok	ID vodního toku	Drážní km (přibližně)	Správce vodního toku
bezejmenný	10266179	100,08	Lesy ČR s.p.
Sázava	124710000100	102,62	Povodí Vltavy s.p.
bezejmenný	124890001700	103,10	
Sázava-náhon	124890001600	103,53	
Sázava	124710000100	103,72	
Sázava	124710000100	104,36	
Doberský potok	124920000100	105,50	
bezejmenný	124930000400	106,23	
Sázava	124710000100	107,03	
bezejmenný	124930002200	108,33	
Sázava	124710000100	108,97	
Sázava	124710000100	109,49	
Dluhoveský potok	125040000100	109,98	
bezejmenný	125070000300	111,04	
bezejmenný	125070000200	111,23	
Sázava	124710000100	112,95	

Záplavová území

Stavba zasahuje do záplavového území řeky Sázavy, stanoveným Krajským úřadem Krajem Vysočina ze dne 11.4.2006 pod č. j. KUJI 29427/2006.



Obr 2: Rozsah záplavového území při Q₁₀₀ (zdroj: HEIS VUV)

Stavba se nenachází v ochranném pásmu vodních zdrojů, ani v chráněné oblasti přirozené akumulace vody (CHOPAV).

Citlivé oblasti

Ve smyslu nařízení vlády č. 401/2015 Sb. se všechny útvary povrchových vod na území ČR, tedy i vody v okolí zájmové lokality, vymezují jako citlivé oblasti s následnou odpovídající ochranou (emisní standardy pro citlivé oblasti a pro vypouštění odpadních vod do vod povrchových ovlivňujících kvalitu vody v citlivých oblastech dle přílohy č. 1 výše zmíněného nařízení vlády).

Zranitelné oblasti

Dle vodního zákona (č. 254/2001 Sb., o vodách, v platném znění) jsou zranitelné oblasti území, kde se vyskytují povrchové a podzemní vody, zejména využívané nebo určené jako zdroje pitné vody, v nichž koncentrace dusičnanů přesahuje hodnotu 50 mg/l nebo mohou této hodnoty dosáhnout, nebo povrchové vody, u nichž v důsledku vysoké koncentrace dusičnanů ze zemědělských zdrojů dochází nebo může dojít k nežádoucímu zhoršení jakosti vody.

Záměr se podle nařízení vlády č. 262/2012 Sb. ve zranitelné oblasti nachází.

Negativní vlivy mohou být spojeny s havarijními stavy souvisejícími se samotnou rekonstrukcí a provozem (únik např. pohonných látek nebo stavebních materiálů do půdy, resp. podzemní vody). Při dodržení běžných opatření bude riziko havárie sníženo na minimum a nebude dán předpoklad negativního ovlivnění vodních toků a ploch. Pro období výstavby byl vypracován havarijný plán, který je součástí samostatné části projektové dokumentace. Při dodržení běžných opatření bude riziko havárie sníženo na minimum a nebude dán předpoklad negativního ovlivnění vodních toků, vodních ploch ani vodních zdrojů. Stavební záměr nebude mít vliv na odtokové poměry území.

a. 4. Odpady

Podrobnosti o nakládání s odpady jsou popsány v části dokumentace stavby B. 6. 2 „Odpadové hospodářství“. Níže jsou shrnuty nejdůležitější informace o nakládání s odpady.

Při realizaci stavby budou vznikat odpady různých skupin a druhů. Bude se jednat jak o odpady kategorie „ostatní“ (O), tak o odpady kategorie „nebezpečný“ odpad (N). Původce odpadů bude postupovat při veškerém nakládání s těmito odpady dle příslušných platných legislativních opatření. Nakládání s odpady se v České republice řídí ustanovením zákona

č. 541/2020 Sb., o odpadech (zákon o odpadech), v platném znění. Zákon upravuje nakládání s odpady po celou dobu životního cyklu odpadu, tedy od jeho vzniku až po jeho využití či odstranění. Vyjma ustanovení zákona o odpadech je třeba se řídit také platnými souvisejícími vyhláškami a prováděcími předpisy k tomuto zákonu (viz text níže). S legislativou odpadového hospodářství úzce souvisí legislativní předpisy platné v oblasti nakládání s obaly, které jsou stanoveny zákonem č. 477/2001 Sb., o obalech a o změně některých zákonů (zákon o obalech) a prováděcími předpisy k tomuto zákonu. Na nakládání s nebezpečnými odpady se pak přiměřeně vztahuje i zákon č. 350/2011 Sb., o chemických látkách a chemických směsích. Dále je třeba řídit se také souvisejícími vyhláškami a předpisy:

- Vyhláška č. 273/2021 Sb., o podrobnostech nakládání s odpady (účinná od 7. 8. 2021)
- Vyhláška č. 30/2021 Sb., o provedení některých ustanovení zákona o obalech (účinná od 16. 2. 2021)
- Vyhláška č. 8/2021 Sb. o Katalogu odpadů a posuzování vlastností odpadů (Katalog odpadů) – účinná od 27. 1. 2021
- Nařízení Komise (EU) č. 1357/2014 ze dne 18. prosince 2014, kterým se nahrazuje příloha III směrnice Evropského parlamentu a Rady 2008/98/ES o odpadech a o zrušení některých směrnic, v platném znění

Pro zavedení nového zákona o odpadech a k němu vydaných nových prováděcích předpisů vydalo Ministerstvo životního prostředí větší počet metodických dokumentů:

- Metodické sdělení odboru odpadů MŽP k zajištění plnění povinností při ukládání odpadů na skládku. Praha, prosinec 2020
- Metodický pokyn odboru odpadů MŽP k některým povinnostem původců odpadů a provozovatelů zařízení určených k nakládání s odpady a při nakládání s některými odpady. Praha, prosinec 2020
- Metodické sdělení odboru odpadů MŽP k zajištění plnění povinnosti placení poplatku za ukládání odpadů na skládku. Praha, prosinec 2020
- Metodický pokyn k zajištění plnění povinnosti odděleného soustředování komunálního odpadu

S legislativou odpadového hospodářství úzce souvisí legislativní předpisy platné v oblasti nakládání s obaly, které jsou stanoveny zákonem č. 477/2001 Sb., o obalech a o změně některých zákonů (zákon o obalech) a prováděcími předpisy k tomuto zákonu (v aktuálním znění).

Dále s legislativou odpadového hospodářství souvisí zákon č. 542/2020 Sb., o výrobcích s ukončenou životností upravující pravidla pro předcházení vzniku odpadu z vybraných výrobků (elektrozařízení, baterie, pneumatiky), práva a povinnosti výrobců při uvedení vybraných výrobků na trh, práva a povinnosti osob při nakládání s výrobky s ukončenou životností a působnost správních orgánů v oblasti předcházení vzniku odpadu z vybraných výrobků a v oblasti nakládání s výrobky s ukončenou životností.

Zákon o odpadech č. 541/2020 Sb., v aktuálním znění ukládá v § 3 odst. 2 povinnost dodržovat v rámci odpadového hospodářství hierarchii způsobů nakládání s odpady, a to v tomto pořadí:

- předcházení vzniku odpadů,
- příprava k opětovnému použití,
- recyklace odpadů,
- jiné využití odpadů, například energetické využití,
- odstranění odpadů.

Od hierarchie způsobů nakládání s odpady je možno se odchýlit, pokud se na základě posuzování životního cyklu celkových dopadů zahrnujícího vznik odpadu a nakládání s ním prokáže, že je to vhodné.

Zákon č. 541/2020 Sb., o odpadech, v platném znění, upřesňuje, mimo jiné i pravidla pro nakládání s odpady při dodržování ochrany životního prostředí, ochrany zdraví člověka a trvale udržitelného rozvoje. Nakládání s odpady je v zákoně o odpadech definováno jako jejich shromažďování, soustřeďování, sběr, výkup, třídění, přeprava a doprava, skladování, úprava, využívání a odstraňování. Při nakládání s odpady, respektive při jejich odstraňování, je třeba volit vždy ty způsoby nebo technologie, které zajistí vyšší ochranu lidského zdraví a které jsou šetrnější k životnímu prostředí. Odpovědnost za řádný průběh jakékoliv činnosti s odpadem související nese původce, respektive oprávněná osoba, která odpad při dodržení podmínek stanovených zákonem a prováděcími předpisy převzala.

Při nakládání s odpady musí každý původce předcházet vzniku odpadu, tak jak je uvedeno v § 12 zákona č. 541/2020 Sb., dodržovat obecné povinnosti dle § 13 tohoto zákona, tj.:

- nakládat s odpadem pouze způsobem stanoveným zákonem a jinými právními předpisy vydanými na ochranu životního prostředí a zdraví lidí pro daný druh a kategorii odpadu, při nakládání s odpady nesmějí být překročeny limity znečišťování stanovené jinými právními předpisy na ochranu životního prostředí a zdraví lidí,

- nakládat s odpadem pouze v zařízení určeném pro nakládání s daným druhem a kategorií odpadu (s výjimkou shromažďování odpadu, přepravy odpadu, obchodování s odpadem a nakládání se vzorky odpadu),
- soustřeďovat odpady odděleně,
- zabezpečit odpady před nežádoucím znehodnocením, odcizením nebo únikem,
- odpad, který sám původce nezpracuje předat:
 - buď přímo (nebo prostřednictvím dopravce odpadu) do zařízení určeného pro nakládání s daným druhem a kategorií odpadu nebo za podmínek podle § 16 odst. 3 do dopravního prostředku provozovatele takového zařízení
 - obchodníkovi s odpady s povolením pro daný druh a kategorii odpadu, popřípadě dopravci odpadu určenému tímto obchodníkem, nebo
 - na místo určené obcí podle § 59 odst. 2 a 5

ale i dodržovat povinnosti původců odpadů, tak jak jsou uvedeny v § 15 zákona o odpadech, tj.:

- dle odst. 2a § 15 odpady zařazovat podle druhů a kategorií (podle § 6 zákona) a nakládat s nimi podle jejich skutečných vlastností,
- ověřovat jejich nebezpečné vlastnosti podle § 7 zákona o odpadech,
- prokázat orgánům provádějícím kontrolu podle tohoto zákona, že předal odpad, který produkuje, v odpovídajícím množství v souladu s § 13 odst. 1 písm. e)
- v případě komunálního odpadu, který běžně produkuje, a stavebního a demoličního odpadu, které sám nezpracuje, mít jejich předání podle § 13 odst. 1 písm. e) v odpovídajícím množství zajištěno písemnou smlouvou před jejich vznikem,
- s každou jednorázovou nebo první z řady opakovaných dodávek odpadu do zařízení určeného pro nakládání s odpady nebo obchodníkovi s odpady spolu s odpadem předat své identifikační údaje a údaje o odpadu,
- v případě odpadu určeného k uložení na skládce odpadů nebo k zasypávání předat údaje podle výše uvedeného bodu (formou základního popisu odpadu)
- při odstraňování stavby, provádění stavby nebo údržbě stavby dodržet postup pro nakládání s vybouranými stavebními materiály určenými pro opětovné použití, vedlejšími produkty a stavebními a demoličními odpady tak, aby byla zajištěna nejvyšší možná míra jejich opětovného použití a recyklace.

Původce, v tomto případě tedy dodavatel stavby, je odpovědný za nakládání s odpady do doby jejich převedení do vlastnictví oprávněné osoby ve smyslu zákona č. 541/2020 Sb., v platném znění.

Zhotovitel stavby předloží zpracovanou písemnou dokumentaci o nakládání s odpady, s ohledem na finanční náklady stavby, ve formě závěrečné zprávy. V ní bude jako původce odpadu dokladovat způsob nakládání s odpady v průběhu stavby a předá ji zástupci Správy železnic při kolaudaci stavby.

Nakládání s „nebezpečnými“ odpady (N)

Nebezpečný odpad je definován jako odpad vykazující jednu nebo více nebezpečných vlastností uvedených v příloze přímo použitelného předpisu Evropské unie o nebezpečných vlastnostech odpadů (nařízení komise (EU) č. 1357/2014), nebo který je uveden v Katalogu odpadů (vyhláška č. 8/2021 Sb.) jako nebezpečný odpad, nebo je smíšen nebo znečištěn některým z odpadů uvedených v Katalogu odpadů jako nebezpečný. Hodnocení nebezpečných vlastností odpadů musí provádět pouze osoba s pověřením k hodnocení nebezpečných vlastností odpadů.

Ředění nebo mísení odpadů za účelem splnění kritérií pro přijetí na skládku a mísení nebezpečných odpadů navzájem nebo s ostatními odpady je zakázáno.

Pro každý nebezpečný odpad bude zpracován identifikační list nebezpečného odpadu a místo nakládání s nebezpečným odpadem bude vybaveno tímto listem.

Odpady vznikající při výstavbě záměru

Odpady, které vzniknou v průběhu stavebních prací, lze rozdělit na ty, které budou vázány na vlastní proces realizace stavby, a na ty, které budou vznikat v souvislosti s použitými technologiemi, mechanismy, zázemím stavby apod. Kromě těchto odpadů budou na staveništi a zařízeních staveniště vznikat odpady spojené s pobytem a pohybem lidí (většinou komunální odpad). Odpadový materiál kategorie N (bude-li vznikat) bude shromažďován odděleně do zvlášť k tomu určených nádob z nepropustných materiálů, chráněných proti dešti ve smyslu zákona č. 541/2020 Sb., o odpadech. Odpady ze stavby budou odváženy a odstraňovány mimo staveniště. Tato činnost bude zajištěna dodavatelem stavebních prací, popř. odbornou firmou, které bude možné specifikovat až po vyjasnění smluvních vztahů mezi investorem a dodavatelem stavby. Obecně platí zásada, že na ploše staveniště je vhodné ukládat odpady jen krátkodobě.

Původce odpadů je odpovědný za nakládání s odpady do doby jejich využití nebo odstranění, pokud toto zajišťuje sám jako oprávněná osoba, nebo do doby jejich převedení do vlastnictví osobě oprávněné k jejich převzetí. Za dopravu odpadů odpovídá dopravce. Zhotovitel stavby

je odpovědný za nakládání s odpady až do doby jejich předání oprávněné osobě ve smyslu zákona č. 541/2020 Sb., v aktuálním znění.

a. 5. Půda

Záměr bude přednostně realizován na pozemcích Správy železnic s.o., požadavky na zábory pozemků zemědělského půdního fondu (ZPF) a pozemků určených k plnění funkcí lesa (PUPFL) budou minimální.

Na předmětné lokalitě se vytvořily půdy v typu Kambizem, Fluvizem a Glej.

Stavba zasahuje do území ve vzdálenosti méně než 50 m od hranice lesních pozemků. V souvislosti s tím bude požádáno o vydání souhlasného stanoviska o umístění stavby do 50 m od okraje lesa (dle § 14 odst. 2 zák. č. 289/1995 Sb., v aktuálním znění).

Riziko pro půdy mohou představovat případné havárie při realizaci a provozu stavby. Při stavbě je třeba dodržovat běžná opatření na ochranu půd v souvislosti s prevencí proti haváriím.

b) Vliv stavby na přírodu a krajinu

b. 1. Ochrana dřevin

V souvislosti s realizací stavby dojde k dotčení dřevin rostoucích mimo les. Dřeviny rostoucí mimo les budou káceny pouze v nezbytně nutné míře. Podrobný dendrologický průzkum, který mapuje dřeviny určené ke kácení je součástí samostatné části projektové dokumentace B.6.4.

Celkem bylo v rámci dendrologického průzkumu zaznamenáno **713 stromů a zapojené porosty dřevin** o celkové ploše **184 182 m²**. Dřeviny se nachází na katastrálním území Ronov nad Sázavou, Přibyslav, Poříčí u Přibyslavi, Dobrá, Utín, Simtany, Stříbrné Hory u Přibyslavi, Dlouhá Ves u Havlíčkova Brodu a Pohled.

Pro kácení dřevin rostoucích mimo les, které dosahují obvodu kmene nad 80 cm ve výšce 130 cm, či zapojených porostů dřevin o celkové rozloze nad 40 m² je třeba získat povolení ke kácení od příslušných orgánů ochrany přírody.

Opatření k ochraně dřevin před negativními účinky stavby

Při realizaci záměru je třeba dodržet opatření na ochranu dřevin vycházející z normy ČSN 83 9061 Technologie vegetačních úprav v krajině – Ochrana stromů, porostů a vegetačních ploch při stavebních pracích. K ochraně před mechanickým poškozením dřevin je nutné stromy chránit plotem, který by měl obklopovat celou kořenovou zónu, ve výjimečných případech je nutné opatřit kmen pomocí vypořádkovaného bednění z fošen vysokých nejméně 2 m. Je nutné, aby ochranné bednění či plot zakrývaly také kořenové náběhy. Při zásahu do kořenové zóny stromu (např. hloubení jam, výkopů apod.) bude výkop proveden ručně, bude třeba dbát zvýšené opatrnosti tak, aby nedošlo k mechanickému poškození kořenového systému. Při výkopu nebudou přetínány kořeny s průměrem větším než 2 cm. Dále je nutné zabránit tomu, aby v blízkosti dřeviny nebyla půda zhutňována např. pojezdy stavební techniky nebo výkopovým materiálem. Musí být rovněž zabráněno tomu, aby byl prostor zamokřen např. vodou unikající ze stavby. V ochranném pásmu dřeviny nesmí být zakládána ohniště ani se zde nesmí nacházet žádné zdroje tepla. Je třeba zabránit jakýmkoli mechanickým, příp. chemickým poškozením dřevin a půdního prostoru. Veškerá porušení těchto opatření mohou vést k vážnému poškození kořenového systému a celkovému úhynu stromu.

Standard k ochraně dřevin při stavební činnosti

Při stavební činnosti je nutné dodržet standardy péče o přírodu a krajinu, které jsou definovány Agenturou ochrany přírody a krajiny České republiky ve standardu s názvem „**Ochrana dřevin při stavební činnosti**“. Tento standard, který byl schválen 11.7.2017, představuje určitou normu, podle které by se mělo postupovat při veškeré stavební činnosti, jenž by souvisela s potenciálním ovlivněním dřevin, což se týká i našeho případu. Primárním účelem ochrany dřevin je minimalizace případných vznikajících poškození dřevin při plánované či probíhající stavební činnosti. Pro účely tohoto standardu se stavební činností rozumí provádění veškerých staveb, jejich odstraňování včetně souvisejících činností.

Pro stanovení ochranných pásem dřevin platí, že velikost chráněného kořenového prostoru se stanovuje od místa styku kmene s půdním povrchem. Za zásah do tohoto chráněného kořenového prostoru je považována **veškerá výkopová činnost** (bez ohledu na hloubku výkopu), navážky zeminy, uskladňování materiálu a provoz těžké mechanizace. Chráněný kořenový prostor stromu ve volné ploše se stanovuje jako kruhová plocha o poloměru daném násobkem průměru kmene ve výčetní výšce a koeficientu, který je dán zařazením stromu do příslušné kategorie stromů viz standard „Ochrana dřevin při stavební činnosti“.

Pro chráněný kořenový prostor stromu v omezeném prokořenitelném prostoru platí jiná pravidla pro určení velikosti chráněného kořenového prostoru viz standard „Ochrana dřevin při stavební činnosti“.

Při provádění specifických činností na stavbách je nutné dbát zvýšené ochrany dřevin před jejich poškozením. Za specifické činnosti jsou považovány např. otevřené ohně, zdroje tepla, manipulace s toxickými látkami apod. Otevřené ohně je možné zakládat pouze ve stanovené vzdálenosti, která je větší než 20 metrů od okraje průmětu korun dřevin. Při využívání zdrojů tepla (např. generátory, motorové agregáty atp.) je možné tyto zdroje umisťovat pouze ve vzdálenosti větší než 5 metrů od okraje průměru korun dřevin. Pokud by při stavební činnosti došlo k manipulaci s toxickými látkami (např. stavební chemie, pohonné hmoty atp.) není tato manipulace možná ve vzdálenosti nejméně 10 metrů od okraje průmětu korun dřevin, toto omezení platí i pro svod kontaminované vody a vody z vymývání stavebních mechanismů.

Obecně platí, že jakákoliv činnost v chráněném kořenovém prostoru včetně ukládání materiálů, umisťování zařízení, průjezdu mechanismů, výkopové činnosti, navážek a podobně je **zakázána**.

Při zásahu do chráněného kořenového prostoru stromu (např. hloubení jam, výkopů) bude výkop proveden šetrnou technologií např. supersonickým vzduchovým rýčem, tlakovou vodou nebo ručním výkopem a selektivním přístupem k obnaženým kořenům. Kořeny s průměrem do 30 mm na hraně výkopu ve směru ke stromu je možné hladce přerušit, ovšem u kořenů s průměrem od 31 do 50 mm je vyžadováno, aby byly zachovány. Pokud nastane případ jejich nutného přerušení (kořeny od 31 do 50 mm), je nezbytný individuální posudek **odborným dozorem**. Jestliže se dojde k závěru, že je nutné jejich přerušení, musí být kořeny přeříznuty hladkým řezem a ošetřeny adekvátním způsobem zajišťujícím jejich ochranu před vysycháním a mrazem. Kořeny s průměrem nad 50 mm je nutné zachovat bez poškození a chránit je proti vysychání a mrazu, ovšem pokud dojde ve výjimečných případech, kdy **odborný dozor** rozhodne, že se budou tyto kořeny přerušovat, je nutné provést následnou odbornou analýzu o stabilitě takto dotčeného stromu. Další pravidla na ochranu dřevin při stavební činnosti, podle kterých by se mělo vždy postupovat, jsou uvedeny v dokumentaci standardu „Ochrana dřevin při stavební činnosti“.

b. 2. Ochrana památných stromů

V zájmovém území neroste žádný památný strom evidovaný ve smyslu zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, ve znění pozdějších předpisů.

b. 3. Ochrana rostlin

Vliv na Floru

Pro potřeby záměru byl zpracován Biologický průzkum (B.6.3).

Podle fytogeografického členění se záměr nachází ve fytogeografické oblasti mezofytikum, obvodu Českomoravské mezofytikum a fytogeografickém okrese Hornosázavská pahorkatina. Pro Hornosázavskou pahorkatinu je charakteristický suprakolinní až submontánní vegetační stupeň s květenou tvořenou uniformními mezofyty, relativně oceanické, srážkově nadbytkové klima, terén spíše plochý než svažité, chudý substrát a mozaika lesnaté a zemědělsky využívané krajiny.

Potencionální přirozená vegetace předpokládá bikové a jedlové doubravy.

Při realizaci záměru dojde k dotčení zejména ruderálních a nitrofilních společenstev rostlin. Narušením půdního povrchu během stavební činnosti může docházet k uchycení diaspor a následnému rozvoji nepůvodních a invazní rostlin. Během stavebních prací je vhodné minimalizovat případné šíření invazních druhů a zaměřit pozornost také na prevenci jejich šíření, například formou vytrhání pařezů trnovníku akátu a následné zatření arboricidem. Riziko nadměrné ruderalizace přiléhajících přírodě blízkých biotopů je hodnoceno s ohledem na stávající stav jako akceptovatelné.

V žst. Příbyslav byl nalezen zvláště chráněný lomikámen trojprstý (*Saxifraga tridactylites*, SO, C3). Při stavebních úpravách může potenciálně docházet k poškozování a ničení jednotlivých rostlin lomikamene. Po ukončení stavební činnosti může dojít k postupné rekolonizaci tělesa z diaspor nebo jiných částí populace železniční sítě. Tento druh totiž v současnosti podél železnic značně expanduje. Podle genetické studie Reische (2007) jsou populace lomikamene trojprstého vázané na železniční trati odlišného genotypu, tudíž nejsou považovány za původní. Grulich (2012) ani Danihelka et al. (2012) nepovažují tyto populace za ohrožené. Přirozeně druh roste zejména na skalnatých stepích a písčinách. Záchranný transfer není s ohledem na reálné ohrožení dotčeného genotypu doporučen. Kromě toho je jen obtížně proveditelný, neboť druh je efeméra (jednoletka s velmi rychlým životním cyklem). Výstavbou mohou být dotčeny stovky až tisíce jedinců.

Návrh žádosti o výjimku

lomikámen trojprstý (*Saxifraga tridactylites*)

– poškozování, ničení, vykopávání rostlin při stavbě

b. 3. Ochrana živočichů

Vliv na Faunu

Pro potřeby záměru byl zpracován Biologický průzkum (B.6.3).

Bezobratlí

Záměrem jsou dotčeny zejména biotopově nevyhraněná společenstva bezobratlých. Z ochránářsky cenných druhů bezobratlých byly potvrzeny pouze druhy hlemýžď zahradní (*Helix pomatia*, V) a čmelák rodu *Bombus* (O).

Vzhledem k charakteru výskytu a reálné možnosti dotčení jejich populací, by výjimka ze zákazů u zvláště chráněných živočichů podle § 56 zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, neměla být nutná. Záchranné transfery hlemýžďů a čmeláků nejsou smysluplné. Významný negativní vliv na tyto populace není předpokládán.

Ryby a mihule

Vlivy stavby na rybí společenstvo vychází z dotčení VKP vodní tok. V případě úpravy koryta v rámci rekonstrukce mostů a propustků vznikne zákal, který dočasně sníží kvalitu vody níže po toku. Stavbou tak může být dočasně přerušeno říční kontinuum, což omezí migrace ryb. Potenciálně závažný vliv představuje znečištění toku při haváriích (výstavba i provoz) a technologické nekázní (např. při úniku cementového mléka z betonáže, jehož jemné částice poškozují žaberní aparát). Rozsah tohoto vlivu níže po toku je nemožné stanovit a závisí na množství uniklé látky a průtoku.

Obojživelníci

Záměr nezasahuje do reprodukčních biotopů obojživelníků. Patrně nejsou dotčeny ani významné terestrické biotopy, které slouží k úkrytům či zimování obojživelníků. Ze dvou lokalit (rybník Žabka a rybník u žst. Příbyslav) byly uváděny výskyty celkem 3 druhů obojživelníků, které terénním průzkumem nebyly potvrzeny: skokan zelený (*Pelophylax esculentus*, SO, NT, V), ropucha obecná (*Bufo bufo*, O, NT) a ropucha zelená (*Bufo viridis*, SO, EV, IV). Jejich ohrožení při případné migraci se nepředpokládá vzhledem k velké výšce přilehlých železničních náspů.

Plazi

Při stavební činnosti může dojít k zásahu do biotopů ještěrky obecné (*Lacerta agilis*, SO, VU, IV). Riziko mortality ještěrek je vyhodnoceno jako nízké vzhledem k tomu, že do železničního

tělesa, kde mají velkou část svých biotopů, zasahováno nebude. Dotčení jedinci mohou případně aktivně unikat z dosahu nebezpečí plynoucího ze stavební činnosti. V okolí železničního tělesa se nachází dostatek alternativních biotopů. Realizací záměru nedojde k významnému ovlivnění místní populace plazů.

Ptáci

Ptáci jsou realizací záměru dotčení úbytkem hnízdních příležitostí kácením porostů křovin a stromů. Ze zvláště chráněných druhů ptáků byl při přeletu pozorován ledňáček říční *Alcedo atthis* SO, VU) u Sázavy v blízkosti žst. Příbyslav. V okolí se hnízdní příležitosti ledňáčka říčního (kolmé stěny břehů a hlinité strže) v bezprostředním okolí stavby nenachází, tudíž lze významný negativní vliv na hnízdiště tohoto druhu vyloučit. Další zvláště chráněné druhy ptáků nebyly zjištěny.

Během výstavby se v území bude pohybovat hlasitá mechanizace a vyšší počet pracovníků. Přítomnost lidí je pojímána jako vysoký rušivý faktor. Vzhledem k charakteru okolního prostředí a stávající situaci v krajině je vliv hodnocen jako málo významný. Rušení ptáků v okolních plochách (pole, lesy aj.) dopravní infrastrukturou je posouzeno jako málo významné. Rekonstrukcí tratě se situace v krajině významně nezmění. V rámci preventivní ochrany ptáků je kácení možno provést mimo hnízdní období od 1. října do 15. března.

Savci

Při realizaci záměru dojde k lokálnímu záboru biotopů eurytopních druhů savců. Výstavbou může vlivem hluku docházet k rušení savců využívajících bezprostřední okolí železnice. Očekávat lze proto stažení savců do okolních refugií, po ukončení záměru však dojde k návratu do původního stavu. Rušení savců provozem železnice je rovněž posouzeno jako únosné. Přestavbou železnice se situace v dotčené krajině významně nezmění. Modernizací trati mohou být hlukové poměry v území pro savce příznivější. Zvláště chráněné druhy savců nebyly při biologickém průzkumu zjištěny.

Celkově lze posoudit, že migrační prostupnost savců není záměrem zásadně dotčena. V dotčeném území nejsou vymezeny významné migrační koridory. Železnice obecně představují pro migraci živočichů řádově menší problém než silniční infrastruktura. Provoz na železnicích má totiž zcela rozdílný charakter a časové prodlevy mezi vlaky mohou savcům poskytnout dostatečný prostor pro překonání železnice (Anděl et al. 2010).

Návrh opatření k vyloučení negativního vlivu

1. V rámci preventivní ochrany ptáků je kácení možno provést mimo hnízdní období od 1. října do 31. března.

2. Při kácení a výstavbě v blízkosti dřevin bude postupováno v souladu s ČSN 839061 Technologie vegetačních úprav v krajině – Ochrana stromů, porostů a vegetačních ploch při stavebních pracích a arboristickým standardem SPPK A01 002:2017 Ochrana dřevin při stavební činnosti.
3. Při manipulaci se zeminou vytěženou při zemních pracích zajistit, aby nedocházelo k rozšiřování invazivních druhů rostlin mimo území záměru.

Návrh žádosti o výjimku

čmeláci rodu *Bombus*,

– zásah do biotopu, poškození a ničení vývojových stádií a sídel při stavbě, rušení při stavbě

ještěrka obecná (*Lacerta agilis*)

– zásah do biotopu, rušení při stavbě

b. 4. Zvláště chráněná území

Zvláště chráněná území dle zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, v aktuálním znění, můžeme pracovně rozdělit na „velkoplošná“ a „maloplošná“. Do skupiny „velkoplošných“ zvláště chráněných území jsou řazeny národní parky (NP) a chráněné krajinné oblasti (CHKO). Do skupiny „maloplošných“ zvláště chráněných území řadíme přírodní památky (PP), národní přírodní památky (NPP), přírodní rezervace (PR) a národní přírodní rezervace (NPR).

Lokalita záměru neleží na území žádného velkoplošného ani maloplošného chráněného území. Nejbližší velkoplošné chráněné území – CHKO Žďárské vrchy leží cca 4,4 km východním směrem. Nejbližší maloplošné chráněné území – PP Šlapanka leží cca 2,4 km jižně od Pohledu.

Vzhledem k rozsahu a charakteru záměru a při uvážení možných vlivů, které jsou vázány především na místo výstavby záměru, nepředpokládáme negativní vliv na předměty ochrany zvláště chráněných území.

V blízkém okolí záměru se nenachází přírodní park.

b. 5. Nerostné suroviny

Předmětný záměr zasahuje do dobývacího prostoru (DP) Pohled (IČ 25502247), v dobývacím prostoru se těží stavební kámen. Záměr zasahuje do chráněných ložiskových území (CHLÚ), jedná se o CHLÚ Utín (ID 15300200), CHLÚ Pohled (ID 02940000), v obou případech se jedná o stavební kámen.

b. 6. Zachování ekologických funkcí a vazeb v krajině***Územní systém ekologické stability (ÚSES)***

ÚSES je vymezován na základě zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, v aktuálním znění. Můžeme jej charakterizovat jako vzájemně propojený soubor přirozených i pozměněných, avšak přírodě blízkých, ekosystémů. ÚSES umožňuje uchování a reprodukci přírodního bohatství, příznivě působí na okolní, méně stabilní části krajiny a vytváří tak základ pro její mnohostranné využívání. Vymezení ÚSES stanoví a jeho hodnocení provádějí orgány územního plánování a ochrany přírody ve spolupráci s orgány vodohospodářskými, ochrany zemědělského půdního fondu a státní správy lesního hospodářství.

Záměr nezasahuje do žádného nadregionálního prvku ÚSES.

Tab. 2 Přehled prvků ÚSES

Drážní km	ÚSES	Název
Regionální biocentrum		
104,5 – 106,6	Regionální biocentrum	U Pribiny
108,4 – 109,0	Regionální biocentrum	Stříbrné Hory
109,4 – 109,5	Regionální biocentrum	Stříbrné Hory
112,8 – 113,1	Regionální biocentrum	Hamry
Regionální biokoridor		
102,6 – 103,3	Regionální biokoridor	U Pribiny - Ronov
103,6 – 103,8	Regionální biokoridor	U Pribiny - Ronov
104,3 – 104,4	Regionální biokoridor	U Pribiny - Ronov

106,9 – 107,2	Regionální biokoridor	U Pribiny – Stříbrné Hory
107,3 – 107,7	Regionální biokoridor	Pribiny – Stříbrné Hory
108,0 – 108,4	Regionální biokoridor	Pribiny – Stříbrné Hory
109,4 – 109,5	Regionální biokoridor	Stříbrné Hory - Hamry
109,8 – 110,6	Regionální biokoridor	Stříbrné Hory - Hamry
111,7 – 112,4	Regionální biokoridor	Stříbrné Hory - Hamry
112,9 – 113,0	Regionální biokoridor	Stříbrné Hory - Hamry
Lokální biocentrum		
ZÚ – 102,2	Lokální biocentrum	U Poříčí (LBC8)
103,1 – 103,5	Lokální biocentrum	U nádraží (LBC7)
106,0 – 106,5	Lokální biocentrum	U Hesova (LBC3)
106,9 – 107,2	Lokální biocentrum	Za Pazderou (LBC2)
107,6 – 108,0	Lokální biocentrum	U Svaté Kateřiny (LBC1)
109,8 – 110,0	Lokální biocentrum	U Tonerů (LBC)
110,1 – 110,4	Lokální biocentrum	LBC (bez označení)
Lokální biokoridor		
104,3 – 103,7	Lokální biokoridor	LBK28
105,5	Lokální biokoridor	LBK9
106,2	Lokální biokoridor	LBK7
107,0 – 108,4	Lokální biokoridor	LBK2

Významné krajinné prvky

Dle zákona č. 114/1992 Sb. o ochraně přírody a krajiny jsou významnými krajinnými prvky všechny lesy, rašeliniště, vodní toky, rybníky, jezera, údolní nivy a taková území, která jsou jako VKP zaregistrována příslušným orgánem ochrany přírody.

Realizací záměru nebudou dotčeny žádné registrované významné krajinné prvky. Nejbližší významné krajinné prvky se nacházejí cca 500 m jihozápadně od traťového kilometru 8,5 a jedná se o registrovaný významný krajinný prvek Lom v Utíně (opuštěný stěnový lom s jezírkem).

Záměrem budou dotčeny VKP ze zákona vodní toky, údolní nivy a les. Vodní toky, které budou záměrem dotčeny, popisuje tabulka č. 1 v kapitole A3 Voda.

Při realizaci záměru doporučujeme minimalizovat zásah do vodních toků včetně břehových biotopů a minimalizovat riziko úniku ropných látek do vodního ekosystému.

Migrační prostupnost

Pro potřeby záměru byla zpracována Migrační studie B.6.9.

Hodnocený záměr představuje rekonstrukci traťového úseku stávající železniční tratě. Z těchto důvodů nevzniká zcela nová migrační překážka v krajině spjatá s další fragmentací krajiny.

V předcházejícím textu je uveden popis celkového řešení rekonstrukce, přičemž podrobný popis je věnován mostům, propustkům a podobným stavebním objektům. Ty jsou pro migraci klíčové. Jakkoli nepředstavuje železniční trať tak významnou migrační překážku, jako například silniční komunikace, umožňují mostní objekty dostatečných parametrů migraci živočichů bez nutnosti přecházení kolejí a vlastního drážního tělesa. To je významné především pro menší živočichy.

Z navrženého technického řešení vyplývá, že navrženou rekonstrukcí nedojde ke zhoršení stávajícího stavu. Naopak, v případě některých mostů dojde k rozšíření prostoru pod mostem, stejně tak v případě většiny propustků bude zvětšen průměr použitého trubního prvku.

Klíčové mostní objekty, především ty přes řeku Sázavu, v současné době mají vhodné parametry a prostor pod nimi splňuje podmínky pro migraci i větších druhů. Tento stav bude zachován i po ukončení stavby. V řešeném úseku byl vytipován jeden mostní objekt, u kterého není možná migrace živočichů po souši a kterým je zároveň převáděn lokální biokoridor. V projektové dokumentaci není navrženo žádné opatření k posílení migračního potenciálu objektu. Nedojde tak sice ke zhoršení stávajících podmínek, ale doplněním technického řešení

o migrační lavici by došlo k významnému zlepšení. Jedná se o železniční most v ev. km 105,520.

Vliv na migrační propustnost bude mít také zrychlení vlakových soustav. Se zvyšující se rychlostí vlaku totiž klesá doba mezi spatření vlaku živočichem přecházejícím trať a kolizí a především v období po provedené rekonstrukci hrozí riziko většího množství srážek živočichů s projíždějícími vlaky.

S ohledem na výše popsané skutečnosti a při dodržování níže uvedených opatření na minimalizaci vlivu na migrační propustnost, lze záměr z hlediska migrační propustnosti doporučit k realizaci.

Opatření na optimalizaci záměru vzhledem k migrační propustnosti

1. Charakter podmostí: živočichové by při migracích napříč silnicí měli mít co nejmenší smyslový kontakt s technickými prvky. V podmostích by proto měl být minimalizován podíl zpevněných ploch. Polní cesty pod mostními objekty by měly být vytvořeny z přírodě blízkého povrchu. Optimální je mechanicky zpevněné kamenivo či šotolina.
2. Před vtokem do propustků nenavrhovat usazovací jímky s kolmými stěnami. Tyto jímky jsou pastí pro drobné živočichy. Není-li to možné, musí být jímka vybavena únikovou cestou, k jejíž konstrukci bude použito vhodných materiálů.
3. Vyústění propustků musí být bezbariérová, bez překážek vyšších než 0,1 m. Vyústění propustků je nezbytné navrhnout vně zaplaceného prostoru.
4. Propustky řešit v jednotném sklonu tak, aby nevznikala trvale zatopená místa.
5. U propustků určených k migraci živočichů vyplnit dno přírodním materiálem (písek, kameny, zemina).
6. V místech křížení trati a migračně významného území doporučujeme zvážit instalaci varovného systému upozorňujícího živočichy na příjezd vlaku. Instalace zařízení tohoto typu je požadována Správou CHKO Žďárské vrchy na sousedícím úseku v rámci přípravy záměru „Rekonstrukce traťového úseku Žďár nad Sázavou (mimo) – Sázava u Žďáru (mimo)“. I zde se jedná o místo křížení významného migračního koridoru (biotopu zvláště chráněných velkých druhů savců). Jedná se o technologii, která zvukovými efekty upozorňuje na blížící se vlak.
7. Pokud by vznikl požadavek na odstranění dřevin podél trati tak, aby za účelem přehlednosti vznikl pás bezlesí, pak je naopak nutné zachovat dřeviny, které doprovázejí vodní toky a navádějí živočichy k migračním objektům – mostům pod tratí. Na rozdíl od prvního případu je zde žádoucí, aby byli živočichové, jedná se především o menší druhy,

využívající souvislý porost k migraci, navedení k místu bezpečného průchodu podél vodního toku pod tratí.

Krajinný ráz

Záměr nezasahuje do přírodního parku, ani se nenachází v jeho bezprostřední blízkosti. Nejbližším přírodním parkem je přírodní park Bohdalovsko, který se nachází cca 9 km jihovýchodně od záměru. Narušení kulturních a historických charakteristik krajinného rázu není při realizaci záměru předpokládáno. V případě většiny trasy nedojde ke změně využití území, neboť se jedná o rekonstrukci stávající železniční trati. Výstavba zřejmě nepředstavuje závažný zásah do zákonných kritérií a znaků krajinného rázu podle § 12 zákona č. 114/1992 Sb.

b. 7. Kulturní památky a archeologické nálezy

V trase posuzované železnice ani v jejím nejbližším okolí se nenacházejí žádné kulturní památky, v území nejsou ani známé archeologické lokality.

V centru města Přibyslav se nachází městská památková zóna Přibyslav.

Na všechny typy území s archeologickými nálezy se vztahuje povinnost vyplývající z § 21 - 24 zákona č. 20/1987 Sb., o státní památkové péči, v platném znění. To znamená, že je nutné u UAN I a UAN II respektovat § 22 zákona č. 20/1987 Sb., o státní památkové péči v platném znění. Stavebníci jsou již od přípravy stavby povinni tento záměr oznámit Archeologickému ústavu a umožnit AV ČR, nebo organizaci oprávněné k archeologickým výzkumům, provést na dotčeném území záchranný archeologický výzkum.

Lokalita UAN I – prokázaná území archeologických nálezů

Lokalita UAN II – předpoklad archeologických nálezů

Lokalita UAN III – území s možností archeologických nálezů

Podle Státního archeologického seznamu se posuzované území nachází převážně v kategorii ÚAN III (území s možností archeologických nálezů). Do lokalit UAN I, které se nachází v malé míře v blízkosti záměru, nebude zasahováno.

Nález archeologických nálezů nepředpokládáme. Pokud by přesto k odkrytí archeologických nálezů došlo, musí firma provádějící stavbu postupovat v souladu se zákonem č. 20/1987 Sb., o státní památkové péči, ve znění pozdějších předpisů. Tj. v případě odkrytí archeologických

nálezů ohlásit nález příslušnému orgánu památkové péče a v případě požadavku umožnit provedení záchranného archeologického výzkumu.

c) VLIV NA SOUSTAVU CHRÁNĚNÝCH ÚZEMÍ NATURA 2000

Zvláštním typem jsou území, která byla na základě vědeckých předpokladů vybrána jako lokality pro soustavu chráněných území Natura 2000 podle legislativy Evropského společenství, konkrétně podle směrnice č. 79/409/EEC o ochraně volně žijících ptáků a směrnice č. 92/43/EEC o ochraně přírodních stanovišť, volně žijících živočichů a planě rostoucích rostlin. V rámci ČR je síť chráněných území soustavy Natura 2000 tvořena evropsky významnými lokalitami (EVL) a ptačími oblastmi (PO).

Lokalita stavebního záměru není součástí výše zmíněných území. Nejbližší EVL Šlapanka a Zlatý potok (CZ0613332), která se nachází cca 2,7 km jihozápadně od posuzované stavby.

Dle Stanoviska Krajského úřadu Kraje Vysočina z dne 29.8.2016 pod č.j. KUJI 64400/2016 záměr nemůže mít významný vliv na příznivý stav předmětu ochrany nebo celistvost žádné evropsky významné lokality nebo ptačí oblasti“.

d) NÁVRH ZOHLEDNĚNÍ PODMÍNEK ZE ZÁVĚRU ZJIŠŤOVACÍHO ŘÍZENÍ NEBO STANOVISKA EIA

Na hodnocení záměr bylo vypracováno oznámení dle přílohy č. 3 zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí, jehož výsledkem je závěr zjišťovacího řízení vydaný dne 19.4.2017 Krajským úřadem kraje Vysočina pod č.j. KUJI 30030/2017 OZPZ 717/2017 Fr. **Záměr nemá významný vliv na životní prostředí a nebude posuzován podle zákona.**

e) NAVRHOVANÁ OCHRANNÁ A BEZPEČNOSTNÍ PÁSMO, ROZSAH OMEZENÍ A PODMÍNKY OCHRANY PODLE JINÝCH PRÁVNÍCH PŘEDPISŮ

Ochranná pásma

Stavba je navrhována v ochranném pásmu dráhy. Ochranné pásmo je určeno svislou rovinou vedenou 60 m od osy krajní koleje a nejméně 30 m od hranice obvodu dráhy. Ochranné pásmo dráhy se stavbou nemění.

Souhrnně platí, že ochranná a bezpečnostní pásma inženýrských sítí, komunikací a drah jsou dána příslušnými normami a obecně technickými požadavky na výstavbu a budou výstavbou respektována. Ochranná a bezpečnostní pásma jsou dána takto:

- ochranné pásmo nadzemních elektrických vedení činí (§ 46 energetického zákon č. 458/2000 Sb., vždy od krajního vodiče vedení na obě jeho strany):

- 7 m u venkovních vedení 1-35 kV (vodiče bez izolace)
- 2 m u venkovních vedení 1-35 kV (vodiče se základní izolací)
- 12 m u venkovních vedení o napětí 35 - 110 kV (vodiče bez izolace)
- 5 m u venkovních vedení o napětí 35 - 110 kV (vodiče bez izolace)
- 15 m u venkovních vedení o napětí 110 - 220 kV
- 20 m u venkovních vedení o napětí 220 - 400 kV
- 30 m u venkovních vedení o napětí nad 400 kV

Ochranné pásmo u podzemního vedení elektrizační soustavy do napětí 110 kV činí 1 m po obou stranách krajního kabelu.

- ochranné pásmo plynovodů
 - u vysokotlakých plynovodů a přípojek je pásmo na každou stranu 4 m od půdorysu plynovodu
 - u nízkotlakých a středotlakých plynovodů a přípojek v zastavěném území 1 m na obě strany od půdorysu
 - u technologických objektů 4 m od půdorysu
- u vodovodů a kanalizací pro veřejnou potřebu činí ochranné pásmo v běžných případech 1,5 až 2,5 m od okraje potrubí (zák. č. 274/2001 Sb.)
- u silnic I. třídy a ostatních místních komunikací I. třídy se ochranným pásmem rozumí prostor ohraničený svislými plochami vedenými do výšky 50 m a ve vzdálenosti 50 m od osy vozovky nebo od osy přilehlého jízdního pásu
- u silnic II. nebo III. třídy místní komunikace II. třídy se ochranným pásmem rozumí prostor ohraničený svislými plochami vedenými do výšky 50 m a ve vzdálenosti 15 m od osy vozovky nebo od osy přilehlého jízdního pásu

Dálkové podzemní kabely telekomunikačních sítí a všechny zařízení, která jsou součástí těchto vedení ve vzdálenosti stanovené zákonem o telekomunikacích a jeho prováděcí vyhláškou, a to ochranné pásmo široké 1,5 m s hloubkou i výškou 3 m měřenou od úrovně terénu.

Během realizace záměru tedy budou dotčena některá **ochranná pásma inženýrských sítí**. Souhrnně platí, že ochranná a bezpečnostní pásma inženýrských sítí a komunikací jsou dána příslušnými normami a obecně technickými požadavky na výstavbu a budou výstavbou respektována.

Veškeré zásahy do ochranných pásem byly konzultovány s vlastníky a provozovateli sítí a staveb.

Pozemky ve vzdálenosti do 50 m od okraje lesa a pozemky PUPFL

Realizací stavebního záměru dojde k zásahu do pozemků vzdálených méně než 50 m od okraje lesa. Rovněž dojde k záborům PUPFL.

Ochranná pásma vodních zdrojů

Záměr neleží v ochranném pásmu vodního zdroje.

Ochranná pásma ložiskových území, dobývacích prostorů

Záměr zasahuje do dobývacího prostoru (DP) Pohled (IČ 25502247), v dobývacím prostoru se těží stavební kámen. Záměr zasahuje do chráněných ložiskových území (CHLÚ), jedná se o CHLÚ Utín (ID 15300200), CHLÚ Pohled (ID 02940000), v obou případech se jedná o stavební kámen.

Chráněná území a jejich ochranná pásma, ochranná pásma památných stromů

Lokalita záměru není součástí žádných zvláště chráněných území ani jejich ochranných pásem ve smyslu zákona o ochraně přírody a krajiny. Záměr nezasahuje do ochranných pásem památných stromů.

Podmínky ochrany podle jiných předpisů

1. Během stavebních prací je třeba předcházet šíření invazních druhů, v případě výskytu nových invazních druhů (např. křídlatky) je třeba je okamžitě odborně odstranit.
2. Kácení stromů, odstranění křovin a demolici chátrajících objektů doporučujeme provést mimo hnízdní období ptáků, které koresponduje s obdobím vegetačního klidu (1. říjen až 31. březen).
3. Během stavebních prací je nutné předcházet havarijním stavům.
4. Stavební práce se zvýšenou hlučností nebudou realizovány ve dnech pracovního klidu a v nočních hodinách.
5. Pro zajištění průchodnosti je nezbytné vytvořit po obou stranách toku suché břehy v šíři alespoň 50 cm. Výškově by břehy měly být řešené tak, aby i při mírně zvýšené hladině zůstávala pod mostem možnost „suchého“ průchodu.
6. Stavební práce v blízkosti obytné zástavby budou realizovány pouze v denní době.
7. Budou dodržovány bezpečnostní opatření při manipulaci s látkami závadnými vodám.

8. V rámci zařízení stavenišť nebudou skladovány pohonné hmoty v množství přesahujícím jednodenní potřebu. Případné uskladnění bude provedeno v odpovídajících nádobách, které budou opatřeny záchytnou vanou.
9. V případě úniku ropných látek budou dodržovány obvyklé zásady a postupy: zabránění dalšímu úniku ropných látek, sanace postižené lokality, uložení zachycených ropných produktů do vhodných nádob, neprodleně budou informovány zainteresované strany a bude zahájena sanace. Obdobně se bude postupovat i v případě požáru.
10. Budou důsledně dodržována ochranná opatření proti možnosti znečištění povrchových i podzemních vod (např. záchytné vany pod odstavenou technikou).
11. Z důvodů prevence ruderalizace území budou v rámci konečných terénních úprav rekultivovány v
12. Všechny plochy zasažené stavebními pracemi.
13. Možnému znečištění půd je třeba předejít uložením látek škodlivých půdám a vodám k tomuto účelu vyhrazených prostorách.
14. Protože se jedná o lokalitu, kde se stavba nachází v těsné blízkosti obytných domů, je vhodné použít moderní mechanizaci s nižším akustickým výkonem.
15. Zkracování doby činnosti strojů pro dodržení hygienických limitů není vhodné, protože neúměrně prodlužuje celkové trvání stavby, což je většinou obyvatel negativněji vnímáno než krátkodobé ovlivnění hlukem.
16. Stroje vydávající hluk použité na zařízeních stavby v blízkosti obytných objektů (např. kompresory, rozbrušovací pily atd.), by měly být odstíněny mobilními akustickými zástěnami či jinými překážkami tak, aby nedocházelo k přímému šíření hluku k těmto objektům.
17. Použitá recyklační linka bude v provozu pouze při činnosti skrápěcího či mlžícího zařízení, kterým bude prašnost částečně eliminována. Zkrápění bude v provozu vždy, kromě deštivého počasí a teplot klesajících pod 3°C.
18. Zařízení recyklační linky bude zakrytováno (všechny kroky recyklace, včetně dopravních cest).
19. Doba provozu recyklačního zařízení bude omezena na denní dobu (8 – 18 hod.), mimo neděle a svátky.
20. Maximální výkon recyklační linky bude 100 t/hod, po dobu max. 10 hodin za den.
21. Budou dodržována opatření pro zamezení emisí tuhých znečišťujících látek ze stavby – viz níže.
22. Recyklační základna bude provozována pouze za dobrých rozptylových podmínek (ne za inverzního počasí).

23. Recyklovaný materiál (mezideponie) a zařízení staveniště budou pravidelně kropeny. V případě delšího uložení a nevyužívání mezideponie (déle než dva týdny), bude mezideponie zakrytována, případně zatravněna.
24. Zařízení staveniště bude pravidelně skrápěno a uklíženo, pravidelně čištěny budou rovněž příjezdové komunikace, nákladní automobily a technika přepravující stavební materiál. Pravidelně kropena bude rovněž mezideponie skladovaného zrecyklovaného materiálu a materiálu určeného k recyklaci.

ZÁVĚR

Záměr řeší rekonstrukci traťového úseku na trati č. 324 (NJŘ) v úseku ŽST Příbyslav (včetně) – ŽST Pohled (včetně). Stavba začíná v km 102,523271 směrovým a výškovým vyrovnaním v oblouku před ŽST Příbyslav a končí v km 112,119128 na konci směrového a výškového vyrovnaní oblouku za ŽST Pohled.

Předpokládáme, že charakter záměru bude působit jen zcela minimální vlivy mimo dotčené pozemky. Vzhledem k rozsahu a charakteru záměru a při dodržení navržených opatření (podmínek ochrany podle jiných předpisů) očekáváme pouze zanedbatelný vliv prováděných prací na životní prostředí v dotčeném území.

LITERATURA

Projektová dokumentace

- Průvodní zpráva „Rekonstrukce traťového Přibyslav - Pohled“, SAGASTA a.s. 2021 – v rozpracovanosti
- Koordinační situace stavebního záměru Rekonstrukce traťového Přibyslav - Pohled“, SAGASTA a.s. 2021 – v rozpracovanosti

Literatura a použité podkladové materiály

Bednář D. (2021): „Rekonstrukce traťového Přibyslav - Pohled“. Hluková studie.

Ecological Consulting a.s.

Peterková L. (2021): „Rekonstrukce traťového Přibyslav - Pohled“. Rozptylová studie.

Ecological Consulting a.s.

Káňa J. (2021): „Rekonstrukce traťového Přibyslav - Pohled“. Dendrologický průzkum.

Ecological Consulting a.s.

Barták R. (2022): „Rekonstrukce traťového Přibyslav - Pohled“. Biologický průzkum.

Ecological Consulting a.s.

Barták R. (2022): „Rekonstrukce traťového Přibyslav - Pohled“. Migrační studie.

Ecological Consulting a.s.

Mužík R. (2017): „Rekonstrukce traťového Přibyslav - Pohled“. Oznámení EIA.

EIA servis s.r.o.

Mužík R. (2017): „Rekonstrukce traťového Přibyslav - Pohled“. Vliv stavby na životní prostředí.

EIA servis s.r.o.

Internetové zdroje

- <http://monumnet.npu.cz/monumnet.php> (evidence památek vedených v Ústředním seznamu kulturních památek ČR)
- www.epusa.cz (Elektronický portál územních samospráv)
- <http://mapy.nature.cz> (Mapový server Agentury ochrany přírody a krajiny České republiky)
- <http://mapy.geology.cz> (Státní geologická služba - mapové aplikace)

- <http://heis.vuv.cz> (Hydroekologický informační systém Výzkumného ústavu vodohospodářského)
- <http://www.enviweb.cz/katalog> (Katalog odpadů)
- <http://nahlizenidokn.cuzk.cz/> (Katastr nemovitostí)
- <http://geoportal.uhul.cz/LHPOMap/> (Informace o lesním hospodářství v České republice – Ústav pro hospodářskou úpravu lesů)