



EVROPSKÁ UNIE
Evropské strukturální a investiční fondy
Operační program Doprava

Ministerstvo dopravy
Státní fond dopravní
infrastruktury



Jiná ověření:

Paré:

Orientační schéma:


Razítko oprávněné osoby:





Podpis:

Datum:

Revize:	Datum:	Popis:	Kontroloval:
000	30.09.2023	Definitivní odevzdání dokumentace	Mgr. Martina Fialová, Ph.D.

Stavebník/Investor:	Správa železnic, státní organizace		SPRÁVA ŽELEZNIC
Adresa:	Dlážděná 1003/7, 110 00 Praha 1		
Zástupce investora:	Stavební správa západ		
Adresa:	Ke Štvanici 656/3, 186 00 Praha 8		

Zhotovitel díla:	EXprojekt s.r.o.	
Adresa:	Heršpická 758/13, 619 00 Brno	
Kontakt:	T: +420 533 312 000 E: info@exprojekt.cz	
Zhotovitel objektu:	EXprojekt s.r.o.	
Adresa:	Heršpická 758/13, 619 00 Brno	
Kontakt:	T: +420 533 312 000 E: info@exprojekt.cz	
Hlavní projektant (HIP):	Ing. Petr Jemelka Ing. Dominik Mojžíšek	Specialista: Mgr. Martina Fialová, Ph.D.

Název stavby/akce:	Sanace železničního spodku Lovosice - Bohušovice	Označení investora: S631500901
		Zakázka: 2020-077
Název části:	Souhrnná technická zpráva	Označení části: B.6
Název objektu/dílní části:	Popis vlivů na životní prostředí	Označení objektu/komplexu: -
Název přílohy:	-	Číslo přílohy (typ/pořadí): 1. 001
Název dílní části přílohy:		
Odpovědný projektant: Mgr. M. Fialová, Ph.D.	Zpracovatel přílohy: Mgr. Zuzana Indráková	Měřítko: - Formáty: 23 x A4
Kraj: Ústecký	Katastrální území: viz textová část	TUDU: 0801 26
		Stupeň dokumentace: DUSP+PDPS
		Smluvní datum zpracování: 30.09.2023

Kódové označení přílohy:

S631500901_PDPS_B6XXX_XXXXXXXXXX_XX_1_001_000

STAVBA: **„Sanace železničního spodku Lovosice - Bohušovice“**

STUPEŇ: **Dokumentace pro vydání společného povolení stavby
dráhy (DÚSP)**

Vliv stavby na životní prostředí

OBSAH:

ÚVOD.....	3
A) VLIV STAVBY NA ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ.....	3
A.1 OVZDUŠÍ.....	3
A.2 HLUK	4
A.3 VODA.....	5
A.4 ODPADY.....	8
A.5 PŮDA	9
B) VLIV STAVBY NA PŘÍRODU A KRAJINU	9
B.1 OCHRANA DŘEVIN	9
B.2 OCHRANA PAMÁTNÝCH STROMŮ.....	10
B.3 OCHRANA ROSTLIN.....	10
B.4 OCHRANA ŽIVOČICHŮ	10
B.5 ZVLÁŠTĚ CHRÁNĚNÁ ÚZEMÍ.....	11
B.6 ZACHOVÁNÍ EKOLOGICKÝCH FUNKCÍ A VAZEB V KRAJINĚ	12
B.7 NEROSTNÉ SUROVINY.....	16
B.8 KULTURNÍ PAMÁTKY A ARCHEOLOGICKÉ NÁLEZY	17
C) VLIV NA SOUSTAVU CHRÁNĚNÝCH ÚZEMÍ NATURA 2000	18
D) ZPŮSOB ZOHLEDNĚNÍ PODMÍNEK ZE ZÁVĚRU ZJIŠŤOVACÍHO ŘÍZENÍ NEBO STANOVISKA EIA	19
E) NAVRHOVANÁ OCHRANNÁ A BEZPEČNOSTNÍ PÁSMA, ROZSAH OMEZENÍ A PODMÍNKY OCHRANY PODLE JINÝCH PRÁVNÍCH PŘEDPISŮ	19

ÚVOD

Tato část dokumentace se zabývá vlivem realizace stavebního záměru „Sanace železničního spodku Lovosice - Bohušovice“ na životní prostředí v dotčené lokalitě a širším území stavby. Stavba „Sanace železničního spodku Lovosice – Bohušovice“ kolejově začíná v km 489,800 a končí v km 492,800. Cílem je sanace železničního spodku tvořeného násypem mezi železniční stanicí Bohušovice nad Ohří a Lovosice, která bude spočívat v odstranění závad pražcového podloží, rekonstrukci železničního svršku a sanaci železničního spodku. Je navržený také zdvih koleje (do 0,8 m) tak, aby byla upravena výšková poloha kolejí, která zohledňuje inundační území řeky Labe. V mezistaničním úseku se nacházejí dvě železniční zastávky, zast. Nové Kopisty a zast. Lukavec, které budou rekonstruované. Dále se zde nachází tři železniční přejezdy, které jsou rovněž navrženy k rekonstrukci. Dojde také k rekonstrukci dvou trubních propustků, budou přestavěny na rámové s větším průtočným otvorem. Také bude sanován jeden železniční most, který bude opatřen novou izolací a dojde také k přespárování povrchů. Dále dojde k celkové rekonstrukci trakčního vedení a k dalším souvisejícím stavebním úpravám.

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 materiálu, stavební mechanismy), ale i vlastní plocha stavenišť. Dalším dočasným zdrojem znečištění bude recyklační základna, jejíž umístění se předpokládá na pozemku p. č. 425/3 v k. ú. Bohušovice nad Ohří (v km cca 489,0). Recyklační základna bude provozována pouze v pracovní dny, v denní době. Provozovatel recyklační základny je povinen mít povolení k jejímu provozu. Pro období výstavby byla zpracována rozptylová studie, která je součástí projektové dokumentace (dokument B.1.6.7).

Vliv stavby na ovzduší v období výstavby lze omezit na emise tuhých částic do ovzduší při manipulaci se sypkými hmotami a na emise ze stavebních strojů a nákladních automobilů. Dopad vlastní stavební činnosti (včetně zemních prací) bude co nejvíce minimalizován zvolenou technologií zakládání a provádění stavby.

Pro ochranu ovzduší při realizaci stavebního záměru doporučujeme dodržet následující opatření, která jsou navržena zejména k eliminaci prašnosti:

- používané přístupové komunikace budou pravidelně čištěny, aby nedocházelo vlivem povětrnostních podmínek ke zvýšené prašnosti
- používané komunikace a zařízení staveniště budou za suchého počasí pravidelně skrápěny
- stavební mechanismy a nákladní automobily vyjíždějící ze stavby budou důsledně čištěny
- nákladní automobily převážející zeminu a stavební materiál budou řádně zaplachtovány
- zařízení staveniště a případné sklady sypkých hmot je třeba umístit mimo obytnou zástavbu

Celkově lze konstatovat, že znečištění ovzduší způsobené během období výstavby stavebního záměru bude plně reverzibilní a při dodržení navržených opatření nebude mít významný dlouhodobý negativní vliv na kvalitu ovzduší.

Vlivy v období provozu

V období provozu nebude instalován vyjmenovaný zdroj znečišťování ovzduší ve smyslu zákona č. 201/2012, v platném znění.

Železniční doprava obecně se na imisním zatížení podílí pouze minimálně. Stávající železniční trať je elektrifikována a provoz vlakových souprav není zdrojem emisí.

a.2 Hluk

Hluk v době výstavby

Vlastní stavba včetně rekonstrukce kolejí bude prováděna s použitím technologie obvyklé u staveb tohoto charakteru. Obytné objekty se nacházejí v dostatečné vzdálenosti od místa stavby a nebudou hlukem z výstavby významně ovlivněny. Probíhající výstavba ovlivňuje krátkodobě své okolí vysokou hlučností, ale při zohlednění pohybu zdrojů hluku v průběhu postupu prací není dán předpoklad k překračování úrovně hlučnosti ohrožující zdraví lidí. Recyklační základna nebude příčinou překračování hygienických limitů. Její chod se předpokládá pouze v denní době.

Celková doba trvání stavby je přibližně 11 měsíců a nepředpokládáme, že hluková zátěž způsobená procesem výstavby by mohla přesáhnout v nejbližších chráněných venkovních prostorech staveb hygienický limit.

Hlukové zatížení spojené s procesem výstavby bude pouze dočasné a po ukončení stavebních prací plně reverzibilní.

Hluk v době provozu

Ve výhledovém stavu dojde oproti stávající situaci ke snížení hlukového zatížení obytné zástavby v okolí tratě, což je zapříčiněno rekonstrukcí kolejového svršku a výměnou opotřebovaných kolejnic. Dále je uvažováno s vyšším nasazením „tichých vozů“ v osobní i nákladní dopravě, které budou vybaveny kotoučovými brzdami, resp. kompozitními špalky. Lokální, mírné zvýšení rychlostí osobní přepravy po uskutečnění záměru má zanedbatelný akustický vliv, neboť převažující vliv na hlučnost tratě má nákladní doprava, jejíž rychlost se nezmění.

Vibrace

Při provozu železniční trati bude docházet k vibracím z dopravy, které však budou prostorově velmi omezené, tlumené podložím a nebudou se šířit do širšího okolí. Obdobně v období výstavby lze očekávat vibrace související s provozem stavební techniky. I v tomto případě však nebudou vznikající vibrace významné a budou účinně tlumeny v podloží v nejbližším okolí jejich vzniku. Negativní vliv vibrací tak lze vyloučit.

a.3 Voda

Spotřeba a zdroje vody ve fázi výstavby

V období výstavby bude docházet ke spotřebě vody na zkrápění ploch stavenišť, příjezdových komunikací a pro vlastní stavbu. Množství takto spotřebované vody bude záviset na ročním období prováděných prací a aktuálním počasím. V současné době nelze přesně odhadnout spotřebu vody pro jednotlivé činnosti. Tato problematika bude řešena vybraným dodavatelem stavby.

Dále bude nutné zajistit vodu pro technické zázemí na plochách stavby. Zařízení stavenišť bývají standardně vybavena chemickým WC. Denní spotřebu vody na stavenišť lze odhadnout na 30 l. Pitná voda bude na zařízení stavenišť dovážena.

Spotřeba a zdroje vody ve fázi provozu

Ve fázi provozu nebude spotřeba vody v běžných podmínkách vyžadována. Výjimkou může být řešení havarijních stavů.

Hydrogeologická charakteristika

Lokalita řešené trati náleží do hydrogeologického rajónu základní vrstvy Ohárecká křída (ID 4540) s 1. vrstevním kolektorem tvořeným prachovci, s průlinovou propustností. Jedná se o sedimenty svrchní křída. Mocnost souvislého zvodnění je 15 až 50 m, hladina je napjatá. Železniční trať dále tvoří jižní hranici hydrogeologického rajónu svrchní vrstvy Kvartér Labe po

Lovosice (ID 1180) se svrchním kolektorem tvořeným štěrkopísky, s průlinovou propustností. Jedná se o kvartérní a propojené kvartérní a neogenní sedimenty. Mocnost souvislého zvodnění je 5-15 m, hladina je volná.

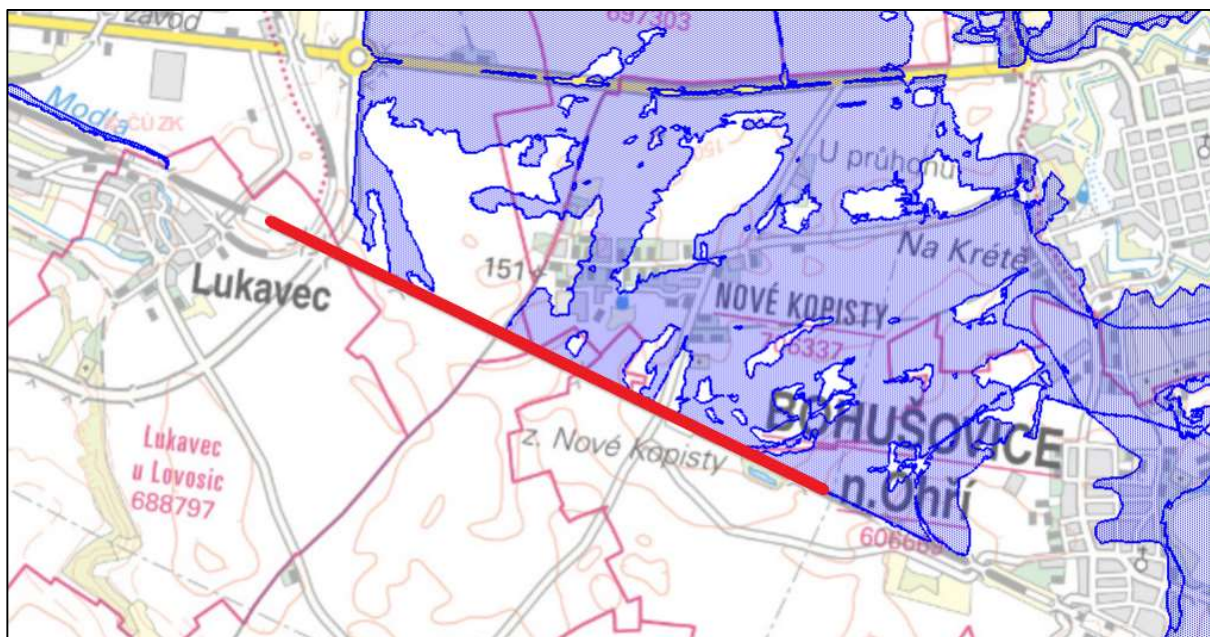
Hydrologická charakteristika

Území spadá do povodí Labe a úmoří Severního moře. Mezi významné vodní toky dle vyhlášky č. 178/2012 Sb., v platném znění, patří Labe a Ohře. Záměr nekříží žádný vodní tok.

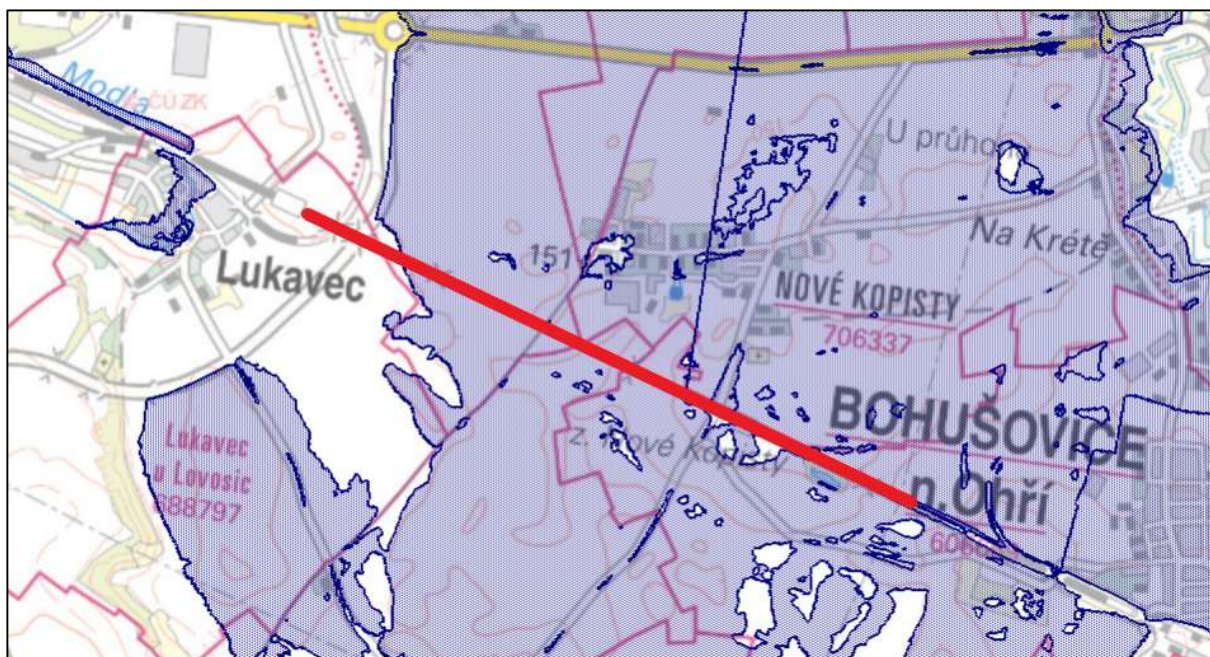
Záplavové území pro Q20 vodního toku Labe dosahuje k předmětné železniční trati, která tvoří jeho jižní hranici. Rozliv při Q100 přesahuje i železniční trať, viz následující obrázky. Aktivní zóna záplavového území nebude stavbou dotčena. V případě vodního toku Ohře nedosahuje rozliv při Q5 a Q20 k předmětnému úseku trati. Při Q100 však dochází k propojení rozlivů Labe a Ohře (dle heis.vuv.cz).

Záplavové území pro Q5, Q20 a Q100 a aktivní zónu vodního toku Labe v ř. km 726,6 – 826,6 stanovil Krajský úřad Ústeckého kraje pod č. j. 3949/ZPZ/2014/Labe/Ko.

Záplavové území pro Q5, Q20 a Q100 a aktivní zónu vodního toku Ohře ř. km 5,336 – 30,600 (železniční most Bohušovice nad Ohří – Křesín) stanovil Krajský úřad Ústeckého kraje pod č. j. 3761/ZPZ/2014/Ohře5-30/Ko dne 19. 8. 2016 (aktualizace stávajícího záplavového území a aktivní zóny záplavového území).



Obr. 1: Záplavové území Q20 vodního toku Labe a Ohře (zdroj: heis.vuv.cz)



Obr. 2: Záplavové území Q100 vodního toku Labe a Ohře (zdroj: heis.vuv.cz)

Řešené území se nenachází v chráněné oblasti přirozené akumulace vod (CHOPAV). Nejbližší je vymezena CHOPAV Severočeská Křída, jejíž západní hranici tvoří vodní tok Ohře.

Těleso železnice nezasahuje do ochranných pásem vodních zdrojů.

V okolí železnice se nenachází místa odběrů povrchových vod, ani ochranná pásma přírodních léčivých zdrojů.

Ve smyslu nařízení vlády č. 401/2015 Sb., v platném znění, 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).

Dle vodního zákona (č. 254/2001 Sb., 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. Celý záměr se nachází podle nařízení vlády č. 262/2012 Sb., v platném znění, ve zranitelné oblasti.

Negativní vlivy záměru na vody mohou být spojeny s havarijnými stavy souvisejícími se samotnou výstavbou i provozem. Při dodržení běžných opatření bude riziko havárie sníženo na minimum a negativní ovlivnění vodních toků, ploch a vodních zdrojů nepředpokládáme.

Vzhledem k charakteru záměru nepředpokládáme změnu jeho vlivu na odtokové poměry v území. Pro záměr bude zpracován havarijní a povodňový plán.

a.4 Odpady

Odpady vznikající při výstavbě záměru

Převážnou část odpadů vznikajících v rámci realizace záměru, budou tvořit odpady patřící dle „Katalogu odpadů“ (příloha vyhlášky č. 8/2021 Sb., v platném znění) do skupiny č. 17- Stavební a demoliční odpady. Část vznikajících materiálů je možno využít v souladu s požadavky zákona o odpadech č. 541/2020 Sb., v platném znění, jako vhodné recykláty na téže stavbě nebo na stavbách jiných při dodržení podmínky vhodnosti použití předmětných odpadů jako materiálu.

Odpady, které budou vznikat v rámci stavby, 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 stavenišť vznikat odpady spojené s pobytem a pohybem pracovníků. Půjde většinou o odpady typu komunálního odpadu.

Předpokládané množství a jednotlivé druhy odpadů, které vzniknou v rámci výstavby při realizaci jednotlivých SO/PS, jsou uvedeny v samostatné příloze projektové dokumentace Odpadové hospodářství. Největší množství odpadu budou tvořit odpady z železničního svršku a spodku. Jedná se o odpady katalogového čísla 17 05 04 (Zemina a kamení neuvedené pod číslem 17 05 03) a 17 05 08 (Štěrky ze železničního svršku neuvedené pod číslem 17 05 07). Pro finální zařazení odpadů je doporučeno provedení chemických analýz odebraných z mezideponií.

Při rekonstrukci stavby je doporučeno přednostně odtěžit místa zřetelně znečištěná ropnými látkami a místa v okolí výhybek a dlouhého stání vlaků. S těmito odtěženými materiály (odpady) bude nakládáno odděleně od ostatních stavebních odpadů ze stavby.

Odpady vznikající při provozu záměru

V rámci provozu půjde především o odpad z odstraňování dřevin a bylinné vegetace v rámci údržby drážního tělesa a odpad spojený s běžnou údržbou a opravami drážních zařízení.

Bude-li s odpady v průběhu i po ukončení výstavby nakládáno v souladu s platnou legislativou na úseku odpadového hospodářství, nepředpokládáme negativní ovlivnění životního prostředí v důsledku produkce odpadů.

a.5 Půda

Stavba je navržena převážně na drážních pozemcích, realizována bude v ochranném pásmu dráhy.

V případě dotčení pozemků ZPF je nutné zažádat o závazné stanovisko – souhlas podle ust. § 9 zákona č. 334/1992 Sb., o ochraně ZPF, v platném znění, s trvalým a dočasným odnětím dotčené zemědělské půdy ze ZPF. V případě, že bude nutný zábor pozemků PUPFL bude zažádáno o odnětí pozemků PUPFL dle § 15, odst. 1 zákona č. 289/1995 Sb., o lesích a o změně některých zákonů (lesní zákon), v platném znění. K dotčení pozemků do 50 m od okraje lesa je třeba, v souladu s ust. § 14 odst. 2 zákona č. 289/1995 Sb. o lesích, souhlasu příslušného orgánu státní správy lesů.

Riziko pro půdy mohou představovat možné havarijní stavy. Při dodržení běžných opatření na ochranu půd v souvislosti s prevencí proti haváriím nepředpokládáme významnější negativní vlivy tohoto záměru na půdy.

b) VLIV STAVBY NA PŘÍRODU A KRAJINU

b.1 Ochrana dřevin

Záměr bude vyžadovat kácení dřevin rostoucích mimo les. Požadovaný rozsah kácení je uveden v Dendrologickém průzkumu. Pro kácení dřevin rostoucích mimo les o obvodu nad 80 cm (měřeno ve výšce 130 cm) a zapojených porostů s plochou nad 40 m² bylo v březnu 2021 požádáno o udělení povolení ke kácení. Kácení dřevin je doporučeno realizovat v období vegetačního klidu (od 1. 11. do 31. 3.). Kácení dřevin je plánováno v období února a března 2023.

Opatření k ochraně dřevin před negativními účinky stavby

Při rekonstrukci 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 oplocením, které by mělo obklopovat celou kořenovou zónu, ve výjimečných případech je možné ochránit kmen pomocí vypořádkovaného bednění z fošen o výšce 2 m. Je nutné, aby ochranné bednění či plot zakrývaly také kořenové náběhy. Při zásahu do kořenové zóny stromu (např. hloubení jam, výkopů) 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 nesmí se zde 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.

b.2 Ochrana památných stromů

Památné stromy nejsou v území dotčeném stavbou vyhlášeny.

b.3 Ochrana rostlin

Během terénních průzkumů nebyla v dotčeném území zaznamenána přítomnost zvláště chráněných druhů dle vyhlášky č. 395/1992 Sb., v platném znění, ani druhů Červeného seznamu (Grulich, 2012). Pouze v okolí zastávky Nové Kopisty se vyskytuje na okraji pole a sešlapávané cestě tužanka tvrdá (*Sclerochloa dura*).

V okolí drážního tělesa se vyskytuje ruderalní vegetace, která se po případném narušení ochotně obnovuje. K zásahům do přírodních či přírodě blízkých biotopů nedojde.

V rámci přípravných prací s ohledem na vlastní stavbu a následnou bezpečnost provozu bude vykácen pás dřevin v šířce 10 m od osy krajní koleje. Mezi kácenými dřevinami převažuje invazní trnovník akát a kustovnice cizí.

Podél náspu se šíří i další, drobnější invazní druhy (celík kanadský, turan roční, turanka kanadská), tyto druhy nepředstavují větší riziko.

Odborně odstraněn by měl být porost křídlatky japonské o rozloze cca 20 m² rostoucí v blízkosti mostního objektu v drážním km cca 490,0. Během stavby by neměla zemina z místa jejího výskytu být přemísťována na další místa stavby.

b.4 Ochrana živočichů

Obojživelníci a plazi

Ve střetu se záměrem nejsou biotopy vhodné pro výskyt obojživelníků a plazů. Nejblíže je výskyt zástupců obojživelníků uváděn z vodní plochy jižně od železnice mezi drážními km cca 490,0-490,2. Do biotopů s výskytem zástupců obojživelníků a plazů nebude zasahováno. K ovlivnění jejich populací nedojde ani na lokální úrovni.

Ptáci

V rámci záměru je podél trati plánováno kácení stromů a křovin. Kácení je možné provádět od 1. 10. do 31. 3. daného roku. Vzhledem k tomu, že se jedná o železniční koridor, kde jsou vzrostlé dřeviny pravidelně odstraňovány, bude dopad kácení dřevin na náspech a v okolí minimální, neboť na části území jsou pravidelně odstraňovány v souvislosti s udržováním

provozní schopnosti a bezpečnosti železničního provozu. Zaznamenání jedinci ohroženého slavíka obecného využívali křovin ve větší vzdálenosti od železnice, které nejsou navrženy ke kácení a kde se částečně snižuje míra vyrušování projíždějícími vlaky. Při dodržení požadavku na kácení v období mimo hnízdění a vzhledem k faktu, že porosty dřevin, kde byli slavíci zaznamenáni, nebudou káceny, lze negativní ovlivnění tohoto ohroženého druhu vyloučit. Ovlivnění polních druhů a zástupců využívajících okolí železnice jako potravní biotop bude obdobné jako v současné době.

Riziko pro ptáky představují průhledné stěny (např. v případě železničních zastávek, mostních konstrukcí apod.). V případě realizace takovýchto stěn budou využity neprůhledné materiály. Při využití průhledných materiálů budou stěny či plochy z vnější strany upraveny svislou povrchovou úpravou (pískováním) vertikálními pruhy o šířce min. 2 cm v max. vzdálenosti 10 cm.

Výrazné zvýšení kolizí ptáků s projíždějícími vlaky oproti současnému stavu neočekáváme.

Savci

Výstavbou může vlivem hluku docházet k rušení živočichů využívajících bezprostřední okolí záměru, např. srnec obecný (*Capreolus capreolus*) a zajíc polní (*Lepus europaeus*, NT). Během realizace záměru lze proto očekávat částečné vyprázdnění okolí stavby a přesun těchto živočichů do klidnějších částí krajiny. Tento stav však bude pouze dočasný, po ukončení stavby dojde k opětovnému osídlení opuštěného území.

Zásadní nepříznivý vliv liniových dopravních staveb na obratlovce (především savce) spočívá v narušení migrační prostupnosti krajiny. V rámci záměru je plánována sanace železničního spodku stávající železnice, vč. zvýšení nivelety. Ke vzniku nové migrační bariéry tedy nedojde. Železniční trať nekříží migračně významná území a dálkové migrační koridory.

V posuzovaném úseku se nachází také mostní objekty. V rámci záměru dojde k sanaci jednoho mostního objektu. Dále budou dva trubní propustky přebudovány na rámové, s větším průtočným profilem.

Lze tedy konstatovat, že díky posuzovanému záměru dojde k mírnému zlepšení stávající migrační prostupnosti železničního tělesa.

b.5 Zvláště chráněná území

Zvláště chráněná území (ZCHÚ) dle zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, v platném znění, můžeme pracovníě 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).

Řešený úsek trati mezi Lovosicemi a Bohušovicemi nezasahuje do žádného zvláště chráněného území. Z velkoplošných ZCHÚ se k trati nejvíce přibližuje CHKO České Středohoří, jehož jihozápadní cíp prochází severozápadním okrajem Lovosic, nejvíce se k záměru přibližuje na vzdálenost cca 1,5 km severozápadně od západního okraje záměru. Maloplošná zvláště chráněná území se nacházejí ještě ve větší vzdálenosti. Nejbližší je vymezena přírodní památka Mokřad pod Terezínskou pevností, která se nachází cca 3,5 km severovýchodně od východního okraje záměru. Vzhledem ke vzdálenosti od trati nebudou zvláště chráněná území realizací záměru nijak ovlivněna.

b.6 Zachování ekologických funkcí a vazeb v krajině

Významné krajinné prvky

Pojem významný krajinný prvek (dále jen VKP) je definován § 3 zákona č. 114/1992 Sb., v platném znění, jako ekologicky, geomorfologicky nebo esteticky hodnotná část krajiny, která utváří její typický vzhled nebo přispívá k udržení její stability. VKP jsou lesy, rašeliniště, vodní toky, rybníky, jezera, údolní nivy. Dále jsou jimi jiné části krajiny, které zaregistruje podle § 6 orgán ochrany přírody jako VKP, zejména mokřady, stepní trávníky, remízy, meze, trvalé travní plochy, naleziště nerostů a zkamenělin, umělé i přirozené skalní útvary, výchozy a odkryvy. Mohou jimi být i cenné plochy porostů sídelních útvarů včetně historických zahrad a parků. Ke stavební činnosti ovlivňující VKP je nezbytný souhlas orgánu ochrany přírody.

VKP ze zákona

Řešený úsek trati prochází silně zemědělsky využívaným územím. Trať zde nekříží žádný vodní tok, z vodních ploch se zde nachází pouze malý rybník v km 490,1 na pozemku Správy železnic, s. o. Do této plochy nebude v rámci záměru zasahováno.

VKP registrované

Posuzovaný záměr nezasahuje do registrovaného VKP dle § 6 zákona č.114/1992 Sb., v platném znění.

Pro posuzovaný záměr není třeba žádat příslušný úřad o udělení závazného stanoviska k zásahu do významného krajinného prvku. Realizací záměru nedojde k ohrožení či oslabení ekologicko-stabilizačních funkcí VKP.

Územní systém ekologické stability (ÚSES)

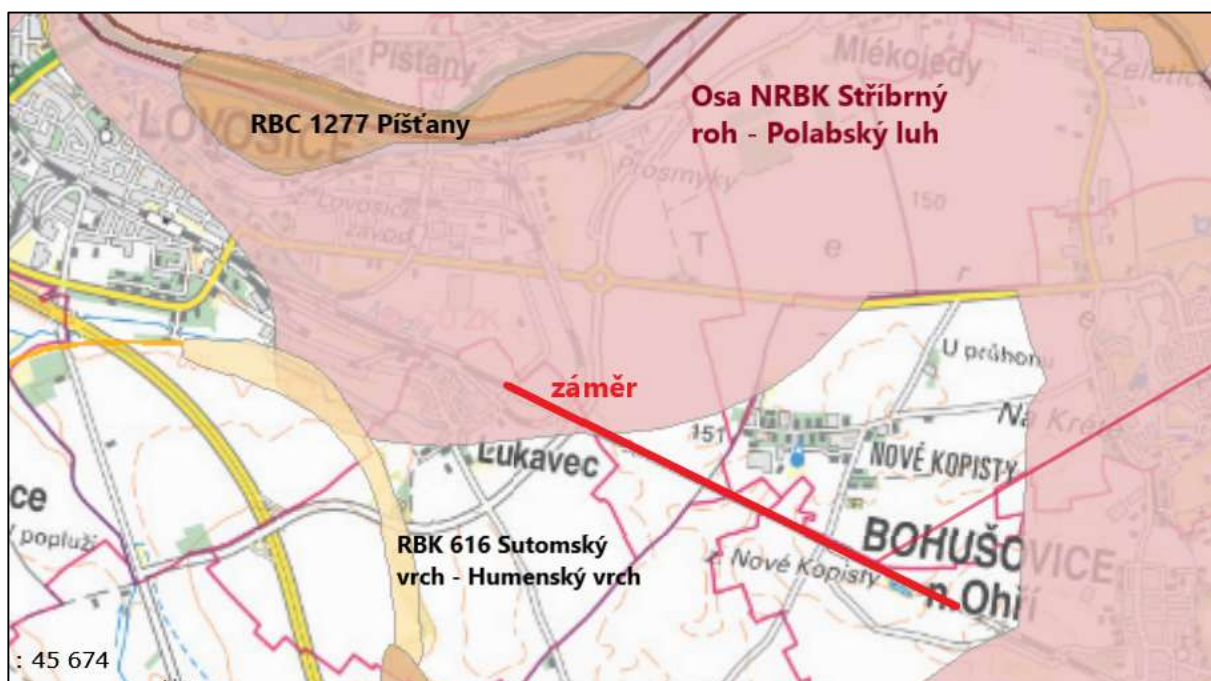
ÚSES je vymezován na základě zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, v platném znění. Můžeme jej charakterizovat jako vzájemně propojený soubor přirozených i pozměněných, avšak přírodě blízkých, ekosystémů. ÚSES umožňuje uchování a reprodukci přírodního bohatství, příznivě působí na okolní, 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.

a) Nadregionální prvky ÚSES

Vodním tokem Labe, vedoucím severně od trati, prochází osa nadregionálního biokoridoru Stříbrný roh – Polabský luh. Ochranná zóna osy NRBK zasahuje do trati v místě železniční zastávky Lukavec. V toku Ohře je vedena osa NRBK K10 – Myslivna na Ohři, záměr do ochranné zóny tohoto NRBK nezasahuje.

b) Regionální prvky ÚSES

Severně od trati v ose NRBK Stříbrný roh – Polabský luh je vymezeno RBC 1277 Pišťany. Z jižní strany se k předmětné trati přibližuje RBK 616 Sutomský vrch – Humenský vrch. Regionální prvky ÚSES se nacházejí v dostatečné vzdálenosti a nebudou realizací záměru ovlivněny.

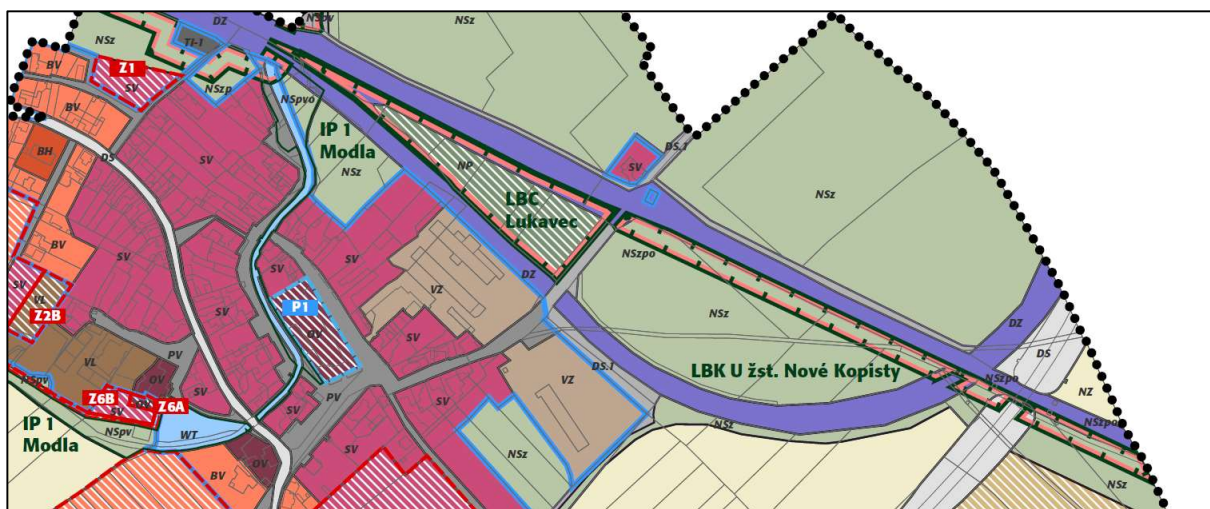


Obr. 3: Vymezení nadregionálních a regionálních prvků ÚSES v okolí záměru

c) Lokální prvky ÚSES

Dle územních plánů obcí, na jejichž území zasahuje řešená trať, jsou v nejbližším okolí drážního tělesa vymezeny lokální prvky ÚSES pouze v návrhovém stavu. V těsném sousedství s tratí z jihu se nachází LBC Lukavec u vlakové stanice Lukavec. Z tohoto LBC vede podél trati směrem k žst. Nové Kopisty dle územního plánu obce Lukavec LBK U žst. Nové Kopisty. Dle územního plánu města Lovosice, na jehož území pak řešená trať zasahuje v dalším úseku, však LBK U žst. Nové Kopisty začíná až v místě křížení trati s LBK Slatinská cesta, se kterou se trať kříží těsně před žst. Nové Kopisty v km 491,45. Dle územního plánu města Bohušovice nad Ohří jsou pak lokální prvky ÚSES (rovněž ve stavu návrhu) vymezeny mimo těleso železniční trati.

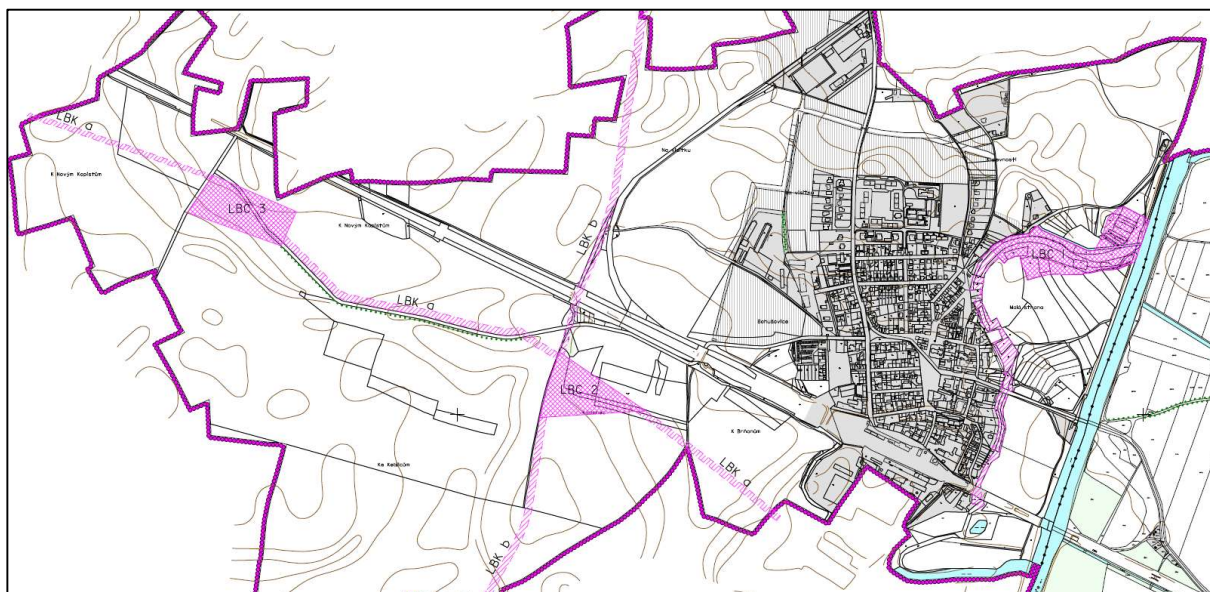
V souvislosti s realizací záměru dojde pravděpodobně k dočasnému ovlivnění lokalit navržených pro realizaci lokálních prvků ÚSES v těsném sousedství trati, a to v souvislosti s nezbytným kácením dřevin v blízkosti drážního tělesa. Ke zlepšení či postupnému budování lokálních prvků ÚSES lze využít náhradních výsadeb, které mohou orgány ochrany přírody stanovit v rámci povolení kácení zeleně z důvodu realizace záměru.



Obr. 4: Lokální prvky ÚSES na území obce Lukavec – návrhový stav – červeně (zdroj: www.meulovo.cz)



Obr. 5: Lokální prvky ÚSES na území obce Lovosice v části náležící k lokalitě záměru – návrhový stav – červeně (zdroj: www.meulovo.cz)



Obr. 6: Lokální prvky ÚSES na území obce Bohušovice nad Ohří – návrhový stav – růžově (zdroj: www.bohusovice.cz)

Migrační prostupnost

Obecně je negativní vliv liniových dopravních staveb na obratlovce (především savce) spojen s narušením migrační prostupnosti krajiny. Lokalita záměru náleží dle kategorizace území ČR z hlediska výskytu a migrací velkých savců do kategorie IV – území méně významné.

Řešený záměr spočívá v provedení sanace železničního spodku tvořeného násypem mezi ŽST Bohušovice nad Ohří a Lovosice. Dále bude provedena úprava výšky koleje (zdvih koleje

do 0,8 m), rekonstrukce zast. Nové Kopisty a zast. Lukavec, rekonstrukce trakčního vedení a další související úpravy. V rámci záměru dojde k rekonstrukci dvou trubních propustků v km 491,057 a v km 491,951, budou přestavěny na rámové s větším průtočným otvorem. Dále bude sanován železniční most v km 489,960, který bude opatřen novou izolací a dojde také k přespárování povrchů. Jeho parametry zůstanou zachovány.

V rámci stavby je rovněž navržen zdvih koleje (do 0,8 m) tak, aby byla upravena výšková poloha kolejí, která zohledňuje inundační území řeky Labe. Zdvih koleje nebude představovat zásadnější změnu pro možnost překonávání trati živočichy.

Řešenou stavbou nedojde ke vzniku nové migrační bariéry, proto lze konstatovat, že posuzovaný záměr neovlivní stávající migrační prostupnost železničního koridoru. K částečnému zlepšení dojde v souvislosti s výměnou trubních propustků za rámové.

Krajinný ráz

Železniční trať prochází zemědělsky intenzivně obhospodařovanou krajinou. Jedná se o rovinné území bez výrazných výškových dominant. Jedním z vizuálně nejvýraznějších prvků v území je trakční vedení předmětné trati a těleso silnice II/247, které kříží železniční trať u Lukavce. Ve vzdálenějších pohledech se projevují průmyslové areály v Lovosicích. Předmětem záměru je sanace železničního spodku tvořeného násypem, sanace bude spočívat v odstranění závad pražcového podloží a tím výškové polohy kolejí. Tyto úpravy jsou z pohledu krajinného rázu marginální, realizací záměru nedojde k vytvoření žádné nové vizuální dominanty ani k vytvoření nového technicistního prvku, který by mohl ovlivnit přírodní, kulturní či estetické charakteristiky krajinného rázu. Samotné drážní těleso je v území dlouhodobě stabilizováno. Negativní vliv záměru na krajinný ráz tak lze vyloučit.

b.7 Nerostné suroviny

Posuzovaný záměr se nachází na severní hranici chráněného ložiskového území (CHLÚ) Bohušovice nad Ohří (surovina – štěrkopísky). V CHLÚ se nachází dvě výhradní ložiska z jihu sousedící s tratí, a to ložisko Lukavec a ložisko Bohušovice nad Ohří (surovina štěrkopísek). Na ložisku Lukavec v současnosti probíhá průzkum/otevírka. Ložisko Bohušovice nad Ohří je dosud netěženo.

Realizací záměru nedojde k negativnímu ovlivnění možnosti využívání uvedených ložisek štěrkopísků.

Území není poddolované.

Záměr nepřichází do přímého kontaktu se svahovými nestabilitami.

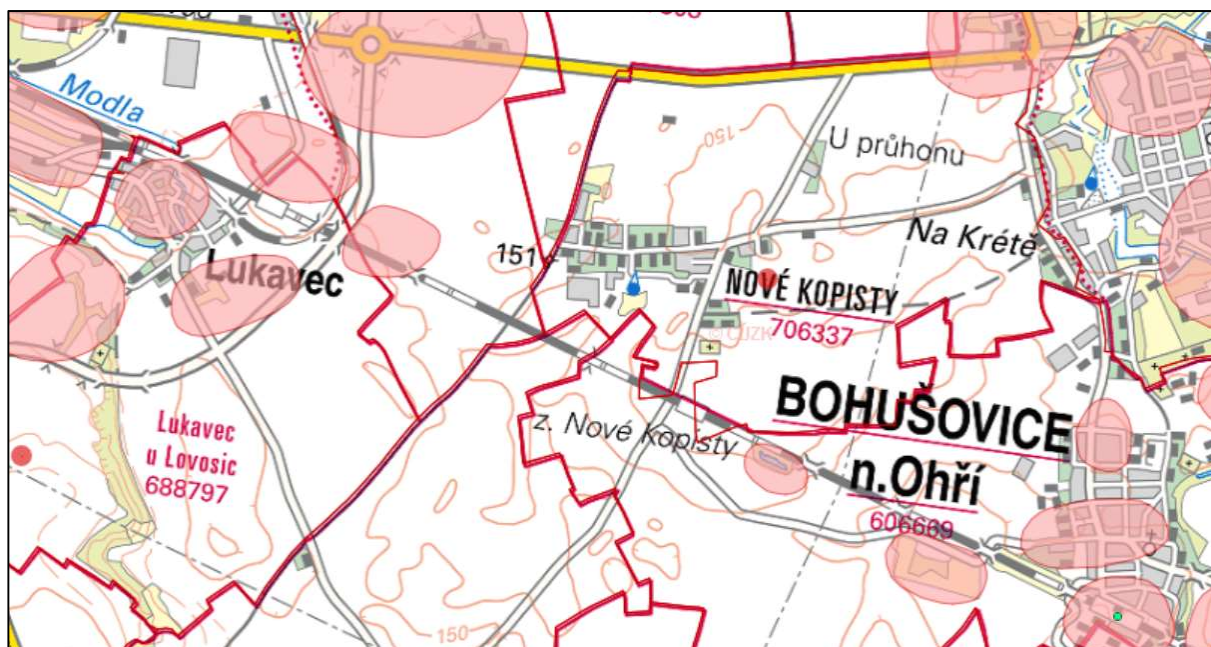
b.8 Kulturní památky a archeologické nálezy

Nemovité kulturní památky

Realizací záměru nedojde k dotčení žádné nemovité kulturní památky.

Archeologická a paleontologická naleziště

Na celém území ČR, které bylo osídleno či jinak využíváno člověkem od počátků lidstva do současnosti, lze učinit archeologický nález. Pro celé území republiky proto archeologové používají v souladu se zákonem o památkové péči pojem „území s archeologickými nálezy“. Dle informací Státního archeologického seznamu ČR zasahuje řešený úsek trati do dvou lokalit se statutem ÚAN I (území s pozitivně prokázaným a dále bezpečně předpokládaným výskytem archeologických nálezů), a to cca od km 489,9 do km 490,2 a od km 491,9 do km 492,3, viz následující obrázek.



Obr. 7: Území s archeologickými nálezy (ÚAN I červeně) Zdroj: Národní památkový ústav (isad.npu.cz)

Dojde-li při provádění stavební činnosti zejména v lokalitách ÚAN I. k jakýmkoliv zásahům pod povrch terénu, je třeba předpokládat narušení či odkrytí archeologických nálezů, které vyvolá nutnost záchranného archeologického výzkumu. Stavebník je dle § 22 zákona č. 20/1987 Sb., o státní památkové péči, v platném znění, povinen písemně ohlásit termín zahájení zemních prací již od doby přípravy stavby, nejpozději však s předstihem 30 dnů před započatím Archeologickému ústavu Akademie věd ČR, v. v. i., a umožnit jemu nebo oprávněné organizaci provedení záchranného archeologického průzkumu.

Kdo učiní paleontologický nález, je povinen zajistit jeho ochranu před zničením, poškozením nebo odcizením a opatřit jej údaji o nálezových okolnostech. Vlastník pozemku, na němž byl paleontologický nález uskutečněn, nebo ten, kdo vykonává činnosti, při nichž k nálezu došlo, je povinen umožnit na žádost orgánu ochrany přírody osobám tímto orgánem pověřeným provedení záchranného paleontologického průzkumu a po dobu jeho konání, nejdéle však po dobu osmi dnů od ohlášení nálezů, nedohodnou-li se strany jinak, zdržet na místě nálezů činnosti, která by mohla vést k jeho zničení nebo poškození. Po ukončení záchranného archeologického výzkumu musí být osobám pověřeným orgánem ochrany přírody umožněno provádět odborný paleontologický dohled nad dalšími pracemi.

c) VLIV NA SOUSTAVU CHRÁNĚNÝCH ÚZEMÍ NATURA 2000

Natura 2000 je soustava lokalit chránících nejvíce ohrožené druhy rostlin, živočichů a přírodní stanoviště na území EU. Nejdůležitějšími právními předpisy EU v oblasti ochrany přírody jsou Směrnice Rady 79/409/EHS z 2. dubna 1979 o ochraně volně žijících ptáků (zkr. směrnice o ptácích) a Směrnice Rady 92/43/EHS z 21. května 1992 o ochraně přírodních stanovišť, volně žijících živočichů a planě rostoucích rostlin (zkr. směrnice o stanovištích).

Vodní tok Ohře je vyhlášen jako evropsky významná lokalita Ohře, která se k začátku předmětného úseku trati v lokalitě Bohušovic nad Ohří nejvíce přibližuje na vzdálenost cca 1,77 km z východní strany (k začátku stavby). Severně od trati je v nivě řeky Labe vymezena evropsky významná lokalita Porta Bohemica, která se k záměru nejvíce přibližuje na vzdálenost cca 1,42 km v koncovém úseku trati u Lukavce.

Evropsky významná lokalita Ohře (CZ0423510)

Jedná se o dolní tok Ohře od ústí do Labe po soutok s Libočanským potokem (Libocí) a některé její kanály (Malá Ohře, Kanál mezi Hostěnicemi a Doksany). Jedna z nejrozsáhlejších lokalit velevrubu tupého v ČR.

Evropsky významná lokalita Porta Bohemica (CZ0424141)

EVL je tvořena hlubokým, v Děčínské vrchovině kaňonovitým, údolím řeky Labe, které vzniklo dlouhodobým antecedentním zahlubováním velkého toku. Řeka si zde zachovala původní charakter toku a vytvořila jedinečné údolí. Skladba biotopů na svazích údolí odpovídá velmi pestré geologické stavbě a lokálním klimatickým podmínkám.

Lokality soustavy Natura 2000 nebudou záměrem přímo dotčeny a nepředpokládáme jejich negativní ovlivnění realizací záměru. Krajský úřad Ústeckého kraje ve svém stanovisku dle § 45i zákona č. 114/1992 Sb., v platném znění, ze dne 7. 1. 2021 (č. j. KUUK/002101/2021)

konstatoval, že záměr nebude mít samostatně či ve spojení s jinými významný vliv na příznivý stav předmětu ochrany nebo celistvosti jednotlivých evropsky významných lokalit a ptačích oblastí v jeho územní působnosti.

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

Krajský úřad Ústeckého kraje ve svém vyjádření dle zákona č. 100/2001 Sb., v platném znění, ze dne 7. 1. 2021 (č. j. KUUK/002101/2021) konstatoval, že uvedený záměr, konkr. změna záměru není dle § 4 odst. 1 písm. b) zákona významnou změnou, a proto nepodléhá posouzení z hlediska vlivů na životní prostředí.

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

Ochranná pásma

Stavba je v celém svém rozsahu (včetně zařízení stavenišť) navrhována ve stávajícím 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.

Ochranná a bezpečnostní pásma jsou dána takto:

Ochranné pásmo nadzemních elektrických vedení činí (§ 46 energetického zákon č. 458/2000 Sb., v platném znění, 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)
- 1 m pro závěsná kabelová vedení 1-35 kV
- 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)
- 2 m u závěsného kabelového vedení 110 kV
- 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, u podzemního vedení o napětí nad 110 kV činí 3 m po obou stranách krajního kabelu.

Ochranné pásmo telekomunikací se taxativně neuvádí, při překřížení nebo souběhu je nutné dodržet ČSN 73 6005.

Ochranné pásmo plynovodů vychází ze zákona č. 458/2000 Sb., v platném znění, jedná se o prostor v bezprostřední blízkosti plynárenského zařízení vymezený vodorovnou vzdáleností od půdorysu zařízení nebo kolmo na obrys:

- u plynovodů a přípojek do průměru 200 mm 4 m
- u plynovodů a přípojek od průměru 200 mm do 500 mm 8 m
- u plynovodů a přípojek nad průměr 500 mm 12 m
- u nízkotlakých a středotlakých plynovodů a přípojek v zastavěném území 1 m

Předpokládané dráhy plynovodů jsou jen v blízkosti obytných budov.

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.

Ochranná pásma lesa

Posuzovaný záměr nezasahuje do ochranného pásma lesa.

Ochranná pásma vodních zdrojů

Záměr nezasahuje do ochranných pásem vodních zdrojů.

Ochranná pásma ložiskových území, dobývacích prostorů

Záměr tvoří hranici chráněného ložiskového území Bohušovice nad Ohří a dobývacího prostoru Lukavec (v otevírce – surovina štěrkopísky).

Chráněná území a jejich ochranná pásma, ochranná pásma památných stromů

Záměr nezasahuje do žádného chráněného území. V koncovém úseku stavby záměr zasahuje do ochranné zóny osy NRBK Stříbrný roh – Polabský luh. U obce Lukavec se záměr nachází na hranici LBC Lukavec a LBK U žst. Nové Kopisty. V km 491,45 poblíž žst. Nové Kopisty trať kříží LBK Slatinská cesta. Všechny prvky lokální úrovně ÚSES v okolí trati jsou v územních plánech dotčených obcí vymezeny jako navrhované.

ZÁVĚR

Vzhledem k charakteru a umístění záměru a při dodržení navržených zmírňujících opatření neočekáváme významný vliv stavebního záměru na životní prostředí v území dotčeném stavbou.

Zpracovaly:

Mgr. Martina Fialová, PhD., EXprojekt s.r.o., fialova@exprojekt.cz

Mgr. Zuzana Indráková, EXprojekt s.r.o., indrakova@exprojekt.cz

Olomouc, červen 2021

Sanace železničního spodku Lovosice - Bohušovice

Interakce záměru s prvky ochrany přírody - širší vztahy

- záměr rekonstrukce trati
- chráněné ložiskové území
- nadregionální biokoridor
- regionální biokoridor
- regionální biocentrum
- lokální biokoridory v kontaktu s tratí (upraveno dle ÚP obcí)
- lokální biocentra v kontaktu s tratí (upraveno dle ÚP obcí)
- ochranná zóna nadregionálního biokoridoru
- osa nadregionálního biokoridoru
- významné krajinné prvky v kontaktu s tratí
- chráněná krajinná oblast
- přírodní památka
- evropsky významná lokalita
- památný strom
- záplavové území při Q100



0 0.5 1 km

Mapový podklad: WMS - ZM 25

EXprojekt s. r. o., 2021