



Souřadnicový systém: S-JTSK

Výškový systém: Bpv

Zadavatel:		<b>Správa železniční dopravní cesty, státní organizace</b> Dlážďená 1003/7, Praha 1 – Nové Město 110 00  <b>SŽDC s.o., Stavební správa západ</b> Sokolovská 278/1955, Praha 9 190 00				
Zpracovatel:		<b>PROJEKT servis spol. s r.o.</b> U Elektry 830/2b, Praha 9 – Hloubětín 198 21 IČ: 49823141 tel.: 281 090 860 www.projekt-servis.cz    firma@projekt-servis.cz				
Odpovědný projektant stavby:		Hlavní vedoucí projektu:				
Ing. Martin Koudelka 		Ing. Martin Verner				
Zpracovatel částí:		<b>NDCON s.r.o.</b> Zlatnická 10/1582, 110 00 Praha IČ: 64939511 tel.: +420 251 019 231 www.ndcon.cz    e-mail: ndcon@ndcon.cz				
Vedoucí střediska:	Odpovědný projektant částí:	Vypracoval:	Kontroloval:			
Ing. Robert Michek	RNDr. Daniela Pačesná, Ph.D.	 RNDr. Daniela Pačesná, Ph.D.	Ing. Robert Michek			
Kraj: ÚSTECKÝ	Okres: CHOMUTOV	OÚ: Chomutov	Číslo smlouvy:			
Akce:	<b>Rekonstrukce trati v úseku Kyjice - Chomutov</b>		Stupeň:	PD		
			Datum:	09/2017		
			Měřítko:	-		
			Formát:	-		
OBSAH:	<b>VLIV STAVBY NA ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ</b>		Část:	-	Číslo složky:	-

Dokument lze užívat pouze ve smyslu příslušné smlouvy o dílo. Žádná jeho část nemůže být dle zákona č.121/2000 Sb. kopírována nebo jiným způsobem rozšiřována bez souhlasu Projekt-servis spol. s r.o.

**Obsah:**

I.	B.3.1 HODNOCENÍ VLIVU STAVBY NA ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ	6
A.	OCHRANA PŘÍRODY	8
ii.	<i>Zvláště chráněná území</i>	8
iii.	<i>Krajinný ráz</i>	12
iv.	<i>ÚSES (územní systém ekologické stability)</i>	13
v.	<i>VKP (významné krajinné prvky)</i>	15
vi.	<i>Zvláště chráněné druhy živočichů a rostlin</i>	17
A)	DENDROLOGICKÝ PRŮZKUM	20
B)	ÚDAJE O ZELENÍ Z POHLEDU PÉČE O KRAJINU	20
C)	VLIV NA VODNÍ HOSPODÁŘSTVÍ	20
i.	<i>Vodní toky</i>	22
ii.	<i>Vodní zdroje – ochranná pásma</i>	23
D)	ODPADY	26
E)	VÝPOČET ODVODŮ ZA ODNĚTÍ ZE ZPF (ZEMĚDĚLSKÝ PŮDNÍ FOND) A PLÁN BIOLOGICKÝCH REKULTIVACÍ	29
F)	VÝPOČET ODVODŮ ZA ODNĚTÍ Z PUPFL (LESNÍ PŮDNÍ FOND)	29
G)	VLIV STAVBY NA KULTURNÍ PAMÁTKY A ARCHEOLOGICKÉ NÁLEZY	29
H)	HLUKOVÁ STUDIE	30
I)	VLIV VIBRACÍ	31
J)	ROZPTYLOVÁ STUDIE	34
K)	POSOUZENÍ VLIVU SAMOTNÉ STAVBY NA KVALITU OVZDUŠÍ	36
L)	BIOLOGICKÝ PRŮZKUM	37
M)	PRŮZKUM RADONOVÝCH RIZIK	39
N)	ZÁVĚR	39
II.	B.3.2 NÁVRH OPATŘENÍ	40

## Použité odkazy

### Radonové riziko

- <http://mapy.geology.cz/radon/>
- <http://geoportal.gov.cz/web/guest/map?wms=http://ags1.geology.cz/ArcGIS/services/wms/radon500/MapServer/WMSServer>

### Mapa tříd půd

- <http://ms.sowac-gis.cz/mapserv/php/maps.php>
- [http://ms.sowac-gis.cz/mapserv/dhtml\\_zchbpej/index.php?project=dhtml\\_zchbpej&layers=kraj](http://ms.sowac-gis.cz/mapserv/dhtml_zchbpej/index.php?project=dhtml_zchbpej&layers=kraj)

### Mapa využití území a ochrana přírody a krajiny

- <http://mapy.nature.cz/>

### Vodní hospodářství

- <http://heis.vuv.cz>

## Legislativa

- zákon České národní rady č. 20/1987 Sb., o státní památkové péči
- zákon České národní rady č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny
- zákon České národní rady č. 334/1992 Sb., o ochraně zemědělského půdního fondu
- zákon č. 289/1995 Sb., o lesích a o změně a doplnění některých zákonů (lesní zákon)
- zákon č. 258/2000 Sb., o ochraně veřejného zdraví a o změně některých souvisejících zákonů
- zákon č. 100/2001 Sb., zákon o posuzování vlivů na životní prostředí a o změně některých souvisejících zákonů (zákon o posuzování vlivů na životní prostředí)
- nařízení vlády č. 272/2011 Sb., o ochraně zdraví před nepříznivými účinky hluku a vibrací
- zákon č. 185/2001 Sb., o odpadech a o změně některých dalších zákonů
- vyhláška č. 93/2016 Sb., katalog odpadů
- vyhláška č. 94/2016 Sb. o hodnocení nebezpečných vlastností odpadů a vyhlášku č. 383/2001 Sb., o podrobnostech nakládání s odpady, ve znění pozdějších předpisů
- vyhláška č. 294/2005 Sb., o podmínkách ukládání odpadů na skládky a jejich využívání na povrchu terénu a změně vyhlášky č. 383/2001 Sb., o podrobnostech nakládání s odpady
- zákon č. 254/2001 Sb., o vodách a o změně některých zákonů (vodní zákon)
- zákon č. 201/2012 Sb., o ochraně ovzduší
- vyhláška č. 415/2012 Sb., o přípustné úrovni znečišťování a jejím zjišťování a o provedení některých dalších ustanovení zákona o ochraně ovzduší
- Vyhláška č. 189/2013 Sb., o ochraně dřevin a povolování jejich kácení

**Seznam zkratk**

AOPK ČR	Agentura ochrany přírody a krajiny České republiky
EIA	posuzování vlivů na životní prostředí
CHKO	chráněná krajinná oblast
KHS	krajská hygienická stanice
KOH	kriticky ohrožené druhy
LHP	lesní hospodářský plán
MŽP	Ministerstvo životního prostředí
NNP	národní přírodní památka
OH	ohrožené druhy
OP	ochranné pásmo
PHS	protihluková stěna
PUPFL	lesní půdní fond
RS	rozptylová studie
SOH	silně ohrožené druhy
TZL	tuhé znečišťující látky
ÚSES	územní systém ekologické stability
VKP	významný krajinný prvek
ZPF	zemědělský půdní fond
ZZ	zabezpečovací zařízení
ŽST	železniční stanice

### **i. B.3.1 Hodnocení vlivu stavby na životní prostředí**

Daný dokument je zpracován v rozsahu interní směrnice SŽDC (příloha č. 1 směrnice generálního ředitele SŽDC „Dokumentace pro přípravu staveb na železničních drahách celostátních a regionálních“ č. 11/2006.

Zpracovatel se zaměřil na hodnocení vlivů jednotlivých složek životního prostředí dle směrnice. Sledované oblasti životního prostředí uvedené v analytické části jsou rozděleny do jednotlivých kategorií a zároveň hodnoceny v rámci společné stupnice, která je používána v rámci hodnocení v oznámení EIA, jehož podkladem bude v případě potřeby i toto hodnocení.

V územích, kde může dojít k poškození či ovlivnění jednotlivých složek životního prostředí, jsou navržena nápravná opatření.

Dle sdělení Krajského úřadu Ústeckého kraje č.j. 2789/ZPZ/2017 ze dne 13.7.2017 záměr není předmětem posuzování dle zákona o posuzování vlivů na životní prostředí, viz příloha č. 1. V současné době probíhá novela zákona o EIA, kde by v případě kladného stanoviska k záměru z hlediska NATURA neměl být záměr posuzován.

Zobrazení zájmového území s vyznačením jednotlivých složek životního prostředí je v příloze č. 3.

Stručný přehled úprav na trati:

- Srovnání výškového profilu trati
- Realizace lávky pro pěší
- Obnova původní rychlosti z důvodu špatného technického stavu trati
- Oprava stávajících propustků
- Rekonstrukce mostů
- Zřízení podchodů
- Oprava železničního svršku a spodku
- Úpravy nástupišť a technologických objektů

Seznam významných objektů

- SO 11-01, SO 11-02 Žel. svršek, spodek, Kyjice – Chomutov, km 56,342847 – 57,05
- SO 11-11, SO 11-12 Žel. svršek, spodek, Dolní Rybník - ŽST Jirkov
- SO 11-31 Železniční svršek, ŽST Kyjice
- SO 11-99 Výstroj a značení trati
- SO 12-01 Zast. Jirkov, nástupiště
- SO 12-02 Zast. Chomutov město, nástupiště
- SO 12-03 Zast. Jirkov, přístupová komunikace
- SO 12-04 ŽST Kyjice, nástupiště
- SO 13-01 Železniční přejezd v km 61,809
- SO 13-02 Železniční přejezd v km 62,341
- SO 14-01 ŽELEZNIČNÍ MOST V KM 57,255 – estakáda Vrskmaň - úprava žel. svršku/ spodku
- SO 14-02 ŽELEZNIČNÍ MOST V KM 58.293 – křížení s komunikací
- SO 14-03 ŽELEZNIČNÍ MOST V KM 59,483 – křížení s komunikací

- SO 14-04 PODCHOD V KM 59,647 (JIRKOV) - stávající
- SO 14-05 PODCHOD V KM 62,780 (CHOMUTOV-MESTO) - stávající
- SO 14-06 ŽELEZNIČNÍ MOST V KM 62,867 – křížení s komunikací
- SO 14-07 PODCHOD V KM 60,035 (OTVICE) – nová stavba
- SO 14-08 LÁVKA PRO PĚŠÍ V KM 61,695 – nová stavba
- SO 14-09 PODCHOD KYJICE, km 55,650 – nová stavba
- SO 14-10 Silniční nadjezd v km 60.534
- SO 14-11 Lávka pro pěší v km 62.435
- SO 14-21 PROPUSTEK V KM 59,730 – vodní tok
- SO 14-22 PROPUSTEK V KM 60,050 – vodní tok
- SO 14-23 PROPUSTEK V KM 60,921 – vodní tok
- SO 14-24 PROPUSTEK V KM 61,143 – vodní tok
- SO 14-25 PROPUSTEK V KM 61,168 - nenalezen
- SO 14-26 PROPUSTEK V KM 61,681 – vodní tok
- SO 14-27 PROPUSTEK V KM 61,937 – zrušen
- SO 14-28 PROPUSTEK V KM 62,207 – bez trvalého toku
- SO 14-29 PROPUSTEK V KM 62,348 - nenalezen
- SO 14-41 ZÁRUBNÍ ZEĎ V KM 61,753-61,797
- SO 14-42 ZÁRUBNÍ ZEĎ V KM 62,399-62,440
- SO 21-01 Jirkov zastávka, budova zastávky
- SO 21-02 Chomutov město, budova zastávky
- SO 21-03 ŽST Kyjice, technologické objekty
- SO 21-04 Odbočka Dolní Rybník, technologické objekty
- SO 21-05 Chomutov město, technologické objekty
- SO 21-06 ŽST Chomutov, úprava křídla V.B. pro umístění D.K. a technologické místnosti
- SO 21-07 Clony proti oslnění
- SO 22-01 Jirkov zastávka, zastřešení nástupiště
- SO 22-02 Chomutov město, zastřešení nástupiště

## A. Ochrana přírody

### Použité podklady

Jako vstupní podklady byly využity informace a mapové podklady poskytnuté investorem. Informace o stavu přírody a krajiny byly získány zejména z internetových stránek Agentury ochrany přírody a krajiny ČR (<http://www.nature.cz>), Ústeckého kraje a biologického a dendrologického průzkumu lokality.

### *ii. Zvláště chráněná území*

#### **Národní parky (NP)**

Podle § 15 zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „zákon o ochraně přírody“), lze rozsáhlá území, jedinečná v národním či mezinárodním měřítku, jejichž značnou část zaujímají přirozené nebo lidskou činností málo ovlivněné ekosystémy, v nichž rostliny, živočichové a neživá příroda mají mimořádný vědecký a výchovný význam, vyhlásit za národní parky. Veškeré využití národních parků musí být podřízeno zachování a zlepšení přírodních poměrů a musí být v souladu s vědeckými a výchovnými cíli sledovanými jejich vyhlášením. Národní parky, jejich poslání a bližší ochranné podmínky se vyhláší zákonem.

V zájmovém území Rekonstrukce trati v úseku Kyjice - Chomutov se nenachází žádný národní park. Nejbližší se nachází České Švýcarsko - národní park, jehož hranice je ve vzdálenosti cca 70 km SV směrem.

#### **Chráněné krajinné oblasti (CHKO)**

Podle § 25 zákona o ochraně přírody jsou chráněné krajinné oblasti rozsáhlá území s harmonicky utvářenou krajinou, charakteristicky vyvinutým reliéfem, významným podílem přirozených ekosystémů lesních a trvalých travních porostů, s hojným zastoupením dřevin, popřípadě s dochovanými památkami historického osídlení, lze vyhlásit za chráněné krajinné oblasti. Hospodářské využívání těchto území se provádí podle zón odstupňované ochrany tak, aby se udržoval a zlepšoval jejich přírodní stav a byly zachovány a vytvářeny optimální ekologické funkce těchto území. Rekreační využití je přípustné, pokud nepoškozuje přírodní hodnoty chráněných krajinných oblastí. Chráněné krajinné oblasti, jejich poslání a bližší ochranné podmínky vyhláší vláda republiky nařízením.

V blízkosti záměru se nenachází CHKO. Nejbližší CHKO je České Středohoří ve vzdálenosti cca 16,5 km východním směrem.

#### **Národní přírodní rezervace (NPR), národní přírodní památky (NPP)**

Podle § 28 zákona o ochraně přírody jsou národní přírodní rezervace menší území mimořádných přírodních hodnot, kde jsou na přirozený reliéf s typickou geologickou stavbou vázány ekosystémy významné a jedinečné v národním či mezinárodním měřítku, může orgán ochrany přírody vyhlásit za národní přírodní rezervace; stanoví přitom také jejich bližší ochranné podmínky.

V blízkosti záměru se nenachází žádná NPR či NPP. Nejbližší NPR je Jezerka ve vzdálenosti cca 3,2 km severním směrem.

### **Přírodní rezervace (PR), přírodní památky (PP)**

Podle § 33 zákona o ochraně přírody jsou přírodní rezervace menší území soustředěných přírodních hodnot se zastoupením ekosystémů typických a významných pro příslušnou geografickou oblast může orgán ochrany přírody vyhlásit za přírodní rezervace; stanoví přitom také jejich bližší ochranné podmínky. Základní ochranné podmínky v přírodních rezervacích jsou stanoveny v § 34 zákona o ochraně přírody.

Podle § 36 zákona o ochraně přírody je přírodní památka přírodní útvar menší rozlohy, zejména geologický či geomorfologický útvar, naleziště vzácných nerostů nebo ohrožených druhů ve fragmentech ekosystémů, s regionálním ekologickým, vědeckým či estetickým významem, a to i takový, který vedle přírody formoval svou činností člověk, může orgán ochrany přírody vyhlásit za přírodní památku; stanoví přitom také její bližší ochranné podmínky. Změna nebo poškození přírodní památky nebo její hospodářské využívání vedoucí k jejímu poškození jsou zakázány.

V blízkosti záměru se nenachází žádná PR či PP. Nejbližší PP je Bezručovo údolí ve vzdálenosti cca 1,3 km severním směrem.

### **Památné stromy a jejich ochranná pásma**

Podle § 46 zákona o ochraně přírody lze mimořádně významné stromy, jejich skupiny a stromořadí vyhlásit rozhodnutím orgánu ochrany přírody za památné stromy. Památné stromy je zakázáno poškozovat, ničit a rušit v přirozeném vývoji; jejich ošetřování je prováděno se souhlasem orgánu, který ochranu vyhlásil. Je-li třeba památné stromy zabezpečit před škodlivými vlivy z okolí, vymezí pro ně orgán ochrany přírody, který je vyhlásil, ochranné pásmo, ve kterém lze stanovené činnosti a zásahy provádět jen s předchozím souhlasem orgánu ochrany přírody. Pokud tak neučiní, má každý strom základní ochranné pásmo ve tvaru kruhu o poloměru desetinásobku průměru kmene měřeného ve výši 130 cm nad zemí. V tomto pásmu není dovolena žádná pro památný strom škodlivá činnost, například výstavba, terénní úpravy, odvodňování, chemizace.

V blízkosti zájmové území se nachází ucelené území památných stromů Kaštanka cca 100 m severním směrem od trati v místě u Kamencového jezera, do plánované stavby nezasahují ochranná pásma památných stromů.

Ostatní památné stromy na území měst Chomutov a Jirkov jsou ve vzdálenosti 500 a více metrů od záměru.

Tyto památné stromy ani jejich ochranná pásma nebudou záměrem dotčeny.

### **Natura 2000 – evropsky významné lokality a ptačí oblasti**

Podle § 3 zákona o ochraně přírody je Natura 2000 celistvá evropská soustava území se stanoveným stupněm ochrany, která umožňuje zachovat typy evropských stanovišť a stanoviště evropsky významných druhů v jejich přirozeném areálu rozšíření ve stavu příznivém z hlediska ochrany nebo popřípadě umožní tento stav obnovit. Na území České republiky je Natura 2000 tvořena vymezenými ptačími oblastmi a vyhlášenými evropsky významnými lokalitami.

Záměr svým umístěním částečně zasahuje do evropsky významné lokality. V zájmové území stavby se nachází oblast NATURA 2000 v blízkosti Kamencového jezera a Velkého otvického rybníku – EVL (kód 2808) – Chomutov zoopark.

Realizace záměru je z části v okrajové části EVL (ID 2808) Chomutov zoopark.

Realizací záměru bude dotčena oblast EVL těmito stavebními objekty:

- SO 14-24                      PROPUSTEK V KM 61,143 - oprava stávajícího
- SO 14-25                      PROPUSTEK V KM 61,168 - oprava stávajícího
- SO 14-26                      PROPUSTEK V KM 61,681 - oprava stávajícího
- SO 14-27                      PROPUSTEK V KM 61,937 - oprava stávajícího

Všechny opravy propustků spočívají v přestavbě na trubní nebo železobetonový rám.

- SO 14-41                      ZÁRUBNÍ ZEĎ V KM 61,753-61,797 - oprava stávající zdi
- SO 14-08                      LÁVKA PRO PĚŠÍ V KM 61,695 - nová stavba

Zásahy v EVL Chomutov zoopark jsou do stávajících staveb, ve formě udržovacích prací, s výjimkou nové nadzemní lávky pro pěší (výška cca 10 m), lávka nebude vyčnívat nad stávající vzrostlou zeleň, kácení dřevin nebude z důvodu výstavby lávky realizováno. V místě plánované lávky byl proveden biologický průzkum, viz příloha č. 5, kde byl vyloučen vliv na předmět ochrany oblasti NATURA.

Důvodem pro vyhlášení evropsky významné lokality byl výskyt ohrožených evropsky významných druhů brouků: páchníka hnědého (*Osmoderma barnabita*) a roháče obecného (*Lucanus cervus*). Dutinové stromy vhodné pro páchníka, natož staré duby či případně dubové pařezy (biotop roháče) se v místě zásahu nevyskytují.

Popis EVL Chomutov zoopark (zdroj: <http://www.usteckykraj-priroda.cz>)

Lokalita leží na východním okraj Chomutova. Území o rozloze cca 45 ha se rozprostírá v mírně zvlněném, uměle přetvořeném terénu s nadmořskou výškou 336 - 360 m. n.m. Přibližně 80% rozlohy lokality se nachází na území Podkrušnohorského zooparku Chomutov. Na jihu na území navazuje Kamencové jezero a Velký Otvický rybník, na východě pokračuje území výběhy zooparku. V území přežívají populace chráněných saproxylických brouků páchníka hnědého (*Osmoderma barnabita*) a roháče obecného (*Lucanus cervus*).

Z pohledu geologie spadá území do okrsku Jirkovské pánve, Podkrušnohorské oblasti v hercynském systému. Území leží na třetihorním souvrství písků a jílu usazených v rámci podkrušnohorské pánve. Jako následek vyzvednutí krystalických břidlic zde došlo k usazování hlinito-kamenitých sutí. V rámci lokality docházelo v historii k ukládání odvalů z těžby kamencových břidlic a pravděpodobně i z těžby uhlí. Co do geomorfologie a reliéfu se tak jedná o uměle upravené území. Z pedologického hlediska je část území zavezena, lze zde nalézt antropozemě různých fyzikálních a chemických vlastností, a arenické a pelické kambizemě.

Lokalita se vyskytuje na území, které bylo v minulosti silně využíváno člověkem. Mezi nejstarší doklady patří údaje o využívání pro deponie horninového odpadu z těžby kamencových břidlic v letech 1558 - 1758. Je patrné, že krajina byla zalesněna jen řídce, přičemž se jednalo o výmladkové hospodaření, které pokrývalo nároky na palivové dřevo, ale i nároky na stavební dřevo - výdřevy v dolech atp. Zajímavý je také Kamenný rybník (severní část EVL), který vznikl pravděpodobně po těžbě uhlí. Ještě při I. vojenském mapování v letech 1764-1768 nebyl zachycen kaštanový sad, který měli založit jezuité již v 17. století. Kamencové jezero vzniklo propadem dolů a následným zatopením kolem roku 1818. Zoopark, který tvoří většinu lokality, byl založen v roce 1975 na místě bývalého lesního divadla, dubového lesa a starých ovocných sadů. Jedná se o nejmladší zoologickou zahradu v ČR. Walter Markel, který zahradu založil, ji

od počátku koncipoval jako rozsáhlý lesopark. Od založení se zde chovají evropští býložravci a vodní ptáci. Jedná se například o daňky, jeleny, zubry, muflony, koně Převalského, tedy zvířata pomáhající udržovat savanový ráz území. Zoopark je sice nejmladší v ČR, ale se svými 112 ha patří mezi největší. Zoopark v současnosti chová 180 druhů zvířat o asi 1000 jedincích.

Soubor zooparku zahrnuje enklávy teplomilných černýšových doubrav, solitérní stromy, vodní plochy a luční porosty a příměstské rekreační území. Lokalita je antropogenně silně ovlivněna, tudíž přirozené dubohabřiny jsou spíše potlačeny. V roce 1975 byla vytvořena zoo s výběhy býložravců, pro něž byla upravena část porostů, čímž na některých polohách vznikla velmi zajímavá stanoviště savanového typu. V rámci zoo také nalezneme sad kaštanovníku setého (*Castanea sativa* Mill.), který představuje podle některých pramenů nejseverněji umístěný plodící porost kaštanovníku v Evropě. Výjimečné nejsou rovněž dubové háje, směrem ke správní budově lze nalézt bukové porosty a východně od správní budovy porosty borovice; v jihovýchodní části lokality již mimo území zooparku pak nalezneme zbytky rekultivačních výsadeb v podobě roztroušeně rostoucích stromů.

Fauna lokality je určována především přítomností zooparku, který se zaměřuje na chov evropských býložravců a vodních ptáků. Jedná se například o daňky mezopotámské (*Dama mesopotamica*), jeleny (*Cervus elaphus bactrianus*, *C. elaphus*, *Elaphurus davidianus*), zubry evropské (*Bison bonasus bonasus*), muflony (*Ovis aries musimon*), koně Převalského (*Equus przewalskii*) aj.

Páchník hnědý je saproxylický (tj. na mrtvém dřevu žijící) brouk, který žije ve stromových dutinách listnatých dřevin, chráněných před deštěm. Preferuje osluněné stromy, proto je často nalézán v alejích, parcích nebo na soliterně stojících stromech. Larvy mají 3-4letý vývoj v trouchnivém dřevu. Dospělé brouky je možno pozorovat v období od května do září. V jedné dutině se vyvíjí maximálně okolo 15 jedinců, přičemž dutinu opouští jen necelá desetina dospělých brouků, kteří navíc létají jen na krátké vzdálenosti. Dospělci vydávají charakteristický zápach připomínající vůni staré vydělané kůže. Vzhledem ke specifickému způsobu života páchníka hnědého je třeba na místech jeho výskytu zachovat stojící dutinové i mrtvé stromy a udržet v okolí přirozenou věkovou strukturu dřevinné vegetace, aby brouk mohl při rozpadu dutin průběžně osídlovat další stromy. Při odstraňování dutinových stromů a větví z bezpečnostních důvodů je pak žádoucí, aby skácené stromy s osídlenými dutinami byly ponechány jednu sezónu nedaleko místa výskytu, popř. na jiných blízkých vhodných místech, aby dospělci mohli přesídlit do jiné dutiny.

Roháč obecný je největším evropským broukem. Je rozšířen po celé Evropě od Portugalska po Ukrajinu a od jižní Skandinávie po střední Itálii a Balkán. Obývá především zachovalé staré dubové nebo smíšené lesy. Tento druh se vyznačuje výrazným sexuální dimorfismem - tj. odlišným vzhledem samců a samic. Zatímco samci dorůstají velikosti až 75 mm a jsou ozbrojeni mohutnými kusadly, samice jsou podstatně menší s kratšími, velmi ostrými kusadly a dorůstají velikosti nejčastěji kolem 40 mm. Larvy roháčů se po vylíhnutí vyvíjejí 3 až 8 let, na rozdíl od páchníka hnědého však především v trouchnivém dřevě pařezů a kořenů listnatých stromů, hlavně dubů. Na Chomutovsku se roháč zdržuje především na lokalitách se staršími dubovými porosty, v parcích apod. Díky menší úživnosti prostředí jsou zdejší exempláře menší než např. jedinci z jižní Moravy nebo z Křivoklátska. U samic je běžná velikost kolem 40 mm, samci o velikosti větší než 55 mm jsou již vzácností.

Kromě obou uvedených druhů byly na územní evropsky významné lokality zjištěny i další ohrožené druhy dřevních brouků, jako jsou například kovařík *Ampedus cardinalis*, tesařík *Rhambus biolor* nebo kriticky ohrožený potěmník *Tenebrio opacus*.

V rámci biologického průzkumu bylo provedeno vyhodnocení vlivu na předmět ochrany EVL Chomutov – zoopark. Bylo sledováno, zda může v rámci stavby dojít k zásahům do biotopů předmětů ochrany této lokality - tedy **páchníka hnědého a roháče obecného**. Díky úzké vazbě obou druhů na staré listnaté stromy s dutinami (páchník) či trouchnivějící pařezy listnatých stromů (hlavně dubů - roháč), které se v území dotčeném stavbou nevyskytují, je možné dotčení obou předmětů ochrany vyloučit.

Krajský úřad Ústeckého kraje ve stanovisku Natura 2000 č.j. 107414/2017/KUUK ze dne 29.6.2017 vyloučil významný vliv záměru na evropsky významné lokality a ptačí oblasti soustavy Natura 2000, viz příloha č. 2.

Ostatní stavební objekty záměru jsou mimo EVL.

### **iii. Krajinný ráz**

#### Krajinný ráz

Podle § 3 zákona o ochraně přírody je krajina část zemského povrchu s charakteristickým reliéfem, tvořená souborem funkčně propojených ekosystémů a civilizačními prvky.

Podle § 12 zákona o ochraně přírody krajinný ráz, kterým je zejména přírodní, kulturní a historická charakteristika určitého místa či oblasti, je chráněn před činností snižující jeho estetickou a přírodní hodnotu. Zásahy do krajinného rázu, zejména umísťování a povolování staveb, mohou být prováděny pouze s ohledem na zachování významných krajinných prvků, zvláště chráněných území, kulturních dominant krajiny, harmonické měřítko a vztahy v krajině. K umísťování a povolování staveb, jakož i jiných činnostem, které by mohly snížit nebo změnit krajinný ráz, je nezbytný souhlas orgánu ochrany přírody. Krajinný ráz se neposuzuje v zastavěném území a v zastavitelných plochách, pro které je územním plánem nebo regulačním plánem stanoveno plošné a prostorové uspořádání a podmínky ochrany krajinného rázu dohodnuté s orgánem ochrany přírody.

Realizace záměru úprava stávající trati v úseku železnice Kyjice – Chomutov bude ve stávajícím železničním náspu. Mimo stávající trať se dostaneme při narovnání oblouku u Prostředního rybníka, kdy dojde k posunu koleje, posunem budeme i nadále v tělese železnice v místě původní vlečky.

V EVL Chomutov zoopark bude vybudována nadzemní lávka pro pěší (výška cca 10 m). Výška okolních stromů je cca 20 m, vzhledem ke vzrostlým stromům v bezprostředním okolí lávky, které nebudou stavbou dotčeny a budou po realizaci převyšovat lávku pro pěší, lze zásah do krajinného rázu považovat za malý.

Dále v rámci stavby budou realizovány podchody:

- SO 14-04                      PODCHOD V km 59,647 (u ŽST JIRKOV)
- SO 14-05                      PODCHOD V km 62,780 (u ŽST CHOMUTOV-MESTO)
- SO 14-07                      PODCHOD V km 60,035 (OTVICE) – NOVÁ STAVBA
- SO 14-09                      PODCHOD KYJICE, km 55,650 – NOVÁ STAVBA

Podchody pod železničním náspem budou vyvedeny v úrovni nástupišť. Přebytná zemina bude použita do zarovnání terénu v místě stavby, popř. s ní bude nakládáno jako s odpadem.

Nebudou realizovány nové výškové stavby mimo lávku pro pěší, dojde lokálně k demolici starých nevyužívaných objektů, z těchto důvodů nedojde ke zhoršení stavu v porovnání se stavem stávajícím, vliv na krajinný ráz lze hodnotit jako malý.

#### **iv. ÚSES (územní systém ekologické stability)**

Podle § 3 zákona o ochraně přírody je územní systém ekologické stability krajiny (dále jen "ÚSES") vzájemně propojený soubor přirozených i pozměněných, avšak přírodě blízkých, ekosystémů, které udržují přírodní rovnováhu. Rozlišuje se místní, regionální a nadregionální systém ekologické stability.

Záměr zasahuje do územního systému ekologické stability následovně, znázornění nadregionálního a regionálního ÚSES je v příloze 3b.

Lokální ÚSES je zastoupen v jednotlivých územích takto:

##### k.ú. Chomutov

- Přímo přes trať u Kamencového jezera podél trati je vymezeno LBC - Zoologická zahrada směrem, na které mimo trať navazuje LBK do ZOO – Kamenný vrch. V přímém křížení je ÚSES vedoucí do ZOO (lávka nad tratí), křížení ÚSES bude ponecháno ve stávajícím stavu bez zásahu.

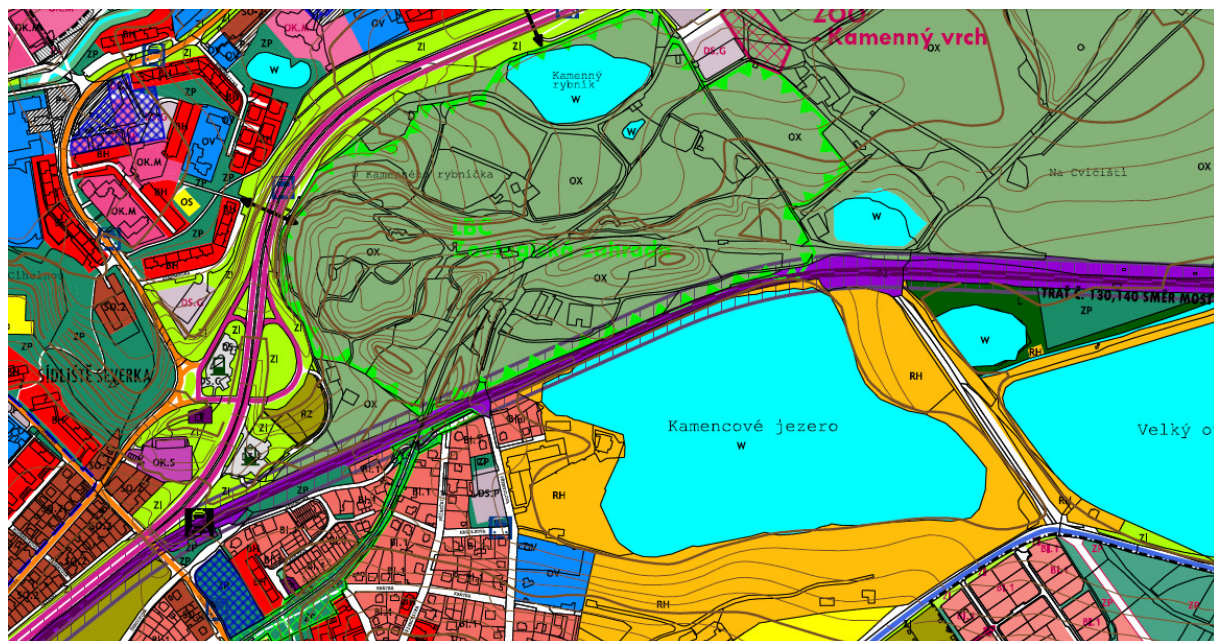
Kamenný vrch - park přírodního charakteru na okraji zastavěného území. Zahrnuje menší nezařízené lesní porosty.

Zoologická zahrada - rozptýlené porosty dřevin, travnaté plochy. Jádrovým územím budou okrajové porosty mimo návštěvnické cesty a výběhy. Zahrnuje skupinu památných stromů Kaštanka.

Záměr jde po okraji vymezeného ÚSES, v daném úseku bude v sousedství ÚSES realizována lávka pro pěší, k přímému zásahu do ÚSES nedojde.

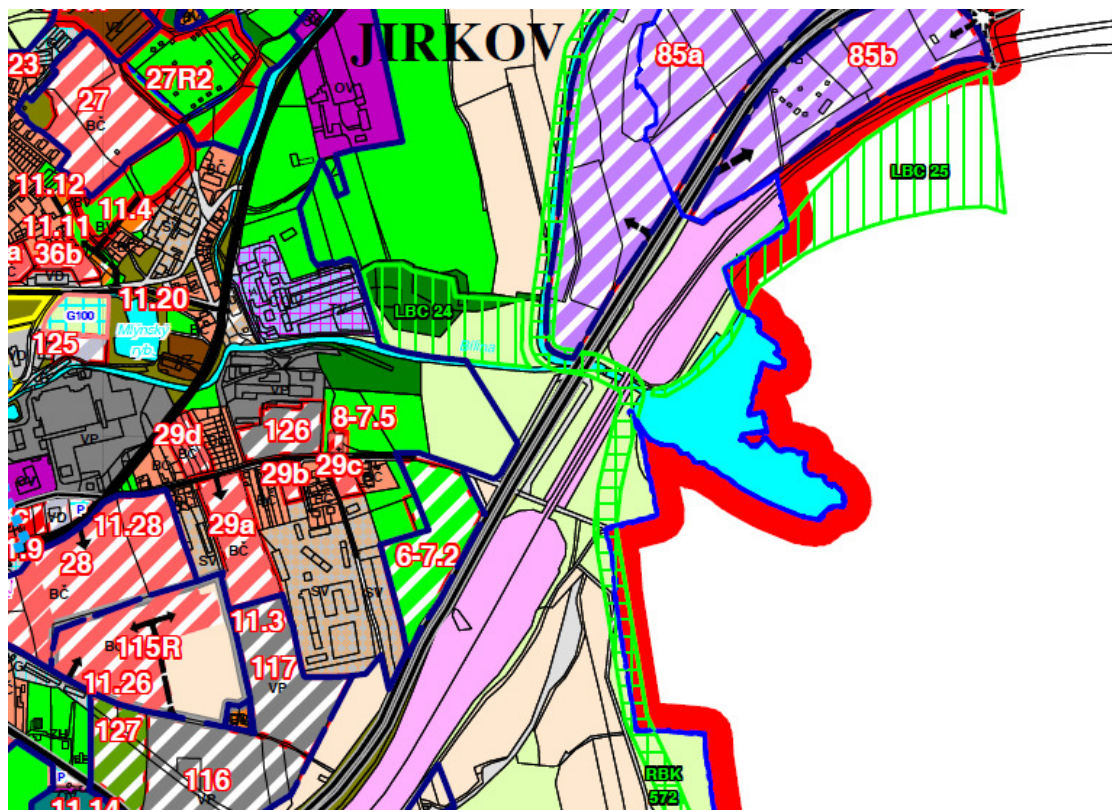
- V blízkosti EVL je vymezen NBRK\_ID 1.

Obr. 1 Znázornění lokálního ÚSES – k.ú. Chomutov

K.ú. Jirkov

- Přímý střet s regionálním biokoridorem RBK 572 na samé hranici Jirkova křížuje trať s propojením na LBC 24, LBC 25.

Obr. 2 Znázornění lokálního ÚSES – k.ú. Jirkov

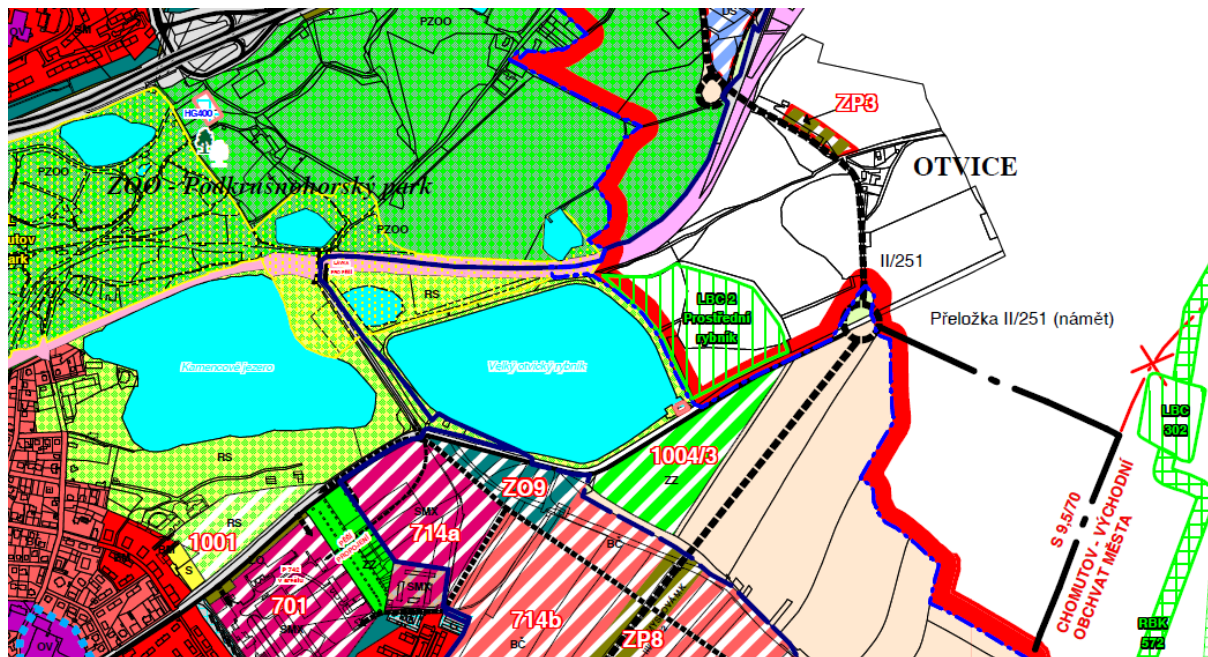


Vzhledem ke křížení úseku a trati nedojde k žádné změně stávajícího stavu, nebude ÚSES v k.ú. Jirkov ovlivněn záměrem, ÚSES je vázán na vodní toky a rybníky, povrchové vody, do kterých nebude zasahováno. Stavební objekt SO 14-01 je bez stavebního zásahu, vyjma nezbytných úprav vyvolaných případnou rekonstrukcí železničního svršku.

k.ú. Otvice přes trať naproti EVL Chomutov zoopark je vymezeno LBC 2 Prostřední rybník.

Opatření pro LBC vymežit plochy pro spontánní vývoj a pro úpravu a doplnění porostů, chránit pobřeží rybníků.

Obr. 3 Znárodnění lokálního ÚSES – k.ú. Otvice



Realizací záměru nedojde k přímému střetu s ÚSES v k.ú. Otvice.

Vrksmaň – bez střetu s lokálním ÚSES

V místě záměru dochází k zásahu do systému ÚSES (nadregionální biokoridor), ostatní ÚSES může být dotčen v k.ú. Jirkov, kde bude realizován stavební objekt SO 14-01. ÚSES je zde vázán na vodní toky a rybníky, povrchové vody mohou být ohroženy realizací mostu pouze při havárii, neboť součástí stavby je pouze obměna železničního svršku. Ostatní prvky ÚSES nebudou záměrem dotčeny.

Vzhledem k zásahu do stávajících staveb dráhy na drážní pozemcích nedojde k negativnímu ovlivnění prvku ÚSES.

#### v. VKP (významné krajinné prvky)

Podle § 3 zákona o ochraně přírody je významný krajinný prvek jako ekologicky, geomorfologicky nebo esteticky hodnotná část krajiny utváří její typický vzhled nebo přispívá k udržení její stability. Dále jsou jimi jiné části krajiny, které zaregistruje podle § 6 orgán ochrany přírody jako významný krajinný prvek, 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.

#### VKP „ze zákona“ (VKPzz) :

Na území se vyskytují VKP ze zákona. Dle § 3 zákona jsou jimi obecně „lesy, rašeliniště, vodní toky, rybníky, jezera, údolní nivy“), kdy se v místních podmínkách dle evidence katastru nemovitostí a údajů typologických map LHP jedná o přírodní a přírodě blízké struktury územních množin tvořených dle charakteristik druhů pozemků pro účely katastru nemovitostí:

- V případě „lesů“ obecně lesními pozemky.
- V případě „údolních niv“ se jedná o spojitá území přírodního a přírodě blízkého charakteru obecně sestávajících ze zemědělských i nezemědělských pozemků v podmínkách území obce diferencovaně tvořených v kódu BPEJ hlavními půdními jednotkami 50 a 56. Údolní nivy jsou zde tedy tvořeny aktuálně přírodními a přírodě blízkými strukturami, bez ohledu na způsoby využívání (místy i využívané louky), i s výskytem ploch s nárosty dřevin (na ostatních plochách i dlouhodobě nevyužívaných zemědělských pozemcích).
- Součástí VKP ze zákona jsou i vodní plochy (i toky) většinou přírodního a přírodě blízkého charakteru, a většinou s plnohodnotnými břehovými porosty.

Realizací stavby dojde ke střetu s významnými krajinnými prvky ze zákona, a to vodními toky:

- ID 144190000100, vodní tok Bílina, vodní tok je vymezen v kategorii významný, bude překonán:  
Stavebním objektem SO 14-01 most v km 57,255, estakáda u rybníka Vrsckmaň (= nádrž Újezd), říční km cca 66,6, bez stavebního zásahu, vyjma nezbytných úprav vyvolaných případnou rekonstrukcí železničního svršku.
- Levostranný bezejmenný přítok Otavického potoka ID 144220802200, vodní tok není vymezen v kategorii významný, bude dotčen těmito stavebními objekty:  
Objekt SO 14-22 propustek v km 60,050 - betonová čela a římsy budou otryskány, bude upraven jejich povrch cementovou omítkou. Nedojde k přímému zásahu do vod povrchových.
- Levostranný bezejmenný přítok Otavického potoka ID 144220802800, vodní tok není vymezen v kategorii významný, do které se vleývá bezejmenný tok ID 144220802900, který bude dotčen realizací:  
Objekt SO 14-21 propustek v km 59,730 - betonová čela a římsy budou otryskány, bude upraven jejich povrch cementovou omítkou. Nedojde k přímému zásahu do vod povrchových.
- Dále v těsném sousedství tratě protéká ID 144220800400 Otavický potok, část vodního toku je vymezena v kategorii významný, do kterého je v cca 6 říčním km zaústěn propustek:  
Objekt SO 14-23 propustek v km 60,921 - stávající propustek bude zdemolován a nahrazen novým ŽB propustkem kruhového průřezu. Na vtok a výtok budou zřízeny ŽB jímky, vtok a výtok budou odlážděny lomovým kamenem.

Dále je do Otavického potoka zaústěn propustek cca v říčním km 6,1:

Objekt SO 14-24 propustek v km 61,1431 - stávající propustek bude zdemolován a nahrazen novým ŽB propustkem kruhového průřezu. Na vtoku a výtoku budou zřízeny ŽB jímky, vtok a výtok budou odlážděny lomovým kamenem.

Dále je do Otavického potoka zaústěn levostranný bezejmenný přítok ID 144220800500 cca v říčním km 6,5, na bezejmenné toku bude upraven objekt:

Stavební objekt SO 14-26 propustek v km 61,681 - stávající propustek na bezejmenné vodoteči v cca říčním km 0,22 bude zdemolován a nahrazen novým ŽB rámovým propustkem. Během stavby bude voda převedena pomocí čerpadel. Na vtoku a výtoku bude propustek odlážděn lomovým kamenem.

Realizací dojde k opravě stávajících nevyhovujících propustků, které budou nahrazeny novými, okolí propustků bude odlážděno lomovým kamenem. Vliv na VKP ze zákona bude malý především v období výstavby, kdy je nezbytné minimalizovat vliv na kvalitu vody. Podmínky realizace jsou uvedeny v nápravných opatřeních.

- Dále dochází ke křížení trati s vodními toky, kde nejsou plánovány žádné zásahy týkající se vodních toků:

Ke křížení trati s vodními toky:

- Bezejmenný vodní tok ID 144220800700
- Bezejmenný vodní tok ID 144220802600
- Bezejmenný vodní tok ID 144220802100
- Východním, směrem od nádraží protéká řeka Bílina ID 144190000100 v říčním km cca 64,45
- Propustky SO 14-27, SO 14-28 (bez trvalého vodního toku se zaústěním do Kamencového jezera), SO 14-06, SO 14-03 jen propustky/most bez trvalého vodního toku. Propustky označené jako stavení objekty SO 14-25 v km 61,168 a SO 14-29 v km 62,348 nebyly v terénu nalezeny, tudíž do nich nebude zasahováno.

Dále bude dotčeno ochranné pásmo lesa je definováno na 50 m od p.č., kde je předmět ochrany v KN pozemek určený k plnění funkce lesa:

- k.ú. Chomutov, p.č. 5865/1

Do žádného dalšího vymezeného VKP ze zákona nebude zasahováno.

Na území záměru ani v jeho blízkosti nejsou registrované VKP.

#### **vi. Zvláště chráněné druhy živočichů a rostlin**

Podle § 48 jsou zvláště chráněné rostliny a živočichové druhy rostlin a živočichů, které jsou ohrožené nebo vzácné, vědecky či kulturně velmi významné, lze vyhlásit za zvláště chráněné.

Zvláště chráněné druhy rostlin a živočichů se dle stupně jejich ohrožení člení na kriticky ohrožené, silně ohrožené, ohrožené.

V zájmovém území byl proveden biologický průzkum s ohledem na jarní aspekt v roce 2017 a biologický průzkum s ohledem na léto a podzim v roce 2016, které jsou uvedeny v příloze č. 5 a č. 6, vypracoval RNDr. Ondřej Bílek, autorizovaná osoba pro provádění biologického hodnocení ve smyslu § 67 podle § 45i zákona na základě Rozhodnutí Ministerstva životního prostředí č.j. 33869/ENV/10-2286/610/10 6.5.2010, prodlouženo dne 10.4.2015 pod č. j. 78187/ENV/14-5184/610/15, s následujícím shrnujícím výsledkem:

#### Flora:

Provedený botanický průzkum v sezónách 2016-2017 prokazuje, že druhové spektrum rostlinných společenstev v zájmových úsecích je tvořeno převážně běžnými (v celém okolí trati široce rozšířenými) druhy, do značné míry ruderalními, tj. preferujícími narušovaná a živinami bohatě zásobená stanoviště. Celková druhová pestrost (216 druhů) je poměrně vysoká, což je však silně ovlivněno právě antropickými vlivy (zejména v dřevinném patře pěstované okrasné dřeviny, případně četné zplaňující či invazně se šířící nepůvodní taxony). Přítomný vegetační kryt je celkově možno označit za sekundární, bez zvýšené biologické hodnoty. Jediným zjištěným zvláště chráněným druhem je sněženka podsněžník (§3; C3), jejíž výskyt na trati je však evidentně sekundární a stanovištěně nepůvodní (důsledek zplanění ze zahradního odpadu). Další čtyři rostlinné druhy, zařazené v červeném seznamu v kategoriích C3 (pcháč bělohlavý, tollice menší) a C4a (konopice širolistá, rožec hajní), se běžně vyskytují i na dalších antropických stanovištích v okolí a realizace záměru jejich populace v širším území nijak neohroží.

#### **Vliv rekonstrukce trati na flóru a vegetaci lze považovat za prakticky zanedbatelný.**

#### Fauna:

Při vertebratologickém průzkumu byly zaznamenány 4 druhy obojživelníků, 3 druhy plazů, 4 druhy savců a 81 druhů ptáků. Tato zjištění ukazují, že železniční trať prochází územím, které je z hlediska diverzity obratlovců (i výskytu zvláště chráněných druhů) velmi hodnotné. Vlastní stavba nicméně bude probíhat převážně ve stávající trase, předpokládá se pouze menší směrová úprava (napřímění oblouku, avšak i to se odehraje zcela na drážním pozemku) a případně menší navazující stavby (lávka pro pěší apod.). Vlivy na zaznamenané druhy tak budou zejména dočasné po dobu výstavby, zatímco trvalé vlivy dalšího provozování trati pak budou prakticky stejné jako stávající.

Z celkového výčtu byly v prostoru bezprostředně dotčeném plánovanou rekonstrukcí trati (tj. samotné drážní těleso) pozorovány především obecné druhy, zatímco většina vzácnějších živočichů (včetně 20 zvláště chráněných ptáků) byla zjištěna spíše v širším okolí trati. Ve většině případů se přitom jedná o druhy s vazbou na vodní biotopy přilehlých nádrží (např. pisík, lžičák, čírka, čáp, konipas luční, potápky, vodouš, břehule), případně živočichy, kteří se v prostoru plánované rekonstrukce vyskytují pouze při občasných migracích, přeletech či lovu (rorýs, vlaštovka). Např. převážná většina zaznamenaných zvláště chráněných druhů ptáků, které využívají VN Újezd či další vodní plochy v okolí, nebude rekonstrukcí nijak dotčena a vlivy po realizaci zůstanou stejné jako u stávající trati (za předpokladu, že nedojde k odstranění dřevin z náspu a je-ho paty v místech průchodu trati podél VN). Avšak některé méně pohyblivé druhy (plazi, obojživelníci, mravenci) mohou být v době výstavby negativně ovlivňovány i přímým usmrcením nebo zásahy do přirozeného vývoje např. v souvislosti s prováděním zemních prací (výměna svršku), pohybem stavební techniky, uvíznutím ve výkopech apod.

V případě obojživelníků představují klíčové biotopy vodní plochy v okolí trati, přesto je zcela reálné riziko jejich vnikání na staveniště (zejména druhů využívajících po značnou část roku terestrický biotop – kuřka a ropucha). Riziko usmrcování lze obecně snížit zamezením vzniku větších kaluží na staveništi, kontrolou případných louží a tůňek před vlastním zahájením stavby a během ní. U „zelených“ skokanů, charakteristických silnější vazbou na vodní prostředí, lze

výskyt na staveništi očekávat jen zcela výjimečně, ani u nich však nelze vyloučit. V případě proniknutí obojživelníků, stejně jako plazů (slepýš, ještěrka i užovka) na stavenišť je pak možné jejich ochranu řešit případným záchranným transferem jedinců z místa stavby (např. z výkopů, kabelových rýh před jejich zasypáním), a to optimálně pod dohledem biologického dozoru. Pro snížení negativních vlivů, které má trať (i ve stávajícím stavu) na obojživelníky a menší obratlovce, je vhodné při přestavbě trati upravit propustky tak, aby umožňovaly průchod podél vodotečí. Pro zajištění průchodnosti je třeba zachovat suchý břeh pokud možno po obou stranách vodoteče.

Bez rozsáhlého odstranění dřevin obecně nelze považovat za záměrem přímo ovlivněné ptáky ani savce (díky jejich pohyblivosti a minimální biotopové vazbě na těleso železniční trati či udržované svahy kolem ní). Výjimkou jsou pouze ptáčích druhy hnízdící v nejbližším okolí trati, zejména v křovinách na náspech, jejichž biotop bude (třeba dočasně) narušen prováděním stavebních prací a zvýšenou přítomností osob. Tento vliv se týká především slavíka obecného, ťuhýka obecného a strnada lučního, a případně také křepelky polní, v místě jejíhož výskytu (louka přímo u trati) může docházet k jejich vyrušování v hnízdním období. Rušivý vliv nelze zcela vyloučit ani v případě motáka pochopa a luňáka červeného, kteří jako lovné teritorium využívají celé širší okolí žel. trati. U dravců je totiž dobře známé příležitostné využívání koridorů dopravních staveb k lovu či sběru potravy (živočiškové zranění či uhynulí v důsledku střetu s projíždějícími vozidly včetně vlaků). Lze očekávat, že v době provádění stavby bude tato část biotopu dlouhodobě zatížena rušením a uvedené druhy ji nebudou moci dočasně využívat.

Ačkoliv průzkumy nebyly primárně cílené na bezobratlé živočichy, vzhledem k územnímu kontaktu trati s EVL Chomutov - zoopark bylo sledováno, zda může v rámci stavby dojít k zásahům do biotopů předmětů ochrany této lokality - tedy páchníka hnědého a roháče obecného. Díky úzké vazbě obou druhů na staré listnaté stromy s dutinami (páchník) či trouchnivějící pařezy listnatých stromů (hlavně dubů - roháč), které se v území dotčeném stavbou nevyskytují, lze možné dotčení obou předmětů ochrany EVL prakticky s jistotou vyloučit.

Z dalších skupin zvláště chráněných druhů bezobratlých byli sledováni hlavně zástupci blanokřídlého hmyzu: potvrzen byl výskyt mravenců rodu *Formica* (zřejmě mravence lučního, *F. pratensis*); hnízda (mraveniště) byla nalezena na dvou místech železničního tělesa v km 56,8 a 60,2. Vzhledem k možnému (a dosti pravděpodobnému) dotčení hnízd v rámci provádění rekonstrukce železničního svršku či spodku je žádoucí buď okolí mravenišť vymezit jako místa bez zásahů, nebo případně provést transfer mravenišť ještě před zahájením stavby.

**V souvislosti s uvažovanou rekonstrukcí trati přichází v úvahu dotčení 8 zvláště chráněných živočišných druhů možným usmrcováním, dalších 6 druhů může být ovlivněno určitou mírou rušení ve svém preferovaném biotopu. Celkově lze však považovat vlivy stavby z hlediska zjištěných druhů za malé.**

Pro zásah bude zapotřebí výjimky z ochrany druhu dle § 56 zákona č. 114/1992 Sb.

### a) Dendrologický průzkum

Podle § 3 zákona o ochraně je dřevina rostoucí mimo les strom či keř rostoucí jednotlivě i ve skupinách ve volné krajině i v sídelních útvech na pozemcích mimo lesní půdní fond.

Podle § 7 zákona o ochraně přírody jsou dřeviny chráněny podle tohoto ustanovení před poškozováním a ničením, pokud se na ně nevztahuje ochrana přísnější (§ 46 a 48 zákona o ochraně přírody a krajiny – památné stromy) nebo ochrana podle zvláštních předpisů. Péče o dřeviny, zejména jejich ošetřování a udržování je povinností vlastníků. Při výskytu nákazy dřevin epidemickými či jinými vážnými chorobami, může orgán ochrany přírody uložit vlastníkům provedení nezbytných zásahů, včetně pokácení dřevin.

Podle § 8 zákona o ochraně přírody je ke kácení dřevin nezbytné povolení orgánu ochrany přírody, není-li dále stanoveno jinak. Povolení lze vydat ze závažných důvodů po vyhodnocení funkčního a estetického významu dřevin. Povolení ke kácení dřevin na silničních pozemcích může orgán ochrany přírody vydat jen po dohodě se silničním správním úřadem a povolení ke kácení dřevin u železničních drah může orgán ochrany přírody vydat jen po dohodě s drážním správním úřadem.

Povolení ke kácení je vyžadováno pro:

- pro dřeviny o obvodu kmene nad 80 cm měřeného ve výšce 130 cm nad zemí
- pro zapojené porosty dřevin, pokud celková plocha kácených zapojených porostů dřevin přesahuje 40 m<sup>2</sup>

Součástí předkládané dokumentace není řešeno kácení dřevin. Kácení dřevin pro předkládanou rekonstrukci není vyžadováno. Kácení dřevin je průběžně realizováno z důvodu pravidelné údržby tratě.

### b) Údaje o zeleni z pohledu péče o krajinu

Záměr je realizován ve stávající trase železniční trati a nádraží.

Se záměrem nejsou spojeny žádné nové výškové stavby mimo nové lávky pro pěší. Záměr nebude vyžadovat kácení porostů stromů a keřů. Záměrem nebudou dotčeny registrované VKP. Realizací záměru dojde k zásahu do chráněných podmínek zvláště chráněných druhů.

Pro tento zásah bude požádáno o výjimku pro období výstavby, kde budou stanoveny podmínky realizace.

V následujících letech není nutné zajistit následnou péči o zeleň v prostoru záměru, stávající vzrostlá, náletová zeleň bude z důvodu bezpečnosti pokácena v rámci běžné údržby.

V předcházející kapitole „Ochrana přírody“ byl podrobně hodnocen vliv záměru na krajinný ráz s tím, že krajinný ráz nebude po dobu výstavby či rekonstrukce a následného provozu nijak dotčen.

### c) Vliv na vodní hospodářství

Jako vstupní podklady byly využity informace a mapové podklady poskytnuté investorem. Informace o stavu přírody a krajiny byly získány zejména z internetových stránek

Agentury ochrany přírody a krajiny ČR (<http://www.nature.cz>), Ústeckého kraje, mapy kraje, [www.vuv.heis.cz](http://www.vuv.heis.cz).

### Geologické poměry

Regionálně je území řazeno do soustavy Českého masivu – pokryvné útvary a postvariské magmatity, kvartérní oblast. Zájmové území železniční trati prochází geologickou jednotkou, a to:

- Kvartérní oblast – s výskytem sedimentů nezpevněných, nevytříděné štěrky, geneze – proluvialní.

### Chronostratigrafie

- Eratém: kenozoikum
- Útvar: kvartér
- Oddělení: pleistocén
- Suboddělení: pleistocén střední

Zájmové území se nachází v kvartérní oblasti.

V zájmovém území byl realizován Geotechnický průzkum pražcového podloží, základových poměrů budoucích nástupišť a konstrukce podchodů, rok 2016, který je přílohou kompletní dokumentace stavby.

### Svahové nestability

V zájmovém území nejsou identifikovány žádné svahové nestability.

### Údaje o chráněných ložiskových územích a poddolovaná území

Sledovaná trasa stavby prochází poddolovanou oblastí v blízkosti Otvice v km tratě cca 60,3 až 60,8:

- Poddolovaná území Otvice 2 a Otvice 1 (ID 1168)

V zájmovém místě stavby se nachází vymezená ložisko nerostných surovin:

- Hnědé uhlí, ID 0797000 a ID 3079700, název: Otvice, výhradní ložisko, dosud netěženo  
ÚP stabilizuje CHLÚ Pohlody – Otvice č. 3079700 (hnědé uhlí), a nebilancované ložisko nerostů Údlice – Všestudy č. 52420000 (hnědé uhlí) a zároveň nemění jejich stávající režim využívání.

V území charakterizovaných zvláštními podmínkami je při vydávání územních rozhodnutí třeba postupovat podle § 13 odst. 3 zákona č. 62/1988 Sb., o geologických pracích. Případné stavby je možné realizovat pouze ve v souladu s ustanovení § 18 a 19 horního zákona. Povolení stavby, která nesouvisí s dobýváním výhradního ložiska,

může vydat podle ustanovení § 19 horního zákona stavební úřad pouze se souhlasem krajského úřadu, vydaným po projednání s obvodním báňským úřadem.

#### Hydrogeologické poměry

Dotčené území se nachází v povodí řeky Bíliny, dílčí povodí IV řádu, kde je záměr umístěn:

- ČHP 1-14-01-0049-1-00 a 1-14-01-0049-2-00 vodní tok Bílina.

Z hydrogeologického hlediska lze vymezit následující hydrogeologické rajony:

- Svrchní vrstvy – není vymezen
- Základní vrstvy - 2131 Mostecká pánev - severní část s vazbou na terciérní a křídové sedimenty pánví, s napjatou hladinou podzemní vody, propustnost puklinovo-průlinová, transmisivita střední 0,0001-0,001 m/s<sup>2</sup>, nevymezený kolektor
- Hlubinné vrstvy – není vymezen

Přirozená dotace podzemní vody je z atmosférických srážek. Směr podzemní vody je konformní s terénem a generálně proudí podzemní voda od západu k východu a je drénována vodním tokem Bílinou.

#### ***i. Vodní toky***

Realizací stavby dojde ke střetu s vodními toky:

- ID 144190000100, vodní tok Bílina, vodní tok je vymezen v kategorii významný, bude překonán:

Stavebním objektem SO 14-01 most v km 57,255, estakáda u rybníka Vrskmaň (= nádrž Újezd), říční km cca 66,6, bez stavebního zásahu, vyjma nezbytných úprav vyvolaných případnou rekonstrukcí železničního svršku.

- Levostranný bezejmenný přítok Otavického potoka ID 144220802200, vodní tok není vymezen v kategorii významný, bude dotčen těmito stavebními objekty:

Objekt SO 14-22 propustek v km 60,050 - betonová čela a římsy budou otryskány, bude upraven jejich povrch cementovou omítkou. Nedojde k přímému zásahu do vod povrchových.

- Levostranný bezejmenný přítok Otavického potoka ID 144220802800, vodní tok není vymezen v kategorii významný, do které se vlévá bezejmenný tok ID 144220802900, který bude dotčen realizací:

Objekt SO 14-21 propustek v km 59,730 - betonová čela a římsy budou otryskány, bude upraven jejich povrch cementovou omítkou. Nedojde k přímému zásahu do vod povrchových.

- Dále v těsném sousedství tratě protéká ID 144220800400 Otavický potok, část vodního toku je vymezena v kategorii významný, do kterého je v cca 6 říčním km zaústěn propustek:

Objekt SO 14-23 propustek v km 60,921 - stávající propustek bude zdemolován a nahrazen novým ŽB propustkem kruhového průřezu. Na vtoku a výtoku budou zřízeny ŽB jímky, vtok a výtok budou odlážděny lomovým kamenem.

Dále je do Otavického potoka zaústěn propustek cca v říčním km 6,1:

Objekt SO 14-24 propustek v km 61,1431 - stávající propustek bude zdemolován a nahrazen novým ŽB propustkem kruhového průřezu. Na vtoku a výtoku budou zřízeny ŽB jímký, vtok a výtok budou odlážděny lomovým kamenem.

Dále je do Otavického potoka zaústěn levostranný bezejmenný přítok ID 144220800500 cca v říčním km 6,5, na bezejmenné toku bude upraven objekt:

Stavební objekt SO 14-26 propustek v km 61,681 - stávající propustek na bezejmenné vodoteči v cca říčním km 0,22 bude zdemolován a nahrazen novým ŽB rámovým propustkem. Během stavby bude voda převedena pomocí čerpadel. Na vtoku a výtoku bude propustek odlážděn lomovým kamenem.

Realizací dojde k opravě stávajících nevyhovujících propustků, které budou nahrazeny novými, okolí propustků bude odlážděno lomovým kamenem. Vliv na vodní toky bude malý, a to jen v období výstavby, kdy je nezbytné minimalizovat vliv na kvalitu vody. Podmínky realizace jsou uvedeny v nápravných opatřeních.

- Dále dochází ke křížení trati s vodními toky, kde nejsou plánovány žádné zásahy týkající se vodních toků:

Ke křížení trati s vodními toky:

- Bezejmenný vodní tok ID 144220800700
- Bezejmenný vodní tok ID 144220802600
- Bezejmenný vodní tok ID 144220802100
- Východním, směrem od nádraží protéká řeka Bílina ID 144190000100 v říčním km cca 64,45
- Propustky SO 14-27, SO 14-28 (bez trvalého vodního toku se zaústěním do Kamencového jezera), SO 14-06, SO 14-03 jen propustky/most bez trvalého vodního toku. Propustky označené jako stavení objekty SO 14-25 v km 61,168 a SO 14-29 v km 62,348 nebyly v terénu nalezeny, tudíž do nich nebude zasahováno.

## ***ii. Vodní zdroje – ochranná pásma***

### Ochranná pásma vodních zdrojů

Stavba neprochází ochranného pásmy vodních zdrojů, ani se v blízkosti ochranné pásma nenachází.

### Chráněné oblasti přirozené akumulace vod (CHOPAV)

Dotčené území se nachází v chráněné oblasti přirozené akumulace vod Severočeská křída (nařízení vlády č. 85/1981 Sb., o chráněných oblastech přirozené akumulace vod Chebská pánev a Slavkovský les, Severočeská křída, Východočeská křída, Polická pánev, Třeboňská pánev a Kvartér řeky Moravy).

Stavba nezasahuje do CHOPAV.

### Zranitelné oblasti

Záměr se nenachází ve zranitelné oblasti.

### Citlivé oblasti

Záměr se nachází ve zranitelné oblasti dle §32 vodního zákona.

Pro citlivé oblasti a pro vypouštění odpadních vod do povrchových vod ovlivňujících jakost vody v citlivých oblastech stanoví vláda nařízením ukazatele přípustného znečištění odpadních vod a jejich hodnoty. Budou pouze vsakovány dešťové vody (odvodnění z kolejiště), kde bude zachován stávající stav.

Provozem záměru ani při výstavbě nebude docházet k vypouštění odpadních vod, a záměr nebude mít vliv na citlivou oblast.

### Ochranná pásma lázeňských zdrojů

Dotčené území se nenachází v širším ochranném pásmu přírodních léčivých zdrojů.

Realizací ani provozem záměru není zasahováno do vod povrchových ani podzemních. V pozemcích dotčených záměrem nejsou evidovány minerální prameny a nejsou zde známy žádné vodní zdroje.

### Záplavová území

Stavba prochází nad vymezeným záplavovým územím – aktivní zóna až  $Q_{100}$  na vodním toku Bílina u Kyjinské vodní nádrže (Újezd), účel nádrže ochrana před povodněmi, v km trati 57,35 až 57,05, v tomto místě bude řešen stavební objekt SO 14-01 (most v km 57,255 estakáda, obměna žel. svršku a spodku). Záplavová území byla č.j. 247/ZPZ/2011/Bílina40-61/Ko ze dne 12.9.2011 pro aktivní zónu,  $Q_5, Q_{20}, Q_{100}$ .

Vlastní zájmové území není stavebním objektem dotčeno.

### Odpadní a dešťové vody

Při výstavbě nedojde k žádnému nárůstu produkce splaškových odpadních vod, bude ponecháno stávající řešení.

Vody ze zpevněných ploch a střech objektů budou odváděny stávajícím způsobem.

V období výstavby nedojde k významnému nárůstu produkce splaškových vod. Krátkodobě dojde v době stavebních prací ke změně způsobu odvádění vod ze zpevněných ploch a kolejiště. Není předpoklad, že by tyto změny ovlivnily kvalitu povrchových a podzemních vod.

Realizací záměru dojde k obnovení původního odvodnění. Při srovnání se současným stavem nedojde ke změně způsobu odvádění odpadních a dešťových vod.

Vody z kolejiště jsou odváděny do vsaku na přilehlé pozemky. K nárůstu jejich množství realizací záměru nedojde (kolejiště se nerozšiřuje).

Provoz modernizovaného záměru nebude mít vliv na kvalitu a kvantitu povrchových a podzemních vod. Provoz záměru neovlivní vydatnost zdrojů vod.

Upozorňujeme na nutnost důkladného zabezpečení úniku ropných produktů z používaných mechanismů, zákazu skladování a manipulace s PHM v ochranných pásmech vod atd. K oblasti ochrany vod jen doporučujeme v dalším stupni PD vypracování plánu opatření pro případ havárie (havarijní plán) tak, jak je stanoveno §39 odst. 2 písm. b) zákona č. 254/2001 Sb., o vodách v platném znění, pro místa vyjma ochranných pásmech vod.

## d) Odpady

### Pro výstavbu záměru

Ve zvýšené míře budou odpady produkovány v procesu výstavby. Během ní bude stavba produkovat jednak výzisk, tj. hmoty určené k recyklaci, jednak odpady, které lze z hlediska nebezpečnosti rozdělit do dvou skupin – odpady kategorie „O“ – „ostatní“ (tj. bez nebezpečných vlastností) a odpady kategorie „N“ – „nebezpečné“ (s možným výskytem některé z nebezpečných vlastností). Výzisky vznikající v průběhu stavby (kolejnice, výhybky, pražce, drobné kolejivo, atd.) budou předány investorovi, který rozhodne o jejich dalším opětovném využití příp. likvidaci. Cílem je uplatnění maximálního množství výzisku před produkcí odpadu.

Přesnou specifikaci konkrétních druhů a množství odpadů z vlastního procesu výstavby lze upřesnit až v prováděcích projektech, kdy bude znám dodavatel stavby a budou specifikovány i konkrétní použité stavební materiály a technologické postupy.

Využití či odstranění odpadů z výstavby záměru zajistí firma provádějící stavební práce, tj. stavebník.

Stavebník v souladu s požadavky zák. č. 185/2001 Sb., o odpadech, v platném znění, zajistí využití nebo odstranění odpadů, které při stavební činnosti vzniknou a to tak, že veškeré odpady předá oprávněné osobě dle § 12 odst. 3 zákona o odpadech, popř. bude s tímto materiálem manipulováno v souladu s § 3 odst. 5 zákona o odpadech, jako s vedlejším produktem, a bude plnit další povinnosti ze zákona o odpadech (evidenci odpadů, popis odpadů atd.). Druhy a množství odpadů vznikajících při výstavbě záměru nad rámec údajů budou upřesněny a specifikovány v dokumentacích pro navazující řízení na základě upřesněných znalostí o použitých materiálech. Na staveništi budou vytvořeny podmínky pro třídění vznikajících odpadů a jejich oddělené shromažďování.

Požadavek na třídění odpadů podle druhů a kategorií již v místě svého vzniku a jejich zabezpečení proti znehodnocení, odcizení nebo úniku do životního prostředí jakož i způsob shromažďování, skladování, třídění, využívání a odstraňování odpadů a konkretizace shromažďovacích a skladovacích míst vyplývá ze složkové legislativy a jako takové tyto požadavky musí být plněny i bez aplikace režimu posuzování vlivů na životní prostředí. Obdobně se to týká i problematiky předcházení vzniku odpadů, omezování jejich množství a nebezpečných vlastností včetně průběžné evidence vznikajících odpadů.

Mezi investorem a hlavním dodavatelem stavby bude smluvně zajištěna podmínka, že hlavní dodavatel stavby je zodpovědný za správné nakládání s odpady vznikajícími v průběhu výstavby (včetně odpadů vznikajících činností subdodavatelů na stavbě), včetně jejich následného využití nebo odstranění a investor vytvoří na staveništi potřebné podmínky pro třídění a shromažďování jednotlivých druhů odpadů.

V případě nutnosti odstranění železničního svršku (spodku) bude u materiálu proveden rozbor v rozsahu vyhl. č. 294/2005 Sb., o podmínkách ukládání odpadů na skládky a jejich využívání na povrchu terénu a změně vyhlášky č. 383/2001 Sb., o podrobnostech nakládání s odpady. Na základě výsledku analýz v rozsahu přílohy č. 10 výše uvedené vyhlášky bude rozhodnuto, zda se jedná o odpad či zda lze využít daný materiál k úpravě na povrchu terénu.

Mezi rozhodující odpady bude patřit šterkové lože ze železničního svršku, výkopová zemina kontaminovaná a nekontaminovaná, betonové a dřevěné pražce, výkopové inertní materiály, stavební sutě a betony z demolic, stavební kovové konstrukce, zbytky dřevěných konstrukcí a další.

Kompletní analýza odpadů, jejichž vznik je předpokládán při výstavbě záměru u jednotlivých SO a odhad jejich množství (seznam, množství atd.) je uveden v podrobně v příloze č. 8.

Při realizaci záměru budou budovány dva podchody. Přebytečná zemina bude použita na zarovnání okolního terénu v místě stavby, popř. s ní bude nakládáno jako s odpadem.

Povinnosti vyplývající z § 16 zákona č. 185/2001 Sb., pro původce odpadu, kterým bude zhotovitel stavby:

(1) Původce odpadů je povinen

- a) odpady zařazovat podle druhů a kategorií podle § 5 a 6,
- b) zajistit přednostní využití odpadů v souladu s § 9a,
- c) odpady, které sám nemůže využít nebo odstranit v souladu s tímto zákonem a prováděcími právními předpisy, převést do vlastnictví pouze osobě oprávněné k jejich převzetí podle § 12 odst. 3, a to buď přímo, nebo prostřednictvím k tomu zřízené právnické osoby,
- d) ověřovat nebezpečné vlastnosti odpadů podle § 6 odst. 4 a nakládat s nimi podle jejich skutečných vlastností,
- e) shromažďovat odpady utříděné podle jednotlivých druhů a kategorií,
- f) zabezpečit odpady před nežádoucím znehodnocením, odcizením nebo únikem,
- g) vést průběžnou evidenci o odpadech a způsobech nakládání s nimi, ohlašovat odpady a zasílat příslušnému správnímu úřadu další údaje v rozsahu stanoveném tímto zákonem a prováděcím právním předpisem včetně evidencí a ohlašování PCB a zařízení obsahujících PCB a podléhajících evidencí vymezených v § 26. Tuto evidenci archivovat po dobu stanovenou tímto zákonem nebo prováděcím právním předpisem,
- h) vykonávat kontrolu vlivů nakládání s odpady na zdraví lidí a životní prostředí v souladu se zvláštními právními předpisy,
- i) ustanovit odpadového hospodáře za podmínek stanovených tímto zákonem podle § 15,
- j) platit poplatky za ukládání odpadů na skládky způsobem a v rozsahu stanoveném v tomto zákoně.

(2) Pokud vzhledem k následnému způsobu využití nebo odstranění odpadů není třídění nebo oddělené shromažďování nutné, může od něj původce upustit se souhlasem místně příslušného orgánu státní správy s navazujícími změnami v kompetencích.

(3) S nebezpečnými odpady může původce nakládat pouze na základě souhlasu věcně a místně příslušného orgánu státní správy, s navazujícími změnami v kompetencích, pokud na tuto činnost již nemá souhlas k provozování zařízení podle § 14; shromažďování a přeprava nebezpečných odpadů nepodléhají souhlasu.

(4) 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 podle § 12 odst. 3. Za dopravu odpadů odpovídá dopravce. Na každou oprávněnou osobu, která převezme do svého vlastnictví odpady od původce, přecházejí povinnosti původce podle odstavce 1, s výjimkou písmene i).

V souladu s vydanou interní směrnicí SŽDC zhotovitel zajistí zpracování dokumentace o nakládání s odpady s ohledem na finanční náklady stavby a předá vyhotovenou dokumentaci o nakládání s odpady zástupci SŽDC při ukončení stavby.

Požadavek SŽDC na předložení dokumentace o nakládání s odpady je uvedený ve Směrnici SŽDC č. 96 pro nakládání s odpady, která má úroveň přístupu „C“.

Závěrečná zpráva o nakládání s odpady (stavba nad 20 mil Kč (koridorové a ostatní stavby) bude obsahovat textovou a přílohovou část dle níže uvedeného obsahu:

Textová část:

- název stavby
- název zhotovitele stavby, který předkládá souhrnnou „Závěrečnou zprávu o nakládání s odpady za celou stavbu“
- datum zpracování zprávy
- základní informace o stavbě v návaznosti na odpadové hospodářství
- změny od projektové dokumentace, zda k nim došlo a kde je to zapsáno ve stavebním deníku
- platná legislativa, podle které byla zpráva zpracována
- místo uložení povinných dokumentů v rámci odpadového hospodářství vyplývající ze zákona o odpadech (průběžná evidence o nakládání s odpady, evidenční listy pro přepravu nebezpečných odpadů, vážní listky, průvodní listiny apod.)
- seznam všech příloh

Přílohová část:

- seznam všech firem (podzhotovitelů), které nakládaly s odpady
- řádné oprávnění všech podzhotovitelů pro danou činnost, jestli je zákonem vyžadováno
- platné rozhodnutí příslušného úřadu k provádění činností souvisejících s nakládáním odpadů dle právních požadavků
- seznam stavebních objektů a provozních souborů celé stavby s uvedením původců odpadů (pokud není jedna zodpovědná firma)
- seznam druhů a množství odpadů dle stavebních objektů a provozních souborů
- seznam vynaložených nákladů na nakládání s odpady dle stavebních objektů a provozních souborů korespondující s fakturací
- pravidelná roční hlášení o produkci a nakládání s odpady za kalendářní rok pokud to vyžadoval charakter stavby.

#### Pro provoz záměru

Hlavním procesem produkujícím odpady z provozu bude úklid železniční stanice a údržba zařízení souvisejících s provozem železniční dopravy. Odpady produkované v běžném provozu dopravy podléhají standardnímu režimu provozovanému dílčími složkami dráhy, tj. trvalými smlouvami k zajištění odběru těchto odpadů oprávněnými firmami.

Tab. 1 Seznam produkovaných odpadů při provozu záměru

Katalogové číslo	Druh	Název odpadu
20 01 01	O	Papír a lepenka

20 01 02	O	Sklo
20 01 39	O	Plasty
20 03 03	O	Uliční smetky
20 03 99	O	Komunální odpady jinak blíže neurčené

Vlastní provoz nebude představovat žádnou produkci nebezpečných odpadů.

Při provozu budou produkovány různé složky vytríděného komunálního odpadu v množství shodném jako doposud.

#### **e) Výpočet odvodů za odnětí ze ZPF (zemědělský půdní fond) a plán biologických rekultivací**

Ochrana pozemků ZPF je určena zákonem č. 334/1992 Sb., o ochraně zemědělského půdního fondu, ve znění pozdějších předpisů. Realizací záměru nebudou dotčeny pozemky ZPF.

V rámci stavby se nepředpokládá trvalý ani dočasný zábor pozemků zemědělského půdního fondu.

Všechny pozemky jsou ostatní plochy, žádný pozemek není ZPF.

Realizací záměru v předkládaném rozsahu nedojde k zásahu do ZPF.

Prebytečná zemina při výstavbě podchodů bude použita do zarovnání terénu v místě stavby, popř. s ní bude nakládáno, jako s odpadem.

#### **f) Výpočet odvodů za odnětí z PUPFL (lesní půdní fond)**

Revitalizace trati probíhá pouze ve stávající železniční trati v ostatních plochách dle KN, realizací záměru dochází k zásahu do ochranného pásma PUPFL.

Ochranné pásmo lesa je definováno na 50 m od p.č., kde je předmět ochrany v KN pozemek určený k plnění funkce lesa:

- k.ú. Chomutov, p.č. 5865/1

Úpravou stávající trati a železniční stanice v předkládaném rozsahu nedojde k zásahu do PUPFL, z důvodu rekonstrukce v ochranném pásmu je nezbytné mít souhlas k zásahu do ochranného pásma lesa (do 50 m) pro výše uvedený pozemek.

#### **g) Vliv stavby na kulturní památky a archeologické nálezy**

Historie železniční stanice:

Železniční trať Ústí nad Labem – Chomutov je dvoukolejná, elektrifikovaná železniční trať, součást celostátní dráhy. Její součástí je Mostecký a Ervěnický koridor v úseku Most – Chomutov. Trať byla postavena s přestávkami mezi lety 1856–1870 společností Ústecko-teplické dráhy pro dopravu uhlí z Mostecké pánve a osobní dopravu napříč českou stranou

Podkrušnohoří. Později byla i zdvoukolejněna a zkapacitněna pro zvýšení objemu dopravy. Pro odlehčení provozu na přetížené hlavní trati mezi Ústím nad Labem a Teplicemi vznikla v letech 1872–1874 další jednokolejná trať z Trmic do Bíliny, vedená údolím stejnojmenné řeky. Koncem 19. století šlo o jednu z nejvytíženějších tratí v celém Rakousku-Uhersku.

Od počátku šedesátých let 20. století probíhala na trati elektrifikace – v první etapě byl roku 1963 otevřen úsek Ústí nad Labem – Most – Třebušice. Elektrifikace Chomutova dosáhla až roku 1989. Mezitím proběhly také četné přeložky, při kterých trať ustoupila povrchové těžbě uhlí.

V současnosti (2017) je trať zatížena silnou osobní dopravou, obsluhující velká města na trase. Kromě osobních vlaků jsou v provozu také rychlíky linky Praha – Ústí nad Labem – Cheb. Spolu s nimi spojnici využívá množství nákladních vlaků, přepravujících zejména hnědé uhlí, vytěžené v okolí, a ropné produkty z rafinerie Unipetrol RPA v Záluží u Litvínova.

Provoz na trati roste především po stránce osobní dopravy – zaveden je celodenní hodinový takt osobních vlaků linky U1 Děčín – Most Dopravy Ústeckého kraje (každé dvě hodiny do Chomutova, v pracovní dny až do Kadaně-Pruněřova). Na tyto vlaky jsou nasazeny nové moderní jednotky RegioPanter, dodané v roce 2012. Ve špičce jsou zavedeny i posilové vlaky, např. v relaci Ústí nad Labem – Teplice apod.

Stavbou nejsou dotčeny kulturní památky. Jedná se o rekonstrukci ve stávající trati na vymezených ostatních plochách dle KN.

#### Hmotný majetek a kulturní památky:

Realizací záměru nebudou dotčeny žádné kulturní památky, ani hmotný majetek. Výstavbou a provozem posuzovaného záměru se nepředpokládá narušení životního stylu a tradic obyvatelstva žijícího v dosahu záměru.

V zájmovém území záměru se nenacházejí žádné objekty chráněné v zájmu archeologické či památkové péče.

Vzhledem k charakteru záměru není při jeho realizaci předpokládáno zjištění archeologických nálezů. V případě jejich zjištění bude postupováno v souladu s platnými právní předpisy a bude umožněno provedení archeologického průzkumu.

Vliv záměru na kulturní památky a archeologické nálezy je vzhledem ke vzdálenosti od záměru a jeho činnosti nulový.

## **h) Hluková studie**

Kompletní hluková studie pro období provozu i výstavby záměru je v příloze č. 4a a 4b.

#### Závěr hlukové studie pro období provozu

Jednoznačně lze vyhodnotit plnění limitů hluku pro denní i noční dobu při dodržení navrhovaných parametrů a zohlednění korekce pro starou hlukovou zátěž.

Jak již bylo uvedeno výše, lze předpokládat, že modernizací železniční tratě dojde ke snížení hlukové zátěže vlivem dopravy. Dalším faktorem, který má vliv na výslednou hlukovou zátěž, je postupná modernizace vozového parku.

Při vyhodnocení provozu po realizaci záměru dochází k poklesu hlukové zátěže v noční i denní době ve všech sledovaných bodech.

### Závěr hlukové studie pro období výstavby

Jednoznačně lze vyhodnotit plnění limitů hluku pro denní dobu v období výstavby při dodržení navrhovaných parametrů. Stavební práce budou probíhat pouze v denní době od 7:00 hod. do 21:00 hod.

Dle výsledků modelování nelze předpokládat, že by realizací záměru došlo k dlouhodobému, výraznému zhoršení situace v nejbližším zájmovém území.

Při realizaci je nezbytné zajistit instalaci mobilních clon, aby došlo k co největší eliminaci vlivů na okolní výstavbu. Stěny budou instalovány směrem k obytné výstavbě nespojitě v souladu s bezpečnostními zásadami.

Recyklační linka neovlivní dlouhodobě negativně nejbližší obytnou zástavbu nad stanovené hygienické limity.

#### **i) Vliv vibrací**

Vibrace jsou mechanická chvění vznikající při průjezdu vozidel po dané trati. Vibrace se podloží přenášejí do obytné zástavby, kde způsobují nežádoucí účinky. Ochranu obyvatelstva před nežádoucími účinky vibrací upravuje zákon č. 254/2000 Sb., o ochraně veřejného zdraví a o změně některých souvisejících zákonů, ve znění pozdějších předpisů a nařízení vlády č. 272/2011 Sb., o ochraně zdraví před nepříznivými účinky hluku a vibrací.

Podle § 30 zákona č. 254/2000 Sb., o ochraně veřejného zdraví a o změně některých souvisejících zákonů, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „zákon o ochraně veřejného zdraví“) osoba, která používá, popřípadě provozuje stroje a zařízení, které jsou zdrojem hluku nebo vibrací, provozovatel letiště, vlastník, popřípadě správce pozemní komunikace, vlastník dráhy a provozovatel dalších objektů, jejichž provozem vzniká hluk (dále jen "zdroje hluku nebo vibrací"), jsou povinni technickými, organizačními a dalšími opatřeními v rozsahu stanoveném tímto zákonem a prováděcím právním předpisem zajistit, aby hluk nepřekračoval hygienické limity upravené prováděcím právním předpisem pro chráněný venkovní prostor, chráněné vnitřní prostory staveb a chráněné venkovní prostory staveb a aby bylo zabráněno nadlimitnímu přenosu vibrací na fyzické osoby. Vibracemi se rozumí vibrace přenášené pevnými tělesy na lidské tělo, které mohou být škodlivé pro zdraví a jejichž hygienický limit stanoví prováděcí právní předpis.

Podle § 31 zákona o ochraně veřejného zdraví pokud při používání, popřípadě provozu zdroje hluku nebo vibrací, s výjimkou letišť, nelze z vážných důvodů hygienické limity dodržet, může osoba zdroj hluku nebo vibrací provozovat jen na základě povolení vydaného na návrh této osoby příslušným orgánem ochrany veřejného zdraví. Orgán ochrany veřejného zdraví časově omezené povolení vydá, jestliže osoba prokáže, že hluk nebo vibrace budou omezeny na rozumně dosažitelnou míru. Rozumně dosažitelnou mírou se rozumí poměr mezi náklady na protihluková nebo antivibrační opatření a jejich přínosem ke snížení hlukové nebo vibrační zátěže fyzických osob stanovený i s ohledem na počet fyzických osob exponovaných nadlimitnímu hluku nebo vibracím.

Podle § 33 zákona o ochraně veřejného zdraví v chráněných vnitřních prostorech nesmějí být instalovány stroje a zařízení o základním kmitočtu od 4 do 8 Hz. Osoba může instalovat takový stroj nebo zařízení v okolí bytových domů, rodinných domů, staveb pro školní a předškolní výchovu a pro zdravotní a sociální účely, jakož i funkčně obdobných staveb, jen pokud na základě studie o přenosu vibrací příslušnému orgánu ochrany veřejného zdraví prokáže, že nedejde k nadlimitnímu přenosu vibrací na fyzické osoby v těchto stavbách.

Podle § 34 zákona o ochraně veřejného zdraví prováděcí právní předpis (nařízení č. 272/2011 Sb., o ochraně zdraví před nepříznivými účinky hluku a vibrací) upraví hygienické limity hluku a vibrací pro denní a noční dobu, způsob jejich měření a hodnocení. Noční dobou se pro účely kontroly dodržení povinností v ochraně před hlukem a vibracemi rozumí doba mezi 22.00 a 6.00 hodinou.

Nařízení č. 272/2011 Sb., o ochraně zdraví před nepříznivými účinky hluku a vibrací (dále jen „nařízení“) stanoví v § 1 hygienické limity vibrací pro chráněné vnitřní prostory staveb a způsob měření a hodnocení hluku a vibrací pro denní a noční dobu.

Podle § 2 nařízení je údržbou a rekonstrukcí železničních drah činnost související s výměnou nebo obnovou železničního svršku, spodku a souvisejících zařízení, podbíjení a broušení kolejí, případně přidání koleje, předelektrizační úpravy, elektrizace dráhy a jiné související úpravy, při které nesmí dojít ke zhoršení stávající hlučnosti v chráněném venkovním prostoru a chráněných venkovních prostorech staveb.

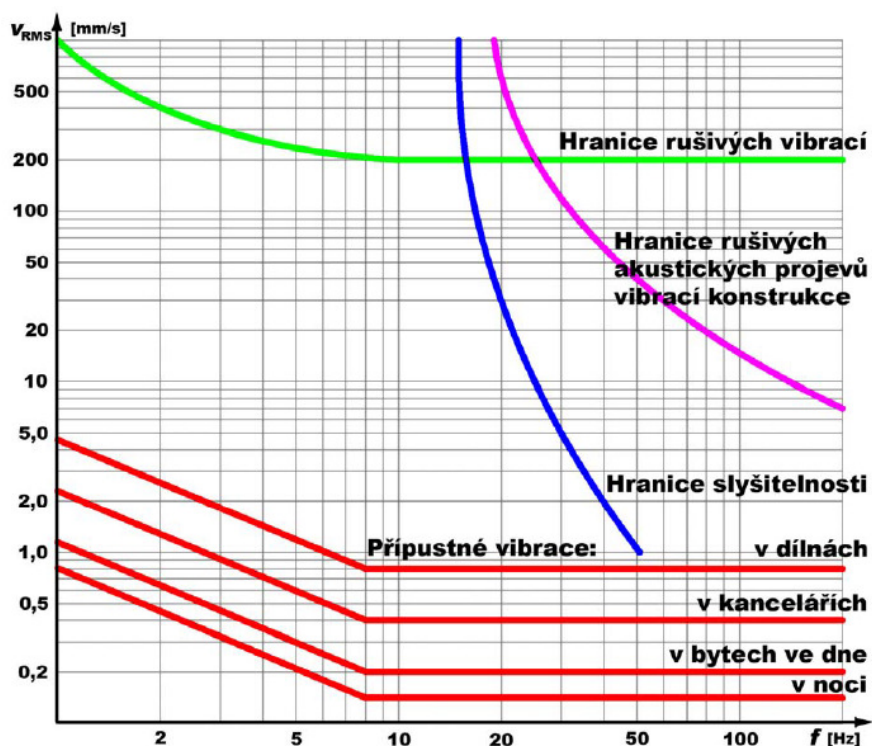
Hygienický limit vibrací v chráněných vnitřních prostorech staveb vyjádřený průměrnou váženou:

- a) hladinou zrychlení vibrací  $L_{a,w,T}$  se rovná 75 dB, nebo
- b) hodnotou zrychlení vibrací  $a_{w,T}$  se rovná  $0,0056 \text{ m/s}^2$ .

Hygienické limity vibrací uvedené v chráněných vnitřních prostorech staveb se vztahují na horizontální a vertikální vibrace v místě pobytu osob a k době trvání vibrací  $T$ . Korekce hygienického limitu jsou v závislosti na typu prostoru, denní době a povaze vibrací upraveny v příloze č. 5 k tomuto nařízení.

V následujícím obrázku jsou přehledně znázorněny limitní hodnoty účinků vibrací na osoby v souladu s ČSN ISO 2631.

Obr. č. 4 Limitní hodnoty účinku vibrací



Šíření vibrací je velmi závislé na prostředí, viz následující tabulka (převzato ze závěrečné zprávy od spol. INSET s.r.o., divize 04, Rudná 21, 700 30 Ostrava, č. 07040388000).

Tab. 2 Rychlost šíření vibrací

Horninový typ	Rychlost šíření seismických vln $V_p$ (m.s <sup>-1</sup> )	Poznámka
navážky	280 – 450	podle mat. složení a ulehlosti
písky a štěrkopísky nad HPV	400 – 650	
zvodnělé štěrkopísky	1450 – 1700	
neogenní jíly měkké konz.	1200 - 1500	
neogenní jíly tuhé až pevné konz.	1500 – 1800	
neogenní jíly pevné až tvrdé konz.	1800 – 2400	

Problematika vibrací je druhotná, neboť jde o doprovodný jev hlukové zátěže, která je vždy více obtěžující a prekurzorem následného možnosti negativního účinku vibrací, což je zřejmé i z výše uvedených limitních hodnot.

Pro vyloučení vlivu hlukové zátěže v období provozu i výstavby a souvisejících vibrací bylo provedeno měření hluku u nejbližší obytné zástavby u rekonstruovaného nádraží. Výsledky bezpečně splňují požadované limity hluku (vibrace).

Protokoly měření hluku jsou v přílohové části č. 4b\_i\_Protokol měření hluku č. F 94/2017.

Vibrace budou vznikat během výstavby, zejména při hutnění násypů a zemních pracích. Při provozu záměru se vibrace vytváří interakcí mezi příslušným vozidlem a vlastní tratí (dopravní cestou). Nejvážnější vibrace se objevují v přímé závislosti na hmotnosti železničních vozidlech, jejich rychlostí při jízdě a kvalitou železničního spodku (konstrukce tratí).

Vibrace se podloží přenášejí do obytné zástavby, kde mohou způsobovat nežádoucí účinky. Přesné stanovení hodnot zrychlení mechanického chvění je velmi obtížné a pomocí modelového výpočtu téměř nemožné.

### Realizace záměru

Vzhledem ke značné potřebě převozu materiálu, je zřejmé, že navážka a stávající geologické podloží, hladina podzemní vody jsou středně vhodné pro přenos vibrací, tudíž ovlivnění okolí vibracemi zemními pracemi bude utlumeno do vzdálenosti v řádu prvních desítek metrů, tj. chráněný venkovní prostor staveb nebude negativně ovlivněn. Výraznějšímu ovlivnění obyvatelstva vibracemi při realizaci záměru je třeba předcházet u osob pracujících se stavebními stroji, což v tomto případě řeší BOZP.

Dle studie „Seismic Effects of Above and Underground Transport on Buildings“, D. Makovička, 2007 (zdroj informací <http://www.makovicka.cz>), lze obecně konstatovat, že vibrace od silniční dopravy, které se šíří okolním prostředím do blízké obytné zástavby, jsou ve frekvencích v rozsahu přibližně 5 až 25 Hz. Amplitudové vibrace (v blízkosti zdroje) jsou v rozmezí 0,005 až 2 m/s<sup>2</sup> ve zrychleních nebo 0,05 až 25 mm/s v rychlostech, tj. výrazně pod hranicí rušivých vibrací, venkovní prostor není v obrázku znázorněn, jeho limity jsou uvedeny výše.

Z následující tabulky je zřejmé k jakému útlumu vibrací dochází ve vztahu se vzdáleností od zdroje.

Tab. 3 Útlum vibrací

Zdroj vibrací (vozidlo)	Lokalita	Interval zrychlení $\alpha_{\text{peak}}$ (mm/s <sup>2</sup> )	Vzdálenost snímače od zdroje (m)	Umístění snímače
Tatra	Obslužná komunikace mezi rodinnými domy	14 - 19	8	Přízemí domu
Tatra		30 - 36	8	Patro domu
Tatra		19 - 23	1	Obrubník u cesty
Tatra		12 - 18	10	Schodiště domu

Z výše uvedené tabulky je zřejmé, že se vzdáleností výrazně klesají vibrace, nejbližší objekty obytné zástavby jsou od záměru umístěny cca 20 m.

Pohyb nákladní vozidel po přilehlých komunikacích je detailně popsán a specifikován v hlukové studii pro období výstavby záměru (příloha 4a).

Na základě výše uvedených skutečností lze konstatovat, že vlastní záměr ve fázi přípravy záměru nebude vzhledem k předpokládané intenzitě pohybu vozidel a vzhledem k předpokládanému způsobu realizace zemních prací zdrojem vibrací, které by mohly negativně ovlivnit nejbližší objekty obytné zástavby.

#### Provoz záměru

Realizací záměru dojde k vylepšení stávajícího technického stavu železnice, nově je navrhována technologie pružného upevnění a celková obnova ŽST a vybraných částí trati.

Z výše uvedeného jasně vyplývá, že realizací záměru dojde k vylepšení stávajícího stavu, realizací záměru nedochází k nárůstu počtu průjezdů a lokálně dojde ke zvýšení rychlosti (odstranění stávajících propadů), dojde k montáži nového železničního svršku na pružném upevnění, který situaci zlepší ve srovnání se stávajícím stavem. Na základě výše uvedeného nebylo pro provoz záměru provedeno měření stávajícího zatížení území vibracemi, ani nejsou navrhována žádná antivibrační opatření.

## j) Rozptylová studie

Vlastní provoz revitalizované trati nepřináší nárůst emisí, neboť trať je elektrifikovaná počty průjezdů vlaků mírně vzrostou ve srovnání se stávajícím stavem, v souladu s § 11 odst. 1 a 9 zákona č. 201/2012 Sb., o ochraně ovzduší, není povinnost vypracovávat rozptylovou studii pro vlastní provoz revitalizované tratě.

#### Imisní situace lokality

Zájmové území je zařazeno do oblasti se zhoršenou kvalitou ovzduší s překročeným 24 hod. imisním limitem PM<sub>10</sub> na 53,4 % území kraje a na 41,9 % území Magistrátu města Chomutova. Dále je překročen cílový imisní limit pro škodlivinu B(a)P na 5,5 % území Magistrátu města Chomutova. Toto konstatování je zobrazeno na níže zobrazených mapách Ústeckého kraje. Imisní situace je především ovlivněna emisemi z dopravy a průmyslovými zdroji (povrchové doly, elektrárny a hutě).

Imisní situace přímo v posuzované lokalitě je trvale sledována na mnoha stanicích. Imisní situaci lze odvodit z údajů reprezentativních měřicích stanic pro  $\text{SO}_2$ , NO,  $\text{NO}_2$ ,  $\text{NO}_x$  a především pro  $\text{PM}_{10}$  v kraji.

Ke dni zpracování studie (duben 2017) byla na [www.chmi.cz](http://www.chmi.cz) dostupná kompletní tabelární data k manuálním i automatizovaným měřicím stanicím za rok 2016.

Přehled stanic na sledování kvality ovzduší pozorovací sítě Českého hydrometeorologického ústavu, které byly použity při hodnocení stávající kvality ovzduší:

- Chomutov, ISKO č. 1001 (vzdálenost od záměru cca 0,324 km), sledované ukazatele jsou pouze  $\text{PM}_{10}$ , reprezentativnost 4 až 50 km, automatický měřicí program, stanice požadová městská
- Droužkovice, ISKO 1331 (vzdálenost cca 5 km), sledované ukazatele  $\text{SO}_2$ , NO,  $\text{NO}_2$ ,  $\text{NO}_x$ , a především  $\text{PM}_{10}$  reprezentativnost desítky až stovky km automatický měřicí program, stanice průmyslová venkovská
- Nová Víska u Domašína, ISKO 1332 (vzdálenost od záměru 17 km) sledované škodliviny  $\text{SO}_2$ , NO,  $\text{NO}_2$ ,  $\text{NO}_x$  a především  $\text{PM}_{10}$  reprezentativnost desítky až stovky km, automatický měřicí program, průmyslová venkovská

Vzhledem k posuzované lokalitě je v dosahu více měřicích stanic. K danému posouzení byla vybrána stanice v místě (Chomutov) a další dvě stanice, kde se měří kromě  $\text{PM}_{10}$  i další škodliviny jako je  $\text{SO}_2$ , NO,  $\text{NO}_2$  a  $\text{NO}_x$ .

Dále byl proveden odečet z map průměrných hodnot (1 km x 1 km) za roky 2011 až 2015 ([www.chmi.cz](http://www.chmi.cz)), pro danou lokalitu to jsou následující hodnoty:

- |  |      |
|--|------|
| • Roční průměr $\text{NO}_2$ $\mu\text{g}/\text{m}^3$                    | 11,5 |
| • Roční průměr $\text{PM}_{10}$ $\mu\text{g}/\text{m}^3$                 | 27,2 |
| • Nejvyšší 24 hod. koncentrace $\text{PM}_{10}$ $\mu\text{g}/\text{m}^3$ | 51,4 |
| • $\text{PM}_{2,5}$ roční průměr $\mu\text{g}/\text{m}^3$                | 14,4 |
| • Benzen roční průměr $\mu\text{g}/\text{m}^3$                           | 1,1  |
| • Benzo(a)pyren roční průměr $\text{ng}/\text{m}^3$                      | 0,47 |
| • Nejvyšší 24 hod. koncentrace $\text{SO}_2$ $\mu\text{g}/\text{m}^3$    | 35,0 |
| • Arsen roční průměr $\text{ng}/\text{m}^3$                              | 1,95 |
| • Olovo roční průměr $\text{ng}/\text{m}^3$                              | 4,6  |
| • Nikl roční průměr $\text{ng}/\text{m}^3$                               | 0,9  |
| • Kadmium roční průměr $\text{ng}/\text{m}^3$                            | 0,37 |

#### Klimatické poměry

Zájmové území se nachází v teplé klimatické oblasti T2.

Tab. 4 Klimatická charakteristika

Charakteristiky klimatické oblasti	T2
Počet letních dnů	50 – 60
Počet dnů s prům. teplotou 10 °C a více	160 – 170
Počet mrazových dnů	100 – 110
Počet ledových dnů	30 – 40
Průměrná teplota v lednu	- 2 až -3

Průměrná teplota v červenci	18 – 19
Průměrná teplota v dubnu	8 – 9
Průměrná teplota v říjnu	7 – 9
Průměrný počet dnů se srážkami 1 mm a více	90 – 100
Srážkový úhrn ve vegetačním období	350 – 400
Srážkový úhrn v zimním období	200 – 300
Počet dnů se sněhovou pokrývkou	40 – 50
Počet dnů zamračených	120 – 140
Počet dnů jasných	40 – 50

### k) Posouzení vlivu samotné stavby na kvalitu ovzduší

Rozptylová studie pro období výstavby byla zpracovaná viz. příloha č. 7, ve vybraných lokalitách bude instalována mobilní recyklační linka v ŽST Kyjice a u odbočky Dolní rybník.

Odhad emise při manipulaci se sypkým materiálem (odvoz a návoz kameniva atd.) vychází z emisních faktorů dle Sdělení MŽP, odboru ochrany ovzduší, jímž se stanovují emisní faktory podle § 12 odst. 1 písm. b) vyhlášky č. 415/2012 Sb., o přípustné úrovni znečišťování a jejím znečišťování a o provedení některých dalších ustanovení zákona o ochraně ovzduší (uveřejněno ve Věstníku Ministerstva životního prostředí, ročník XIII, srpen 2013, částka 8), hodnoty jsou shodné s EF uvedenými ve věstníku MŽP ROČNÍK XXVI – leden 2016 – ČÁSTKA 1.

Tab. 5 Emisní faktory pro recyklační linky stavebních hmot

Technologický proces zařízení	E <sub>iv</sub> gTZL/t zpracovaných stavebních hmot		
	Bez odluč <sup>1)</sup>	Cyklony mlžení <sup>2)</sup>	Text. filtry <sup>3)</sup>
Primární drcení (PD)	150	34	4
Primární třídění	140	13	3
Přesypy dopravníků za PD	100	10	3
Sekundární drcení	222	97	8
Sekundární třídění a třídění za každým dalším stupněm drcení	210	35	4
Přesypy dopravníků za každým dalším stupněm drcení	150	15	3
Terciální a případný 4. Stupeň drcení	930	205	15

1) Bez jakéhokoliv odlučování bez zakrytí technologických celků a dopravních cest

2) Použití cyklonů nebo mlžení (resp. jiné rovnocenné zařízení) na zakrytých technologických celcích

3) Zakryté technologické celky a tkaninové nebo jiné rovnocenné filtry

Při manipulaci s kamenivem unikneme 100 g TZL na 1 tunu kameniva při třídění suchou cestou a 33 g TZL/tunu kameniva při třídění mokrou cestou, celkem je uvažováno s přesuny hmot v celkovém množství cca 85 tis. tun (na dvě recyklační mobilní linky – pouze přetřídění), což činí cca 2,8 tunu emisí TZL za celou dobu trvání rekonstrukce. Z důvodu blízkosti obytné výstavby a veřejně dostupných prostor je nutné používat recyklační linky se skrápěním či mlžením.

Celková roční emise není vyšší než 5 tun emisí TZL, proto nelze rekonstrukci zařadit mezi ostatní zdroje kód 11.1 přílohy č. 2 zákona o ochraně ovzduší (stacionární zdroje, jejichž roční emise tuhých znečišťujících látek překračuje 5 t).

Vliv na imisní situaci při výstavbě bude malý časově omezený.

## I) Biologický průzkum

V zájmovém území byl proveden biologický průzkum s ohledem na jarní aspekt v roce 2017 a biologický průzkum s ohledem na léto a podzim v roce 2016, které jsou uvedeny v příloze č. 5 a č. 6, vypracované RNDr. Ondřej Bílek, autorizovaná osoba pro provádění biologického hodnocení ve smyslu § 67 podle § 45i zákona na základě Rozhodnutí Ministerstva životního prostředí č.j. 33869/ENV/10-2286/610/10 6.5.2010, prodlouženo dne 10.4.2015 pod č. j. 78187/ENV/14-5184/610/15, s následujícím shrnujícím výsledkem:

Flora:

Provedený botanický průzkum v sezónách 2016-2017 prokazuje, že druhové spektrum rostlinných společenstev v zájmových úsecích je tvořeno převážně běžnými (v celém okolí trati široce rozšířenými) druhy, do značné míry ruderalními, tj. preferujícími narušovaná a živinami bohatě zásobená stanoviště. Celková druhová pestrost (216 druhů) je poměrně vysoká, což je však silně ovlivněno právě antropickými vlivy (zejména v dřevinném patře pěstované okrasné dřeviny, případně četné zplaňující či invazně se šířící nepůvodní taxony). Přítomný vegetační kryt je celkově možno označit za sekundární, bez zvýšené biologické hodnoty. Jediným zjištěným zvláště chráněným druhem je sněženka podsněžník (§3; C3), jejíž výskyt na trati je však evidentně sekundární a stanovištěně nepůvodní (důsledek zplanění ze zahradního odpadu). Další čtyři rostlinné druhy, zařazené v červeném seznamu v kategoriích C3 (pcháč bělohlavý, tollice menší) a C4a (konopice šírolistá, rožec hajní), se běžně vyskytují i na dalších antropických stanovištích v okolí a realizace záměru jejich populace v širším území nijak neohroží.

**Vliv rekonstrukce trati na flóru a vegetaci lze považovat za prakticky zanedbatelný.**

Fauna

Při vertebratologickém průzkumu byly zaznamenány 4 druhy obojživelníků, 3 druhy plazů, 4 druhy savců a 81 druhů ptáků. Tato zjištění ukazují, že železniční trať prochází územím, které je z hlediska diverzity obratlovců (i výskytu zvláště chráněných druhů) velmi hodnotné. Vlastní stavba nicméně bude probíhat převážně ve stávající trase, předpokládá se pouze menší směrová úprava (napřímení oblouku, avšak i to se odehraje zcela na drážním pozemku) a případně menší navazující stavby (lávka pro pěší apod.). Vlivy na zaznamenané druhy tak budou zejména dočasné po dobu výstavby, zatímco trvalé vlivy dalšího provozování trati pak budou prakticky stejné jako stávající.

Z celkového výčtu byly v prostoru bezprostředně dotčeném plánovanou rekonstrukcí trati (tj. samotné drážní těleso) pozorovány především obecné druhy, zatímco většina vzácnějších živočichů (včetně 20 zvláště chráněných ptáků) byla zjištěna spíše v širším okolí trati. Ve většině případů se přitom jedná o druhy s vazbou na vodní biotopy přilehlých nádrží (např.

pisík, lžičák, čírka, čáp, konipas luční, potápky, vodouš, břehule), případně živočichy, kteří se v prostoru plánované rekonstrukce vyskytují pouze při občasných migracích, přeletech či lovu (rorýs, vlaštovka). Např. převážná většina zaznamenaných zvláště chráněných druhů ptáků, které využívají VN Újezd či další vodní plochy v okolí, nebude rekonstrukcí nijak dotčena a vlivy po realizaci zůstanou stejné jako u stávající trati (za předpokladu, že nedojde k odstranění dřevin z náspu a je-ho paty v místech průchodu trati podél VN). Avšak některé méně pohyblivé druhy (plazi, obojživelníci, mravenci) mohou být v době výstavby negativně ovlivňovány i přímým usmrcením nebo zásahy do přirozeného vývoje např. v souvislosti s prováděním zemních prací (výměna svršku), pohybem stavební techniky, uvíznutím ve výkopech apod.

V případě obojživelníků představují klíčové biotopy vodní plochy v okolí trati, přesto je zcela reálné riziko jejich vnikání na staveniště (zejména druhů využívajících po značnou část roku terestrický biotop – kuňka a ropucha). Riziko usmrcování lze obecně snížit zamezením vzniku větších kaluží na staveništi, kontrolou případných louží a tůňek před vlastním zahájením stavby a během ní. U „zelených“ skokanů, charakteristických silnější vazbou na vodní prostředí, lze výskyt na staveništi očekávat jen zcela výjimečně, ani u nich však nelze vyloučit. V případě proniknutí obojživelníků, stejně jako plazů (slepýš, ještěrka i užovka) na staveniště je pak možné jejich ochranu řešit případným záchranným transferem jedinců z místa stavby (např. z výkopů, kabelových rýh před jejich zasypáním), a to optimálně pod dohledem biologického dozoru. Pro snížení negativních vlivů, které má trať (i ve stávajícím stavu) na obojživelníky a menší obratlovce, je vhodné při přestavbě trati upravit propustky tak, aby umožňovaly průchod podél vodotečí. Pro zajištění průchodnosti je třeba zachovat suchý břeh pokud možno po obou stranách vodoteče.

Bez rozsáhlého odstranění dřevin obecně nelze považovat za záměrem přímo ovlivněné ptáky ani savce (díky jejich pohyblivosti a minimální biotopové vazbě na těleso železniční trati či udržované svahy kolem ní). Výjimkou jsou pouze ptačí druhy hnízdící v nejbližším okolí trati, zejména v křovinách na náspech, jejichž biotop bude (třeba dočasně) narušen prováděním stavebních prací a zvýšenou přítomností osob. Tento vliv se týká především slavíka obecného, ťuhýka obecného a strnada lučního, a případně také křepelky polní, v místě jejíhož výskytu (louka přímo u trati) může docházet k jejich vyrušování v hnízdním období. Rušivý vliv nelze zcela vyloučit ani v případě motáka pochopa a luňáka červeného, kteří jako lovné teritorium využívají celé širší okolí žel. trati. U dravců je totiž dobře známé příležitostné využívání koridorů dopravních staveb k lovu či sběru potravy (živočiškové zranění či uhynulí v důsledku střetu s projíždějícími vozidly včetně vlaků). Lze očekávat, že v době provádění stavby bude tato část biotopu dlouhodobě zatížena rušením a uvedené druhy ji nebudou moci dočasně využívat.

Ačkoliv průzkumy nebyly primárně cílené na bezobratlé živočichy, vzhledem k územnímu kontaktu trati s EVL Chomutov - zoopark bylo sledováno, zda může v rámci stavby dojít k zásahům do biotopů předmětů ochrany této lokality - tedy páchníka hnědého a roháče obecného. Díky úzké vazbě obou druhů na staré listnaté stromy s dutinami (páchník) či trouchnivějící pařezy listnatých stromů (hlavně dubů - roháč), které se v území dotčeném stavbou nevyskytují, lze možné dotčení obou předmětů ochrany EVL prakticky s jistotou vyloučit.

Z dalších skupin zvláště chráněných druhů bezobratlých byli sledováni hlavně zástupci blanokřídlého hmyzu: potvrzen byl výskyt mravenců rodu *Formica* (zřejmě mravence lučního, *F. pratensis*); hnízda (mraveniště) byla nalezena na dvou místech železničního tělesa v km 56,8 a 60,2. Vzhledem k možnému (a dosti pravděpodobnému) dotčení hnízd v rámci provádění rekonstrukce železničního svršku či spodku je žádoucí buď okolí mravenišť vymezit jako místa bez zásahů, nebo případně provést transfer mravenišť ještě před zahájením stavby.

**V souvislosti s uvažovanou rekonstrukcí trati přichází v úvahu dotčení 8 zvláště chráněných živočišných druhů možným usmrcováním, dalších 6 druhů může být**

**ovlivněno určitou mírou rušení ve svém preferovaném biotopu. Celkově lze však považovat vlivy stavby z hlediska zjištěných druhů za malé.**

Záměr svým rozsahem nezasahuje mimo stávající plochy modernizovaných staveb a zařízení a jeho vliv na stávající faunu a floru bude malý.

#### **m) Průzkum radonových rizik**

Záměr nebude ve fázi přípravy a ani provozu zdrojem radioaktivního ani elektromagnetického záření. Do podloží stávající trati nebude zasahováno.

Území záměru je zasaženo výskytem radonu v podloží, převažující kategorie radonového indexu geologického podloží je na celém území nízká - 1.

Vzhledem k rozsahu činnosti spojené s modernizací nádraží není třeba podrobný radonový průzkum oblasti, nedojde ke zvýšení radonového rizika. Záměr je ve stávající trase, do geologického podloží bude zasahováno při budování podchodu do hloubky cca 3 metry pod kolejiště.

#### **n) Závěr**

V průběhu stavby nebude výrazněji ohroženo životní prostředí. Vlastní provoz nebude mít trvalý negativní vliv na životní prostředí (stavba bude probíhat ve stávajícím tělese dráhy, odvodnění bude pouze opraveno a bude ponechán stávající stav). Pouze v průběhu realizace stavby dojde k dočasnému zhoršení životních podmínek vlivem zemních prací atd.

Hluková zátěž v období provozu by měla být realizací záměru vylepšena z důvodu modernizace železničního svršku.

Dokončená stavba nebude mít vliv na imisní situaci v lokalitě, využívání přírodních zdrojů, kulturní památky, hladinu hluku ve dne i v noci a ani na hladinu emisí.

## ii. B.3.2 Návrh opatření

Níže je uveden návrh opatření, která budou respektována v případě realizace akce. Dále budou realizována další nápravná opatření vyplývající z vyjádření dotčených správních úřadů v rámci projednávání akce.

Pro jednoduchost a přehlednost jsou nápravná opatření při realizaci stavby rozdělena na:

- Nápravná opatření nad rámec platné legislativy
- *Kurzívou jsou uvedena nápravná opatření vyplývající z platné legislativy*

### Období realizace a přípravy záměru:

- V místě umístění recyklační linky bude zajištěna voda pro skrápění.
- Odůvodněné připomínky a návrhy opatření vzešlé z vyjádření dotčených úřadů, samosprávných celků a veřejnosti budou zapracovány do žádostí o vydání navazujících rozhodnutí a dodržovány při realizaci záměru.
- Z důvodů snížení prašnosti zajistit účinnou techniku pro čištění vozovek při provádění terénních prací, případně zajistit skrápění ploch a skladovaných sypkých materiálů za účelem snížení prašnosti.
- Zásoby sypkých stavebních hmot na staveništi minimalizovat a případně je zabezpečit proti nadměrnému prášení (např. skrápění).
- Při rekonstrukci mostních objektů a propustků by měla být zajištěna průchodnost těchto objektů pro živočichy (maximální světlost).
- Případné kamenné opevnění propustků atd. bude fixováno do dna a budou vyskládány tak, aby netvořily migrační překážku v toku.
- Před a za propustky (ani přímo v nich) by neměly být usazovací jímky s kolmými nebo prudkými stěnami – tyto jímky se stávají pastmi pro menší živočichy, také příkré stupně vyšší jak 10 cm zabraňují migraci živočichů.
- Případné nutné zásahy do vodních toků by měly být naplánovány na období mimo hlavní dobu rozmnožování vodních živočichů (jarní měsíce) a mimo období s nedostatkem vody (suchá letní období), tzn. nejlépe v podzimních či zimních měsících.
- Manipulace při rekonstrukci mostních objektů přímo z vodního toku bude minimalizována, tak aby se předešlo tvorbě zákalu a havárii na vodním toku.
- V místě záměru nebudou prováděny opravy ani údržba stavebních strojů a dopravní techniky kromě běžné denní kontroly.
- Provádět případná měření v rozsahu požadavků orgánů státní správy v oblasti životního prostředí a veřejného zdraví. Zařízení, vydávající hluk (např. kompresory), která budou použita během výstavby v blízkosti obytné zástavby, budou stíněna mobilními akustickými zástěnami.
- V rámci navazujících řízení dodavatel stavby bude specifikovat prostory pro shromažďování nebezpečných odpadů a ostatních látek škodlivých vodám, včetně množství. Tyto odpady a látky budou shromažďovány pouze v nezbytném množství. Shromažďování bude probíhat pouze ve vybraných a označených prostorách nebo nádobách v souladu s příslušnými vodohospodářskými předpisy a předpisy odpadového hospodářství.
- Možnost narušení faktorů pohody v době výstavby maximálně omezit zejména v nočních hodinách a v době pracovního klidu vhodnými organizačními opatřeními.

- Venkovní stavební práce spojené se zvýšenou hlučností (např. terénní úpravy 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. Stavba nebude prováděna v nočních hodinách (tj. 22.00 – 6.00), ve dnech pracovního klidu a státem uznaných svátců.
- Zařízení, vydávající hluk (např. kompresory), která budou použita během výstavby v blízkosti obytné zástavby, budou stíněna mobilními akustickými zástěnami.
- Snížit zamezením vzniku větších kaluží na staveništi, kontrolou případných louží a tůňek před vlastním zahájením stavby a během ní.
- Případný záchranný transferem jedinců z místa stavby.
- Okolí mravenišť vymezit jako místa bez zásahů, nebo případně provést transfer mravenišť ještě před zahájením stavby.
- V souladu s vydanou interní směrnicí SŽDC zhotovitel zajistí zpracování dokumentace o nakládání s odpady s ohledem na finanční náklady stavby a předá vyhotovenou dokumentaci o nakládání s odpady zástupci SŽDC při ukončení stavby.
- *Povolení výjimky z ochrany druhu dle § 56 zákona č. 114/1992 Sb.*
- *Souhlas k zásahu do ochranného pásma lesa (do 50 m).*
- *Evidence odpadů vzniklých při stavbě bude předložena v rámci kolaudace stavby.*
- *Bude vypracován a schválen havarijný plán pro případ ohrožení kvality povrchových a podzemních vod.*
- *V místě výstavby záměru budou umístěny v dostatečném množství sanační prostředky pro případnou likvidaci úniku ropných látek.*
- *Manipulační technika bude v řádném technickém stavu, aby se zabránilo zejména možným ropným úkapům.*
- *Vznikající odpady budou řádně označeny, budou smluvně předávány oprávněným osobám k využití nebo odstranění, bude vedena jejich průběžná evidence.*
- *Jednotlivé druhy odpadů budou na staveništi tříděny a odděleně shromažďovány.*

#### Období provozu záměru:

- Bude provedeno kontrolní měření před realizací a po realizaci záměru u předem definovaných objektů KHS k ověření změny hlukové zátěže. V případě vyhodnocení nutnosti realizace protihlukových opatření budou navržena a realizována tato opatření ve zkušebním provozu. Za dodatečné technologická opatření lze považovat např. instalaci nízkých protihlukových stěn, bokovnicové pásy, která dle dostupných informací snižují hlukovou zátěž cca o 3 dB.
- *Se vznikajícími odpady bude nakládáno v souladu s legislativními předpisy. Odpady budou předávány k využití či odstranění pouze oprávněným osobám provozujícím zařízení ke sběru, výkupu, úpravě, odstranění či využití příslušného druhu odpadu.*

### **iii. Přílohy**

1. Vyjádření k záměru z hlediska zákona o EIA
2. Vyjádření NATURA
3. Mapa – složky životního prostředí v zájmovém území
  - a. Ochrana přírody a krajiny - Natura
  - b. Ochrana přírody a krajiny – památné stromy, CHKO
  - c. Poddolovaná území
  - d. Dobývací prostor
4. Hluková studie
  - a. Období výstavby
  - b. Období provozu
    - i. Protokoly měření hluku
5. Biologický průzkum léto/podzim 2016
6. Biologický průzkum jaro 2017
7. Rozptylová studie – recyklační linka
  - a. Recyklační linka Kyjice
  - b. Recyklační linka Otvice
8. Bilance odpadů a způsob jejich likvidace
  - a. Bilance odpadů
  - b. Zařízení k likvidaci odpadů