

SO 01-17-01 Železniční svršek
 SO 01-19-01 Železniční most v km 24,664
 SO 01-01-01 Úprava trakčního vedení
 SO 01-01-02 Úprava ukolejnění
 SO 01-06-01 Úprava a ochrana rozvodů nn

Veškerá práva vyhrazena. Tento výkres a detail je majetkem projektanta a nesmí být použit celý ani z části bez písemného souhlasu.

ZODP. PROJEKTANT		VYPRACOVAL		GENERÁLNÍ PROJEKTANT  Havlíčkův Brod s.r.o. Průmyslová 941 580 01 Havlíčkův Brod PROJEKTOVÁNÍ INŽENÝRSKÝCH STAVEB tel.: viz www.dmchb.cz e-mail: přijmení@dmchb.cz	
Ing. Pavel Bláha		Ing. Pavel Bláha			
KONTROLOVAL		HIP			
Radek Kverek, DiS		Ing. Pavel Bláha			
OBEC:	Křenovice	KRAJ:	Jihomoravský		
INVESTOR: Správa železnic, státní organizace DLÁŽDĚNÁ 1003/7, 110 00 PRAHA 1					
ZADAVATEL:		Správa železnic, státní organizace STAVEBNÍ SPRÁVA VÝCHOD NERUDOVA 1, 772 58 OLOMOUC		 SPRÁVA ŽELEZNIC	
NÁZEV AKCE: Rekonstrukce traťové koleje Křenovice h.n. - Holubice v km 24,566 -25,161 HODNOCENÍ VLIVU STAVBY NA ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ				DATUM	03/2020
				STUPEŇ PD	DUR+DSP
				Č. ZAKÁZKY	19011
				MĚŘÍTKO	—
				ČÁST. DOKUM.	Č. VÝKRESU
				B	3.1

B.3.1 Vliv stavby na životní prostředí

IDENTIFIKAČNÍ ÚDAJE STAVBY

„Rekonstrukce traťové koleje Křenovice h.n. – Holubice v km 24,566 – 25,269“

Číslo ISPROFIN/ISPROFOND : 327 3214993
Označení stavby : S 621900289
Sub. ISPROFIN : 562 352 0062

„Sanace železničního spodku Křenovice h.n. – Holubice v km 24,566 – 25,161“

Číslo ISPROFIN/ISPROFOND : 327 3214993
Označení stavby : S 621900290
Sub. ISPROFIN : 562 352 0063

Stupeň dokumentace: (DUR+DSP) Dokumentace pro vydání společného povolení stavby dráhy (vydání územního rozhodnutí a stavebního povolení)

Poznámka : tato technická zpráva části je zpracována jako jeden celek pro obě níže uvedené stavby protože jejich realizace musí být provedena ve stejném časovém termínu a stavební práce je nutné vzájemně koordinovat.

Stavby jsou členěny na stavební objekty a provozní soubory :

Rekonstrukce traťové koleje Křenovice h.n. – Holubice v km 24,566 – 25,161

SO 01-17-01 Železniční svršek
SO 01-19-01 Železniční most v km 24,664
SO 01-01-01 Úprava trakčního vedení
SO 01-01-02 Úprava ukolejnění
SO 01-06-01 Úprava a ochrana rozvodů nn

Sanace železničního spodku Křenovice h.n. – Holubice v km 24,566 – 25,161

PS 01-28-01 Úprava zabezpečovacího zařízení
PS 01-10-01 Přeložky a ochrany sdělovacích kabelů SŽDC
SO 01-16-01 Železniční spodek
SO 01-16-02 Sanace náspu
SO 01-19-02 Propustek v km 24,974

STAVEBNÍK:

Investor, objednatel: Správa železnic, státní organizace Dlážděná 1003/7, 110 00 PRAHA 1

IČ: 70 99 42 34

DIČ: CZ 70 99 42 34

Hlavní inženýr stavby: Dagmar Štefanová, SŽDC, OŘ Brno

Projektant : **DMC Havlíčkův Brod, s.r.o.**, Průmyslová 941, 580 01 Havlíčkův Brod

IČ: 25284525

DIČ: CZ25284525

Oprávnění k proj.činnosti :

Ing. Pavel Bláha : reg.č.ČKAIT 0700916, autorizovaný inženýr pro dopravní stavby, technik pro vodohospodářské stavby – spec.stavby zdravotnětechnické

Charakter stavby: Liniová stavba, rekonstrukce

Charakter dle zákona o drahách : stavba dráhy

Železniční trať	Brno hl.n. (mimo) – Přerov (mimo) přes Chrlice
Kategorie dráhy podle zákona č. 266/1994 Sb.	celostátní
Kategorie dráhy podle TSI INF	P5, F4
Součást sítě TEN-T	NE
Číslo trati podle Prohlášení o dráze	751
Číslo trati podle nákrešného jízdního řádu	315A
Číslo trati podle knižního jízdního řádu	300
Číslo traťového a definičního úseku	2101- 08
Traťová třída zatížení	C3
Maximální traťová rychlost	100 km/h
Trakční soustava	Střídavá trakční soustava 25kW/50Hz
Počet traťových kolejí	Jednokolejná trať
Průjezdny průřez	UIC-GC (Z-GC)

Traťový úsek : Křenovice horní nádraží - Holubice

Traťová rychlost po realizaci stavby : 100 km/hod

Obvod dráhy (staničení stavby) :

Začátek stavby km 24,482 788

Konec stavby km 25,230 690

Kraj: Jihomoravský kraj

Okres : Vyškov

Katastrální území: Křenovice u Slavkova (675881)

Správní obvod obce s pověřeným obec.úřadem : Slavkov u Brna

Správní obvod obce s rozšířenou působností : Slavkov u Brna

Stavební úřad (obecný) : Slavkov u Brna (Odbor stavebního a územně plánovacího úřadu)

Stavební úřad (dražní) : Drážní úřad, Sekce stavební, územní odbor Olomouc, Nerudova 773/1, 779 00 Olomouc

OBSAH :

ÚVOD.....	3
A) VLIV STAVBY NA ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ.....	3
A1 . Ovzduší.....	3
A. 2. Hluk a vibrace	4
A. 3. Voda	4
A. 4. Odpady	5
A.5. Půda.....	7
B) VLIV STAVBY NA PŘÍRODU A KRAJINU	7
B.1. Ochrana dřevin	8
B. 2. Ochrana rostlin	8
B. 3. Ochrana živočichů	8
B. 4. Zachování ekologických funkcí a vazeb v krajině	9
C) VLIV NA SOUSTAVU CHRÁNĚNÝCH ÚZEMÍ NATURA 2000	10
D) NÁVRH ZOHLEDNĚNÍ PODMÍNEK ZE ZÁVĚRU ZJIŠŤOVACÍHO ŘÍZENÍ NEBO STANOVISKA EIA.....	11
E) NAVRHOVANÁ OCHRANNÁ A BEZPEČNOSTNÍ PÁSMA, ROZSAH OMEZENÍ A PODMÍNKY OCHRANY PODLE JINÝCH PRÁVNÍCH PŘEDPISŮ	11
ZÁVĚR	14

ÚVOD

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

A) VLIV STAVBY NA ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ

A.1. Ovzduší

Vlivy v období výstavby

Období výstavby

Ke zhoršení kvality ovzduší dojde pouze krátkodobě během realizace stavby, a to především emisemi z těžké automobilové dopravy v rámci přesunů materiálu.

Rozsah této zátěže závisí na technologické kázní dodavatelů stavby a na zvolené technologii stavby. Šterkové lože rekonstruovaného úseku koleje (595 bm) bude recyklováno (bylo provedeno vzorkování- viz část B.5 této PD), materiál bude zpětně použit do vrstev železničního spodku jako šterkodrť, nevyužitelná část (podsítné) bude uloženo na skládku v souladu se zákonem o odpadech a dle příslušných vyhlášek. Demontážní a předmontážní práce na železničním svršku budou prováděny v prostoru žst Sokolnice (viz část F této PD). Recyklační linka bude umístěna v prostoru žst Holubice (viz část F této PD).

Stacionární zdroje znečištění ovzduší

V průběhu stavebních prací bude vlastní staveniště zdrojem znečišťování ovzduší emisemi tuhých částic (prach). Je nezbytné provést především technická a organizační opatření, která povedou k její minimalizaci. Jedná se o minimalizaci plošného rozsahu zařízení stavenišť, čištění komunikací, skrápění ploch zařízení stavenišť, komunikací a deponií v suchém období roku. V případě použití vápenocementové, cementové nebo vápenné stabilizace kolejového spodku bude ovzduší zatíženo i prachem z těchto materiálů (platí pro tuto stavbu). Snížení zátěže je možné zvolením vhodného technologického řešení a dodržováním technologické kázně ze strany dodavatelů stavby. V případě průběžného odvozu není nutno materiál přechodně skladovat, a tak jsou omezeny požadavky na přechodné deponie (v tomto případě to neumožňují ani prostorové možnosti lokality stavby).

Mobilní zdroje znečišťování ovzduší.

Mobilními zdroji znečištění ovzduší budou po dobu výstavby zejména automobily a stavební mechanismy. Rovněž je třeba po dobu výstavby počítat se zvýšeným provozem na některých komunikacích (doprava materiálu do místa stavby, odvoz odpadů). Zhoršená imisní situace může nastat především v intravilánu měst a obcí. Znečištění z dopravy se výrazně projevuje především v blízkém okolí komunikací. Důvodem je nízká výška emitujících liniových zdrojů. Přibližně 5 - 10 m od zdroje dochází k prudkému poklesu koncentrací imisí jednotlivých škodlivin. Dominantními škodlivinami jsou v případě automobilové dopravy CO, benzen a NOx. Na stavbě se předpokládá průměrně 25 pojezdů nákladních automobilů/den, v maximální zátěži lze uvažovat 50 NA/den. Nákladní auta stavby budou přijíždět a odjíždět po části místní komunikace z prostoru žst Křenovice h.n. s napojením na silnici II/417 v ul. Brněnská (přístup č.1) nebo na silnici III/4161 v ul. Havlíčkova (přístup č.2, stáv.sjezd). Přístup č. 1 a 2 je situován v intravilánu obce Křenovice. Jako poslední přístup na stavbu je č.3, který je napojen na silnici III/416 v extravilánu (směr Holubice) stávajícím sjezdem. Přístup č.3 je polní cesta vedená pod most km 18,972 železniční trati

Brno – Vlárský průmysl st. Hranice. Umístění výše uvedených přístupových tras pro staveništní dopravu je patrné ze situací v části F. této dokumentace.

Stavba je na rozhraní intravilánu a extravilánu, a na základě zkušeností lze odhadnout, že v extravilánu je hranice únosnosti dopravy vyjádřena hodnotou 5.000 - 6.000 vozidel/24 hodin. Z tohoto počtu je cca 500 vozidel nákladních. Proto pokud nedojde k překročení tohoto množství automobilové dopravy, nelze předpokládat výrazné negativní ovlivnění okolí záměru automobilovou dopravou. Znečištění ovzduší způsobené vlivem období výstavby stavebního záměru bude plně reverzibilní a nebude mít významný dlouhodobý negativní vliv na kvalitu ovzduší. Projektant odhaduje, že při největším objemu zemních prací bude maximální denní frekvence dosahovat 30 až 40 jízd nákladních aut/pracovní směnu (cca 10 hodin).

Období provozu

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

Stávající železniční trať je elektrifikována. Provoz osobních a nákladních vlaků je tedy minimálním zdrojem emisí (nezávislá trakce). Nárůst emisí tedy může být ve vazbě na rozšíření nákladní a osobní přepravy (pokud by ovšem bylo použito lokomotiv se spalovacími motory), ale toto se po realizaci stavby nepředpokládá (jak navýšení dopravy, tak použití jednotek se spal.motory). Železniční doprava obecně se na imisním zatížení podílí pouze minimálně. S ohledem na výše uvedené se nezpracovává rozptylová studie.

A. 2. Hluk a vibrace

Hluk v době provozu

V rámci dokumentace byla zpracována *Akustická studie*, která je v předmětné dokumentaci doložena v části B.3.3. Zde jsou doloženy výsledky k této problematice.

Rozsah stávající drážní dopravy (bez rozlišení směru):

Vlaky nákladní	Holubice – čas dle JŘ
62001	průjezd 2:34
62420	3:40 – 3:56
62171	průjezd 3:54
82221	11,15
62002	průjezd 23:31

Vlaky osobní	Holubice – čas dle JŘ
Os 4702	průjezd 4:49
R 916 (X)	průjezd 7:15
R 902	průjezd 20:24
R 900 (+)	průjezd 22:14
Os 4027	průjezd 23:06

Nový železniční svršek svým konstrukčním uspořádáním (beton.přažce bezpodkladnicové s pružným upevněním, nyní podkladnicové tuhé upevnění) přispěje ke zlepšení situace v oblasti hluku (snížení).

Hluk v době výstavby

Hlavními bodovými zdroji hluku po dobu výstavby záměru budou stavební mechanizmy nasazené v průběhu stavebních, zemních prací. Hlavním liniovým zdrojem bude stavební doprava. Předpokládá se nasazení běžných stavebních mechanismů - bagry, nakladače, nákladní auta, hutnicí mechanizmy, apod.

Hluk ze staveniště bude v čase proměnlivý a bude závislý na druhu, množství a místě prováděných prací, druhu a stavu stavebních strojů, počtu pracovníků a organizaci práce. Hlukové působení bude maximálně redukováno organizací výstavby a bude časově omezeno.

V rámci dokumentace byla zpracována *Akustická studie*, která je v předmětné dokumentaci doložena v části B.3.3. Z této vyjímáme citaci :

Hluk ze stavební činnosti

Z výše uvedených imisních hodnot hluk z jednotlivých stavebních činností (postupů), je zřejmé, že hygienický limit při stavebním provozu pro stacionární zdroje pro denní dobu bude dodržen. Hodnoty hluku uvedené v tabulkách se pohybují v u některých stavebních činností tolerančním poli výpočtové metody.

Vibrace.

V současnosti existuje celá řada dostupných protihlukových a protivibračních opatření na infrastrukturu, např. protihlukové stěny, absorbéry na kolejnicích, pružné upevnění kolejnic s pružnými podložkami pod patou kolejnice nebo protivibrační rohože. Dále existuje i několik protihlukových opatření aplikovaných na vozidlech, především se jedná o nekovové brzdové špalíky nebo tlumiče hluku instalované na disku kola dvojkolí.

V rámci předmětné stavby však nedochází k zásadní změně konfigurace kolejiště a trasa koleje zůstane ve shodné stopě. Rozhodující stavební práce stavby obsahují : rekonstrukci žel.svršku a spodku v délce 595m, přestavbu mostu km 24,664 a přestavbu propustku km 24,974 a sanaci nestabilního náspu.

Již použití nového svršku s pružným upevněním bude znamenat, že nedojde k navýšení současné intenzity vibrací a lze předpokládat, že dojde i k jejich určitému snížení. To znamená, že vliv vibrací na nejbližší situované objekty zůstane na minimálně stejných hodnotách jako jsou v současnosti.

S ohledem na skutečnost, že v prostoru rekonstruovaného úseku žel.trati je navržen nový žel.svršek s pružným upevněním a vzhledem na skutečnost, že nedojde k navýšení stávající tratové rychlosti či intenzity dopravy, lze dovodit, že v zájmovém prostoru stavby nedojde k nárůstu vibrací při akceleraci vlaků nad hodnoty dnešního stavu. Z tohoto důvodu nejsou v rámci stavby navržena jiná opatření na snížení úrovně vibrací.

Legislativa oblasti ochrany před hlukem a vibracemi

- ☐ Zákon č. 258/2000 Sb., o ochraně veřejného zdraví a o změně některých souvisejících zákonů, ve znění pozdějších předpisů;
- ☐ Nařízení vlády č. 272/2011 Sb., o ochraně zdraví před nepříznivými účinky hluku a vibrací, ve znění pozdějších předpisů.

A. 3. Voda

Odběr vody lze předpokládat pouze ve fázi výstavby (vlastní stavba, zkrápění staveniště apod.). Odběr vody v průběhu stavby bude záviset na momentální potřebě zařízení staveniště. Spotřeba pitné a technologické vody bude obdobná jako u běžných staveb tohoto typu. Spotřebu vody stanoví až dodavatel stavby.

Záměr neprochází žádnou chráněnou oblastí přirozené akumulace vod.

Trasa železnice nezasahuje do ochranných pásem vodních zdrojů.

Z hlediska záplav stavba nezasahuje do vymezeného záplavového území Q100. Nebezpečí zaplavení stavby recipientem nehrozí.

Byl zpracován havarijní a povodňový plán, který je samostatnou součástí projektové dokumentace číslo F.3 Havarijní plán stavby a F.4. Povodňový plán.

Odpadní vody

Splaškové vody budou vznikat převážně během období výstavby v okolí zařízení staveniště. V těchto místech se předpokládá realizace chemických WC či bezodtokových žump, jejichž obsah bude pravidelně odvážen na nejbližší biologickou čistírnu odpadních vod..

Dešťové vody nepatří mezi vody odpadní. Dešťové vody ze svahů zářezů budou odváděny drážními příkopy, mimo zářezy bude voda zasakována v okolí.

A. 4. Odpady

Při realizaci stavby, jejím provozu a případném odstranění budou vznikat odpady různých skupin a druhů. Bude se jednat jak o odpady kategorie „ostatní“ (O), při realizaci stavby mohou vznikat i odpady kategorie „nebezpečný“ odpad (N). Původce odpadů bude postupovat při veškerém nakládání s těmito odpady dle příslušných platných legislativních opatření. Nakládání s odpady se v České republice řídí ustanovením zákona č. 185/2001 Sb., o odpadech, v platném znění. Zákon upravuje nakládání s odpady po celou dobu životního cyklu odpadu, tedy od jeho vzniku až po jeho využití či odstranění.

Zákon č. 185/2001 Sb., o odpadech, v platném znění upřesňuje mimo jiné i pravidla pro nakládání s odpady při dodržování ochrany životního prostředí, ochrany zdraví člověka a trvale udržitelného rozvoje. Nakládání s odpady je v zákoně o odpadech definováno jako jejich shromažďování, soustřeďování, sběr, výkup, třídění, přeprava a doprava, skladování, úprava, využívání a odstraňování. Při nakládání s odpady, respektive při jejich odstraňování, je třeba volit vždy ty způsoby nebo technologie, které zajistí vyšší ochranu lidského zdraví a které jsou šetrnější k životnímu prostředí. Odpovědnost za řádný průběh jakékoliv činnosti s odpadem související nese původce, respektive oprávněná osoba, která odpad při dodržení podmínek stanovených zákonem a prováděcími předpisy převzala.

Při nakládání s odpady musí každý původce dodržovat jednak obecné povinnosti dané legislativou, tj.:

- předcházet vzniku odpadů
- přednostně odpady nabízet k využití
- odstraňovat odpady v zařízeních k tomu určených
- odpady předávat pouze oprávněným osobám (viz §12 odst.3 zákona o odpadech), buď přímo, nebo prostřednictvím k tomu zřízené právnické osoby, ale i dodržovat povinnosti původců odpadů, tak jak jsou uvedeny v § 16 zákona o odpadech
- odpady zařazovat podle druhů a kategorií podle § 5 a 6,
- ověřovat nebezpečné vlastnosti odpadů podle § 6 odst. 4 a nakládat s nimi podle jejich skutečných vlastností,
- shromažďovat odpady utříděné podle jednotlivých druhů a kategorií,
- zabezpečit odpady před nežádoucím znehodnocením, odcizením nebo únikem, vést průběžnou evidenci o odpadech a způsobech nakládání s nimi, ohlašovat odpady a zasílat příslušnému správnímu úřadu další údaje v rozsahu stanoveném tímto zákonem. Tuto

evidenci archivovat po dobu, kterou stanovuje zákon o odpadech nebo prováděcí právní předpis,

- umožnit kontrolním orgánům přístup do objektů, prostorů a zařízení a na vyžádání předložit dokumentaci a poskytnout pravdivé a úplné informace související s nakládáním s odpady,
- vykonávat kontrolu vlivů nakládání s odpady na zdraví lidí a životní prostředí v souladu se zvláštními právními předpisy a plánem odpadového hospodářství,
- ustanovit odpad.hospodáře za podmínek stanovených zákonem.185/2001Sb. podle § 15,
- platit poplatky za ukládání odpadů na skládky způsobem a v rozsahu stanoveném zákonem o odpadech.

Původce, v tomto případě tedy dodavatel stavby, je odpovědný za nakládání s odpady do doby jejich převedení do vlastnictví oprávněné osoby ve smyslu zákona 185/2001 Sb., v platném znění.

Odpady vznikající při výstavbě záměru

Převážnou část odpadů, vznikajících v rámci realizace záměru, budou tvořit odpady patřící dle „Katalogu odpadů“ do skupiny č. 17 - Stavební a demoliční odpady (včetně vytěžené). Část vznikajících materiálů je možno využít v souladu s výše uvedenými požadavky zákona o odpadech a to jako vhodné recykláty na téže stavbě nebo na stavbách jiných při dodržení podmínky vhodnosti použití předmětných odpadů jako materiálu, zejména vyhlášky č. 294/2005 Sb., v platném znění.

V rámci projektové dokumentace byly na předmětné stavbě provedeny analýzy šterkového podloží. Byl odebrán 1 vzorek. Na základě výsledků analýz bylo zjištěno, že u vzorku šterkového lože nebyly překročeny limitní hodnoty.

Dále byla stanovena koncentrace dle tabulky č. 2.1 ve vodném výluhu. Vzorky splňovaly limitní hodnoty pro třídu vyluhovatelnosti II. Z těchto testů vyplynulo, že šterk neuvolňuje látky toxické pro životní prostředí. Obdobně bylo provedeno vzorkování zeminy, které také prokázalo možnost uložení na skládku ostatního odpadu dle třídy vyluhovatelnosti II.

Vytěžené ŠL bude odvezeno do ŽST Sokolnice a zde bude v rámci plochy zařízení staveniště provedena jeho recyklace. Materiál vytěženého šterk.lože bude pomocí recyklační linky předrcen, případně rozdělen do frakcí. Využitelná část bude použita zpět do stavby (šterkodrt' do sanačních vrstev), nevyužitelná (prosívka) bude uložena na skládku odpadů.

Odpady, které budou vznikat v rámci stavby, lze rozdělit na ty, které budou vázány na vlastní proces realizace stavby, a na ty, které budou vznikat v souvislosti s použitými technologiemi, mechanismy, zázemím stavby apod. Kromě těchto odpadů budou na staveništi a zařízeních stavenišť vznikat odpady spojené s pobytem a pohybem pracovníků. Půjde většinou o odpady typu komunálního odpadu.

Podrobný rozpis druhů a množství odpadů, které vzniknou v průběhu realizace, a nakládání s nimi, je uveden v samostatné části projektové dokumentace B.5 Odpadové hospodářství.

Odpady vznikající při provozu záměru

V rámci provozu půjde především o odpad z odstraňování dřevin a bylinné vegetace v rámci údržby drážního tělesa a odpad spojený s běžnou údržbou a opravami drážních zařízení. Dále se bude jednat o odpady uvedené v katalogu odpadů (vyhláška č. 93/2016 Sb., v platném znění) ve skupině 20 Komunální odpady (odpady z domácností a podobné živnostenské, průmyslové odpady a odpady z úřadů), včetně složek z odděleného sběru, které budou vznikat především při každodenním provozu železničních stanic.

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

A.5. Půda

Celá stavba bude realizována v ochranném pásmu dráhy.

V rámci realizace stavby nedojde k záboru ZPF (zemědělského půdního fondu) a nebudou dotčeny pozemky náležející do PUPFL (pozemky určené k plnění funkce lesa). Trať se nachází ve vzdálenosti větší než 50 m od okraje lesa.

Vzhledem k tomu, že se jedná o rekonstrukci stávající železnice, nepředpokládáme negativní vlivy tohoto záměru na půdy.

b) VLIV STAVBY NA PŘÍRODU A KRAJINU

GEOLOGICKÉ A GEOMORFOLOGICKÉ POMĚRY

Z hlediska geomorfologického členění České republiky (Geomorfologické jednotky České republiky – Jan Bína, Jaromír Demek, / Academia Praha 2012/), se zájmová lokalita nachází ve východní okrajové části podcelku Pracké pahorkatiny, celku Dyjsko-svratecký úval, podsoustavy Západní Vněkarpatské sníženiny a soustavy Vněkarpatské sníženiny. Z hlediska regionální geologické stavby se nachází v severní části karpatské čelní hlubiny.

Zájmový úsek železniční trati leží u paty svahu morfologické elevace, na západě. Na východní straně se terén svažuje k potoku Rakovec.

Geologická stavba na lokalitě je tvořena kvartérními sprašovými hlínami, které jsou uloženy na neogenních prachovito-písčitých slínech s polohami písků a pískovců. (Geofond Praha). Sprašové hlíny jsou sedimenty naváté větrem, které se usadily na návětrné straně morfologických elevací a byly částečně odvápněny a přemístěny. Tvoří souvislý pokryv neogenních sedimentů (slínů) i v širším okolí zájmové oblasti. Součástí sprašových hlín je i uhličitán vápenatý.

Z hlediska hydrogeologické stavby, srážkové vody, stékající po svahu morfologické elevace nad lokalitou, jsou odvodňovány tokem Rakovec. Z výsledků průzkumu cihlářských surovin v oblasti Křenovic, vyplynulo, že zde nebyl zjištěn žádný rozsáhlý vodní horizont a že se jedná pouze o vzájemně nesouvisející výskyty vody vázané na písčité polohy ve slínech anebo se jedná o vodu puklinovou. (Geologický průzkum Brno 1961 -Průzkum cihlářských surovin Křenovice).

VŠEOBECNĚ

V okolí se nenacházejí nemovité kulturní památky, je zde předpokládán výskyt archeologických nálezů ve smyslu zákona č. 20/1987 Sb., o státní památkové péči, v platném znění.

Záměr neprochází migračně významným územím a neprotíná dálkový migrační koridor, nezasahuje do významného krajinného prvku. Území žel.tratě je vedeno na náspu, v zárezu a v odřezu.

Na předmětnou dokumentaci bylo vydáno stanovisko KRAJSKÝM ÚŘADEM (viz uvedeno níže):

ZVLÁŠTĚ CHRÁNĚNÁ ÚZEMÍ

Zvláště chráněná území přírody jsou definována zákonem č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny. Zvláštní územní ochranou se rozumí přísnější režim ochrany, vztažený na konkrétní území s přesným plošným vymezením. Záměr nepřichází do přímého kontaktu s žádným zvláště chráněným územím.

Tato skutečnost je potvrzena v rámci stanoviska Krajského úřadu Jihomoravského kraje, Odbor živ.prostředí dle zákona 100/2001 Sb. (EIA), č.j. JMK 160573/2019 a č.j. JMK 160616/2019 (ze dne 11.11.2019) ve kterém je konstatováno, že není nutné záměr posuzovat dle zákona.

NATURA 2000

Natura 2000 je soustava lokalit chránících nejvíce ohrožené druhy rostlin, živočichů a přírodní stanoviště. Lokality soustavy NATURA 2000 (EVL nebo PO) se přímo v zájmovém území stavby nenacházejí. Viz stanovisko Krajského úřadu Jihomoravského kraje, Odbor živ.prostředí, č.j. JMK 167066/2019 OŽP a č.j.167116/2019 OŽP (ze dne 21.11.2019) - *nemůže mít dle § 45i zákona řešený záměr významný vliv na žádnou evropsky významnou lokalitu nebo ptačí oblast.*

Z výše uvedených stanovisek je patrné, že záměr investora je možný a jako takový nemá negativní vliv na ŽP. Obecně lze konstatovat, že železniční trať je zde již dlouho a do krajiny a zástavby je plně zapojena a v tomto záměru se jedná jen o její dílčí rekonstrukci s celospolečenským významem zajištění bezpečnosti provozu a zvýšení kultury cestování.

Výše uvedená stanoviska jsou součástí F. Dokladová část této PD.

B.1. Ochrana dřevin

Realizace záměru nevyvolá zásah do lesních pozemků.

Řešená stavba úseku rekonstrukce železniční trati si nevyžádá **kácení mimolesní zeleně** v období realizace vlastní stavby.

Kácení bude provedeno (zajištěno) v rámci SŽDC, OŘ Brno, správou tratí a to v mimovegetační době (11/2019-03/2020). Rozsah kácení předal projektant investorovi a jedná se o kácení vesměs náletových dřevin. Povolení ke kácení bude zajištěno ze strany investora a provedeno bude před realizací předmětné stavby.

Kácení je navrženo v nejnižší možné míře a její požadavky vznikají z důvodu realizace navržených stavebních prací a z důvodu kolize s navrhovanými trasami dočasných přístupových tras na stavenišť.

Vzrostlé stromy (kmeny a větve) na trasách v bezprostřední blízkosti provizorních přístupových cest, případně na plochách ZS (v blízkosti stavební činnosti), které nebudou káceny, musí být předem ochráněny proti případnému poškození při průjezdech stavební techniky (obalení bedněním). Výkopy v blízkosti kořenových systémů musí být prováděny ručně v souladu **ČSN 83 9061 Technologie vegetačních úprav v krajině - Ochrana stromů, porostů a vegetačních ploch při stavebních pracích.**

Obecně : V případě vzniku nutnosti kácení dřevin, v době stavby, tj. ve vegetačním či hnízdním období, je nutná přítomnost biologického dozoru, který stav dřevin, resp. přítomnost hnízd před začátkem kácení vyhodnotí a zajistí dodržení podmínek vyplývajících ze zákona 114/1992 Sb., v platném znění. Památné stromy se v oblasti záměru nevyskytují. Biologický dozor v případě nutnosti a případná povolení a výjimky zajistí zhotovitel stavby.

B. 2. Ochrana rostlin

V území posuzovaného záměru nebyl proveden biologický průzkum.

Z hlediska katalogu biotopů se jedná o fragmenty různých silně člověkem ovlivněných nebo vytvořených biotopů (kat. X), přičemž zde dominují Urbanizovaná území (kategorie X1).

Zvláště chráněné druhy rostlin (podle přílohy č. II vyhlášky č. 395/1992 Sb. v platném znění) nebyly v průběhu terénního šetření zjištěny, ani zde nejsou udávány.

V lokalitě se předpokládá výskyt rostlin běžně se vyskytujících podél železnice, na jejích násepch a zářezech, lze dále zastihnout některé invazní druhy rostlin. Pokud bude při realizaci stavby postupováno s patřičným ohledem na ŽP můžeme označit vliv stavebního záměru na flóru jako akceptovatelný. Předpokládaný výskyt druhů rostlin v lokalitě je uveden v části B.3 – viz níže.

B. 3. Ochrana živočichů

Druhová diverzita fauny a její četnost je odvislá od rostlinných společenstev. Vlastní řešené území (těleso trati) je na faunu chudé. Je zde předpokládán zastoupení : především bezobratlí (různé druhy hmyzu, pavouků, plžů a podobných drobných živočichů). Přechodně se na tělese železniční trati mohou vyskytovat druhy zastoupené v okolí.

Předpokládaná druhová skladba okolí stavby je uvedena níže a to v přímé citaci převzaté z **Územní studie prověření variant Křenovické spojky** (kapitola D2.4.1 Fauna a flora), kterou vypracovala společnost IKP Consulting Engineers, s.r.o. (zpracovatelský tým : Ing. arch. Milada Chroboczková, LÖW & spol., s.r.o. (urbanismus), Mgr. Tomáš Dohnal, LÖW & spol., s.r.o. (životní prostředí), Ing. Eliška Zimová, LÖW & spol., s.r.o. (ochrana přírody), Milada Hlinovská, LÖW & spol., s.r.o. (grafické práce urbanismus a ŽP) v lednu 2013 pro **Jihomoravský kraj**.

Bioregion

Řešené území náleží z hlediska biogeografického členění České republiky k bioregionu 4.3. Hustopečskému. Hustopečský bioregion leží kromě severozápadního a severovýchodního cípu a výše položených míst při hranicích se Ždánickým lesem v termofytiku, ve fytogeografickém podokresu 20 b. Hustopečská pahorkatina a v jihozápadní části fytogeografického podokresu 20 a. Bučovická pahorkatina. Území je řazeno k vegetačnímu stupni kolinnímu.

Potenciální vegetaci bioregionu jsou z větší části lesní porosty. Převládající jsou panonské dubohabřiny (Primulo veris-Carpinetum), místy (zejména na severních expozicích) jsou nahrazeny karpatskými (Carici pilosae-Carpinetum), velmi vzácně se vyskytují i přechodné typy s dominantním bukem. Časté je rovněž zastoupení teplomilných doubrav. Na mírných svazích v jižní části bioregionu je zastoupeno panonské Quercetum pubescenti-roboris ze svazu Aceri tatarici Quercion, do severní části na obdobná stanoviště zasahuje i středoevropské Potentillo albae-Quercetum ze svazu Quercion petraeae. Na extrémnějších konvexních jižních svazích jsou zastoupeny šípákové doubravy (Quercion pubescenti-petraeae, především asociace Corno-Quercetum). Na zasolených půdách depresí jsou potenciální vegetací pravděpodobně panonské halofilní lesostepi (Galatello-Quercetum). V údolích podél vodních toků by pak rostly lužní lesy typu Pruno-Fraxinetum. Primární bezlesí je v Hustopečském regionu velmi vzácné a je pravděpodobně vázáno na stepní oka na nejprudších svazích (komplex fytocenóz svazu Festucion valesiaceae, Cirsio-Brachypodion pinnati, Geranion sanguinei a Prunion fruticosae).

Současný vegetační pokryv bioregionu je jen z části tvořen lesy. Tam, kde byl les odstraněn, se vyvinula náhradní travinobylinná vegetace, jejíž podstatnou součástí jsou rozmanité fytocenózy svazu Festucion valesiaceae a Cirsio-Brachypodion pinnati. Fragmenty původních slanišek s komplexem slanomilných společenstev jsou v současnosti prakticky zaniklé. Málo četné vodní plochy a mokřady jsou bez význačnější vegetace.

Flóra bioregionu je reprezentována četnými teplomilnými druhy, mezi nimiž je přítomna celá řada mezních prvku. Jsou to druhy vyznívající z jihu až jihovýchodu, submediteránní, např. dub pýřitý (Quercus pubescens), třemdava bílá (Dictamnus albus) a koulenka vyšší (Globularia punctata), ponticko-jihosiбіřské, např. pelyněk pontický (Artemisia pontica), kozinec rakouský (Astragalus austriacus), katrán tatarský (Crambe tataria) a kosatec nízký (Iris pumila) a dokonce orientálněturánské, reprezentované např. bytelem rozprostřeným (Kochia prostrata). Na okraje, zejména do lesní flóry, pronikají druhy ze sousedních bioregionů, náležející flóře alpsko-karpatských podhůří, jako ostřice chlupatá (Carex pilosa), dymnivka plná (Corydalis solida), zapalice žluťuchovitá (Isopyrum thalictroides) a oměj vlčí (Aconitum

vulparia). Zřídka sem zasahují karpatské druhy, představované hvězdnatcem čemeřicovým (*Hacquetia epipactis*), velmi ojediněle i hercynské - vzácně se vyskytuje jaterník trojlaločný (*Hepatica nobilis*).

Fauna bioregionu je výraznou součástí panonské podprovincie, i když postrádá edaficky podmíněnou rozmanitost Mikulovského bioregionu. Charakteristický je bezprostřední vliv nejzápadnější karpatské výspy na jižní Moravě - Ždánického lesa. Nejvýznamnější jsou živočišná společenstva na spraších. Dosud tam přežívá kobylka sága, kobylka *Poecilimon intermedius*, častá je kudlanka nábožná, modrásek *Polyommatus damon* a srpice *Bittacus hageni*. V posledních letech probíhá na těchto stanovištích sukcese teplomilného hmyzu z evropského jihovýchodu - žluťásek tolicový, masařka balkánská. Tekoucí vody patří do pásma pstruhového, větší potoky do lipanového, na dolních tocích s přechody do parmového pásma. Část toku je však znečištěna a prakticky bez ryb. V biotě Hustopečského bioregionu jsou tyto významné druhy živočichů:

Savci: ježek východní (*Erinaceus concolor*), myšice malooká (*Apodemus microps*), netopýr brvitý (*Myotis emarginatus*).

Ptáci: zrzohlávka rudozobá (*Netta rufina*), vlha pestrá (*Merops apiaster*), strakapoud jižní (*Dendrocopos syriacus*), břehule říční (*Riparia riparia*), moudivláček lužní (*Remiz pendulinus*), ůhýk menší (*Lanius minor*), ůhýk rudohlavý (*L. senator*), strnad zahradní (*Emberiza hortulana*).

Obojživelníci: skokan štíhlý (*Rana dalmatina*).

Plazi: ještěrka zelená (*Lacerta viridis*).

Mekkyši: hlemýžď zahradní (*Helix pomatia*), páskovka žíhaná (*Cepaea vindobonensis*), vlahovka narudlá (*Monachoides incarnata*), kernatka vráscitá (*Euomphalia strigella*), sítovka blyštivá (*Aegopinella minor*), žitovka obilná (*Granaria frumentum*), skelnatka zemní (*Oxychilus inopinatus*), bezočka šídlovitá (*Ceciloides apicula*), suchomilka rýhovaná (*Helicopsis striata*), tmavoretká bělavá (*Monacha carthusiana*).

Hmyz: kobylka sága (*Saga pedo*), kobylka *Poecilimon intermedius*, *Platycleis vittata*, saranče *Omocestus petraeus*, *Euchorthippus pulvinatus*, *Paracyptera microptera*, kudlanka nábožná (*Mantis religiosa*), srpice komárovec *Bittacus hageni*, *Bittacus italicus*, zavíječ *Synaphe connectalis*, pestrokřídlec podražcový *Zerynthia polyxena*, žluťásek tolicový (*Colias erate*), žluťásek *C. chrysotheme*, modrásek *Polyommatus damon*, můry *Lygephila ludicra*, *Phyllophila oblitterata*, *Pyrrhia purpurina*, *Perigrapha L-cinctum*, nesytka *Chamaesphecia crassicornis*, *Ch. colpiformis*, *Ch. astatiformis*, drvoplen *Parahypopta caestrum*, pouzdrovníčci *Coleophora squamella*, *C. oriolella*, *C. albostraminata*, drobníčci *Trifurcula josefklimeschi*, *Ectoedemia rufifrontella*, vřetenušky *Zygaena punctum*, *Z. laeta*, makadlovka *Vulcaniella extremella*, píďalka *Chlorissa etruscaria*, kutilka *Sceliphron destillatorius*, masařka balkánská (*Liopygia crassipalpis*).

(poznámka : konec citace)

Vliv na obojživelníky

Vlastní těleso železnice nepředstavuje pro obojživelníky vhodný biotop. V prostoru stavby ani v její těsné blízkosti stavby se nevyskytuje vhodný vodní tok či vodní plocha, na kterou by tyto živočichové byli navázáni. Obojživelníci nebyly v zájmovém území, ani jeho okolí zjištěni.

Vzhledem k tomu, že se jedná o rekonstrukci stávající železniční trati, nepředpokládáme, při vhodném načasování stavebních prací, že dojde k zásadnímu vlivu v tomto směru.

Bezobratlí

Realizací záměru tak může dojít k negativnímu ovlivnění jedinců tohoto druhu, případně jednotlivých hnízd. Populace širšího území jako taková nemůže být negativně ovlivněna.

Vliv na plazy

Vzhledem k tomu, že se jedná o rekonstrukci stávající železniční trati, nepředpokládáme při vhodném načasování stavebních prací mimo období rozmnožování ještěrky obecné ovlivnění populací jednotlivých druhů plazů.

Vliv na ptáky

Protože se předpokládá kácení dřevin před samotnou stavbou v období vegetačního klidu, lze předpokládat, že tímto dotčení této skupiny živočichů bude omezeno na minimální rozsah. Vliv na populaci ptáků ve sledovaném území bude minimální také i s ohledem na to, že lokalita stavby se nenachází v žádné evropsky významné lokalitě a ptačí oblasti a tímto lze vyvodit, že záměr nemůže mít významný vliv na předmět ochrany nebo celistvosti těchto lokalit.

Vliv na savce

V území záměru se nepředpokládá výskyt zvláště chráněných druhů savců.

Vzhledem k tomu, že se jedná o rekonstrukci stávající železniční trati, není předpoklad, že dojde k narušení migračních tras obratlovců. Migrační prostupnost je všeobecně omezena souběžnou dvoukolejnou tratí, silnicí III/4161 a především i průběžnými oploceními pozemků zahrad a RD na pomezí intravilánu a extravilánu obce Křenovice. Z hlediska ochrany obratlovců lze považovat rekonstrukci ve sledovaném území za přijatelnou.

B. 4. Zachování ekologických funkcí a vazeb v krajině

Stavba představuje pouze rekonstrukci stávající železniční trati v její původní trajektorii, plus řešení odvedení srážkových vod, které se dotkne pozemků sousedících s dráhou. Dle dostupných informací o projektu nebude nijak snížena migrační prostupnost území, oproti současnému stavu nedojde realizací stavebního záměru k další fragmentaci krajiny, a tak nepředpokládáme snížení ekologických funkcí a vazeb v krajině. Nutno konstatovat, jak již bylo uvedeno výše, že migrační prostupnost je v dotčené lokalitě de facto nemožná. Stavba se neprochází a ani není umístěna do blízkosti územních systémů ekologické stability (ÚSES). Níže je informativně uveden výčet skladebných prvků ÚSES.

Rozlišují se tři úrovně ÚSES:

- nadregionální
- regionální
- místní (lokální)

Nadregionální prvky ÚSES

Záměr přímo nezasahuje do žádného z prvků ÚSES nadregionální úrovně. Záměr není umístěn ani do blízkosti tohoto území.

Regionální prvky ÚSES

Stávající železniční trať prostorem stavby nekříží žádné regionální biokoridory.

Lokální prvky ÚSES

V prostoru stavby ani v její těsné blízkosti není situován místní ÚSES. Je však blízkém okolí v území zastoupen několika větvemi, reprezentující společenstva podmačených a hydričky normálních stanovišť.

Místní ÚSES je reprezentován následujícími větvemi vodních a vlhkomilných společenstev, které reprezentuje biokoridor Rakovce s vymezenými lokálními biocentry (LBC-5, LBC6, LBC-7 a LBC8). Ke stavbě je nejbližší situován LBC-2 vlevo od koleje (nejbližší okraj je vzdálen cca 50m od hranice pozemku dráhy).

Protože se ale jedná o rekonstrukci stávající železniční trati, která je již do okolní krajiny zapojená, nepředpokládáme ovlivnění biokoridorů tímto záměrem.

Na udržení ekologických funkcí a vazeb v krajině se podílejí i významné krajinné prvky. Významný krajinný prvek je ze zákona č. 114/1992 Sb., v platném znění, definován jako ta část krajiny, která je ekologicky, geomorfologicky či esteticky hodnotná, nebo která utváří její typický vzhled nebo přispívá k udržení její stability. Významnými krajinnými prvky (dále jen VKP) jsou lesy, rašeliniště, vodní toky, rybníky, jezera, údolní nivy (tzv. VKP ze zákona) nebo jiné části krajiny, které takto zaregistruje ve smyslu zákona o ochraně přírody příslušný orgán státní správy. Jde zejména o 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.

Do registrovaných VKP posuzovaný záměr nezasahuje.

c) VLIV NA SOUSTAVU CHRÁNĚNÝCH ÚZEMÍ NATURA 2000

Posuzovaný záměr neprochází žádným územím soustavy NATURA 2000. Z vyjádření Krajského úřadu Středočeského kraje, odboru životního prostředí a zemědělství (č.j. 148432/2017/KUSK ze dne 2.1.2018) vyplývá, že uvedený záměr nemůže mít samostatně nebo ve spojení s jinými záměry významný vliv na příznivý stav předmětu ochrany nebo celistvost evropsky významných lokalit nebo ptačích oblastí ležících na území v působnosti Krajského úřadu (příloha dokladová část H).

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

Na dokumentaci předmětné stavby bylo Krajským úřadem Středočeského, odboru životního prostředí a zemědělství vydáno stanovisko (viz uvedeno výše) ze kterého vyplývá, že uvedený záměr nepodléhá posuzování vlivů na životní prostředí a veřejné zdraví podle zákona (zákon č. 100/2001 Sb., v platném znění).

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

Ochranná pásma

Stavba je v celém svém rozsahu (včetně zařízení stavenišť) navrhována ve stávajícím ochranném pásmu dráhy. Ochranné pásmo je určeno svislou rovinou vedenou 60 m od osy krajní koleje a nejméně 30 m od hranice obvodu dráhy. Ochranné pásmo dráhy se stavbou nemění.

Ochranné pásmo zemního elektrického vedení nízkého napětí je 1 m od krajního kabelu na obě strany. Ochranné pásmo venkovního vedení je vymezeno dle zákona č. 458/2000 Sb., v platném znění, svislými rovinami vedenými po obou stranách vedení ve vodorovné vzdálenosti, která činí od krajního vodiče na každou stranu:

- u napětí nad 1 kV do 35 kV 7 m
- u napětí nad 35 kV do 110 kV 12 m
- u napětí nad 110 kV do 220 kV 15 m
- u napětí nad 220 kV do 400 kV 20 m

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

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

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

Trasa plynovodu neprochází prostorem stavby.

Trasa veřejné osvětlení (Techn.sloužby města Příbram) kříží žel.trat' v místě přejezdu km 71,676. v blízkosti tohoto přejezdu je umístěna trasa NN a od přejezdu až po konec navrhovaného nástupiště je vlevo od osy koleje veden stáv.kabel VN (vše společnost ČEZ).

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

Vyjádření vlastníků inženýrských sítí k zásahu do ochranných pásem těchto sítí jsou uvedena v samostatné části projektové dokumentace – část H.

Trasa železnice nezasahuje do ochranných pásem vodních zdrojů.

Železniční trať se nenachází v ochranném pásmu lesa.

Trasa záměru nezasahuje do chráněného ložiskového prostoru.

Chráněná území

Zájmová lokalita se nenachází v chráněném území ve smyslu zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, v platném znění. Záměr nebude mít vliv na chráněné území ve smyslu zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, v platném znění. Lokalita se nenachází v blízkosti území sítě NATURA 2000, vliv záměru na lokality sítě NATURA 2000 byl vyloučen.

Významné krajinné prvky

Do registrovaných VKP posuzovaný záměr nezasahuje. Podrobněji viz část B.4 této zprávy.

Podmínky ochrany podle jiných předpisů

V následující tabulce č. 1 jsou uvedena potřebná rozhodnutí a stanoviska související s ochranou životního prostředí při realizaci pojednávaného záměru. Tabulku všeobecně zobrazuje celé spektrum stanovisek, ale pro řešený záměr je nutno zajistit především povolení ke kácení dřevin. Ze

zbývajících (v tabulce uvedených) není nutno zajistit víceméně žádný z níže uvedených souhlasů či rozhodnutí před zahájením přípravných prací na stavbě.

Tab. 1.: Potřeby rozhodnutí/stanovisek správních úřadů

Název aktu	Ustanovení, právní předpis	Nutnost zajistit A/N	Správní úřad
Souhlas k vydání rozhodnutí o umístění stavby nebo využití území do 50 m od okraje lesa	§14 odst. 2 zák. č. 289/1995 Sb.	N	Orgán státní správy lesů
Povolení ke kácení dřevin	§ 8 zák.č. 114/1992 Sb.	N	Orgán ochrany přírody (Obecní úřad)
Závazné stanovisko k zásahu do významných krajinných prvků	§4 zák. č. 114/1992 Sb.	N	Orgán ochrany přírody (ORP)
Souhlas ke stavbám v záplavovém území	§ 17 odst. 1 písm. c) zák. č. 254/2001	N	Vodoprávní úřad
Plán pro zvládání povodňových rizik	§71 odst.4 zák. č. 254/2001 Sb.	N	Vodoprávní úřad
V případě potřeby schválení havarijního plánu	§39 zák.č. 254/2001 Sb.	N	Vodoprávní úřad
Souhlas k provozu zařízení k využití/odstranění odpadů	§14, zák.č. 185/2001 Sb.	N	Krajský úřad
V případě potřeby povolení k nakládání s nebezpečnými odpady	§16 zák.č. 185/2001 Sb.	A/N	Krajský úřad
Podle potřeby další rozhodnutí/vyjádření	podle speciálních předpisů (zák.č. 254/2001 Sb., ad.)	A/N	Speciální stavební úřady (vodoprávní úřad) a další orgány

ZÁVĚR

Vzhledem k lokalizaci stavby (okrajová část intravilánu/extravilánu) vymezeného částečně přilehlou zástavbou, pozemky zahrad a sadů, zemědělsky obdělávanými pozemky a přilehlou dvoukolejnou tratí a při dodržení výše zmíněných podmínek a opatření neočekáváme významný vliv stavebního záměru na životní prostředí v území dotčeném stavebním záměrem.

V Havlíčkově Brodě : březen 2020
Vypracoval : Ing. Pavel Bláha