



Operační program
Doprava



Evropská unie

Investice do vaší budoucnosti

Fond soudržnosti

				číslo soupravy
č. změny	datum	popis a zdůvodnění	podpis	

Odpov. projektant stavby

Ing. David Růža

STRABAG

STRABAG Rail a.s.

Železničářská 1385/29
400 03 Ústí nad Labem - Střekov
tel.: +420 475 300 111
e-mail: projekt.ul@strabag.com

Stavba

Revitalizace trati
Lovosice - Česká Lípa

Investor:



Stupeň

PDPS

Datum

08/2020

Ekopontis, s.r.o.

Cejl 511/43

602 00 Brno

tel.: 777 076 777

e-mail: ekopontis@ekopontis.cz



Vedoucí projektu

Kontroloval

Vypracoval

Mgr. et Ing. Petr Švehlík

Ing. Pavel Obrdlík

Mgr. et Ing. Petr Švehlík

B. SOUHRNNÁ TECHNICKÁ ZPRÁVA

Popis vlivů stavby na životní prostředí a jeho
ochrana

Místo stavby

Lovosice - Česká Lípa

Stupeň

PDPS

Datum

08/2020

Formát

-

Měřítko

-

Část

B

Příloha

6

TECHNICKÁ ZPRÁVA

STAVBA:	Revitalizace trati Lovosice – Česká Lípa
STUPEŇ DOKUMENTACE:	Projektová dokumentace pro provádění stavby

Obsah

1	IDENTIFIKAČNÍ ÚDAJE STAVBY	4
1.1	Údaje o stavbě.....	4
2	SEZNAM VSTUPNÍCH PODKLADŮ.....	5
2.1	Výchozí podklady.....	5
3	ÚČEL A ROZSAH PŘEDMĚTU DÍLA	5
4	POPIS VLIVŮ STAVBY NA ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ A JEHO OCHRANA	5
4.1	Souhrnná technická zpráva	5
4.1.1	Zvláště chráněná území ve smyslu kategorií dle § 14 ZOPK	7
4.1.2	Zvláště chráněná území ve smyslu kategorií dle § 45a-e ZOPK.....	12
4.1.3	Územní systém ekologické stability	17
4.1.4	Významné krajinné prvky.....	24
4.2	Biologický průzkum	31
4.3	Dendrologický průzkum	32
4.4	Hluková studie.....	33
4.5	Rozptylová studie	34
4.6	Odpadové hospodářství	36
4.7	Zemědělská příloha	37
4.8	Lesní příloha	37
5	SEZNAM PŘÍLOH.....	37

1 IDENTIFIKAČNÍ ÚDAJE STAVBY

1.1 Údaje o stavbě

Název stavby:	Revitalizace trati Lovosice – Česká Lípa
Specifikace stavby:	Veřejná drážní stavba liniového charakteru
Stupeň dokumentace:	Projektová dokumentace pro provádění stavby (PDPS)
Charakter dílčí části:	Rekonstrukce železniční trati
Kraj:	Ústecký, Liberecký
Okres:	Litoměřice – Česká Lípa
Katastrální území:	Lovosice, Žalhostice, Píšťany, Litoměřice, Trnovany u Litoměřic, Zahořany u Litoměřic, Velký Újezd u Litoměřic, Ploskovice, Býčkovice, Horní Nezly, Horní Řepčice, Chotiněves, Liběšice u Litoměřic, Dolní Chobolice, Trnoblany, Zimoř, Úštěk, Starý Týn, Ličenice, Dubičná, Lukov u Úštěku, Blíževedly, Kravaře v Čechách, Stvolínky, Holany, Zahrádky u České Lípy
Místo stavby dílčí části:	km 38,118 – 83,670
Trať dle Prohlášení o dráze:	Trať č. 087 Lovosice – Česká Lípa
Trafový úsek TU:	TÚ 1131 Lovosice – Česká Lípa
Trať dle NJŘ:	539 Lovosice – Česká Lípa
Kategorie dráhy:	Regionální
Období realizace:	předpoklad - 2021

Údaje o stavebníkovi:

Stavebník/investor: Správy železnic, s.o.
 Dlážďená 1003/7
 110 00 Praha 1 - Nové Město
 IČ: 70994234, DIČ: CZ 70994234

Zástupce investora: Stavební správa západ
 Sokolovská 1955/278
 190 00 Praha 9

Údaje o zpracovateli dokumentace a části dokumentace:

Hlavní projektant stavby (dle SOD): STRABAG Rail, a.s.
 Železničářská 1385/29
 400 03 Ústí nad Labem
 IČ: 25429949

Hlavní projektant stavby: Ing. David Růža
 ČKAIT – 0401446
 Autorizovaný inženýr pro dopravní stavby

Odpovědný projektant Ekopontis, s.r.o.
dílní části: Cejl 511/43
602 00 Brno
IČ: 03866866
Odpovědný projektant: Mgr. et Ing. Petr Švehlík

2 SEZNAM VSTUPNÍCH PODKLADŮ

2.1 Výchozí podklady

Pro zpracování dokumentace pro stavební povolení byly použity následující podklady:

- Zvláštní technické podmínky (12.12.2018)
- Vstupní porada ze dne 9.7.2019 konaná v zasedací místnosti firmy SZ, s.o. OŘ ÚL
- Aktualizace přípravné dokumentace 08/2017 zpracované firmou STRABAG Rail, a.s.

3 ÚČEL A ROZSAH PŘEDMĚTU DÍLA

Trať Lovosice – Česká Lípa je dle kategorie železničních drah podle zákona č. 266/94 Sb. o drahách drahou regionální, vlastníkem je ČR zastoupena SZ, s.o., provozovatelem dráhy je SZ, s.o. Jedná se o jednokolejnou, neelektrifikovanou trať.

V rámci stavby „Revitalizace trati Lovosice – Česká Lípa“ je navržena kompletní rekonstrukce ŽST Žalhostice a komplexní rekonstrukce vybraných částí úseku Žalhostice – Liběšice. V ostatních úsecích Liběšice – Úštěk, Úštěk – Blíževedly a Blíževedly – Zahrádky u České Lípy jsou realizované minimální úseky tratě cca 25 m pro možnou realizaci rekonstrukce železničního propustku.

V úseku ŽST Žalhostice (včetně) – Litoměřice h.n. (mimo) - Liběšice (mimo) bude realizováno nové zabezpečovací, sdělovací zařízení a silnoproudá technologie. V úsecích komplexní rekonstrukce budou přejezdy dnes zabezpečené výstražnými kříži zabezpečeny PZZ. Bude provedena komplexní rekonstrukce železničního svršku a spodku, přejezdů pro dosažení maximálních rychlostí při plném využití možnosti směrového vedení trati a uvedení do normového stavu. Dále bude provedena rekonstrukce nevyhovujících nástupišť v železniční stanici Žalhostice pro zvýšení komfortu cestujících a z důvodu úprav GPK. Zastávky Litoměřice cihelna, Ploskovice a Horní Řepčice nebudou rekonstruovány, bude pouze rektifikována nástupní hrana k aktuální poloze koleje.

4 POPIS VLIVŮ STAVBY NA ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ A JEHO OCHRANA

4.1 Souhrnná technická zpráva

Pro záměr bylo v červenci 2017 zpracováno oznámení dle přílohy č. 3 zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí, v platném znění (SUDOP PRAHA a.s., 07/2017); na základě provedeného zjišťovacího řízení byl následně vydán závěr zjišťovacího řízení odboru životního

prostředí a zemědělství Krajského úřadu Ústeckého kraje formou rozhodnutí (ze dne 12.2.2018, č.j. 3712/ZPZ/2017; https://portal.cenia.cz/eiasea/detail/EIA_ULK1034), že záměr nemá významný vliv na životní prostředí a nebude posuzován podle zákona č. 100/2001 Sb.

Platnost uvedeného závěru zjišťovacího řízení byla při zpracování této části projektové dokumentace podrobena analýze Ing. Pavla Obrdlíka, autorizované osoby dle §19 zákona č. 100/2001 Sb. (č.j. č. j. 87742/ENV/15). Na základě tohoto lze jednoznačně postulovat, že stavba vykazuje shodu charakteru a těch parametrů, kterými byl záměr identifikován v závěru zjišťovacího řízení. Plnění zájmů ochrany životního prostředí a veřejného zdraví dle jednotlivých složkových zákonů dokládá rovněž skutečnost udělení souhlasů a povolení, které jsou přiloženy v rámci dokladové části projektové dokumentace.

V rámci aktualizace přípravné dokumentace (STRABAG Rail, a.s., 08/2017) byl v části B.3 řešen „Vliv stavby na životní prostředí“:

- část B.3.1 Technická zpráva (STRABAG Rail, a.s., 08/2017)
- část B.3 Příloha 001 Dendrologický průzkum (IKP Consulting Engineers, s.r.o, H-PRO spol. s.r.o. & Viamont DSP a.s, 10/2014)
- část B.3 Příloha 002 Hluková studie (IKP Consulting Engineers, s.r.o, H-PRO spol. s.r.o. & Viamont DSP a.s, 10/2014)
- část B.3 Příloha 003 Rozptylová studie (IKP Consulting Engineers, s.r.o, H-PRO spol. s.r.o. & Viamont DSP a.s, 10/2014)
- část B.3 Příloha 004 Biologický průzkum (IKP Consulting Engineers, s.r.o, H-PRO spol. s.r.o. & Viamont DSP a.s, 10/2014)
- část B.3 Příloha 005 Měření hluku (IKP Consulting Engineers, s.r.o, H-PRO spol. s.r.o. & Viamont DSP a.s, 10/2014)
- část B.3.3 Návrh opatření k eliminaci vlivů (STRABAG Rail, a.s., 08/2017)

Na oznámení dle přílohy č. 3 zákona č. 100/2001 Sb. a uvedené části přípravné dokumentace je v aktuálním zpracování popisu vlivů stavby úzce navázáno.

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

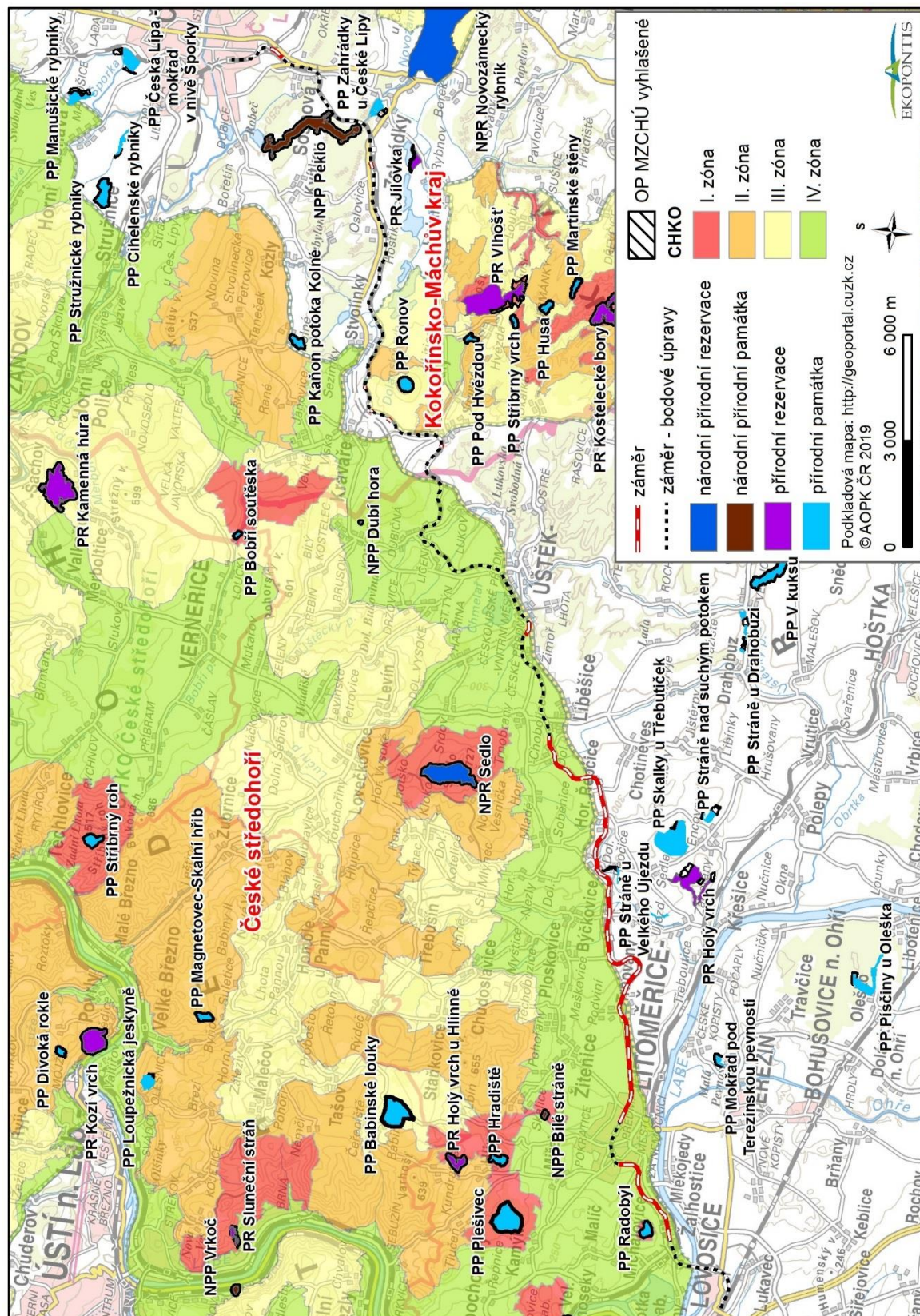
- Zvláště chráněná území ve smyslu kategorií dle § 14 ZOPK
- Zvláště chráněná území ve smyslu kategorií dle § 45a-e ZOPK

Z dalších environmentálních charakteristik dotčeného území lze uvést zejména územní systém ekologické stability (ÚSES; dle § 3 odst. 1 písm. a) ZOPK); či významné krajinné prvky (VKP; dle § 3 odst. 1 písm. b) ZOPK) – VKP kategorie vodní toky, údolní nivy a lesy (tzv. VKP ze zákona; v řešeném území se nenacházejí významné krajinné prvky registrované dle § 6 ZOPK).

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

4.1.1 Zvláště chráněná území ve smyslu kategorií dle § 14 ZOPK

V úseku trati od zastávky Lovosice závod po zastávku Trnovany u Litoměřic a dále také v úseku od zastávky Horní Řepčice do zastávky Blíževedly prochází železniční trať územím **CHKO České středohoří (kód ÚSOP: 51)**. Stavba zasahuje do IV. zóny ochrany CHKO (viz následující obrázek).



Obrázek 1 Zvláště chráněná území v širším zájmovém území

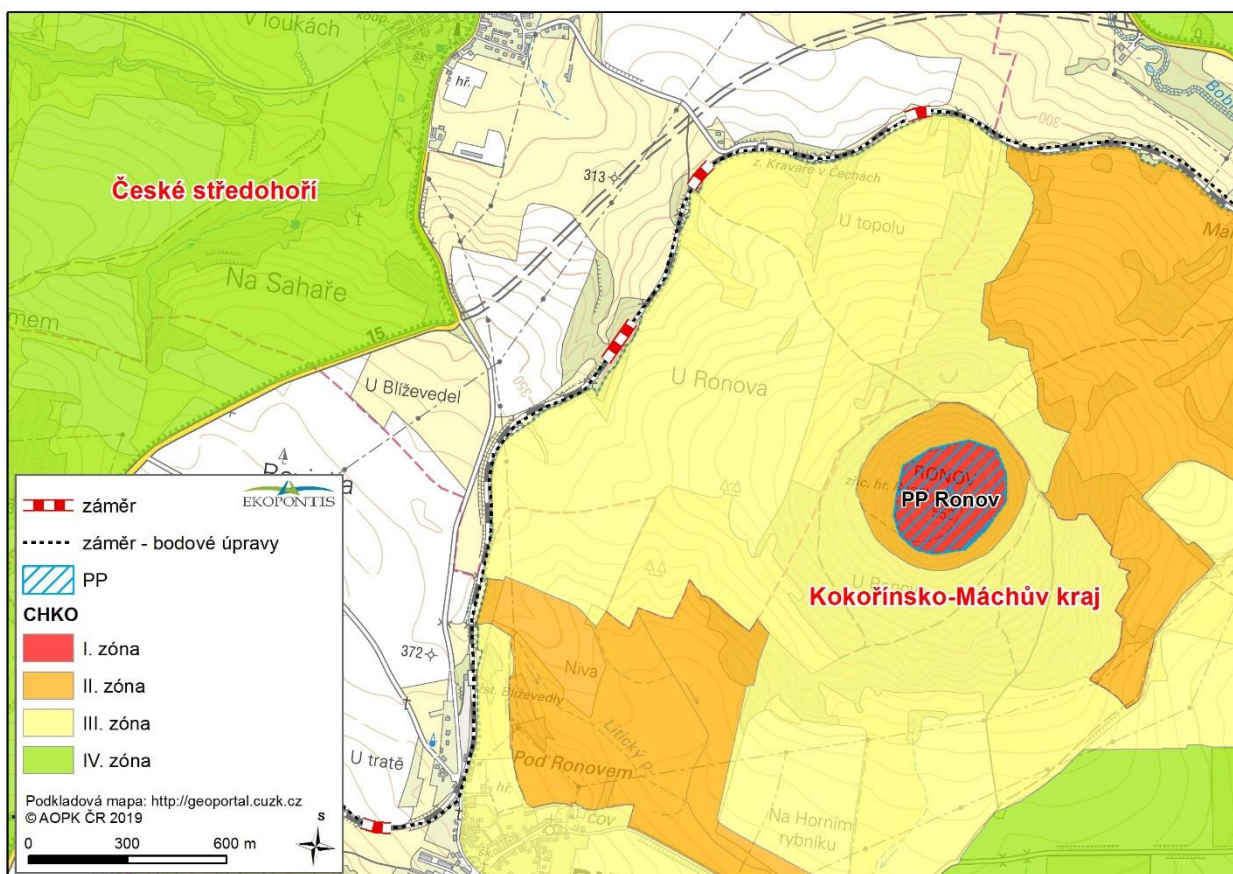
Chráněná krajinná oblast České středohoří byla vyhlášena v roce 1976. Svou rozlohou cca 1 063 km² zaujímá převážnou část stejnojmenného geomorfologického celku. Je druhou největší chráněnou krajinnou oblastí v České republice. Posláním oblasti je ochrana všech hodnot krajiny, jejího vzhledu a jejích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

Dne 11.8.2014 bylo AOPK ČR, regionálním pracovištěm SCHKO České středohoří vydáno Stanovisko dle § 44 odst. 1 zákona č. 114/1992 Sb. č.j. SR/1413/CS/2014-2, dle kterého SCHKO České středohoří souhlasí s umístěním a provedením stavby „Revitalizace trati Lovosice – Česká Lípa“ dle projektové dokumentace zpracované firmou H-PRO spol. s r.o., Ústí nad Labem a Viamont DSP a.s., Ústí nad Labem (08/2014). V textu stanoviska je dále uvedeno, že záměr je umístěn ve IV. zóně CHKO, částečně v zastavěných územích sídel, částečně ve volné krajině. Zvláštní zájmy ochrany přírody (maloplošná chráněná území, památné stromy, populace cenných či zvláště chráněných organismů, evropsky významné lokality) nejsou stavbou dotčeny. Povaha stavby (stavby neuplatňující se na povrchu, případně stavby umístěvané do zastavěného území v souladu s charakterem tohoto území) neovlivňuje krajinný ráz místa, SCHKO České středohoří proto nevydává k záměru závazné stanovisko dle § 12 ZOPK. Stavba není v rozporu s posláním CHKO ve smyslu § 25 zopk, základními ochrannými podmínkami dle § 26 zopk a § 1 zřizovacího předpisu CHKO České středohoří (MK ČSR č. 6883/76 /76).

Od žst. Blíževedly prochází dále železniční trať podél **CHKO Kokořínsko - Machův kraj (kód ÚSOP: 23)** – viz Obrázek 1 a podrobně také viz Obrázek 2. Chráněná krajinná oblast Kokořínsko - Machův kraj má rozlohu cca 410 km². Předmětem ochrany je uchování a obnova jejího přírodního prostředí, zejména ekosystémů volně žijících živočichů a planě rostoucích rostlin, zachování a obnova ekologických funkcí území a zachování typického charakteru krajiny za současného rozvíjení ekologicky optimálního systému využívání krajiny a jejích přírodních zdrojů; ochrana unikátní krajiny Dubška, Mšenska, Liběchovska, Kokořínského dolu, Jestřebka, Dokeska, Podbezdězí, Ralska, Polomených hor a nivy Ploučnice, Liběchovky a Pšovky s jedinečným geomorfologickým utvářením, jako jsou ploché pánve s četnými rybníky a rašelišti, skalní města a kaňonovitá údolí, kvádrové pískovce, neovulkanické vrchy, přirozeně meandrující tok řeky Ploučnice a údolí potoků Liběchovky a Pšovky, harmonicky utvářená krajina se zachovalými ekologickými funkcemi formovaná dlouhodobou činností člověka s významným podílem přírodě blízkých lesních, skalních, lučních, vodních a mokřadních ekosystémů a na ně vázaných vzácných a zvláště chráněných druhů rostlin a živočichů, s významným zastoupením dřevin rostoucích mimo les a řadou kulturních a historických památek a souborů lidové architektury, které dotváří charakteristický ráz této krajiny; typy přírodních stanovišť a druhy, pro které byly vyhlášeny evropsky významné lokality a ptačí oblast na území chráněné krajinné oblasti.

Dne 14.2.2017 bylo AOPK ČR, regionálním pracovištěm SCHKO Kokořínsko - Machův kraj vydáno vyjádření k přípravné dokumentaci stavby „Revitalizace trati Lovosice – Česká Lípa“ č.j. 00308/KK/17, ve kterém je uvedeno, že v případě předmětné železniční trati v úseku Blíževedly – Stvolínky je hranice CHKO vedena po přilehlé hranici parcel drážních pozemků (druhy

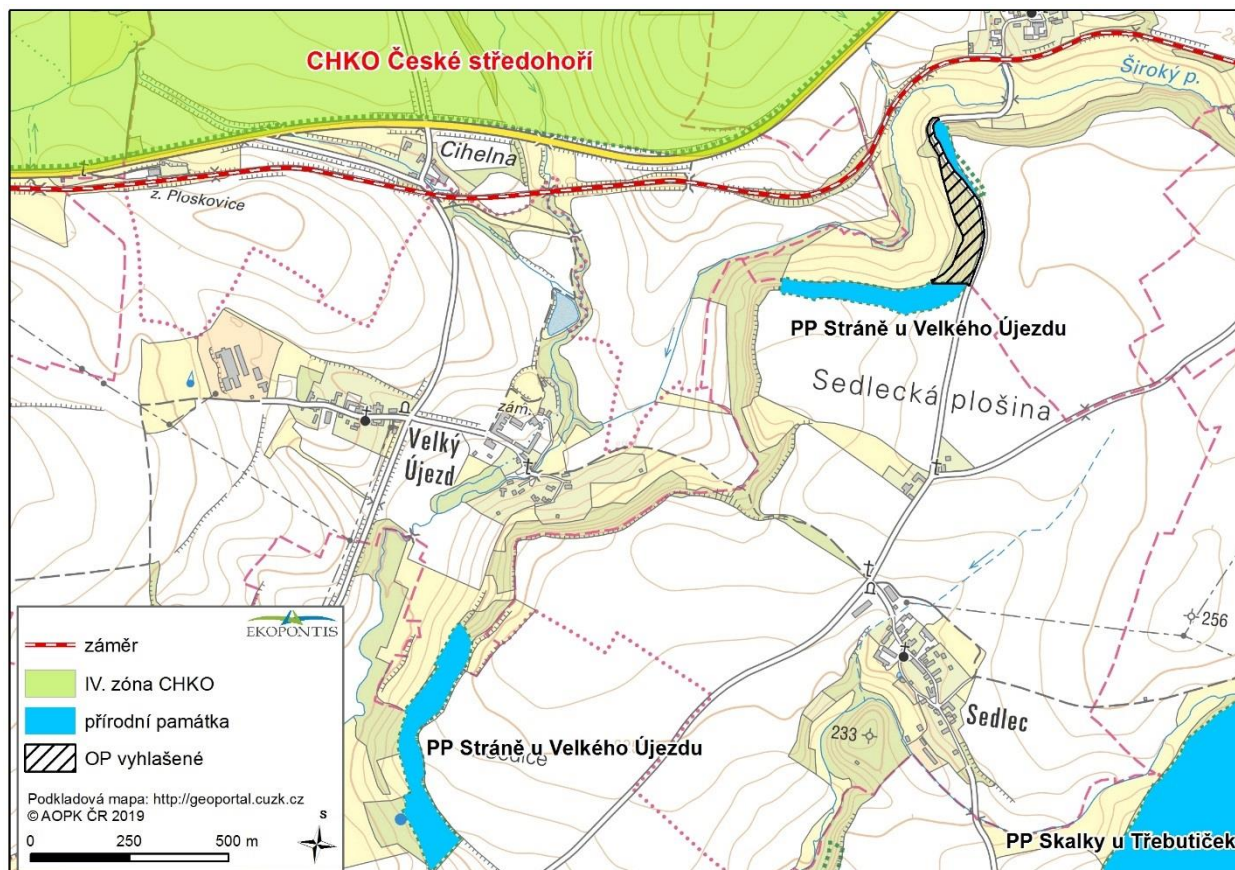
pozemků: ostatní plocha, způsob využití: dráha). Parcela č. KN 1732 v k.ú. Kravaře v Čechách, na které jsou umístěny všechny tři předmětné propustky, se tak nachází zcela mimo území CHKO Kokořinsko - Máchův kraj. SCHKO Kokořinsko - Máchův kraj však upozorňuje, že na území CHKO Kokořinsko - Máchův kraj, které těsně přiléhá k dotčené parcele, je zakázáno zneškodňovat odpady mimo místa vyhrazená se souhlasem orgánu ochrany přírody - ust. § 26 odst. 1 písm. a) zákona – a vjíždět a setrvávat s motorovými vozidly a obytnými přívěsy mimo silnice a místní komunikace a místa vyhrazená se souhlasem orgánu ochrany přírody - ust. § 26 odst. 1 písm. c) zákona. Vznikne-li tedy v průběhu přípravy či realizace stavby potřeba vjezdu anebo setrvání motorových vozidel na území CHKO Kokořinsko - Máchův kraj nebo jakéhokoliv jiného zásahu, který by byl v rozporu se základními či bližšími ochrannými podmínkami CHKO Kokořinsko - Máchův kraj, je nezbytné v dostatečném časovém předstihu požádat SCHKO Kokořinsko - Máchův kraj o udělení příslušné výjimky nebo souhlasu.



Obrázek 2 Poloha CHKO Kokořinsko - Máchův kraj vůči záměru

Nejbližším MZCHÚ je **PP Stráně u Velkého Újezdu (kód ÚSOP 5911)**, vzdálená cca 90 m od záměru (viz Obrázek 1 a také podrobně viz Obrázek 3). Přírodní památka o rozloze 6,32 ha byla vyhlášena v roce 2013. Předmětem ochrany je přírodní stanoviště – polopřirozené suché trávníky a facie křovin na vápnitých podložích (T3.4 - širokolisté suché trávníky bez jalovce obecného), pro které byla vyhlášena evropsky významná lokalita Stráně u Velkého Újezdu.

Stavba neznamena negativní vlivy pro hodnoty tohoto území.



Obrázek 3 Poloha PP Stráně u Velkého Újezdu vůči záměru

Ve vzdálenosti do 1 km od záměru se také nacházejí následující MZCHÚ (viz Obrázek 1):

PP Radobýl (kód ÚSOP: 356)

Předmětem ochrany je vrch Radobýl jako geomorfologicky významná dominanta neovulkanického původu s dochovanou ukázkou sloupcovité odlučnosti čedičové horniny, společenstva skal, skalních stepí, sutí a trávníků. Jedná se zejména o širokolisté a úzkolisté suché trávníky; vzácné sucho a teplomilné rostlinné druhy zejména pískavice thesalská, několik druhů záraz, mordovka nachová pravá, kavyl sličný nebo koniklec luční český a živočišné druhy zejména saranče skalní, přástevník kostivalový, modrásek kozincový, modrásek východní a lišaj svízelový.

Stavba neznamená negativa pro hodnoty tohoto území.

PP Ronov (kód ÚSOP: 1738)

Předmětem ochrany jsou zbytky zachovalého suťového lesa s rozsáhlými kamennými moři, místy téměř bez vegetace na svazích a vrcholu Ronova.

Stavba neznamená negativa pro hodnoty tohoto území.

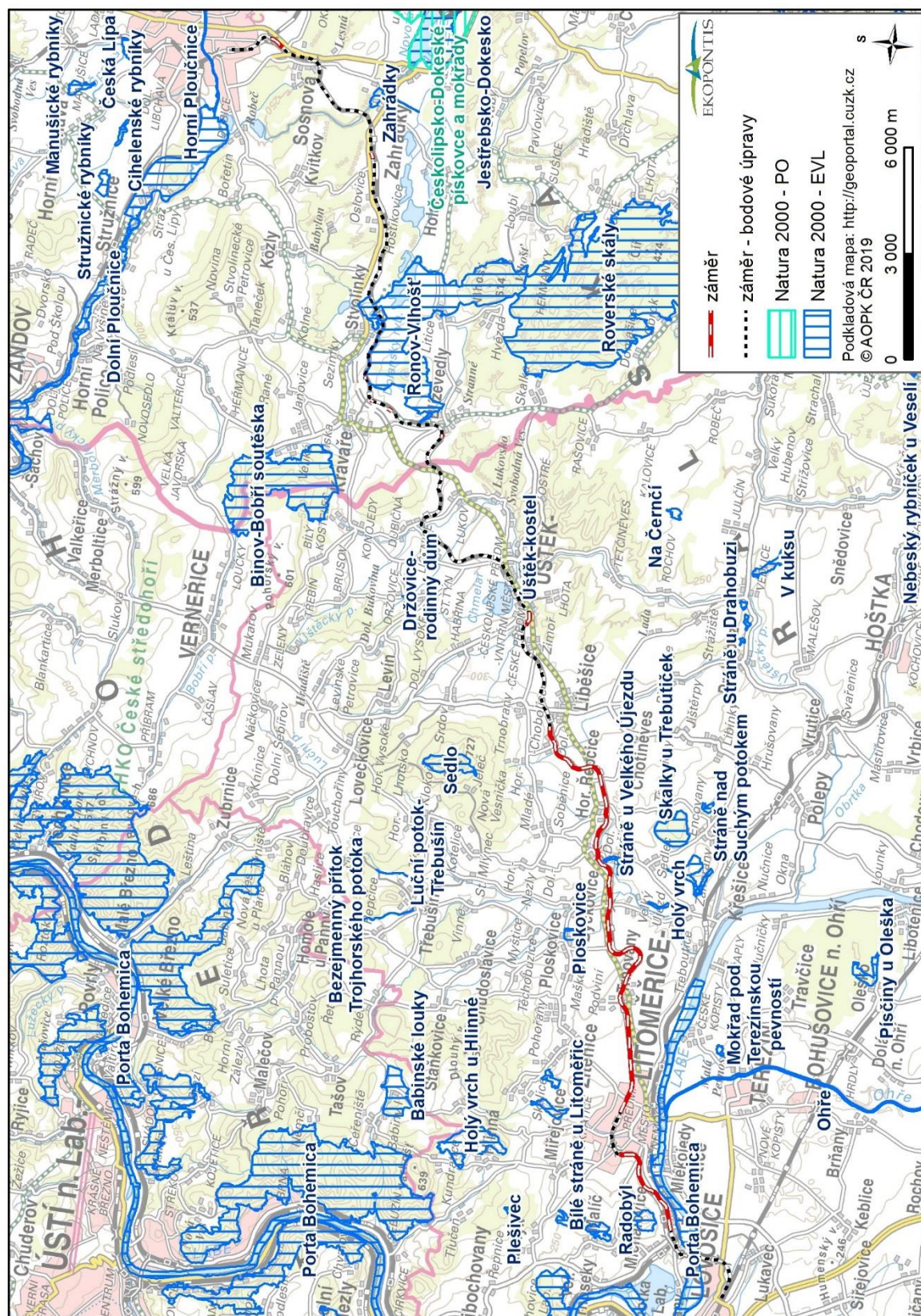
NPP Peklo (kód ÚSOP: 304)

Předmětem ochrany je geologicky cenné kaňonovité údolí Robečského potoka ve svrchně kvádrových pískovcích a komplex bažinných olšin a jasanových luhů tvořících biotop vzácných a ohrožených druhů rostlin a živočichů, včetně početné populace bleďule jarní v údolní nivě.

V rámci záměru nedojde k revitalizaci trati/zásahům území v těsné blízkosti národní přírodní památky Peklo. Rekonstrukce zde vedeného mostu je zahrnuta do samostatné stavební akce.

4.1.2 Zvláště chráněná území ve smyslu kategorií dle § 45a-e ZOPK

Situaci lokalit soustavy Natura 2000 v širším okolí záměru znázorňuje Obrázek 4.



Obrázek 4 Lokality soustavy Natura 2000 v širším zájmovém území

Stavba se dostává do okrajového kontaktu či do relativní blízkosti následujících území soustavy Natura 2000:

EVL Porta Bohemica (CZ0424141) – viz Obrázek 4

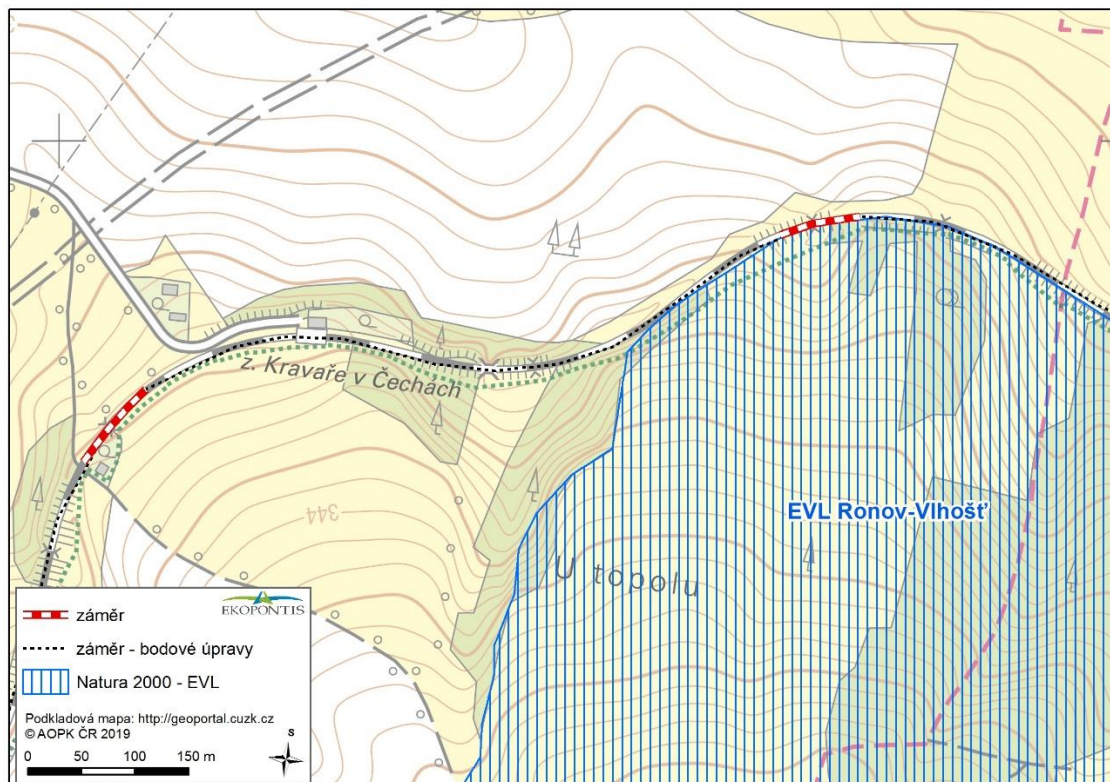
Předmětem ochrany EVL jsou:

- přírodní stanoviště
 - 6110* Vápnité nebo bazické skalní trávníky (*Alyso-Sedion albi*),
 - 8150 Středoevropské silikátové sutě,
 - 8160* Vápnité sutě pahorkatin a horského stupně,
 - 9180* Lesy svazu *Tilio-Acerion* na svazích, sutích a v roklích;
- druhy
 - 1106 losos obecný (*Salmo salar*),
 - 1337 bobr evropský (*Castor fiber*).

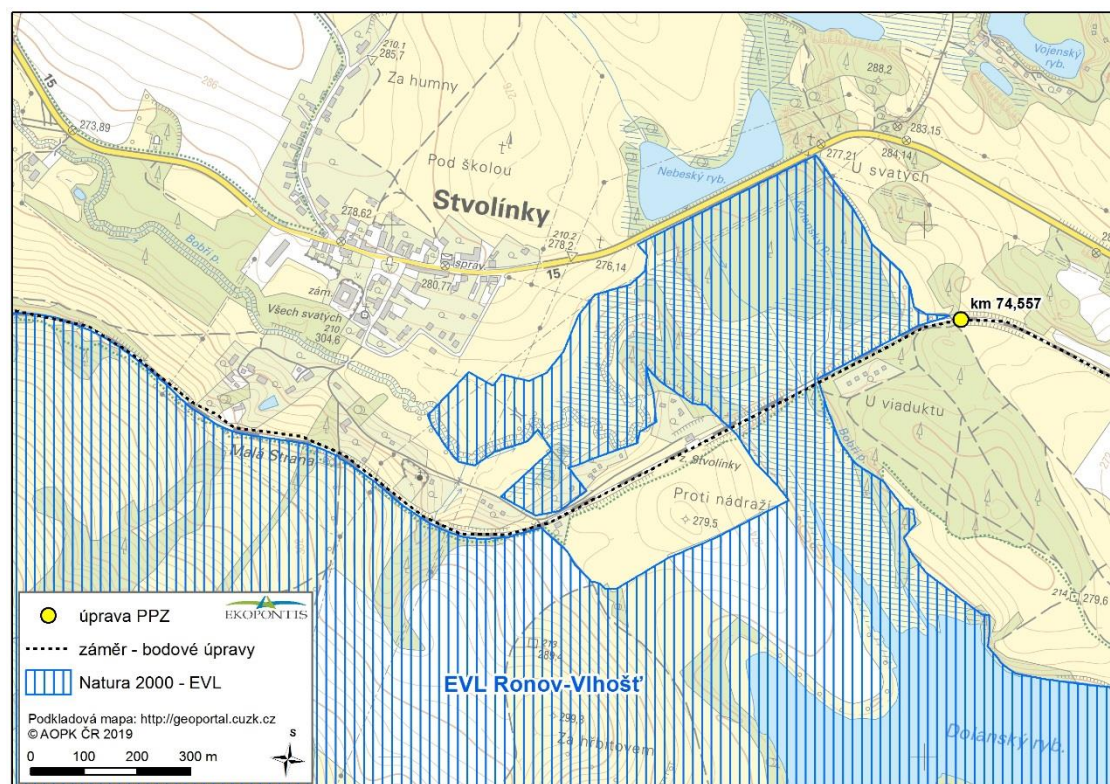
EVL Ronov - Vlhošť (CZ0514670) – viz Obrázek 5 a Obrázek 6

Předmětem ochrany EVL jsou:

- přírodní stanoviště
 - 3150 Přirozené eutrofní vodní nádrže s vegetací typu *Magnopotamion* nebo *Hydrocharition*,
 - 6410 Bezkolencové louky na vápnitých, rašelinných nebo hlinito-jílovitých půdách (*Molinion caeruleae*),
 - 6510 Extenzivní sečené louky nížin až podhůří (*Arrhenatherion*, *Brachypodio-Centaureion nemoralis*),
 - 7140 Přejížděcí rašeliniště a třasoviště,
 - 8220 Chasmodytická vegetace silikátových skalnatých svahů,
 - 9130 Bučiny asociace *Asperulo-Fagetum*,
 - 9170 Dubohabřiny asociace *Galio-Carpinetum*,
 - 9180* Lesy svazu *Tilio-Acerion* na svazích, sutích a v roklích;
- druhy
 - 1061 modrásek bahenní (*Maculinea nausithous*),
 - 1059 modrásek očkovaný (*Maculinea teleius*),
 - 1014 vrkoč útlý (*Vertigo angustior*).



Obrázek 5 Poloha EVL Ronov-Vlhošť vůči záměru - úsek trati km 71,958 - 71,983

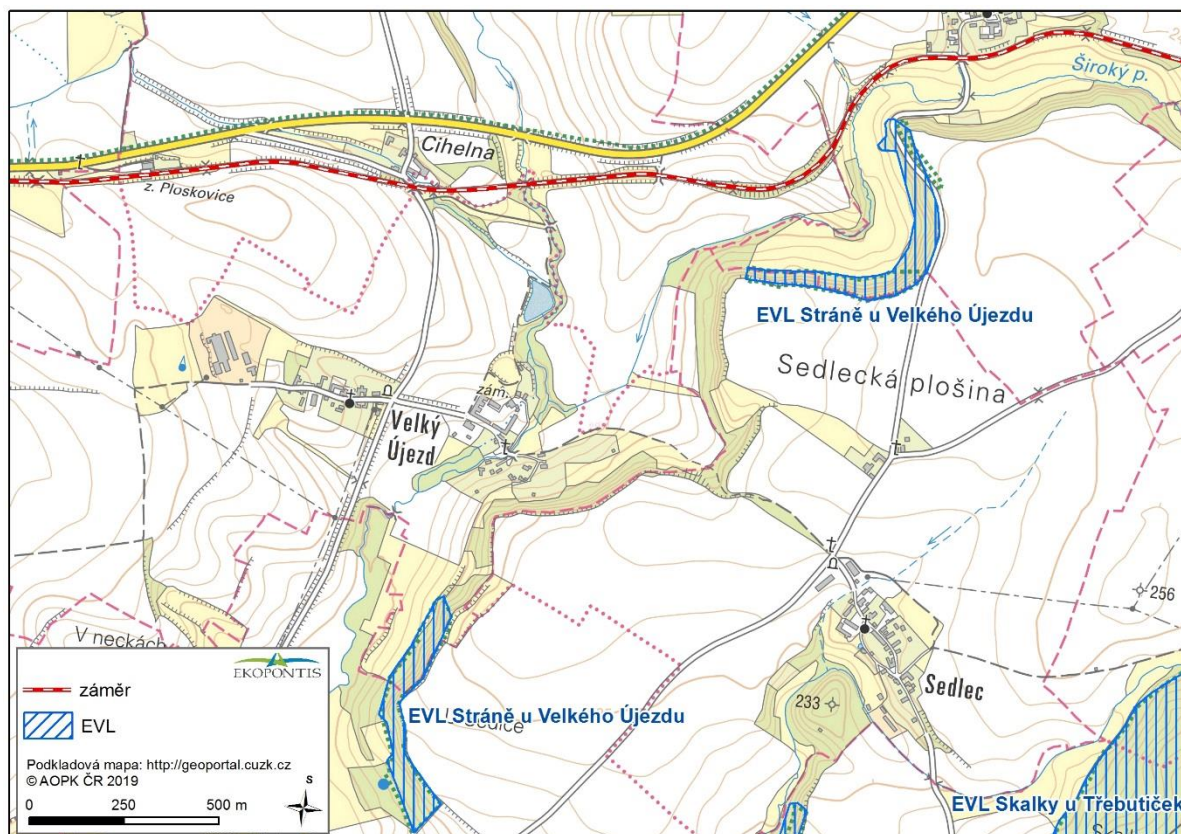


Obrázek 6 Poloha EVL Ronov-Vlhošť vůči záměru - úprava zabezpečení železničního přejezdu u obce Stvolínky (km 74,557)

EVL Stráně u Velkého Újezdu (CZ0420059) – viz Obrázek 7

Předmětem ochrany EVL je:

- přírodní stanoviště
 - 6210 Polopřirozené suché trávníky a facie křovin na vápnitých podložích (*Festuco-Brometalia*).



Obrázek 7 Poloha EVL Stráně u Velkého Újezdu vůči záměru

EVL Zahrádky (CZ0513508) – viz Obrázek 4

Předmětem ochrany EVL je

- 1084 páchník hnědý (*Osmoderma eremita*).

EVL Radobýl (CZ0423225) – viz Obrázek 4

Předmětem ochrany EVL jsou:

- přírodní stanoviště
 - 6210 Polopřirozené suché trávníky a facie křovin na vápnitých podložích (*Festuco-Brometalia*),
 - 8220 Chasmo fytická vegetace silikátových skalnatých svahů;
- druhy
 - 1078 přástevník kostivalový (*Callimorpha quadripunctaria*),

- 4055 saranče skalní (*Stenobothrus eurasius*).

Nejbližší ptačí oblastí je **PO Českolipsko-Dokeské pískovce a mokřady** (CZ0511007) vzdálená cca 2,7 km jihovýchodním směrem.

Předmětem ochrany PO jsou:

- A127 jeřáb popelavý (*Grus grus*),
- A224 lelek lesní (*Caprimulgus europaeus*),
- A081 moták pochop (*Circus aeruginosus*),
- A246 skřivan lesní (*Lullula arborea*),
- A272 slavík modráček střeoevropský (*Luscinia svecica cyanecula*).

Dne 15.4.2014 bylo Krajským úřadem Libereckého kraje, odborem životního prostředí a zemědělství vydáno stanovisko dle § 45i zákona č. 114/1992 Sb. (č.j. KULK 24815/2014), dle kterého záměr nemůže mít samostatně ani ve spojení s jinými záměry významný vliv na evropsky významné lokality ani ptačí oblasti.

Dne 27.2.2017 bylo Krajským úřadem Ústeckého kraje, odborem životního prostředí a zemědělství vydáno stanovisko dle § 45i zákona č. 114/1992 Sb. (č.j. 867/ZPZ/2017/N-2630), dle kterého část záměru „Revitalizace trati Lovosice - Česká Lípa“, nacházející se mimo CHKO České středohoří, nebude mít samostatně ani ve spojení s jinými významný vliv na příznivý stav předmětu ochrany nebo celistvosti jednotlivých evropsky významných lokalit, nebo ptačích oblastí v územní působnosti Krajského úřadu Ústeckého kraje.

Dne 10.4.2017 bylo AOPK ČR, regionálním pracovištěm Ústecko vydáno stanovisko dle § 45i zákona č. 114/1992 Sb. (č.j. SR/0601/UL/2017 - 5), dle kterého lze vyloučit, že záměr „Revitalizace trati Lovosice - Česká Lípa“ může mít významný vliv na příznivý stav předmětu ochrany nebo celistvost evropsky významné lokality nebo ptačí oblasti.

4.1.3 Územní systém ekologické stability

Situace ÚSES v zájmovém území záměru je znázorněna na obrázku níže. Záměr se v řešeném území dotýká těchto prvků ÚSES:

- ÚSES nadregionálního biogeografického významu:
 - NRBK K 13 – biokoridor vymezený k založení, na území obce Litoměřice navazuje na NRBK K 13/T – viz Obrázek 8;
- ÚSES regionálního biogeografického významu:
 - RBK 1277 Píšťany¹ (Lovosice) – částečně funkční regionální biocentrum, vedený podél vodního toku Labe – viz Obrázek 8;
 - RBK (Liběšice) – důležitý biokoridor zcela převážně suchého a místy i teplého charakteru, propojující Mlýnský vrch jižně od Kotelic s lokálním biocentrem LBC 13 - Leopoldův mlýn a pokračující po horní suché a osluněné části dosti vysoké stráně na levém břehu Lučního potoka k cennému lokálnímu biocentru LBC 15 – Vinička u

¹ v tomto úseku nebude probíhat rekonstrukce železniční trati

Býčkovice, suchého a teplého charakteru a odtud po polní cestě ke svahům Širokého potoka, lokální biocentrum LBC 19 a pak dále k regionálnímu biocentru Hořidla. Biokoridor sleduje přirozené trasy v krajině, je zhruba z poloviny funkční, z poloviny musí být vybudován. Celá jeho trasa by měla být převážně travnatá s místním vhodným uplatněním různě rozsáhlých skupin keřů a stromů – viz Obrázek 8;

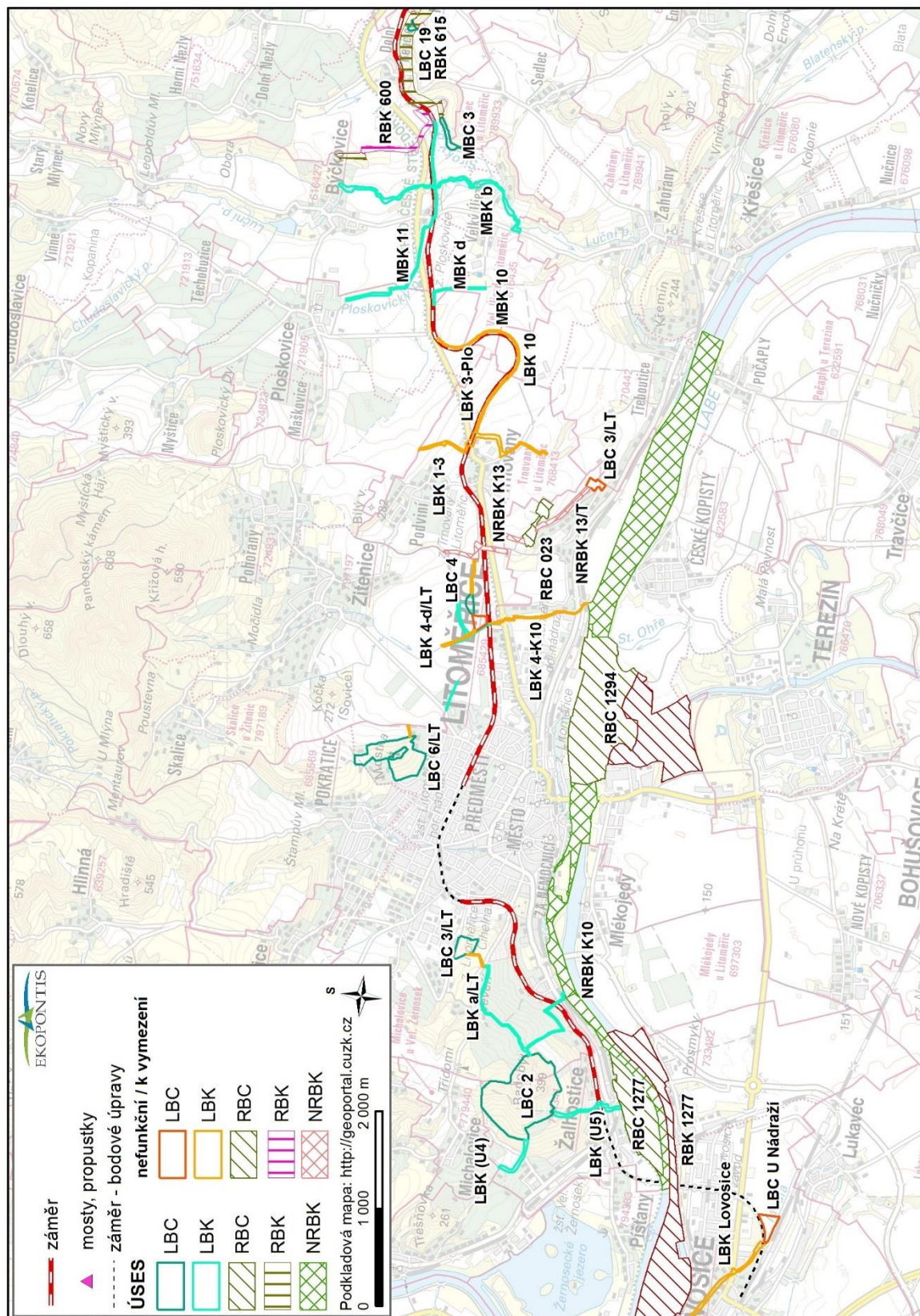
- RBK 603 (Stvolínky) – regionální biokoridor, v dotčeném úseku vedený podél Kolenského potoka – viz Obrázek 10;
- ÚSES místního/lokálního biogeografického významu:
 - LBK Lovosice¹ (Lvosice) – částečně funkční až nefunkční biokoridor trasovaný podél regulované vodoteče Modly – viz Obrázek 8;
 - LBK (U5) (Žalhostice) – biokoridor spojuje LBC 2 / LT Radobýl s RBC 1277, kde ústí do slepého ramena řeky Labe. Jedná se o strouhu/temporální vodoteč, která je v místě hranic zastavěného území zatrubněna až po ústí do RBC 1277 – viz Obrázek 8;
 - LBK a/LT Labskou strání (Litoměřice) – biokoridor je veden v oplocených, extenzivně udržovaných sadech od Labe k biocentru LBC 2/LT a LBC 3/LT. V menší míře vede po neobhospodařovaném poli, je omezeně funkční – viz Obrázek 8;
 - LBK d/LT "Močidla" (Litoměřice) – biokoridor je veden směrem od Labe, zahrnuje vlastní vodoteč a přilehlé porosty potoka Močidla. Mimo průmyslový areál je funkční. Je navrženo přeložení potoka vč. biokoridoru na křížení s komunikací D3. Mezi LBC 7/LT a LBC 6/LT v polní trati je navržen k založení, kopíruje hranice katastru a částečně prochází územím obce Trnovany, kde je označený jako LBK 4-K 10 – viz Obrázek 8;
 - LBK 1/3 (U6) (Trnovany) – biokoridor vymezený k založení, propojuje LBC 1 a LBC 3 – viz Obrázek 8;
 - LBK 10 (Křešice) – nefunkční biokoridor, navazující na LBK 1/3 (U6) na území obce Křešice – viz Obrázek 8;
 - MBK 11 (Byčkovice) – biokoridor vede podél periodické vodoteče s vegetačním doprovodem břehových porostů. Na vlhčích místech převažují porosty s olší a jasanem, na sušších místech xerofilní křoviny. Částečně využívá linii železničního náspu se stromovým doprovodem – viz Obrázek 8;
 - MBK b (Byčkovice) - vymezený úsek biokoridoru využívá nivu Lučního potoka s významným břehovým doprovodem. Propojuje MBK 7 (Vinice u Býčkovic) a MBK 5 (V Neckách). V severní části u LBC 7 mají břehové porosty charakter údolních jasanovo-olšových luhů (L2.2). V jižní části převažují vrbové porosty (K2.1) na sušších místech se uplatňují xerofilní křoviny (K3) – viz Obrázek 8;
 - LK 2 „Široký potok“ (Horní Řepčice) - Částečně funkční biokoridor suchého a v prostoru Širokého potoka heterogenního charakteru propojující cenný ekoton na

jižním okraji komplexu lesů Mlýnského vrchu s regionálním biokoridorem RK 625, resp. lokálním biocentrem LBC 1 Horní Řepčice – viz Obrázek 9;

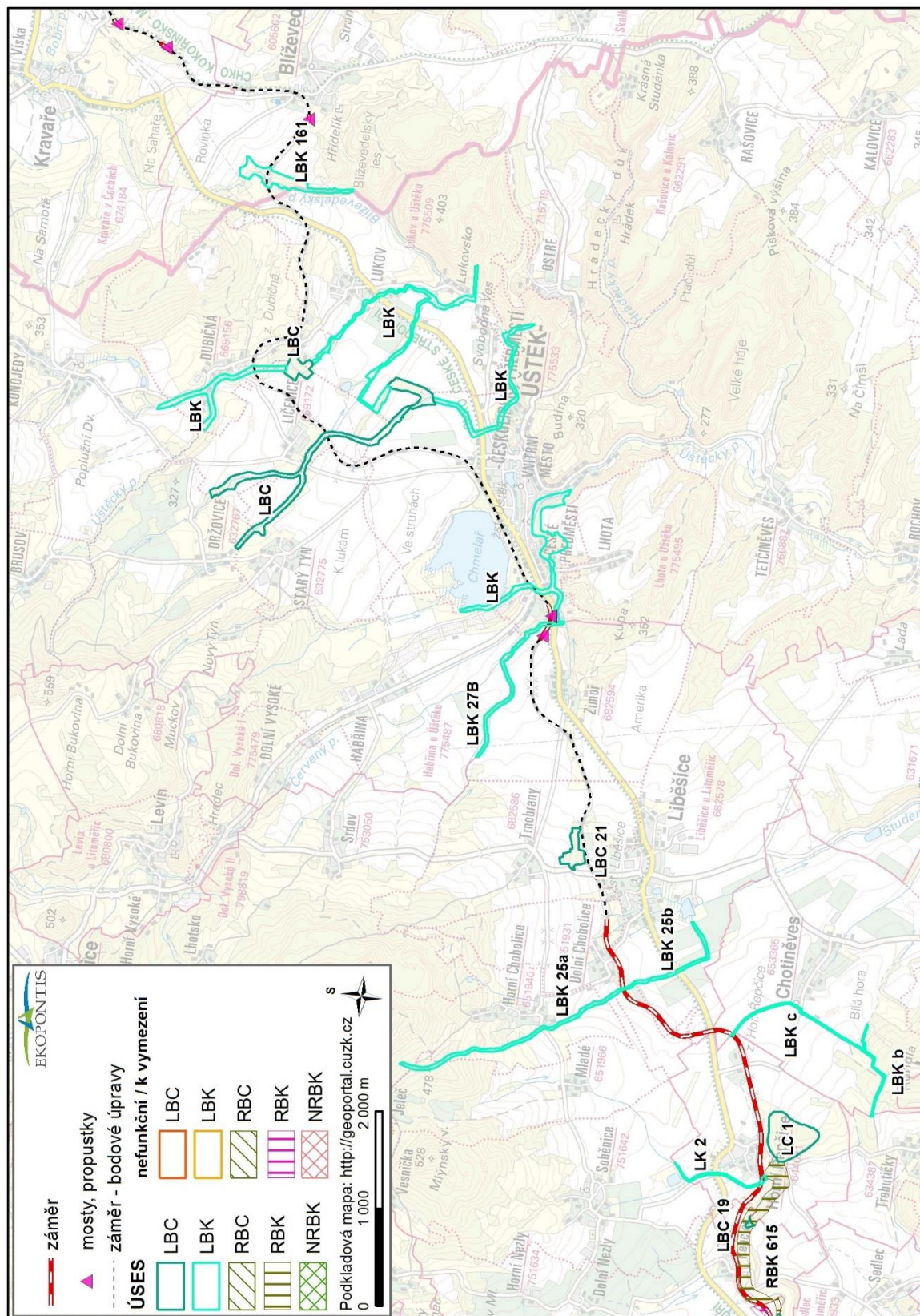
- LBK c (LK 1) (Horní Řepčice, Chotiněves) - Biokoridor vstupuje na území obce Horní Řepčice od jihu z k. ú. Chotiněves. Území protíná v délce 250 m paralelně se železniční tratí mezi Horními Řepčicemi a Liběšicemi a pokračuje na sever do CHKO České středohoří – viz Obrázek 9;
 - LBK 25a (Libešice) – biokoridor sledující Studený potok, cílovým společenstvem je doprovodné společenstvo tekoucích vod – viz Obrázek 9;
 - LBK 25b (Libešice) - Lokální biokoridor kontaktní, který je pokračováním lokálního biokoridoru LBK 25 – viz Obrázek 9;
 - LBK 27B (Libešice) – lokální biokoridor směřuje z LBC 22 východním směrem podél severní hranice k.ú. Zimoř. Cílovým společenstvem je lesní společenstvo typu dubové bučiny – viz Obrázek 9;
 - LBK¹ (Úštěk) – lokální biokoridor vedoucí podél Loubního potoka – viz Obrázek 9;
 - LBK¹ (Úštěk) – lokální biokoridor vedoucí podél Úštěckého potoka – viz Obrázek 9;
 - LBK¹ (Úštěk) – lokální biokoridor vedoucí podél Držovického potoka – viz Obrázek 9;
 - LBK¹ 161 BLŽ 02 - CL005 (Blíževedly) – lokální biokoridor o rozloze 10,09 ha – viz Obrázek 9;
 - LBK¹ 275/7 (Stvolínky) - lokální biokoridor vedoucí podél Bobřího potoka – viz Obrázek 10;
 - LK¹ 277/604 (Holany) – lokální biokoridor propojující LC 277 a RK 604 – viz Obrázek 10;
 - LBK 1010/1198¹ (Zahrádky) – lokální biokoridor vedený podél Robečského potoka – viz Obrázek 10.
- V relativně těsné blízkosti záměru se dále nachází:
- LBC U Nádraží¹ (Lovosice) – částečně funkční lokální biocentrum o rozloze 2,92 ha – viz Obrázek 8;
 - LBC 4 (U5) (Trnovany) – biocentrum, který propojuje LBK 4-d/LT a LBK 4-K10 (U9) – viz Obrázek 8;
 - LBK 3-Plo (U7) (Trnovany) – biokoridor, odpojující se z LBK 1-3, je vymezený k založení podél trati směrem na Ploskovice – viz Obrázek 8;
 - MBK 10 (Byčkovice, Ploskovice) - je veden podél železniční trati a přechází na hranici správních území Byčkovice – Ploskovice v MBK d – viz Obrázek 8;
 - MBK d (Ploskovice, Byčkovice) - ve správním území Ploskovice se napojuje na MBK 10. Vede podél železniční trati s doprovodem keřových a stromových formací. Dále vede jižním směrem do k. ú. Byčkovice, Velký Újezd – viz Obrázek 8;

- RBK 600 „Hořidla - Sedlo“ (Byčkovice) - Biokoridor propojuje regionální biocentra a jejich navázání na nadregionální úroveň. Vede od RBC 1297 Hořidla, kde se odděluje od trasy RBK 615. RBK 600 vede na východním okraji správního území Býčkovice. V údolí Širokého potoka propojuje MBC 3 (U Velkého Újezdu) dále pokračuje severním směrem po potoční terase, kde se schází s RBK 615, po překročení údolí Širokého potoka sleduje dochované meze na plochem hřbetu východně od údolí Lučního potoka přes MBC 7 (Vinice) a MBC 2 (Obora) směřuje na sever za hranice řešeného území k RBC Sedlo v Českém středohoří. Součástí regionálního biokoridoru jsou biotopy jasanovo-olšových luk (L2.2), vrbové křoviny (K2.1), rákosiny (M1.1), meze s ovsíkovými loukami (T1.1), suché bylinné lemy (T4.1) – viz Obrázek 8;
- LBC 19 (Liběšice) - sušší stráň na levém břehu Širokého potoka mezi Dolní a Horní Řepicí, včetně hodnotného lesíka s přírodě blízkým druhovým složením na jižním okraji Horní Řepčice charakteru dubohabrového háje – viz Obrázek 9;
- RK 615 (Horní Řepčice) - biokoridor má dva odlišné úseky. Od vloženého lokálního biocentra LC 1 Horní Řepčice na západ je vymezen s využitím lesních remízů a postagrárních lad v údolí Širokého potoka a je zde plně funkční. Krátký úsek na západ od biocentra LC 1 jihovýchodním směrem je veden po orné půdě a je navržen k založení – viz Obrázek 9;
- LBC 21 Nad trati¹ - rozsáhlé, geomorfologicky členité postagrární lano, svažité, s jižní expozicí, s četnými terénními depresiemi (ze jména poblíž železniční trati). Lokálně porosty mokřadního typu – viz Obrázek 9;
- RBC 1304 Holanské rybníky¹ (Stvolínky) – funkční regionální biocentrum, zahrnující lesní pozemky a vodní plochy – viz Obrázek 10;
- LBC 1010 Peklo¹ (Zahrádky) – lokální biocentrum na území NPP Peklo – viz Obrázek 10.

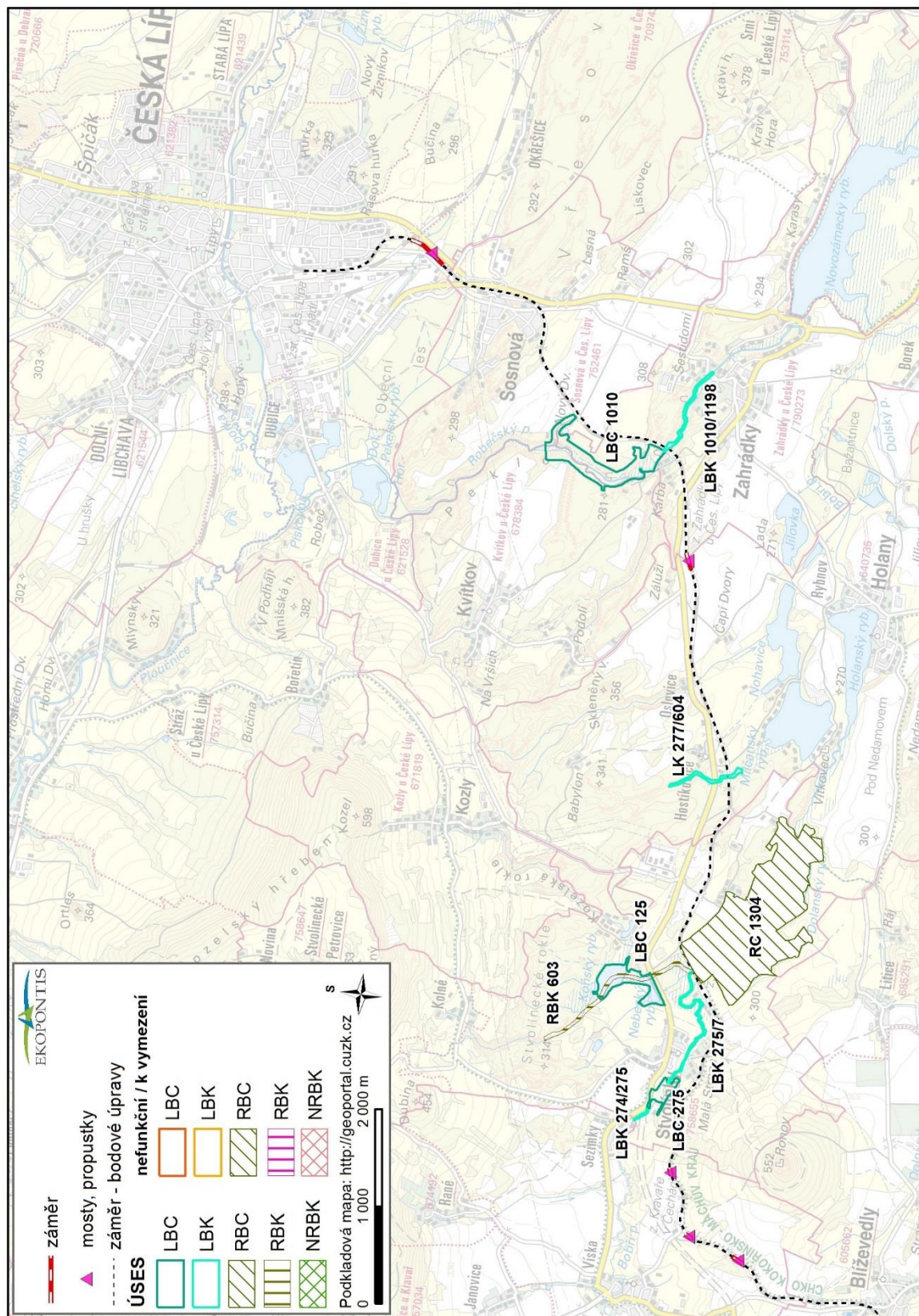
Vzhledem k charakteru stavby – revitalizace stávající železniční trati – dochází k dotčení prvků ÚSES výhradně jen v prostoru stávajících prvků tělesa železniční trati, bez vlivů na funkčnost jednotlivých prvků ÚSES. Uvedené platí rovněž pro migrační funkci, přičemž problematika migrační propustnosti je blíže řešena v kapitole „Biologický průzkum“ níže.



Obrázek 8 ÚSES v zájmovém území (úsek 1)



Obrázek 9 ÚSES v zájmovém území (úsek 2)



Obrázek 10 ÚSES v zájmovém území (úsek 3)

4.1.4 Významné krajinné prvky

V řešeném území se nacházejí významné krajinné prvky definované v § 3 odst. 1 zákona č. 114/1992 Sb. – VKP kategorie vodní toky, údolní nivy a lesy. V řešeném území se nenacházejí významné krajinné prvky registrované dle § 6 zákona č. 114/1992 Sb.:

- **VKP kategorie vodní toky**

Zájmovým územím protékají následující vodní toky (viz Tabulka 1, Obrázek 11, Obrázek 12 a Obrázek 13):

Tabulka 1 Vodní toky v zájmovém území

název toku	TOK ID (VÚV TGM)	km	
Modla	144010000100	37,518	mimo rekonstrukci
Labe	100010000100	38,816	mimo rekonstrukci, kabel. trasa
bezejmenný vodní tok	143990002400	43,158	mimo rekonstrukci
Pokratický p.	143990000100	43,606	mimo rekonstrukci
Močidla	139620000100	46,021	není stavbou přímo dotčen
Trnovanský p.	139620001200	47,200	SO 06-21-07, nova konstrukce
Ploskovický p.	139570000100	51,367	SO 06-20-05 není stavbou přím dotčen
Luční p.	139500000100	51,612	není stavbou přímo dotčen
bezejmenný vodní tok	139590001600	52,592	není stavbou přímo dotčen
bezejmenný vodní tok	139590000800	52,918	není stavbou přímo dotčen
Široký p.	139590000100	54,033	není stavbou přímo dotčen
PBP Studeného potoka	139340000600	57,264	není stavbou přímo dotčen
LBP Studeného potoka	139340000700	57,440	není stavbou přímo dotčen
Loubní p.	139300000100	61,051	SO 08-20-02, nová konstrukce
Červený p.	139280000100	61,976	mimo rekonstrukci
bezejmenný vodní tok	139280002000	62,115	mimo rekonstrukci
Ličenický p.	139270000200	64,549	mimo rekonstrukci
Úštěcký p.	139230000100	65,565	mimo rekonstrukci
PBP Blíževedlského potoka	139260000400	67,853	mimo rekonstrukci, kabel. trasa
Blíževedlský p.	139260000100	68,067	mimo rekonstrukci, kabel. trasa
Litický p.	145820002600	69,628	mimo rekonstrukci
HOZ	145800009400	73,486	mimo rekonstrukci
Bobří p.	145800000100	74,252	mimo rekonstrukci, kabel. trasa
Kolenský p.	145820000200	74,252	mimo rekonstrukci, kabel. trasa
bezejmenný p. (Potok od Hostíkovice do rybníka Nohavice)	145840001500	76,805	mimo rekonstrukci, kabel. trasa
bezejmenný vodní tok	145840001500	77,452	mimo rekonstrukci, kabel. trasa
Robečský p.	145730000100	79,943	mimo rekonstrukci
HOZ	145910003700	82,967	mimo rekonstrukci
bezejmenný vodní tok	145910006600	83,628	mimo rekonstrukci

- VKP kategorie údolní nivy

Problematika vymezení VKP údolní nivy je diskutována řadu let, avšak v současné době vymezení hranice údolní nivy stále chybí. Z pohledu zákona č. 114/1992 Sb. bylo ve Věstníku 8/2007 vydáno Sdělení legislativního odboru MŽP ČR o výkladu pojmu „údolní niva“ (dle § 3 písm. b ZOPK) podle něhož je „*údolní niva rovinné údolní dno aktivované při povodňovém stavu vodního toku; tvoří ji štěrkovité, písčité, hlinité nebo jílovité naplaveniny, jejichž úložné poměry často vykazují nepravidelnosti způsobené větvením toku, vznikem ostrovů, meandrů, náplavových kuželů a delt, sutí, svahových sesuvů apod.*“

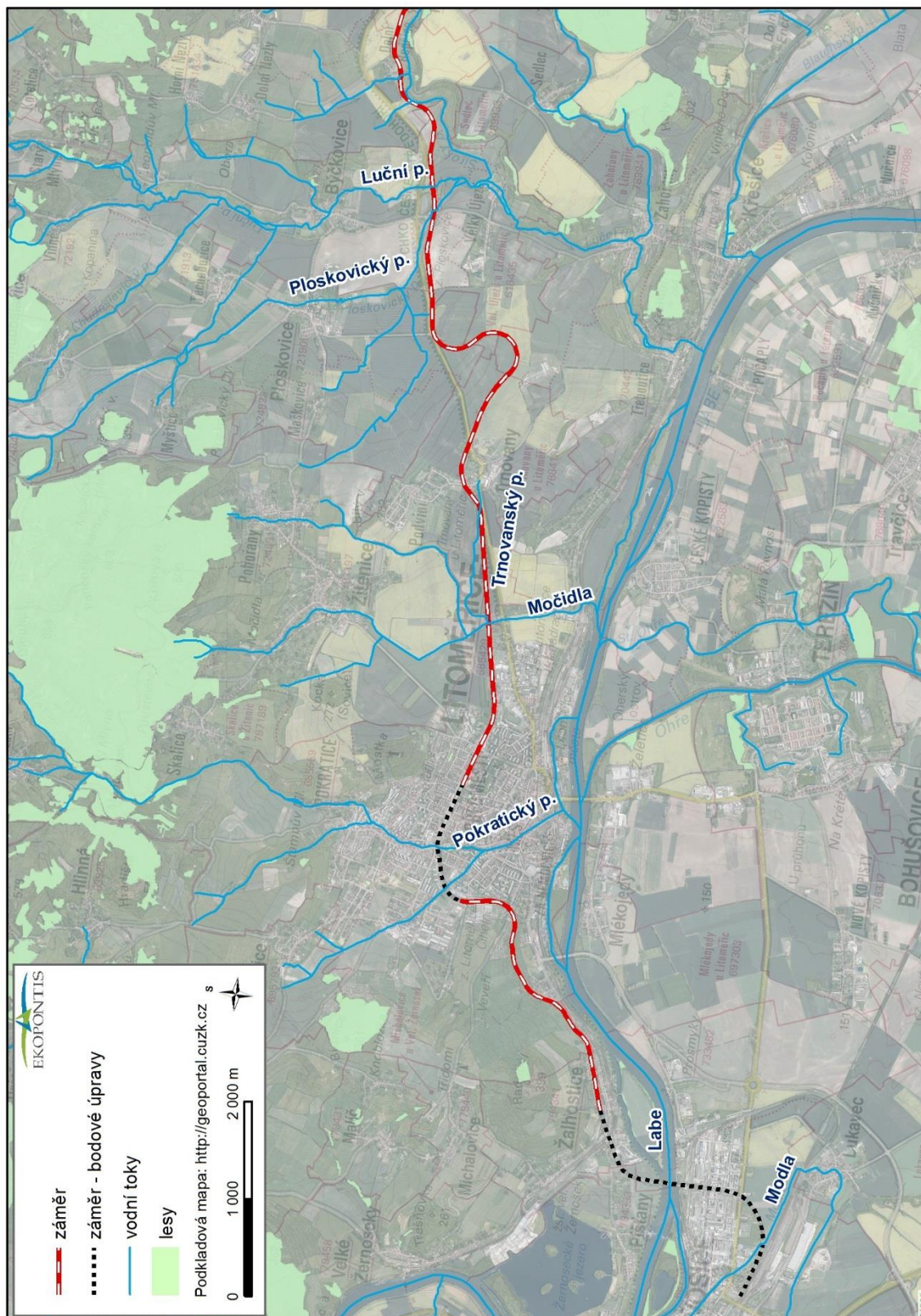
Kategorii v zájmovém území obecně zastupují výše uvedené vodní toky, resp. jejich okolí. Jednoznačné vymezení údolní nivy je však poměrně problematické a pro účely této zprávy ani není třeba (pro představu o morfologii terénu dostatečně poslouží kromě vrstevnic a stínovaného reliéfu také vymezení záplavového území Q_{100}) (Obrázek 14 a Obrázek 15). Obecně lze konstatovat, že údolní nivy jsou reprezentovány převážně územím bezprostředně přiléhajícím ke korytu vodního toku – doprovodná vegetace vodotečí; zpravidla bez typických charakteristik pro biotop údolní nivy.

- VKP kategorie lesy

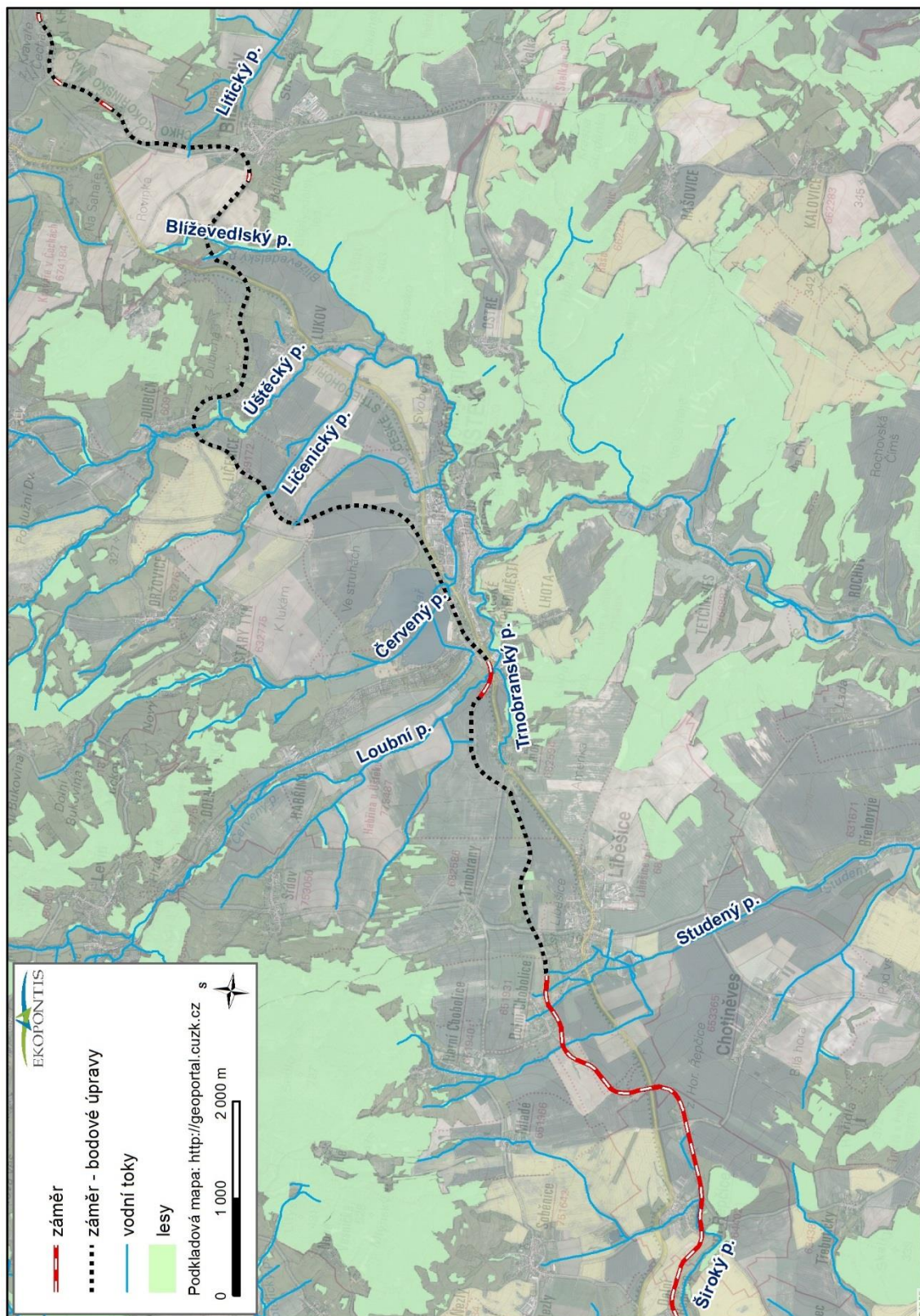
Záměr zasahuje do třech přírodních lesních oblastí: Severočeská pískovcová plošina a Český ráj, České středohoří a Polabí. Lesní vegetační stupeň je bukodubový.

Lesní pozemky se nacházejí převážně v širším území železniční tratě, převážně mimo kontakt s železniční tratí. Toto platí zejména pro úsek Žalhostice – Liběšice, kde proběhne komplexní rekonstrukce vybraných částí tratě. V navazujícím úseku za Liběšicemi směrem na Českou Lípu se již lesní pozemky do kontaktu s železniční tratí dostávají relativně častěji (viz Obrázek 11, Obrázek 12 a Obrázek 13), zde jsou však v rámci revitalizace trati navrženy pouze bodové zásahy.

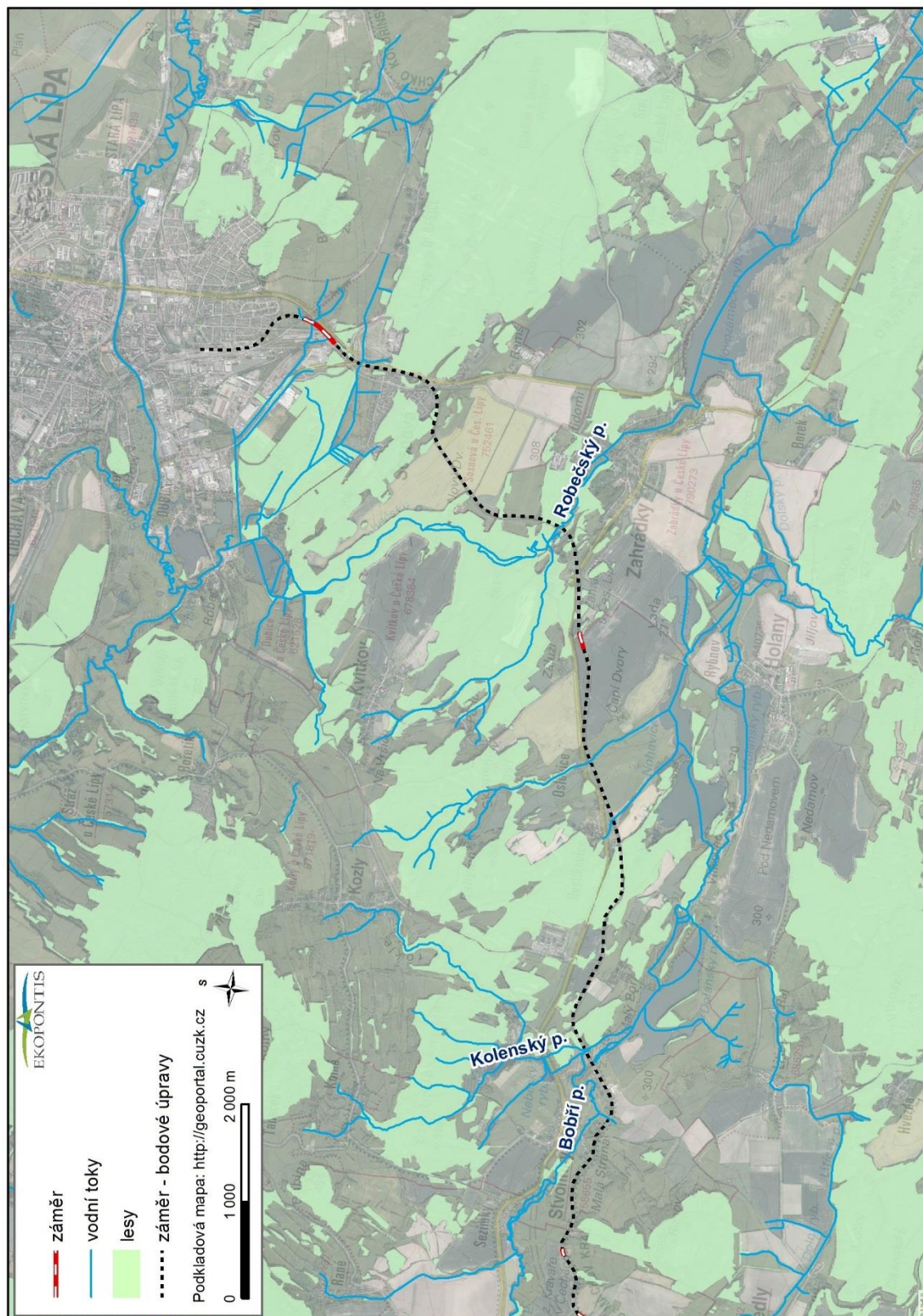
Vzhledem k charakteru stavby – revitalizace stávající železniční tratě – dochází k dotčení VKP výhradně jen v prostoru stávajících prvků tělesa železniční tratě, bez vlivů na ekostabilizační funkce VKP. Největší pozornost zaslouží zásahy VKP vodní tok, neboť v rámci revitalizace jsou prováděny zásahy do propustků či mostních objektů převádějících vodní toky pod tělesem železniční tratě. V tomto ohledu je vhodné vnímat zejména potenciální migrační funkce propustků či mostních objektů, přičemž problematika migrační prostupnosti je blíže řešena v kapitole „Biologický průzkum“ níže.



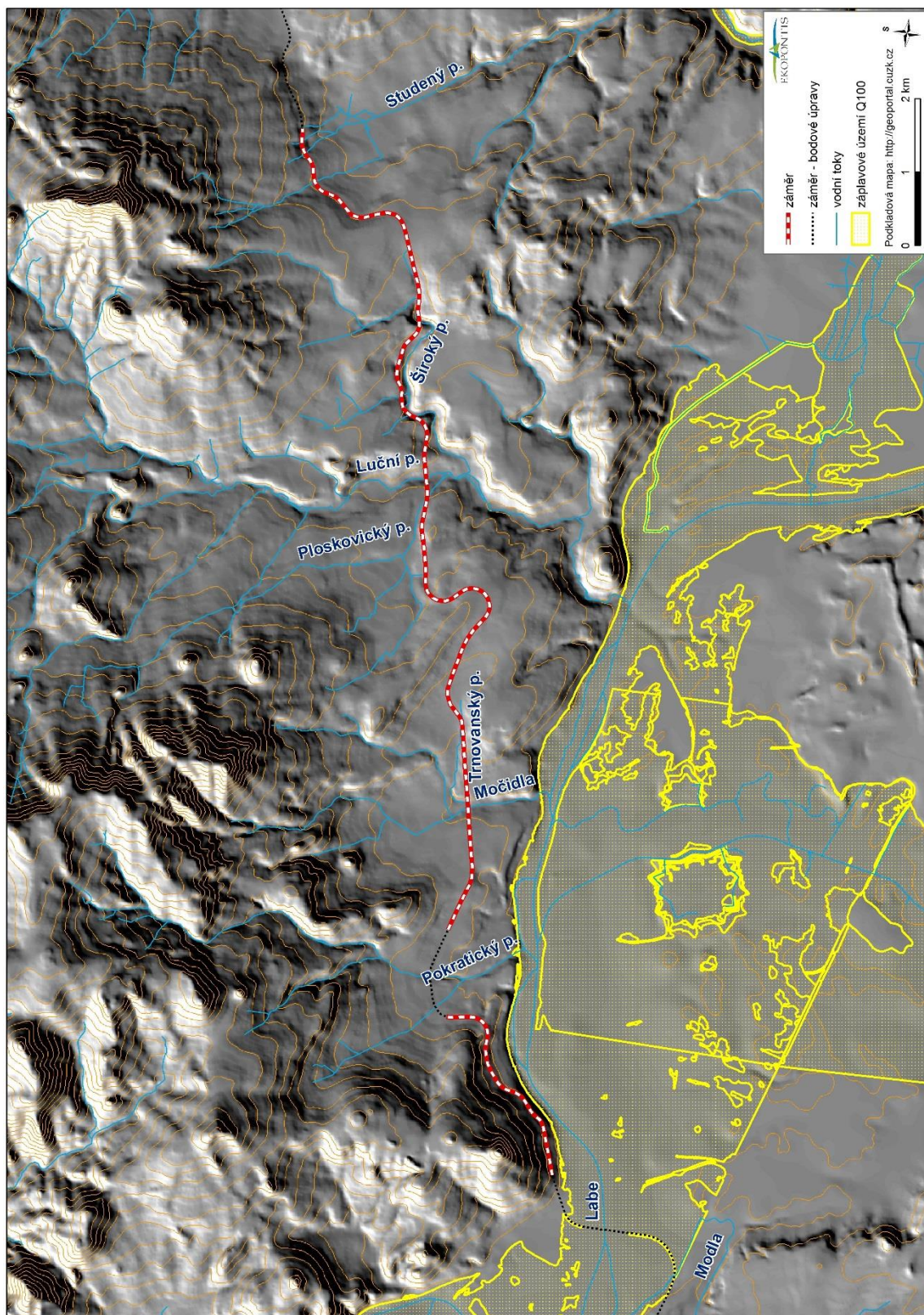
Obrázek 11 VKP kategorie vodní toky (dle DIBAVOD VÚV TGM) a lesy (dle ÚHÚL) v zájmovém území (úsek 1)



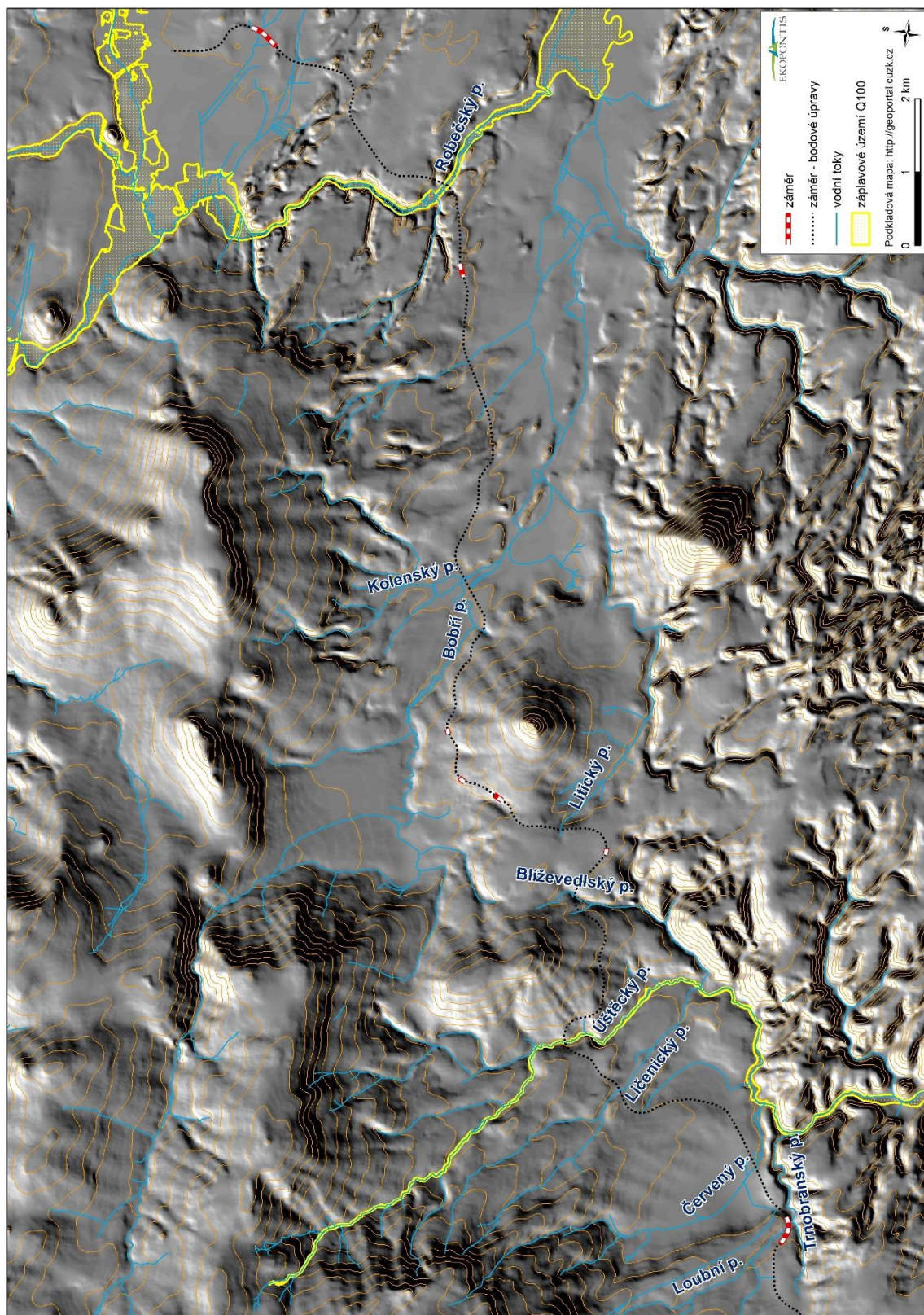
Obrázek 12 VKP kategorie vodní toky (dle DIBAVOD VÚV TGM) a lesy (dle ÚHÚL) v zájmovém území (úsek 2)



Obrázek 13 VKP kategorie vodní toky (dle DIBAVOD VÚV TGM) a lesy (dle ÚHÚL) v zájmovém území (úsek 3)



Obrázek 14 Morfologie terénu znázorněná vrstevnicemi a stínovým reliéfem (dle Geoportálu INSPIRE) a vymezením záplavového území Q100 (dle DIBAVOD VÚV TGM) (úsek 1))



Obrázek 15 Morfologie terénu znázorněná vrstevnicemi a stínovým reliéfem (dle Geoportálu INSPIRE) a vymezením záplavového území Q100 (dle DIBAVOD VÚV TGM) (úsek 2)

4.2 Biologický průzkum

Biologický průzkum je v celém znění předložen v Příloze č. 1. Na základě průzkumů lze shrnout, že revitalizace trati zasáhne biologické hodnoty území převážně v úseku mezi Žalhosticemi a Liběšicemi; lokálně dojde k zásahům území i mimo tento úsek mezi Liběšicemi a Českou Lípou. V rámci revitalizace proběhne rekonstrukce železničního svršku i spodku, vybraných nástupišť, zabezpečovacího zařízení, sdělovacího zařízení a silnoproudého zařízení či vybraných železničních přejezdů, mostů a propustků. Vzhledem k charakteru a způsobu revitalizace bude naprostá většina zásahů probíhat v antropogenním prostředí stávajícího železničního tělesa; lokálně dojde k okrajovým zásahům do biotopů na bezprostředním kontaktu s železniční tratí, v rámci, kterých však jsou zpravidla přítomny vesměs druhy obecně rozšířené, eurytopní a nežídka i synantropní.

Vzhledem k charakteru stavby lze považovat její vliv na flóru jako akceptovatelné. Na těleso železniční tratě nejsou dle průzkumu vázány žádné zvláště chráněné druhy dle vyhlášky č. 395/1992 Sb. k zákonu č. 114/1992 Sb. V zájmovém území se vyskytují antropogenně značně formované biotopy, resp. v případě biotopů relativně přírodního charakteru se jedná zpravidla o méně reprezentativní biotopy. Obecně lze u cévnatých rostlin v trase záměru očekávat spíše přímé negativní vlivy v podobě přímé destrukce stanovišť. V případě záměru revitalizace tratě je možné konstatovat, že kombinace záměrem dotčeného území a technického řešení neznámá z pohledu flóry vlivy, které by překračovaly únosnou mez území, neboť celkové ztráty na flóře vlivem vybudování záměru budou relativně málo významné. Vlivy na antropogenně ovlivněné biotopy není třeba ve vztahu k výstupům botanického průzkumu dále rozebírat, neboť jejich současný stav je výsledkem intenzivního dlouhodobého antropogenního vlivu.

Z hlediska vlivů na faunu nebude stavba vzhledem ke svému charakteru a způsobu realizace pro v území přítomné druhy (vč. druhů významných, resp. zvláště chráněných či červenoseznamových) znamenat ohrožení jejich lokálních populací. Z vlivů bude převažovat okrajový zásah do jejich biotopu, během výstavby bude patrný i vliv rušení (platí zejména pro ptáky). Obecně lze přesto doporučit pro fázi výstavby provádět činnost odborného biologického dozoru, který bude dozorovat plnění požadavků zájmů ochrany přírody a krajiny.

Vlivem lokálního kácení může dojít k dočasnému mírnému poklesu početnosti některých ptáků hnízdících v rámci dřevinných porostů doprovázejících železniční trať (jak vzhledem k lokálním zásahům/kácení, tak rušivé činnosti stavební technicky), v případě vhodného načasování stavebních prací však prakticky není možné ve stavbě sledovat zásah do přirozeného vývoje druhů, což platí rovněž pro druhy zvláště chráněné. Stavbou bude zasažen nejvýše pouze zlomek vhodných hnízdních biotopů, tedy při načasování zásahů dřevinné vegetace do období mimovegetačního/mimohnízdního (tj. od 15.10. do 15.3.) lze potenciální negativní vlivy z hlediska přítomné avifauny i na straně bezpečné vyloučit (platí rovněž pro oba zaznamenané zvláště chráněné druhy ptáků – ůhýka obecného a slavíka obecného). Po ukončení prací dojde v mnohém k obnově stávajícího charakteru území, je tedy předpokládána opětovná rekolonizace území, což platí i pro oba zaznamenané zvláště chráněné druhy plazů – ještěrku obecnou a slepýše křehkého, a rovněž pro oba zaznamenané zvláště chráněné taxony hmyzu – čmeláky rodu *Bombus* a mravence rodu *Formica*.

Pozornost je v rámci stavby věnována rovněž problematice migrační prostupnosti, přičemž nehledě na skutečnost, že je stavba situována výhradně v prostoru vedení stávající jednokolejné železniční tratě (jedná se o její revitalizaci) a její realizaci se základní charakteristiky území v hrubém nezmění, byla provedena podrobná analýza území a migračních pohybů živočichů. V rámci návrhu technického řešení železniční tratě probíhala úzká spolupráce s projektantem stavby (zejména v případě projekce mostů a propustků), která na podkladě dříve projednaných hrubých rysů řešení vyústila v zakomponování některých detailů provedení železniční tratě žádoucích pro zachování či zlepšení problematiky migrační prostupnosti. Výsledné řešení aktuálního návrhu revitalizace železniční tratě je tak v optice problematiky migrační prostupnosti možné označit jako vhodné, respektující základní zájmy sledované v zájmovém území.

4.3 Dendrologický průzkum

Dendrologický průzkum je v celém znění předložen v Příloze č. 2. Z výsledků průzkumu vyplývá, že je dřevinná vegetace ve vymezeném území tvořena z velké části vegetací ruderalního charakteru v podobě více či méně zapojených linií doprovázejících bezprostřední okolí železniční tratě, v některých úsecích často s velkým zastoupením druhů invazních. Výstupem průzkumu je specifikace dřevin zaznamenaných během terénního šetření ve vymezeném území a stanovení jejich základních dendrologických charakteristik; rovněž odborné posouzení vztahu charakteristik dřeviny k dopravně-bezpečnostním hlediskům. V neposlední řadě jsou identifikovány dřeviny, jejichž nutnost kácení přímo souvisí se stavební realizací záměru (tzn. nacházejí se v záboru stavby); toto je nutné vzhledem k charakteru stavby spíše ojediněle, zejména tam, kde bude nutná úprava tvaru železničního spodku zejména z důvodu odvodnění či je navrženo opevnění svahu železničního tělesa, příp. budou odstraněny náletové dřeviny v těsné blízkosti železniční tratě (kolejí). Další místa zásahů do dřevinné vegetace se vztahují k přejezdům, kde je nutné zabezpečit rozhledové poměry (v principu rovněž dopravně-bezpečnostní hlediska), nebo kolem rekonstruovaných mostů a propustků pro provedení prací. Kácení dřevin se také předpokládá v místech ploch zařízení stavenišť, kde se však již nyní dřevinná vegetace vyskytuje v omezené míře, resp. zpravidla se jedná o mladé stromy či málo zapojené keřové porosty.

Dendrologickým průzkumem bylo v zájmovém území v souvislosti se záměrem zjištěno celkem 59 druhů dřevin, z toho bylo 40 druhů stromů a 19 druhů keřů. Během průzkumu bylo zaznamenáno celkem 316 prostorových dat, ze kterých bylo 165 bodových dat (nadlimitních stromů či podlimitních stromů) a 151 polygonových dat (zapojené porosty).

Z tohoto výčtu budou pro žádost o povolení ke kácení dřevin dle § 8 zákona č. 114/1992 Sb. předmětné:

- STROMY

Všechny stromy, které budou dotčeny stavební realizací záměru či které bude nutné kácet vzhledem k dopravně-bezpečnostním rizikům, a zároveň dosahují obvodu kmene většího 80 cm ve výšce 130 cm.

- ZAPOJENÉ POROSTY

Všechny zapojené porosty dřevin, které budou dotčené stavební realizací záměru či které bude nutné kácet vzhledem k dopravně-bezpečnostním rizikům, neboť celková kácená plocha již převyšuje 40 m².

Obecně lze na základě výstupů dendrologického průzkumu konstatovat, resp. stanovit základní doporučení:

- Kácení dřevinné zeleně bude obecně provedeno pouze v nezbytně nutném rozsahu (ať již v souvislosti s vlastní stavební realizací záměru, v rámci zařízení staveniště či v souvislosti s dopravně bezpečnostními riziky). Tento požadavek je ostatně zakotven v aktuálně platné legislativě a vyplývá z významu, který je dřevinám mimo les obecně přikládán. V případě vegetačního doprovodu určitých částí řešené železniční trati je však tento význam podstatným způsobem degradován zejména častou přítomností invazních druhů dřevin, což je nejen vzhledem k lokalizaci na území CHKO České středohoří skutečnost nežádoucí.
- Vegetační doprovod železniční trati má jistý význam z hlediska zapojení technicistního prvku do krajiny (v optice zákona č. 114/1992 Sb. je možné najít překryv s ochranou krajinného rázu dle § 12). Vegetační doprovod odcloňuje železniční trať v území. Je však nutné zmínit, že charakter vegetačního doprovodu se v mnohém odchyluje od obecných principů estetického působení dřevinné vegetace. V aktuálním charakteru vegetace rovněž není možné shledat návaznost na charakter v dobách minulých, neboť přinejmenším v první polovině 20. století (mnohde i později) byly násypy (okolí) železničních tratí zpravidla zbaveny dřevinné vegetace a mnohde extenzivně využívány (pastva, píce apod.), tedy se mnohem více vyskytovaly holé/nezapojené úseky.
- U některých vybraných dřevin je navržen pouze redukční řez (větví či zpravidla zmlazujících okrajů porostů); bez nutnosti kácení celého jedince, resp. nedovolených zásahů do dřevin ve smyslu § 2 vyhlášky č. 189/2013 Sb.
- Dřeviny ohrožené poškozením při realizaci stavby (tj. dřeviny, které nebude nezbytné v souvislosti s realizací stavby kácet) budou ochráněny v souladu s normou ČSN 83 9061 Technologie vegetačních úprav v krajině – Ochrana stromů, porostů a vegetačních ploch při stavebních pracích.

4.4 Hluková studie

Vlivy na hlukovou situaci jsou podrobně vyhodnoceny v Příloze č. 3 Hluková studie. Na základě výsledků tohoto posouzení lze konstatovat, že provozem na posuzované železniční trati ve výhledovém stavu nedojde k ohrožení lidského zdraví, a to z důvodu nepřekročení hygienických limitů jak v denní, tak v noční době.

Stanovení hlukové zátěže z procesu výstavby zahrnuje akusticky nejvýznamnější práce jako zemní práce na kolejovém loži, práce na kolejišti samotném stejně jako následný průjezd dynamického stabilizátoru kolejnic a podbíječky. Vyhodnocení také zohledňuje odhadovou dobu realizace stavby (199 dní) a její postupný průběh v celé délce liniové stavby (jejích revitalizovaných částí).

V žádném z výpočtových bodů nedochází k překročení hygienických limitů. Veškeré stavební práce jsou uvažovány mezi 7 a 21 hodinou. Noční práce nejsou uvažovány.

Nicméně v některých místech trať vede velmi blízko obytných objektů a z toho důvodu je doporučeno:

- pro co nejmenší ovlivnění obyvatel odstínit zařízení vydávající hluk (např. kompresory, centrály) mobilními akustickými zástěnami či jinými objekty (deponie materiálu, nákladní vozidlo, železniční vozidlo);
- použít moderní mechanizaci s nižším akustickým výkonem.

Nákladní doprava zahrnuje vyhodnocení pohybu 30 nákladních aut denně po dobu 4 – 5 týdnů. Po rozpočtení na RPDI bylo stanoveno, že se jedná o přírůstek cca 6 průjezdů denně, které způsobí akustický příspěvek 44,7 dB. Tato hodnota je bezpečně pod hygienické limity, a proto není předpoklad jejich překročení a ohrožení lidského zdraví.

Recyklační stanice bude umístěna na parcele č. 274/1, katastrální území Ploskovice. Rozptylová studie (viz Příloha č. 4) upravuje maximální dobu provozu recyklační linky na 8 hodin za den. Hluková studie přejímá tuto skutečnost, ale i přesto je hodnota hlukové zátěže u nejbližšího objektu 67,3 dB. Tomuto objektu (V42 – Trnovany 35) ovšem nepřísluší institut chráněného vnějšího prostoru stavby. Předpokládaná ekvivalentní hladina akustického tlaku v chráněném vnitřním prostoru stavby je 37,3 dB během pracovního dne, což je bezpečně pod příslušný hygienický limit. Nedojde tedy k překročení žádného limitu a ani k ohrožení lidského zdraví.

Na základě měření vibrací od provozu na železniční trati v protokolu č. 19/13 (viz Příloha č. 3) nejsou navrhována žádná antivibrační opatření, neboť jsou s rezervou splněny hygienické limity pro denní i noční dobu.

4.5 Rozptylová studie

Vlivy na kvalitu ovzduší jsou podrobně vyhodnoceny v Příloze č. 4 Rozptylová studie. Cílem studie je posouzení imisní zátěže související s provozem recyklační linky na štěrk. Rozptylová studie zahrnuje výpočet příspěvku k imisní situaci vyvolaném realizací stavebního záměru těchto znečišťujících látek: PM₁₀, PM_{2,5}, NO₂, benzen, benzo(a)pyren. Výpočtovým rokem je rok 2021. Jedná se o modelový rok, kdy dojde k recyklaci štěrkového lože.

Závěry tohoto posouzení jsou následující.

V zájmové lokalitě nedochází k překračování imisních limitů ani u jedné sledované znečišťující látky. Emise z provozu recyklační linky umístěné ve vzdálenosti cca 290 m od žst. Ploskovice budou tvořeny zejména emisemi tuhých znečišťujících látek (TZL) PM₁₀ a PM_{2,5}, které budou vznikat během procesu recyklace (třídění a drcení materiálu) a během všech přesypů a celkové manipulace s tímto materiálem. Kvalitu ovzduší v hodnoceném území bude rovněž ovlivňovat (zejména po dobu provozu recyklační linky) vyšší intenzita dopravy, zejména nákladní automobilové dopravy, která bude souviset s návozem materiálu k recyklační stanici a jeho následným odvozem na stavbu.

Z výsledků vyplývá (viz Tabulka 2), že vypočtená maxima imisních příspěvků sledovaných znečišťujících látek s ročním průměrováním v místech nejbližší obytné zástavby jsou ve většině případů pouze v řádech tisícín až desetin mikrogramů, proto nebude docházet k překračování imisních limitů. V případě roční koncentrace PM₁₀ bude imisní příspěvek v místě nejbližší obytné zástavby oproti ostatním znečišťujícím látkám vyšší, a to v řádech jednotek, cca 1,697 µg/m³. U roční koncentrace PM_{2,5} bude imisní příspěvek v místě nejbližší obytné zástavby činit cca 0,564 µg/m³.

Tabulka 2 Výsledky výpočtu imisní situace (přirůstky) v modelu Symos '97 pro konkrétní výpočtové body v místě nejbližší obytné zástavby ve výšce 1,5 m

	bod č. 1 - rodinný dům, k.ú. Býčkovice, parc. č. st. 111, č.p. 86, Býčkovice (290 m)	bod č. 2 - rodinný dům, k.ú. Býčkovice, parc. č. st. 114, č.p. 90, Býčkovice (250 m)	imisní pozadí	imisní limit
	příspěvek stavebního záměru			
	koncentrace [µg.m ⁻³]			
PM ₁₀ (rok)	1,620	1,969	21,7	40
PM ₁₀ (den)	62,90	66,67	40,5	50
PM _{2,5} (rok)	0,465	0,564	16,8	20 ²
NO ₂ (rok)	0,002640	0,003753	13	40
NO ₂ (hod.)	0,092	0,109	66,7	200
benzen (rok)	0,000114	0,000163	1,1	5
benzo(a)pyren (rok)	0,00231 ng/m ³	0,00333 ng/m ³	0,8 ng/m ³	1 ng/m ³

V případě nepříznivých klimatických podmínek může docházet v místech nejbližší obytné zástavby k překročení limitních hodnot u znečišťující látky PM₁₀ s krátkodobým průměrováním (24hodinové koncentrace). Nicméně je nutné přihlídnout ke skutečnosti, že vypočtené hodnoty (62,9 – 66,7 µg/m³) porovnávané s imisními limity jsou maximální dosažené vypočtené koncentrace, kterých je dosaženo za nejnepříznivějšího provozu zdroje a povětrnostních podmínek v daném místě v okolí zdroje znečištění. Vypočtené hodnoty krátkodobých koncentrací (zejména 24hodinové koncentrace PM₁₀) však jsou velmi nadsazené a v reálném provozu recyklační stanice (žst. Ploskovice) budou dosahované koncentrace výrazně nižší. Proto je nutné přisuzovat mnohem větší vypovídající hodnotu vypočteným ročním charakteristikám. Maximální vypočtené hodnoty jsou dosahovány pouze při nepříznivých rozptylových podmínkách, a to při silných inverzích v zimním období (I. třída stability), kdy drcení (recyklace) probíhat nebude. Vypočtené příspěvky se snižují zejména v závislosti na rychlosti větru. Nejnižší hodnoty jsou pak vypočteny při konvektivním teplotním zvrstvení, jehož četnost je v posuzovaném území dle větrné růžice více než 57 %. Za těchto podmínek dosahují vypočtené příspěvky 24hodinové koncentrace PM₁₀ pouze 9,43 µg/m³ (konvektivní zvrstvení, slabé proudění větru v rozmezí rychlosti 0 – 2,5 m/s, četnost výskytu více než 51 %) a 3,21 µg/m³ (konvektivní zvrstvení, mírné proudění větru v rozmezí rychlosti 2,5 – 7,5 m/s, četnost výskytu více než 6 %) u nejbližší obytné zástavby. Z toho plyne, že reálně by při provozu RS v blízkosti žst. Ploskovice nemělo docházet k překročení limitu. Nicméně je nutné uvést, že vzhledem k výši stávajícího imisního pozadí pro 24hodinové koncentrace PM₁₀ (40,5 µg/m³), lze během provozu recyklační linky očekávat,

² zpřísnění imisního limitu na 20 µg.m⁻³ s účinností od 1.1.2020

že u nejbližší obytné zástavby se hodnoty krátkodobých koncentrací PM_{10} budou pohybovat na hranici imisního limitu.

Liniovým zdrojem znečištění bude doprava související s provozem recyklační základny vedená po přilehlých komunikacích, a to v celé délce rekonstruovaného úseku železniční trati. Nicméně je možné konstatovat, že příspěvky k imisnímu zatížení z dopravy materiálu budou obdobné v celé délce této trasy. Dle vypočtených hodnot se příspěvky koncentrací NO_2 a benzenu v blízkosti komunikace související s dopravou materiálu na stavenišťe pohybují řádově v tisících $\mu g/m^3$, u benzo(a)pyrenu se jedná rovněž o tisíce pg/m^3 . V případě tuhých znečišťujících látek je celé území výrazně ovlivněno emisemi z provozu recyklační linky, příspěvek koncentrací z liniového zdroje lze na základě zkušeností s obdobnými záměry odhadnout na desetiny $\mu g/m^3$.

V závěru rozptylové studie jsou dále uvedeny opatření navržená ke zmírnění negativního dopadu realizace stavebního záměru na ovzduší a zdraví obyvatel.

4.6 Odpadové hospodářství

Tato kapitola je v dokumentaci PDPS řešena v části **B.8 Zásady organizace výstavby**, kapitola 8. Produkovaná množství a druhy odpadů, jejich likvidace.

Při revitalizaci železniční trati bude postupováno v souladu s platnými právními předpisy v odpadovém hospodářství. Jedná se zejména o následující právní předpisy:

- Zákon č. 185/2001 Sb., o odpadech a o změně některých dalších zákonů, ve znění pozdějších předpisů, a právní předpisy vydané k jeho provedení
- Vyhláška č. 94/2016 Sb., o hodnocení nebezpečných vlastností odpadů, ve znění pozdějších předpisů
- Vyhláška č. 93/2016 Sb., o Katalogu odpadů
- Vyhláška č. 437/2016 Sb., o podrobnostech nakládání s biologicky rozložitelnými odpady
- Vyhláška č. 383/2001 Sb., o podrobnostech nakládání s odpady, ve znění pozdějších předpisů
- Vyhláška č. 384/2001 Sb., o nakládání s PCB
- Vyhláška č. 294/2005 Sb., o podmínkách ukládání odpadu na skládky a jejich využívání na povrchu terénu, ve znění pozdějších předpisů
- Vyhláška č. 341/2008 Sb., o podrobnostech nakládání s biologicky rozložitelnými odpady, ve znění pozdějších předpisů

Seznam jednotlivých druhů odpadů (podrobně předložený v části B.8 Zásady organizace výstavby; odpad byl zařazen dle katalogu odpadů pod katalogová čísla a kategorizován na kategorie odpadu O – „ostatní“ a kategorie odpadu N – „nebezpečný“) vychází z plánovaných prací při revitalizaci železniční trati. 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.

4.7 Zemědělská příloha

Stavba se této části nedotýká; zemědělská příloha není předmětem této projektové dokumentace.

4.8 Lesní příloha

Stavba se této části nedotýká; lesní příloha není předmětem této projektové dokumentace.

5 SEZNAM PŘÍLOH

- Příloha č. 1 Biologický průzkum (botanický průzkum, zoologický průzkum, problematika migrační prostupnosti)
- Příloha č. 2 Dendrologický průzkum
- Příloha č. 3 Hluková studie
- Příloha č. 4 Rozptylová studie

Vypracoval: Mgr. et Ing. Petr Švehlík