

DOKUMENTACE SE ZAPRACOVANÝMI PŘIPOMÍNKAMI 12/2015

Změna:	Název změny:	Datum:	Provedl:	Podpis:

Investor, objednatel:	Správa železniční dopravní cesty, státní organizace Dlážděná 1003/7 110 00 Praha 1 kontaktní adresa: Správa železniční dopravní cesty, s.o. Stavební správa západ Sokolovská 278/1955, 190 00 Praha 9
-----------------------	---



METROPROJEKT Praha a.s. nám. I. P. Pavlova 2/1786 120 00 Praha 2 generální ředitel: Ing. David Krása tel.: +420 296 154 105 www.metroprojekt.cz info@metroprojekt.cz		Souprava číslo:
---	--	-----------------

HIP: Ing. Jan Nosek tel.: +420 296 154 221 dokumentace pro územní rozhodnutí Stupeň: přípravná dokumentace	Podpis:	Název a účel díla: Optimalizace traťového úseku Lysá nad Labem (mimo) – Čelákovice (mimo)
---	---------	---

Zpracovatelský útvar: S60 dopravních staveb tel.: +420 296 154 209 Vedoucí útvaru: Ing. Zbyněk Pěnka Podpis:	Název části díla: Souhrnná část	B.
---	---	-----------

Odpovědný projektant: Ing. Jan Nosek Vypracoval: Bc. Jan Kvasnička Skart. znak: V20/2037 Počet formátů: 56 x A4	Podpis: Podpis: Datum: 6/2016 Měřítko:	Název přílohy: B.3 Vliv stavby na životní prostředí IČD:	Změna: - Číslo příl.: 001
		15 6563 02 03 00 00	

B.3 VLIV STAVBY NA ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ



Zhotovitel:
AF-CITYPLAN s.r.o.

Datum
20. 6. 2016

Zastoupený:
Ing. Tomášem Noskem

Číslo zakázky
15-6-179

Autorský kolektiv
Bc. Jan Kvasnička
Mgr. Iva Baláčková

Kontrola:
Ing. Magdalena Kopecká

Objednatel:
METROPROJEKT Praha a.s.

Zastoupený
Ing. Davidem Krásou
Ing. Vladimírem Seidlem

Optimalizace traťového úseku Lysá nad Labem –
Čelákovice – B.3 Vliv stavby na životní prostředí



B.3 VLIV STAVBY NA ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ

OBSAH

1	Identifikační údaje	3
2	Základní údaje o záměru a dotčeném území	4
3	Ochrana přírody.....	7
	<i>Obecně chráněné části přírody</i>	7
	<i>Zvláště chráněná území (ZCHÚ)</i>	15
	<i>Soustava Natura 2000</i>	17
	<i>Zvláště chráněné druhy rostlin a živočichů</i>	21
	<i>Památné stromy</i>	24
	<i>Biologický průzkum – posouzení vlivu na faunu, floru a ekosystémy</i>	24
4	Vliv stavby na vodoteče, vodní zdroje.....	28
	<i>Povrchové vody</i>	28
	<i>Podzemní vody</i>	30
	<i>Vodohospodářsky chráněná území.....</i>	30
	<i>Odvodnění železniční tratě a železničních stanic</i>	31
	<i>Nakládání se závadnými látkami dle §39 zákona č.254/2001 Sb.</i>	31
5	Ochrana ZPF a PUPFL	32
6	Ložiska nerostných surovin, dobývací prostory, poddolovaná území, sesuvy	33
	<i>Prognózní zdroje</i>	33
7	Průzkum radonového rizika	34
8	Odpady	35
9	Vliv stavby na kulturní památky a archeologické nálezy	36
	<i>Kulturní památky v zájmovém území</i>	36
	<i>Archeologie</i>	36
10	Hluk a vibrace	38
11	Vliv na kvalitu ovzduší	40
12	Podmínky pro zapracování v dalších fázích přípravy a realizaci záměru.....	41
13	Seznam zkratk	46
14	Seznam použitých zdrojů a podkladů	47
15	Legislativa	48
16	Přílohy	49

B.3 VLIV STAVBY NA ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ



1 Identifikační údaje

akce: Optimalizace traťového úseku Lysá nad Labem - Čelákovice

objednatel: METROPROJEKT Praha a.s.

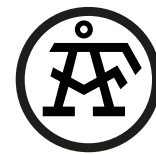
zpracovatel projektové dokumentace: AF - CITYPLAN, spol. s r.o.

místo realizace: k.ú. Lysá nad Labem (689505), Káraný (708020), Sedlčánky (619213), Čelákovice (619159)

vypracoval: Bc. Jan Kvasnička
tel.: +420 277 005 512
e-mail: jan.kvasnicka@afconsult.com

Mgr. Iva Baláčková
tel.: +420 277 005 508
e-mail: iva.balackova@afconsult.com

datum: 6/2016



B.3 VLIV STAVBY NA ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ

2 Základní údaje o záměru a dotčeném území

Záměrem je tzv. optimalizace části železniční trati č. 231 procházející v trase Kolín – Nymburk – Lysá nad Labem – Čelákovice – Praha. Železniční trať je součástí tzv. transevropského železničního systému TEN-T. Hodnocený záměr se týká pouze úseku Lysá nad Labem (mimo žst.) – Čelákovice (mimo žst.). V rámci záměru bude zachována stopa stávající železniční trati, pouze v obloucích dojde vlivem zvětšení poloměrů k posunu osy kolejí max. o 2,5 m a v průběhu výstavby bude v úseku cca km 5,7 – 6,8 provedena dočasná přeložka trati z důvodu náhrady stávajícího mostu přes Labe. Celková délka řešeného úseku je cca 6,394 km. Optimalizací se zde rozumí:

- a) kompletní výměna stávajícího kolejového roštu včetně šterkového lože v celém řešeném úseku (nové kolejnice budou bezpodkladnicově upevněny na betonových pražcích),
- b) kompletní výměna železničního spodku, vč. zvýšení drážního tělesa v úseku před přemostěním Labe kvůli navýšení podplavné výšky nového mostu (viz bod d),
- c) náhrada stávajícího mostu přes Labe v km 6,330 novou konstrukcí s niveletou žel. trati ve zvýšené poloze oproti stávajícímu stavu (zvětšení podplavné výšky ze současných cca 4,80 m na 5,25 m, přičemž stavebně bude připraven na případné další zvýšení až na podplavnou výšku 7,00 m), vč. výměny nosných konstrukcí a spodní stavby při zachování dispozice mostních otvorů; na mostě budou osazeny protihlukové stěny (viz dále); odvodnění mostu nad tokem Labe je řešeno odkapem přímo do toku, v části mostu nad terénem je odvodnění vyvedeno volně na terén; nová mostní konstrukce umožní případné pozdější umístění lávky pro pěší a cyklisty; během stavby mostu bude provoz převeden na jednokolejnou mostní provizorní objízdnu trasu, přičemž provizorní spodní stavbu vč. založení bude nutné nově vybudovat; přístup na stavbu bude zajištěn po vyloučené koleji od Lysé nad Labem, případně po staveništní komunikaci v těsném souběhu s drážním tělesem; doprava dílů nového mostu bude zajištěna po koleji, následně bude konstrukce vysunuta ze břehu od Káraného, další práce budou probíhat z vlastního toku,
- d) přestavba mostu v km 1,786 (přemostění toku Mlynařice), mostu v km 6,531 (křížení s ul. Přístavní v Čelákovících), mostu v km 7,046 (podchod k zast. Čelákovice-Jiřina) a mostu v km 7,415 (křížení s ul. Husova v Čelákovících) bude spočívat v novostavbě úložných prahů a nosné konstrukce, spodní stavba bude zachována, most v km 6,531 bude kompletně nahrazen
- e) rekonstrukce 2 úrovnových přejezdů (výměna stávající konstrukce přejezdů za betonovou),
- f) zrušení přejezdu v km 1,524,
- g) novostavba polní cesty pro zpřístupnění pozemků po zrušení přejezdu v km 1,524, včetně výstavby propustku přes vodní tok Černavy,
- h) úprava propustku v km 6,125 (propustek převádí bezejmennou vodoteč), propustku v km 6,907 (propustek převádí občasnou vodoteč) a propustku v km 7,246 (propustek převádí vodu z příkopu na levé straně trati) – na propustku v km 6,125 bude nově osazeno stavidlo pro zvýšení protipovodňové ochrany chatových osad a obce Káraný, jinak bude propustek de facto zachován a budou provedeny pouze malé úpravy (pročištění, odláždění koryta na výstupech z propustku atd.); do propustků v km 6,907 a v km 7,246 budou nově vloženy flexibilní trouby DN 800,
- i) instalace oboustranné protihlukové stěny (PHS) – dle zpracované hlukové studie, která doporučuje realizaci protihlukových opatření ve var. 1G (pro most přes Labe ve výšce 5,25 m) nebo 2G (pro most přes Labe ve výšce 7,00 m), je v délce mostu nad tokem Labe navržena PHS o výšce 1,5 m, a to v celé výšce průhledná z odrazivého materiálu (plexisklo); v zastavěném území Čelákovic



B.3 VLIV STAVBY NA ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ

bude v nejexponovanějších místech PHS o výšce 1,1 – 1,5 m, lokálně až 1,8 m, zhotovená s pohltivého (neprůhledného) materiálu; PHS budou umístěny co nejbližší u zdroje hluku; v místě zast. Čelákovice-Jiřina bude funkci ochrany před hlukem plnit konstrukce nástupiště (protihluková úprava hran nástupiště – tzn. ne plná odrazivá stěna) a plné zábradlí o výšce 1,1 m umístěné na odvrácené straně obou nástupiště,

- j) instalace antivibračních rohoží v rámci kolejového spodku na mostě přes Labe a v úseku procházejícím zástavbou Čelákovic,
- k) kompletní výměna trakčního vedení, vč. stožárů (zmenšení rozestupů) a demontáž stávajících stožárů s odstraněním jejich základů do hl. 1 m, osazení nových stožárů trakce min. 3 m od osy bližší koleje,
- l) výměna a modernizace zabezpečovacího a sdělovacího vedení, a vedení nízkého napětí,
- m) zřízení kolejové odbočky Káraný,
- n) dílčí úpravy v zast. Čelákovice-Jiřina – demontáž a po úpravě nivelety zpětná montáž nástupištních panelů, dlažby, zábradlí apod., demolice oplocení v úseku tok Labe – zast. Čelákovice-Jiřina,
- o) dílčí přeložky kanalizace, vodovodu a plynovodu,
- p) dílčí úpravy křížené ul. Přístavní (Čelákovice),
- q) demolice 3 drážních objektů,
- r) výstavba nové technologické budovy v Káraném,
- s) odvodnění železničního tělesa je v širé trati převážně navrženo pomocí podélných otevřených a nezpevněných příkopů se vsakovacími žebry (tj. rýhami vyplněnými propustným materiálem, jako např. drceným kamenivem, geotextilií a zaústěnými až do propustného podloží), výjimečně pomocí trativodů nebo zpevněných příkopů s vyústěním na terén a v koncovém úseku v zástavbě Čelákovic napojením do nové dešťové kanalizace (zaústěné do Labe), případně do stávající jednotné kanalizace.

Optimalizace trati je navržena z důvodu zajištění vyšší traťové rychlosti vlaků (ze současné 100 km/h na 140 km/h) a zvýšení bezpečnosti a komfortu provozu na trati. V důsledku záměru dojde také k navýšení intenzity železničního provozu v hodnoceném úseku, a to zejména nárůstem počtu osobních vlaků a zavedením segmentu spěšných a expresních vlaků.

Řešený úsek začíná v místě zahrádkářské osady při ul. Ke Karlovu v Lysé nad Labem. V úseku mezi Lysou nad Labem a Čelákovici prochází železniční trať plochou a z velké části zalesněnou krajinou středního Polabí. V tomto úseku trať neprochází zastavěným územím a jen výjimečně jsou v blízkosti objekty individuální rodinné rekreace. Před Čelákovici ještě na pravém břehu Labe se v blízkosti železniční trati nachází větší počet objektů využívaných k individuální rodinné rekreaci, železniční trať je zde vedena na vysokém násypu. Následně v km 6,330 přechází železniční trať mostním objektem Labe, v rámci záměru je navržena výměna tohoto stávajícího železničního mostu novým ve stejné stopě. Mimoto přechází železniční trať nedaleko Lysé nad Labem v km 1,786 po mostku tok Mlynařice (tok je regulovaný se zahlobeným a napřímeným korytem) a krátce před přemostěním Labe v km 6,125 kříží další drobnou bezejmennou a zjevně také regulovanou vodoteč (zachován je zde současný způsob křížení pomocí propustku). Po vstupu do Čelákovic prochází železniční trať hustě zastavěným územím, přičemž obytná zástavba se nachází zejména na J straně trati podél ul. U Mostu a ul. Alej Jiřího Wolkera. Na S straně trati se nachází obytná zástavba pouze těsně za mostem při ul. Přístavní a dále v prostoru mezi ul. Křížkova a žst. Čelákovice-Jiřina (tato plocha je však podle platného územního plánu vedena jako návrhová plocha průmyslové výroby), jinak se na S straně trati nacházejí rozsáhlé plochy průmyslové výroby a v koncové části řešeného úseku při ul. Křížkova pak zahrádkářská osada.

V průběhu realizace záměru dojde k několika omezením na veřejných komunikacích, a to v místě rekonstruovaných přejezdů a mostů. V případě



B.3 VLIV STAVBY NA ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ

rekonstrukcí přejezdu v km 5,100 (nezpevněná komunikace do obce Byšičky) bude silniční doprava odkloněna a vedena náhradními trasami po stávajících místních a účelových komunikacích a následně přes přejezd v km 2,832 (silnice III/3315 do Byšiček).

Záměr je zpracován ve stupni přípravné dokumentace (PD), což je v rámci přípravy staveb SŽDC obdoba dokumentace pro územní rozhodnutí (DÚR). Záměr je v souladu s platnými Zásadami územního rozvoje Středočeského kraje (2011) i s územními plány dotčených měst a obcí (ÚP Lysá nad Labem 2014, ÚP Káraný 2012, ÚP Čelákovice 2004). Souvisejícími záměry je optimalizace navazujících úseků trati, tj. v úseku žst. Čelákovice, v úseku Čelákovice – Mstětice a žst. Lysá nad Labem.

Stavenišť budou napojena v maximální míře na stávající infrastrukturu (místní a účelové komunikace), nebo bude staveništní doprava prováděna po kolejích.

Předpokládaný termín realizace záměru je v letech 2018 – 2019, délka výstavby vč. technologických přestávek činí cca 24 měsíců, z toho přípravné práce (do nichž spadá i kácení, úprava ploch zařízení stavenišť a úprava/zpevnění staveništních komunikací) jsou plánovány v délce cca 2 měsíců v období konec února – konec dubna 2018.

V letech 2009 – 2011 proběhlo posouzení záměru „Optimalizace železniční trati Lysá n.L. – Praha Vysočany, 2. stavba“ podle zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí, ve znění pozdějších předpisů (*pozn. záměr byl posuzován podle zákona platného ještě před novelou provedenou zákonem č. 39/2015 Sb.*). Toto posouzení EIA bylo ukončeno souhlasným stanoviskem EIA (č.j. 52856/ENV/11 ze dne 15. 7. 2011), v němž bylo stanoveno celkem 102 podmínek pro fáze přípravy, výstavby a provozu záměru. Ve vazbě na shora zmíněnou novelu zákona bylo dne 4. 9. 2015 vydáno tzv. závazné stanovisko (č.j. 1591/500/15, 49776/ENV/15) k ověření souladu dříve vydaného stanoviska EIA se současnou právní úpravou EIA, kterým bylo zároveň ze stanoviska EIA převzato 89 podmínek, coby závazných podmínek pro navazující povolující rozhodnutí. Nyní řešený úsek je pouze malou částí celého dříve posouzeného záměru.



B.3 VLIV STAVBY NA ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ

3 Ochrana přírody

Oblast odstavených ramen Labe, kudy železnice prochází bezprostředně před přemostěním Labe, je chráněna hned několika stupni území ochrany přírody. Jednak jde o obecně (ze zákona) chráněné části území – významné krajinné prvky (VKP), dále pak o registrované VKP, prvky územního systému ekologické stability (ÚSES), území vyhlášená za zvláště chráněná – přírodní rezervace (PR), a v poslední řadě ještě o území soustavy Natura 2000 (evropsky významné lokality – EVL). V daném úseku tedy prochází železniční trať přírodně velmi cenným územím a s ohledem na to je třeba v tomto úseku realizaci záměru provádět zvláště šetrně k životnímu prostředí.

Obecně chráněné části přírody

Územní systém ekologické stability (ÚSES)¹

Územní systém ekologické stability (ÚSES) dle zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, ve znění pozdějších předpisů (ZOPK), tvoří v krajině soubor funkčně propojených ekosystémů, resp. ekologicky stabilnějších přirozených a přírodě blízkých ekosystémů, které jsou zdroji biodiverzity a udržují přírodní stabilitu. V rámci nadregionálních, regionálních a lokálních ÚSES jsou vymezována tzv. biocentra propojená biokoridory v krajině, na lokální úrovni se připojují ještě interakční prvky. V kulturní krajině funguje ÚSES jako ekologická síť, přičemž si lze představit, že biokoridory jsou využívány pro migraci či přechodnou existenci druhů a biocentra pro trvalou existenci druhů. Vymezená síť představuje minimální rozsah přírodě blízkých ploch, které už nelze dále redukovat bez ohrožení ekologické stability a biologické rozmanitosti území.

K vymezování a hodnocení nadregionálního ÚSES je příslušné Ministerstvo životního prostředí, v případě regionálního ÚSES je příslušný krajský úřad a v případě lokálního ÚSES obecní úřad obce s rozšířenou působností (ORP). V případě zásahu do skladebných částí všech tří úrovní ÚSES vymezených ve schválené ÚPD se vyjadřuje pouze obecní úřad ORP.

Tok Labe je v dotčeném území vymezen jako tzv. osa nadregionálního biokoridoru ÚSES s označením NK 10 Stříbrný roh-Polabský luh. V návaznosti na tuto osu je vymezena tzv. ochranná (nárazníková) zóna nadregionálního biokoridoru, do níž spadá celý řešený úsek (viz tab. 1). Smyslem vymezení ochranné (nárazníkové) zóny je podpora koridorového efektu nadregionálního biokoridoru, tj. podpora všech prvků regionálního i místního ÚSES, významných krajinných prvků a ostatních ekologicky významných segmentů krajiny (tj. částí krajiny s vyšším stupněm ekologické stability) v tomto území, jako součástí nadregionálního biokoridoru. V souvisejících územních plánech ÚP Káraný (2012) a ÚP Čelákovice (2004) ještě nebylo provedeno zpřesnění vymezení ochranné zóny nadregionálního biokoridoru, tudíž platí vymezení dle Zásad územního rozvoje Středočeského kraje (ZÚR).

Stávající železniční trať prochází v úseku mezi kaplí sv. Václava a přemostěním Labe regionálním biocentrem RC 368 Niva Labe u Čelákovic a Přerova, které zahrnuje porosty lužního lesa, vodní tůň, ale zčásti i plochy luk a orné půdy. Uvádí se zde výskyt některých zvláště chráněných nebo vzácných druhů rostlin a živočichů, např. bradáček vejčitý (*Listera ovata*), lilie zlatohlavá (*Lilium martagon*), žebratka bahenní (*Hottonia palustris*), krutihlav obecný (*Jynx torquilla*), moudivláček lužní (*Remiz pendulinus*), čolek obecný (*Lissotriton vulgaris*), rosníčka zelená (*Hyla arborea*), skokan štíhlý (*Rana dalmatina*) (zdroj: ÚP Káraný 2012 a NDOP). Výskyt zvláště

¹ Dále uváděné informace o vymezení a označení prvků ÚSES jsou převzaty ze ZÚR Středočeského kraje, ÚP Lysá nad Labem (2014), ÚP Káraný (2012) a ÚP Čelákovice (2004), což jsou z hlediska vymezení ÚSES závazné dokumenty. Podrobné charakteristiky jednotlivých prvků ÚSES nejsou zpracovateli známy a ani nebyly zjišťovány. Vyhodnocení vlivů lze provést i přes absenci těchto informací, jelikož situace v případě všech střetů s ÚSES je dostatečně zřejmá, navržené stavební úpravy jsou vázány na stávající železniční trať a nedochází jimi k výrazným změnám oproti současnému stavu.



B.3 VLIV STAVBY NA ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ

chráněných a vzácných druhů rostlin a živočichů je uceleně komentován v příslušné kapitole dále.

Západně od Lysé nad Labem kříží železniční trať regionální biokoridor RK 1231 Hrabanovská Černava – Niva Labe, který je vymezen v trase toku Mlynařice a jejího levostranného přítoku, a toku Černava. Další drobný (bezejmenný) vodní tok křížený v km 6,125 není součástí ÚSES ani na místní úrovni.

V k.ú. Čelákovice již nejsou v koridoru železniční trati vymezeny žádné prvky lokálního ÚSES.

Tabulka 1 Pozice žel. trati vůči prvkům nadregionálního a regionálního ÚSES dle ZÚR

Označení prvku	NK 10 Stříbrný roh-Polabský luh ²	RC 368 Niva Labe u Čelákovice a Přerova	RK 1231 Hrabanovská Černava-Niva Labe ³
Popis	osa nadregionálního biokoridoru (funkční), vč. ochranné (nárazníkové) zóny	regionální biocentrum (funkční)	regionální biokoridor (k založení)
Umístění (k.ú.)	Káraný, Čelákovice	Káraný, Čelákovice	Lysá nad Labem
Příslušný úřad (ORP)	MěÚ Brandýs nad Labem-Stará Boleslav	MěÚ Brandýs nad Labem-Stará Boleslav	MěÚ Lysá nad Labem
Hodnocení	<p>Stávající železniční trať cca v km 6,2 – 6,3 kříží osu nadregionálního biokoridoru NK 10 a celý řešený úsek pak prochází ochrannou (nárazníkovou) zónou NK. Nadregionální biokoridor tvoří osa vodní (V) a nivní (N), tedy vlastní tok Labe a k němu přiléhající mokřadní a doprovodné porosty. V dotčeném území zahrnutém do ochranné zóny NK jsou kromě člověkem silně ovlivněných nebo vytvořených biotopů (pole, kulturní lesy apod.) vymapovány následující přírodní biotopy (zdroj: vrstva mapování biotopů na Mapovém portálu AOPK ČR):</p> <ul style="list-style-type: none">- L7.1 – suché acidofilní doubravy Z od dostihového závodiště v Lysé n. L. a dále lokálně v malých segmentech podél trati v rámci převažujících kulturních borů (také v lesním porostu Z od dostihového závodiště fakticky dominuje borovice a podíl dubu a břízy je malý, nejde tedy o suchou acidofilní doubravu a biotop je zde mapován jako mozaika),- L7.4 – acidofilní doubravy na písku v segmentech v rámci kulturních borů podél trati,- mozaika biotopů M1.5 – pobřežní vegetace potoků a M1.1 – rákosiny eutrofních stojatých vod podél toku Mlynařice,- mozaika biotopů T5.2 – otevřené trávníky písčin s paličkovcem šedavým (<i>Corynephorus canescens</i>) a T5.3 – kostřavové trávníky písčin v oblasti EVL Píščina u Byšiček,- L3.1 – hercynské dubohabřiny a L1 – mokřadní olšiny v malých segmentech v oblasti Hrbáčkových tůní,- T1.1 – mezofilní ovsíkové louky v prostoru vpravo od trati (ve směru staničení) před přemostěním na káranské straně (většinou jsou ale vedeny v Katastru nemovitostí jako orná půda a ve velké míře jsou tímto způsobem také		

² Dále v ÚP Káraný (2012) je označen jako NadRBK – K10 Stříbrný roh-Polabský luh.

³ Dále v ÚP Lysá nad Labem (2014) je označen jako RBK 1231 Hrabanovská Černava-Niva Labe.



B.3 VLIV STAVBY NA ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ

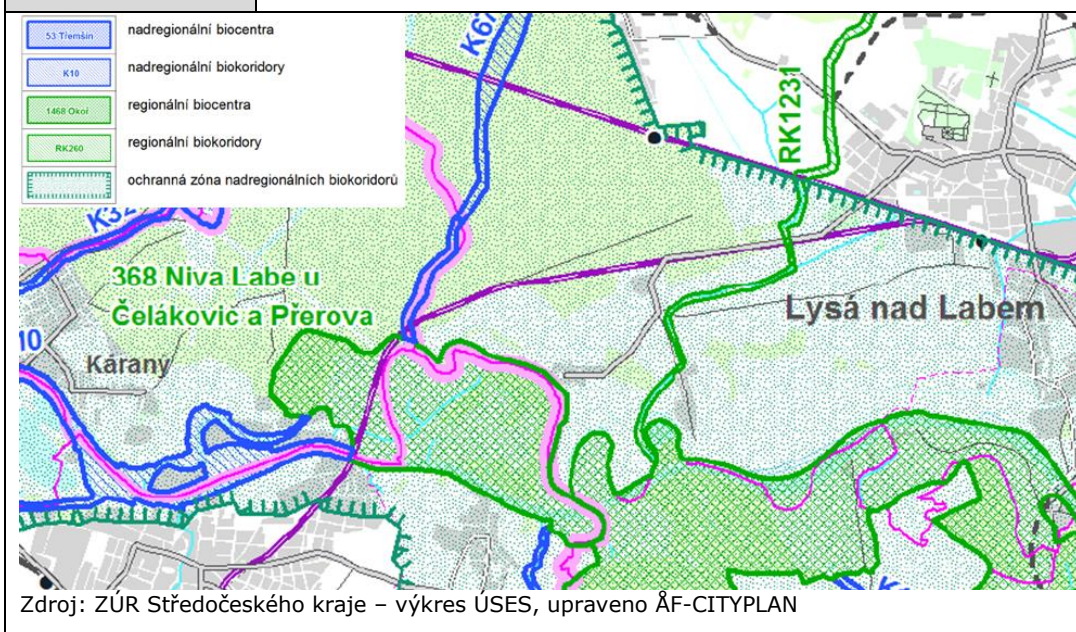
	<p>obhospodařovány, tudíž jde o plochy s velmi malým významem pro ekologickou stabilitu území),</p> <ul style="list-style-type: none">- T1.7 – kontinentální zaplavované louky v prostoru mezi tůň Václavka a železniční tratí,- K3 – vysoké mezofilní a xerofilní křoviny podél železniční trati v úseku křížení s vedením 400 kV – přemostění Labe,- M1.4 – říční rákosiny a L2.3B – tvrdé luhy nížinných řek na káránském břehu Labe těsně před přemostěním,- V1F – makrofytní vegetace přirozeně eutrofních a mezotrofních stojatých (ale i mírně tekoucích) vod v rámci toku Labe,- mozaika biotopů T1.1 – mezofilní ovsíkové louky, M1.1 – rákosiny eutrofních stojatých vod, M1.4 – říční rákosiny a T5.3 – kostřavové trávníky písčin v úzkém pobřežním pásu na čelákovické straně Labe. <p>Většina uvedených segmentů v území ochranné zóny nadregionálního biokoridoru je obsazena přírodními nebo přírodě blízkými biotopy a jejich význam pro zachování ekologické stability krajiny je hodnocen jako střední až velký. Na ostatních plochách v okolí trati vyjma uvedených se vyskytují biotopy silně ovlivněné nebo vytvořené člověkem, přesto i některé z těchto prvků (kulturní bory) mají střední význam z hlediska zachování ekologické stability krajiny. Záměr do segmentů s uvedenými biotopy prakticky nezasáhne. Výjimkou je zásah do mezofilních a xerofilních křovin podél železniční trati, mezofilních ovsíkových luk, lužního porostu na káránském břehu Labe a do vlastního toku Labe při realizaci provizorního mostu a následně i při náhradě stávajícího mostu. Tyto zásahy ale nepředstavují trvalou (v případě křovin) ani velkoplošnou (v případě luhu, ovsíkových luk nebo makrofytní vegetace Labe) likvidaci těchto biotopů, tudíž vliv záměru není významný. Ostatní segmenty přírodních nebo přírodě blízkých biotopů mohou být dotčeny jen okrajově nebo vůbec, anebo dosahují jen velmi malé rozlohy.</p> <p>V rámci ochranné zóny NK je vloženo regionální biocentrum RBC 368, které zahrnuje plochy obsazené některými z výše uvedených biotopů, zejm. jde o biotopy lužního lesa a vodních tůň. V této ploše se zároveň nacházejí VKP a registrované VKP a území je součástí EVL Káraný-Hrbáčkovy tůně, tůň Václavka vč. navazujících pobřežních porostů je pak součástí PR Hrbáčkovy tůně. Tím vším je dále podtržena nutnost ochrany území. Záměr do RBC zasáhne zejména umístěním dočasné plochy zařízení staveniště u mostní opěry na káránské straně Labe, a dále zmíněnými záboři pro realizaci provizorní přeložky tratě, aby mohl být přestavěn stávající železniční most přes Labe. Při přípravě a výstavbě provizorní přeložky dojde k pokácení vzrostlých dřevin luhu (vrba křehká, topol černý, olše lepkavá). S ohledem na celkovou rozlohu RBC a plochu zásahu není tento vliv hodnocen jako významný, tj. bude zachována minimální plocha biocentra dle metodiky, ale zejména jeho funkce. Pro kompenzaci zásahů do porostů a podporu funkce biocentra je rámcově navržena náhradní výsadba za pokácené dřeviny, a to druhového složení odpovídajícího současnému a s umístěním na místě stávajících porostů.</p> <p>Regionální biokoridor RK 1231 je v místě křížení s železniční tratí veden po toku Mlynařice, železnice jej přechází po mostku (km 1,786). Tok Mlynařice je veden v napřímeném a zahloubeném korytě. V prostoru pod mostkem jsou při březích patrné betonové lavice. Vodní tok je zde zřejmě dosti zazemněný a je hustě</p>
--	---



B.3 VLIV STAVBY NA ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ

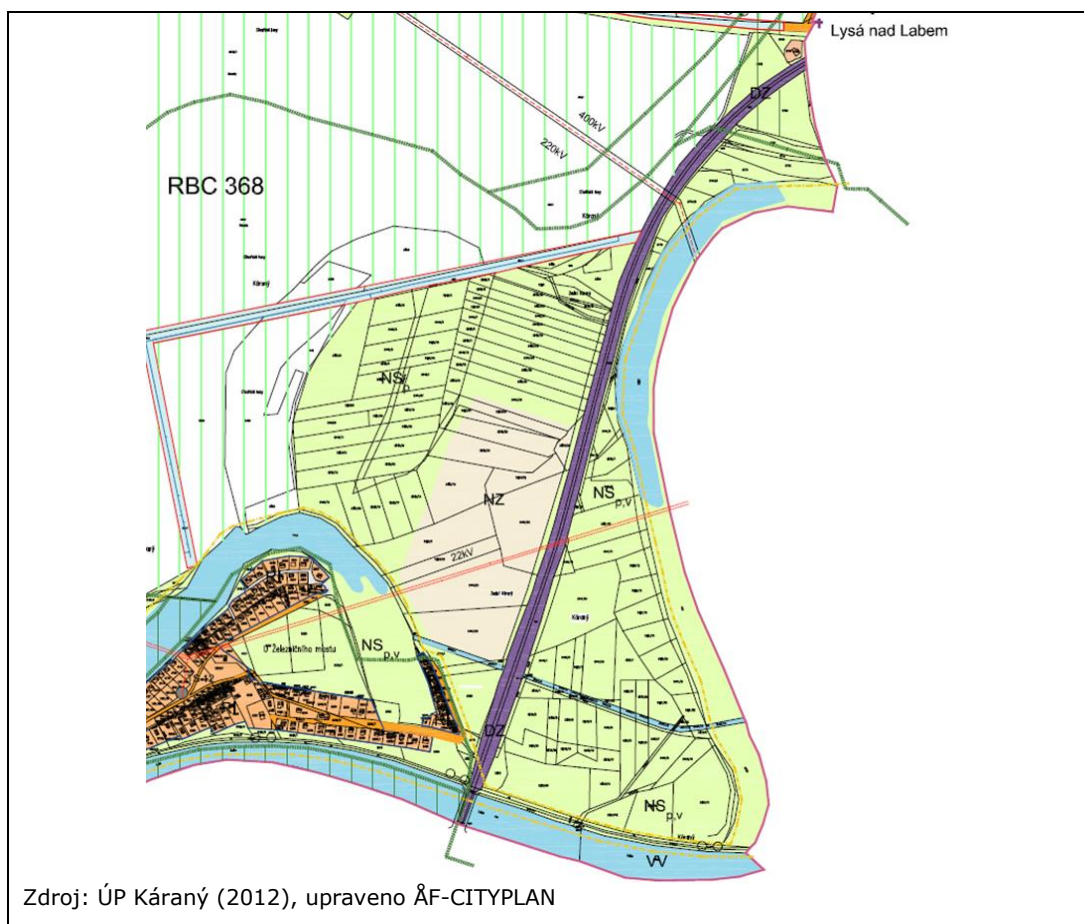
zarostlý zevrem vzpřímeným (*Sparganium erectum*). RK je podle platného ÚP Lysá nad Labem vymezen k založení, jelikož ve velké části své délky nedosahuje požadované minimální šířky (dle metodiky min. 40 m) a je na několika místech přerušen. Nicméně v daném území s velkými plochami orné půdy jsou mokřadní společenstva a doprovodná vegetace toku jedinými ekologicky stabilnějšími segmenty krajiny a jsou tedy o to cennější pro zachování provázanosti ÚSES. Navíc podle uvedeného popisu lze předpokládat, že prostor pod mostkem fakticky umožňuje migraci drobných savců a obojživelníků a železnice zde nepůsobí jako migrační bariéra. Ani z hlediska metodiky projektování ÚSES se nejedná tato situace jako problémová, přerušení regionálního biokoridoru mokřadního charakteru je možné v délce až 100 m. Nový mostek bude mít šířku v podmostí stejnou, jako má ten stávající, světlost mostu bude nižší a z prozatímního návrhu je zřejmé, že v podmostí nebudou vytvořeny lavice. Lze předpokládat určité zhoršení prostupnosti v rámci biokoridoru, proto je navrženo v rámci další přípravy projektu konzultovat parametry mostu s KrÚ Středočeského kraje a s MěÚ Lysá nad Labem.

Z pohledu ekologické stability, ale i aktuálního či potenciálního výskytu chráněných a vzácných druhů rostlin a živočichů (viz dále), se zjevně nejvzácnější biotopy nacházejí po levé straně železnice v oblasti Hrbáčkových tůní. Na této straně železniční trati by proto měly být veškeré stavební a s nimi související činnosti buď přímo vyloučeny, nebo omezeny na nejnutnější míru (co nejvíce vázány na těleso železnice, vyloučit zásah do vodního prostředí atd.).



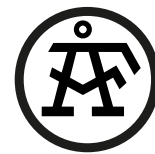


B.3 VLIV STAVBY NA ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ

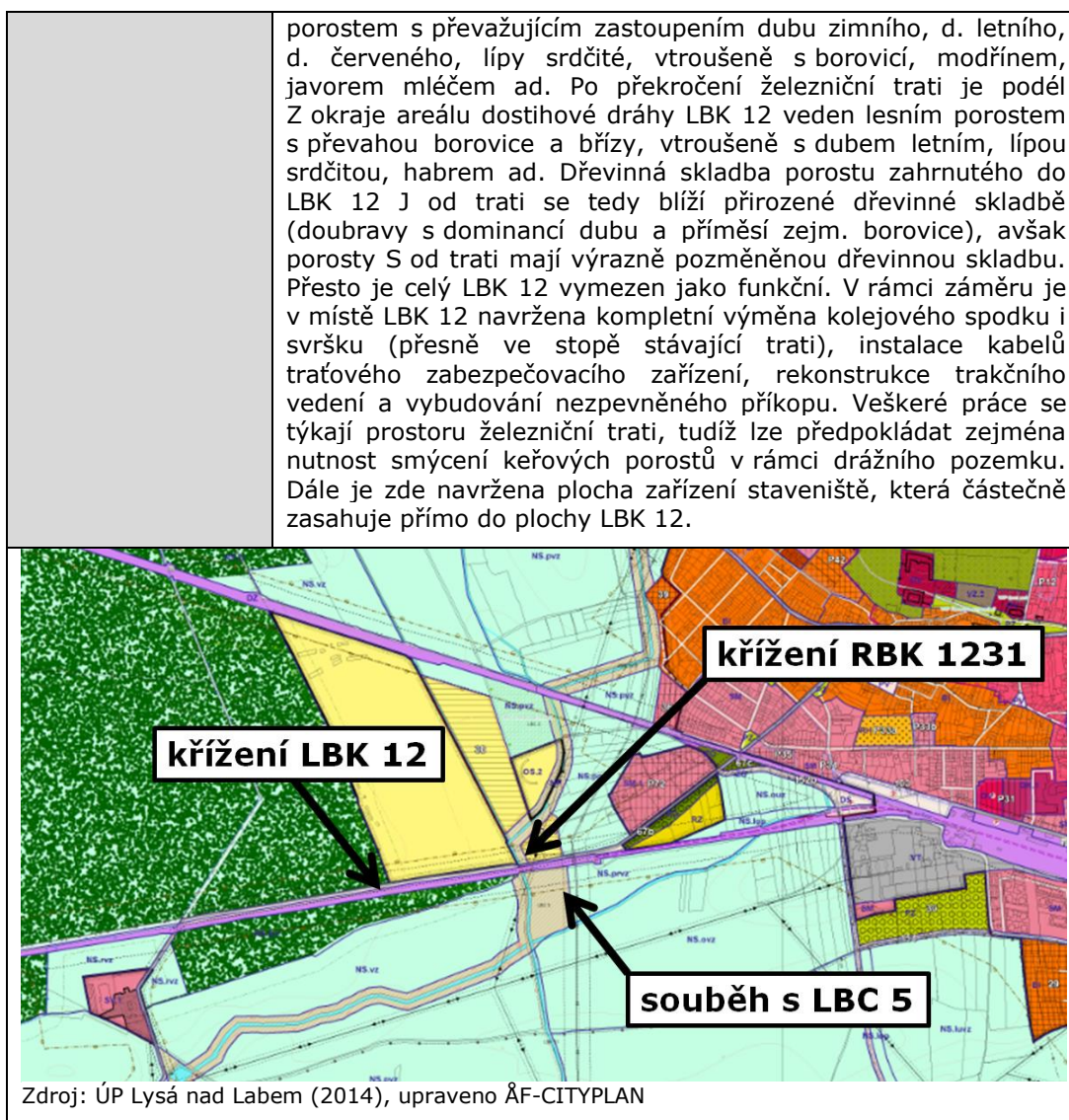


Tabulka 2 Pozice žel. trati vůči prvkům ÚSES dle ÚP Lysá nad Labem

Označení prvku	RBK 1231 Hrabanovská Černava-Niva Labe	LBK 12 Na přikoupených- Černava	LBC 5 Černava
Popis	regionální biokoridor (k založení)	lokální biokoridor (funkční)	lokální biocentrum (k založení)
Umístění (k.ú.)	Lysá nad Labem		
Příslušný úřad (ORP)	MěÚ Lysá nad Labem		
Hodnocení	<p>Hodnocení vlivu na zachování kontinuity RBK 1231 – viz tab. 1.</p> <p>Stávající železniční trať prochází v úseku cca km 1,6 - 1,8 v souběhu se severní hranicí lokálního biocentra LBC 5 vloženého v rámci regionálního biokoridoru RBK 1231. Biocentrum zahrnuje doprovodné porosty vodního toku a zejména plochy luk. V rámci záměru se zde uvažuje pouze s případným využitím nebezpečné účelové komunikace probíhající podél železniční trati pro stavební dopravu, jinak nejsou v ploše biocentra navrženy žádné plochy zařízení staveniště ani jiné dočasné či trvalé zábory, k ovlivnění LBC 5 záměrem tedy nedojde.</p> <p>Dále Z směrem navazuje na LBC 5 lokální biokoridor LBK 12, s ním prochází trať v souběhu přibližně do km 2,2, kde jej kříží. Biokoridor je veden Z od LBC 5 podél železniční trati lesním</p>		



B.3 VLIV STAVBY NA ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ



Významné krajinné prvky

Významné krajinné prvky (VKP) jsou ekologicky, geomorfologicky nebo esteticky hodnotné části krajiny, jež utvářejí její typický vzhled nebo přispívají k udržení její stability. Ze zákona jsou jimi automaticky lesy, rašeliniště, vodní toky, rybníky, jezera a údolní nivy. Jiné části krajiny (zejm. mokřady, stepní trávníky, remízy, meze, trvalé travní plochy, naleziště nerostů a zkamenělin, umělé i přirozené skalní útvary, výchozy a odkryvy, cenné plochy porostů sídelních útvarů jako historických zahrad a parků) může jako VKP zaregistrovat příslušný orgán ochrany přírody.

V koridoru železniční trati se nacházejí prvky, které jsou ze zákona považovány za VKP – lesy, vodní toky (Černava, Mlynařice, Labe), rybníky (Hrbáčkovy tůně) a údolní nivy.

Stavba zasáhne pouze okrajově a dočasně do lesních porostů, a to výkopem pro vedení sítě v cca km 3,4 – 4,0. Žádné další zábory lesních pozemků nejsou uvažovány.

Železniční trať kříží tok Labe, Černavy, Mlynařice a drobné (bezejmenné) vodoteče. Do koryt uvedených vodních toků se zasáhne při výstavbě. Nejvíce se to týká koryta Labe, do kterého se zasáhne v souvislosti s výměnou stávajícího mostu vč. spodní stavby.

Tůň Václavka, která je jednou z komplexu Hrbáčkových tůní, sice nelze označit za klasický rybník (jedná se o část odstaveného ramene Labe po odklonění a napřímení



B.3 VLIV STAVBY NA ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ

jeho koryta), nicméně její význam v krajině odpovídá VKP. Záměr přímo do tůň nezasáhne a k ovlivnění tohoto krajinného prvku by mohlo dojít leda v souvislosti se stavební dopravou, která má být vedena mj. po nebezpečné účelové komunikaci po břehu tůň (zejm. v případě havárie s únikem většího množství provozních kapalin ze stavební mechanizace nebo nákladních automobilů). Vzhledem k velmi problematické dostupnosti tohoto místa pro stavební dopravu jinou trasou nebylo možno dopravu po této komunikaci vyloučit, je tedy požadováno provádět maximum prací ze železnice (použití sanačního stroje) a jsou navržena standardní opatření k minimalizaci rizika poškození životního prostředí stavební dopravou (zejm. úniky ropných látek).

K zásahu do VKP údolní niva ve smyslu ovlivnění ekologicko-stabilizační funkce VKP, tj. ovlivnění funkcí údolní nivy (biotop mokřadních rostlin, prostor pro rozliv povodní a zpomalení a snížení povrchového odtoku, komunikace vodní tok – údolní niva, prostor pro spontánní posun koryta vodního toku) prakticky nedojde, jelikož budou víceméně zachovány stávající poměry křížení vodních toků (průtočné prostory), ale také proto, že se jedná o regulované napřímené toky, kde nelze o údolní nivě v pravém slova smyslu (s výše uvedenými funkcemi) mluvit. Výjimkou je niva Labe, za kterou lze považovat široké záplavové území zahrnující okolí odstavených tůň Labe. Ale ani tady záměr nepředstavuje nový zásah do VKP oproti současnosti, protože bude zachována dispozice mostních otvorů.

K zásahům do těchto VKP vydávají závazná stanoviska podle § 4 odst. 2 ZOPK příslušné obecní úřady obcí s rozšířenou působností (MěÚ Lysá nad Labem a MěÚ Brandýs nad Labem-Stará Boleslav).

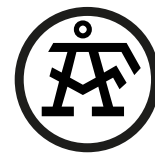
Na území v působnosti MěÚ Čelákovice (k.ú. Čelákovice) ani MěÚ Lysá nad Labem (k.ú. Lysá nad Labem) se v koridoru železniční trati ani v jejím dosahu nenacházejí registrované VKP. Nejbližší registrovaný VKP v k.ú. Lysá nad Labem se nachází ve vzdálenosti cca 350 m od stávající železniční trati, a to VKP Louka u závoďiště, v rámci kterého jsou chráněna unikátní luční společenstva vápnitých slatin v nivě Mlýnařice s výskyty významných nebo i zvláště chráněných druhů rostlin.

V k.ú. Káraný v oblasti Hrbáčkových tůň se nachází několik registrovaných VKP – VKP Tůň Kozí Chlup⁴ zahrnující tůň Václavka a přilehlé mokřadní porosty, a VKP Zadní Káraný zahrnující odvodňovací systém s břehovými porosty a s udávaným výskytem žabronožky sněžní.

Tabulka 3 Registrované VKP nejbližší plánovanému záměru

Název	VKP Louka u závoďiště	VKP Zadní Káraný	VKP Tůň Kozí Chlup
Popis	luční společenstva vápnitých slatin se vzácnými nebo zvláště chráněnými druhy rostlin	odvodňovací systém s mokřadními porosty	tůň v místě bývalého koryta Labe a mokřadní porosty
Umístění (k.ú.)	Lysá nad Labem	Káraný	
Příslušný úřad	MěÚ Lysá nad Labem	MěÚ Brandýs nad Labem-Stará Boleslav	KrÚ Středočeského kraje
Hodnocení	VKP Louka u závoďiště se nachází v dostatečné vzdálenosti od záměru (vzdušnou čarou cca 350 m) a vzhledem k charakteru předmětu ochrany VKP (stanoviště a na něj vázané druhy rostlin) i k absenci dálkových vlivů záměru lze s jistotou říci, že VKP nemůže být záměrem nijak ovlivněn. VKP Zadní Káraný se nachází také v dostatečné vzdálenosti od		

⁴ Podle podkladů z MěÚ Brandýs nad Labem-Stará Boleslav se v případě tohoto VKP jedná de facto o VKP ze zákona, jelikož dotčené pozemky byly v době registrace vedeny jako druh pozemku „vodní plocha“. Navíc název VKP je zavádějící, tůň Kozí chlup se nachází dále podél toku Labe v směrem.

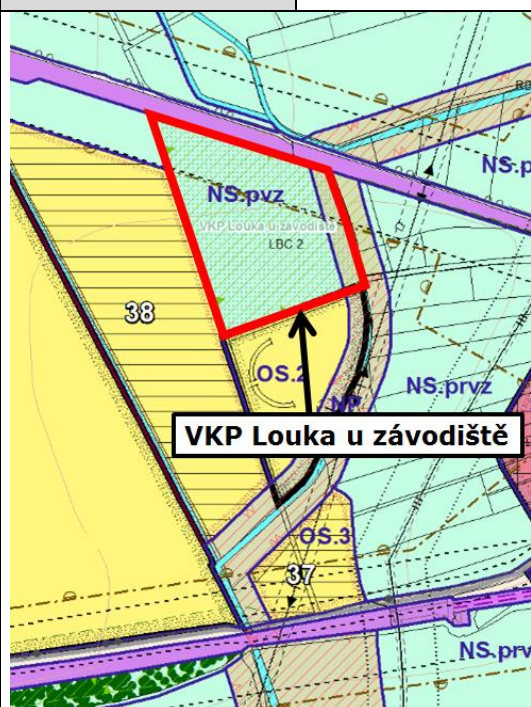


B.3 VLIV STAVBY NA ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ

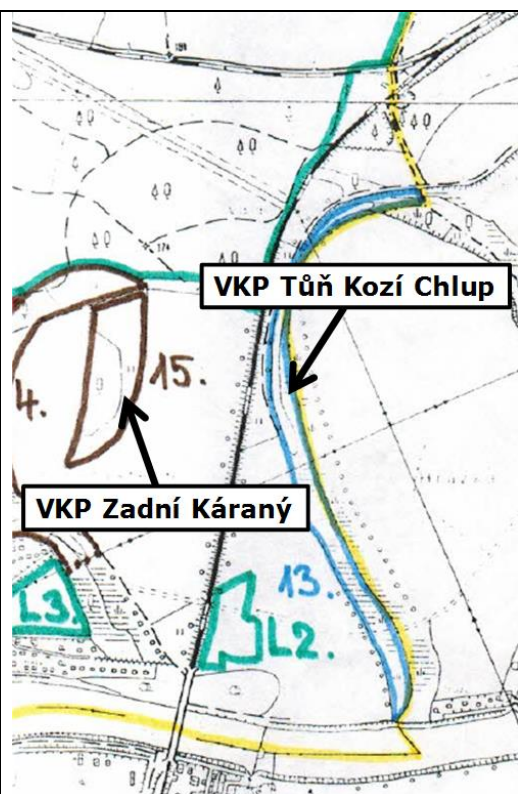
záměru (vzdušnou čarou cca 200 m). Pozemky mezi železniční tratí a VKP jsou využívány jako louka a orná půda. Záměr se zde omezuje jen na koridor v šíři jednotek metrů kolem stávající trati, nejsou zde plánovány plochy pro zařízení stavenišť, které představují potenciální zvýšené riziko úniku látek závadných vodám. Z těchto důvodů nelze očekávat jakékoliv ovlivnění tohoto VKP.

VKP Tůň Kozí Chlup by mohl být záměrem dotčen, jelikož v nejbližším místě prochází železniční trať prakticky po hranici VKP. Těleso železnice je od VKP odděleno nebezpečnou polní cestou, která je uvažována také pro vedení stavební dopravy. Záměr zde prochází v trase stávající železniční trati a kromě kompletní výměny železničního spodku a svršku je zde plánována výměna kabelů TZZ, sdělovacích kabelů a rekonstrukce trakce (vč. stožárů). Veškeré stavební činnosti se budou odehrávat pouze na drážních pozemcích sahajících právě k uvedenému polní cestě. Přímo v ploše VKP není plánováno umístění plochy zařízení stavenišť, která by představovala potenciální zvýšené riziko úniku látek závadných vodám.

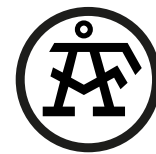
K vyloučení jakýchkoliv vlivů na VKP (riziko úniků provozních kapalin ze stavební mechanizace, znečišťování prostředí, havárie) je požadováno provádět maximum prací přímo ze železnice (použití sanačního stroje) a minimalizovat riziko poškození životního prostředí ze strany stavební dopravy standardními organizačními opatřeními (viz kap. 12).



Zdroj: ÚP Lysá nad Labem (2014), upraveno ĀF -CITYPLAN



Zdroj: MĚÚ Brandýs nad Labem-Stará Boleslav, upraveno ĀF -CITYPLAN



B.3 VLIV STAVBY NA ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ

Krajina a krajinný ráz

Krajinný ráz území je tvořen přírodními, kulturními a historickými charakteristikami daného území a ze zákona je chráněn před zásahy, které by snižovaly jeho přírodní nebo estetické hodnoty. Zákon o ochraně přírody a krajiny uvádí také fenomény, které se na utváření rázu krajiny zásadně podílejí – jsou jimi významné krajinné prvky (VKP), zvláště chráněná území (ZCHÚ), kulturní dominanty v krajině, harmonické měřítko a vztahy v krajině. Ochrana krajinného rázu je zakotvena v § 12 zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, ve znění pozdějších předpisů, a příslušným orgánem ochrany přírody k udělení souhlasu se stavbami, které by mohly ovlivnit krajinný ráz, je obecní úřad příslušné obce s rozšířenou působností (ORP).

Na území Středočeského kraje bylo v r. 2009 vypracováno tzv. preventivní hodnocení krajinného rázu – Studie vyhodnocení krajinného rázu na části území Středočeského kraje (2. etapa). Podle tohoto hodnocení spadá záměrem dotčené území do tzv. oblasti krajinného rázu ObKR 31 Nymbursko. V dotčeném území není vymezen žádný přírodní park. Oblast krajinného rázu Nymbursko je charakterizována řadou znaků a hodnot přírodní, kulturní a historické charakteristiky krajinného rázu. V souhrnu lze s pomocí uvedeného preventivního hodnocení krajinu dotčeného území charakterizovat jako širokou nivu regulovaného toku Labe, tvořenou štěrkopískovými náplavy, členěnou četnými vodními prvky – odstavenými rameny Labe, na ně vázanými mokřady a fragmenty přirozených lužních lesů, jinak pokrytou velkoplošnými kulturními bory a lány zemědělské půdy.

Vznik železniční trati Lysá nad Labem - Praha se datuje do r. 1873, železnice se tedy již stala organickou součástí zdejší krajiny. Záměrem, kdy dojde de facto pouze k rekonstrukci stávající železnice, přičemž bude zachována stávající stopa železnice, nevzniknou nové výškové dominanty ani nedojde k plošně významným změnám v krajině, tedy nebudou ovlivněny harmonické vztahy v krajině ani její měřítko, a vlivy záměru na krajinný ráz jsou hodnoceny jako nulové. Největší změnou je v této souvislosti navýšení nivelety trati na mostě přes Labe o cca 1,66 m a osazení protihlukových stěn výšky 2,5 m na mostě přes Labe a v celém navazujícím úseku v Čelákovcích o výšce 2 m. Zároveň s tím dojde k dílčí změně řešení konstrukce a tím i podoby mostu – bude zachována současná příhradová konstrukce i výška konstrukce, ale místo oblé horní hrany bude mít most nově horní hranu rovnou. Ani těmito změnami však nedojde k významnému pohledovému ovlivnění krajiny – 1) výškové řešení se prakticky nemění; 2) podle aktuálního návrhu bude protihluková stěna pouze ve spodní části neprůhledná, jinak bude zhotovena z průhledného plexiskla; 3) krajina je zde plochá, prostor je uzavřen zástavbou Čelákovíc a Káraného na jedné straně a lesními porosty v okolí Hrbáčkových tůň na straně druhé, dotčený prostor je proto malý.

Zvláště chráněná území (ZCHÚ)

Podle zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, ve znění pozdějších předpisů, se rozlišuje 6 kategorií zvláště chráněných území – národní park (NP), chráněná krajinná oblast (CHKO), národní přírodní rezervace (NPR), přírodní rezervace (PR), národní přírodní památka (NPP) a přírodní památka (PP). V zájmovém území v koridoru železniční tratě se nenachází žádné velkoplošné zvláště chráněné území (NP, CHKO).

V místě přiblížení železniční trati k Čelákovcům, kde se nacházejí mrtvá ramena původního koryta Labe, se stávající železniční trať přibližuje ke dvěma maloplošným ZCHÚ – PR Hrbáčkovy tůně a PR Lipovka-Grado. Posláním PR Hrbáčkovy tůně je ochrana ekosystémů odstavených labských ramen, jde tedy o ochranu ekosystémů lužního lesa, mokřadů a vodních ploch. PR Lipovka-Grado byla vyhlášena za účelem ochrany zachovalých polabských lužních lesů, vlhkých luk, mokřadů a vodních plochy Grado, které poskytují prostor pro vzácné a ohrožené druhy živočichů, rostlin a hub, a také pro ochranu typického krajinného rázu polabského luhu.

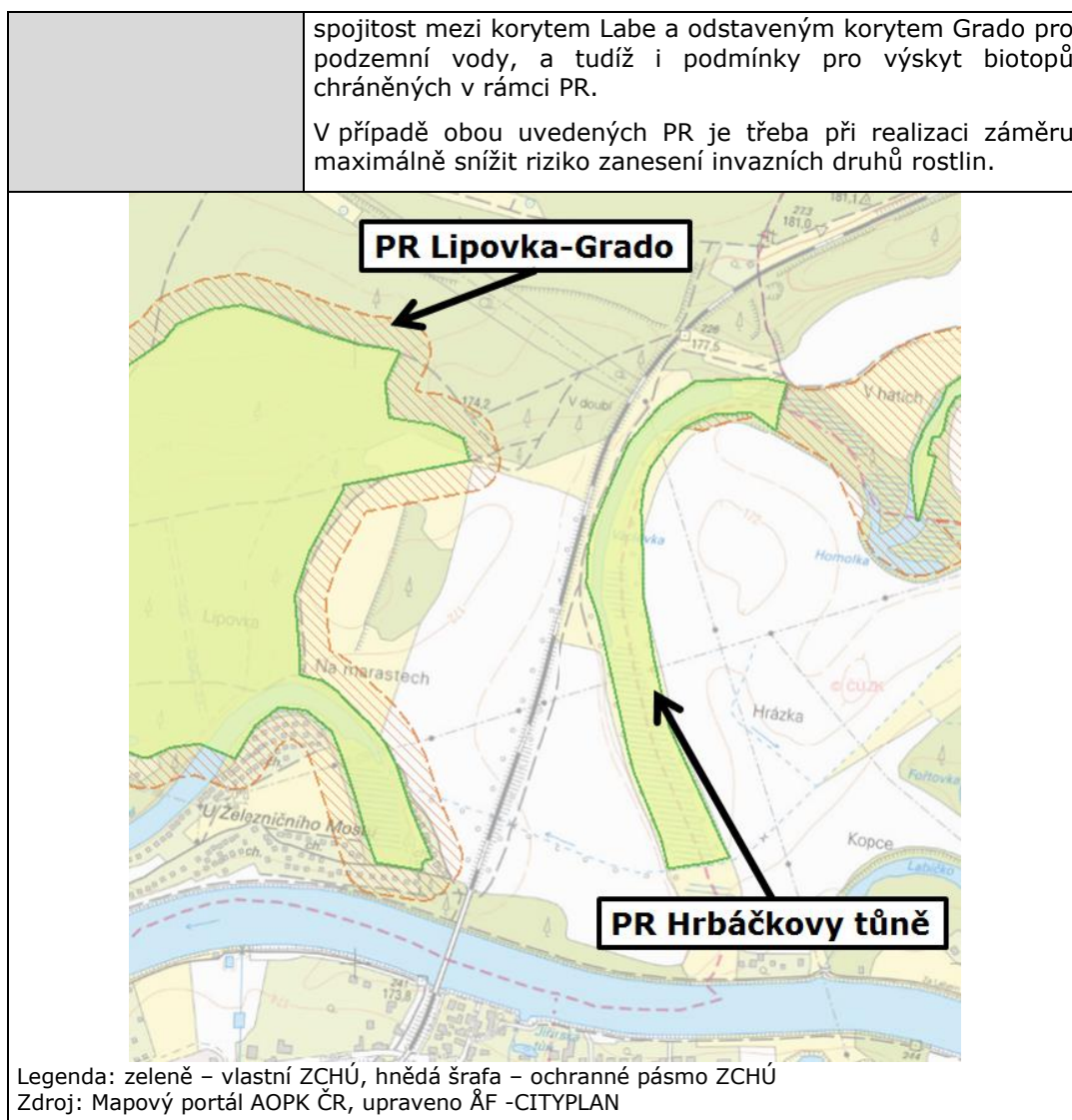
Tabulka 4 ZCHÚ v dotčeném území



B.3 VLIV STAVBY NA ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ

Název	PR Hrbáčkovy tůňe	PR Lipovka-Grado
Popis	ekosystémy odstavených ramen Labe (lužní lesy, mokřady, vodní plochy)	lužní lesy, vlhké louky, mokřady, vodní plocha Grado, na ně vázané vzácné a zvláště chráněné druhy živočichů, rostlin a hub, krajinný ráz
Umístění (k.ú.)	Káraný	Káraný
Příslušný úřad	KrÚ Středočeského kraje	
Hodnocení	<p>Těleso stávající železniční trati se nedaleko kaple Sv. Václava přibližuje k hranici PR Hrbáčkovy tůňe až na několik metrů, přičemž mezi železnicí a hranicí PR prochází nebezpečná polní cesta. Platí zde totéž, co bylo uvedeno v případě registrovaného VKP Tůň Kozí Chlup (hranice PR a registrovaného VKP i cíle ochrany obou území jsou tytéž). V případě, že bude maximum prací v tomto prostoru prováděno ze železnice pomocí sanačního stroje (ten má být využit od začátku úseku až po km 5,650) a budou dodržována navržená opatření týkající se stavební dopravy (viz kap. 12, fáze výstavby – ochrana vod), lze vyloučit ovlivnění předmětů ochrany PR Hrbáčkovy tůňe.</p> <p>Nejbližší PR Lipovka-Grado se těleso železnice dostává těsně před přemostěním Labe před Čelákovici. V rámci záměru je mj. plánováno umístění plochy pro zařízení staveniště na parc. č. 2399 v k.ú. Káraný, kde zřejmě dojde okrajově k zásahu do ochranného pásma PR Lipovka-Grado a bude tedy zřejmě nutný souhlas příslušného orgánu ochrany přírody (KrÚ Středočeského kraje) ke kácení dřevin rostoucích mimo les, příp. k dalším činnostem v ochranném pásmu PR. V ploše, která má být využita pro zařízení staveniště, lze podle charakteru vegetace usuzovat na vysokou hladinu podzemní vody a občasné zaplavování. Míra ovlivnění PR Lipovka-Grado je závislá na využití a zajištění plochy staveniště, tyto informace v současné chvíli nejsou známy. Každopádně zde nemohou být skladovány látky nebezpečné vodám, protože se jedná o plochu inundace, a plocha musí být zajištěna proti únikům ropných látek z případných úkapů stavební mechanizace do půdního a potažmo i do vodního prostředí. Nejen z hlediska ochrany přírody by ideální byl přesun plochy zařízení staveniště do méně rizikové lokality.</p> <p>Mimo PR a její ochranné pásmo jsou v rámci záměru navrženy některé činnosti, které by mohly negativně ovlivnit vlastní PR. Především jde o náhradu stávajícího mostu přes Labe a dále o rekonstrukci propustky, kterým prochází bezejmenná vodoteč pod železniční tratí. Nový most přes Labe je sice navržen v identické trase, jako ten stávající, avšak jeho výstavba si vyžádá zřízení provizorního mostu v těsném souběhu se stávajícím vpravo ve směru staničení (tzn. na straně k PR Lipovka-Grado), tj. i rozšíření násypu železnice směrem k rekreační zástavbě a hranici PR a s tím spojené kácení části lužních porostů. Vlastní záměr ale přímo nezasáhne do odstaveného ramene Labe, na které jsou vázány předměty ochrany PR, ani jinak přímo neovlivní předměty ochrany PR. Ani rekonstrukce propustky převádějícího bezejmennou vodoteč by neměla zásadně ovlivnit předměty ochrany PR Lipovka-Grado. Je sice navrženo osazení stavidla na propustku pro zvýšení protipovodňové ochrany rekreační zástavby a obce Káraný, ale s ohledem na charakter podloží, který zde tvoří naplaveniny Labe, lze předpokládat, že bude zachována</p>	

B.3 VLIV STAVBY NA ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ



Soustava Natura 2000

Natura 2000 je soustava chráněných území, kterou společně vytvářejí členské státy Evropské unie. V rámci území soustavy Natura 2000 jsou chráněny jednotlivé druhy rostlin a živočichů, resp. jejich biotopy, a dále vybrané typy stanovišť v zájmu EU. Často mohou být v rámci soustavy Natura 2000 chráněny druhy rostlin a živočichů nebo typy stanovišť, které nejsou z pohledu ČR nikterak vzácné (např. vranka obecná, ovsíkové louky), ale v rámci území EU vzácné či ohrožené jsou. Smyslem soustavy Natura 2000 je přispět k ochraně biodiverzity na úrovni členských států i celé EU. V České republice tvoří soustavu Natura 2000 tzv. ptačí oblasti (PO) a evropsky významné lokality (EVL).

V dosahu železniční trati se nacházejí dvě „naturové“ lokality – EVL Káraný-Hrbáčkovy tůně a EVL Píščina u Byšiček.

EVL Káraný-Hrbáčkovy tůně chrání biotopy lužních lesů, dubohabřin, extenzivních a nivních luk a vodní ekosystémy stojatých vod, vč. některých významných živočišných druhů těchto ekosystémů (viz tab. níže). Stávající železniční trať dělí EVL na dvě části, přičemž EVL sestává z celkem tří oddělených částí. EVL zahrnuje prakticky celou PR Hrbáčkovy tůně, přičemž i finální ochrana EVL je navržena formou přírodní rezervace (PR) a také důvody ochrany obou území jsou v souladu. Ve finále tedy zjevně dojde ke sloučení obou chráněných území do jediné PR Káraný-Hrbáčkovy tůně.



B.3 VLIV STAVBY NA ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ

EVL Píščina u Byšiček je jedním z příkladů přírodně cenného území, k jehož zachování v minulosti výrazně přispěla antropogenní činnost (příležitostné požáry v okolí dráhy). Jedná se o ukázkou dobře vyvinutých travinných společenstev písčin s výskytem vzácných i zvláště chráněných druhů rostlin (např. divizna brunátná, silenka ušnice). Jako EVL je vymezen cca 15 m široký pruh v prostoru mezi železniční tratí a okrajem borového lesa, navíc v rámci EVL prochází nebezpečná cesta s vyznačenou a hojně využívanou cyklostezkou, jedná se tedy o velmi malé a ze všech stran sevřené území. Ve dříve vypracovaném „naturovém“ hodnocení⁵ (Veselý 2010) byl stav EVL z hlediska jejích předmětů ochrany hodnocen jako méně příznivý až příznivý (podle zastoupení typických druhů, zachování struktury a funkce stanoviště), avšak s negativním vlivem přirozené sukcese a ruderalizace. V současnosti je vliv železniční dráhy na toto území hodnocen jako indiferentní – neprospívá ani neškodí. Při provedeném terénním šetření bylo zjištěno zarůstání lokality náletovými dřevinami (břízy ad.), a to zejm. v SV části EVL, nicméně byl ověřen i výskyt shora uvedených zvláště chráněných druhů rostlin. Skutečnost, že aktuálně největší ohrožení pro lokalitu představuje přirozená sukcese, je uváděna jak v letos schváleném Souhrnu doporučených opatření pro EVL Píščina u Byšiček, tak byla potvrzena při konzultacích s pracovníky dotčených orgánů ochrany přírody⁶ a externími specialisty se znalostí této lokality⁷.

Tabulka 5 Lokality soustavy Natura 2000 v dotčeném území

Název	EVL Káraný-Hrbáčkovy tůně	EVL Píščina u Byšiček
Rozloha	348,08	0,52
Předměty ochrany	typy stanovišť 3150-Přirozené eutrofní vodní nádrže s vegetací typu <i>Magnopotamion</i> nebo <i>Hydrocharition</i> , 6440-Nivní louky říčních údolí svazu <i>Cnidion dubii</i> , 6510-Extenzivní sečené louky nížin až podhůří (<i>Arrhenatherion</i> , <i>Brachypodio-Centraureion nemoralis</i>), 7230-Zásaditá slatiniště, 9170-Dubohabřiny asociace <i>Galio-Carpinetum</i> , 91E0-Smíšené jasanovo-olšové lužní lesy temperátní a boreální Evropy (<i>Alno-Padion</i> , <i>Alnion incanae</i> , <i>Salicion albae</i>), 91F0-Smíšené lužní lesy s dubem letním (<i>Quercus robur</i>), jilmem vazem (<i>Ulmus laevis</i>), j. habrolistým (<i>U. minor</i>), jasanem ztepilým (<i>Fraxinus excelsior</i>) nebo j. úzkolistým (<i>F. angustifolia</i>) podél velkých řek atlantské a střeoevropské provincie (<i>Ulmion minoris</i>)	typ stanoviště 2330-Otevřené trávníky kontinentálních dun s paličkvcem (<i>Corynephorus</i>) a psinečkem (<i>Agrostis</i>)

⁵ Hodnocení podle §§ 45h, i zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, ve znění pozdějších předpisů.

⁶ Mgr. Josef Spilka (AOPK ČR-Regionální pracoviště Střední Čechy) – písemná a telefonická konzultace, Mgr. Marie Pátková (Krajský úřad Středočeského kraje-Obor životního prostředí a zemědělství) – písemná a telefonická konzultace

⁷ Mgr. Vladimír Melichar (autorizovaná osoba pro hodnocení vlivů záměrů a koncepcí na území soustavy Natura 2000 podle §§ 45h a 45i zákona o ochraně přírody a krajiny) – písemná a telefonická konzultace



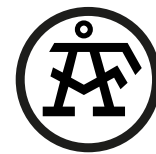
B.3 VLIV STAVBY NA ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ

	čolek velký (<i>Triturus cristatus</i>) roháč obecný (<i>Lucanus cervus</i>)	
Umístění (k.ú.)	Káraný, Sedlčanky, Lysá nad Labem, Přerov nad Labem	Lysá nad Labem
Příslušný úřad	KrÚ Středočeského kraje	
Hodnocení	<p>V úseku, kde přiléhá k železniční trati EVL Píščina u Byšiček, je v rámci záměru navržena instalace kabelů traťového zabezpečovacího zařízení (TZZ), nízkého napětí (NN), sdělovacích kabelů, stožárů trakčního vedení (TV) a otevřeného nezpevněného příkopu se vsakovacím žebrem, a to právě na straně přilehlé k EVL (tj. vpravo od trati ve směru staničení). Jak bylo uvedeno, EVL tvoří velmi úzký pruh mezi železniční tratí a okrajem lesního porostu. Provádění výkopů a související stavební činnost by mohly představovat riziko poškození biotopu zejm. v případě převrstvení zemin nebo znečištění plochy ropnými látkami apod. V rámci kap. 12 jsou navržena opatření pro fázi výstavby, kterými bude zajištěno, že k uvedenému nedojde.</p> <p>Dříve vypracované „naturové“ hodnocení došlo k závěru, že je nutné vyloučit jakoukoliv činnost v EVL Píščina u Byšiček, vč. zpevnění cesty procházející EVL. Úpravy této cesty (zpevňování, vysypávání štěrkem) jsou vyloučeny také podle tzv. Souhrnu doporučených opatření pro EVL Píščina u Byšiček („plán péče“ o EVL).</p> <p>Další negativní vlivy na EVL Píščina u Byšiček může představovat silniční (stavební a objízdná) doprava vedená po nezpevněné komunikaci skrz EVL. Současná intenzita provozu je zde zřejmě nepatrná (nejde o hlavní příjezd k obci Byšičky a touto komunikací zřejmě není zajištěna ani obsluha lokality Pod Hájovnou v Káraném), a ve vazbě na účel komunikace se předpokládá, že v době rekonstrukce přejezdu v km 5,100 dojde jen k mírnému nárůstu provozu vlivem využití cesty pro objízdnou dopravu. Větší riziko může představovat stavební doprava – v průběhu výstavby se předpokládá na cestě skrz EVL cca 30 jízd nákl. automobilů denně (dohromady v obou směrech). Výstavba v daném úseku by měla probíhat v období 04-09/2018 a uvedení cest do původního stavu bude provedeno po ukončení všech stavebních prací cca na konci r. 2019. Prakticky to tedy znamená zátěž lokality po celé jedno vegetační období, přičemž nejdéle z toho bude trvat stavební doprava a vlastní zemní a stavební práce v úseku EVL lze s ohledem na termíny celého harmonogramu odhadovat na týdny.</p> <p>Vzhledem k tomu, že využití nezpevněné lesní cesty procházející EVL je pro realizaci záměru prakticky nezbytné, byla tato věc konzultována s regionálním pracovištěm AOPK ČR a s botaniky (viz pozn. pod čarou na str. 18), aby bylo navrženo takové řešení, při kterém by bylo zcela vyloučeno poškození předmětu ochrany EVL. Dále bylo z tohoto důvodu vyžádáno nové stanovisko příslušného orgánu ochrany přírody podle § 45i odst. 1 zákona o ochraně přírody a krajiny (viz níže). Na základě těchto konzultací a vyjádření je pro zabezpečení ochrany EVL navrženo ve stupni DSP provedení aktuálního botanického průzkumu v EVL, poté vypracování dokumentace s detailním popisem stavebních zásahů v ploše EVL (naplnění podmínek č. 1 a 2 stanoviska EIA, resp. závazného stanoviska MŽP) a následně předjednání této dokumentace s příslušným orgánem ochrany přírody. Dále pak je navrženo opatření k vyloučení jakýchkoliv úniků sypaných materiálů v EVL i v navazujících plochách s výskytem biotopu otevřených travníků. V případě terénních prací pro pokládku kabelů apod.</p>	

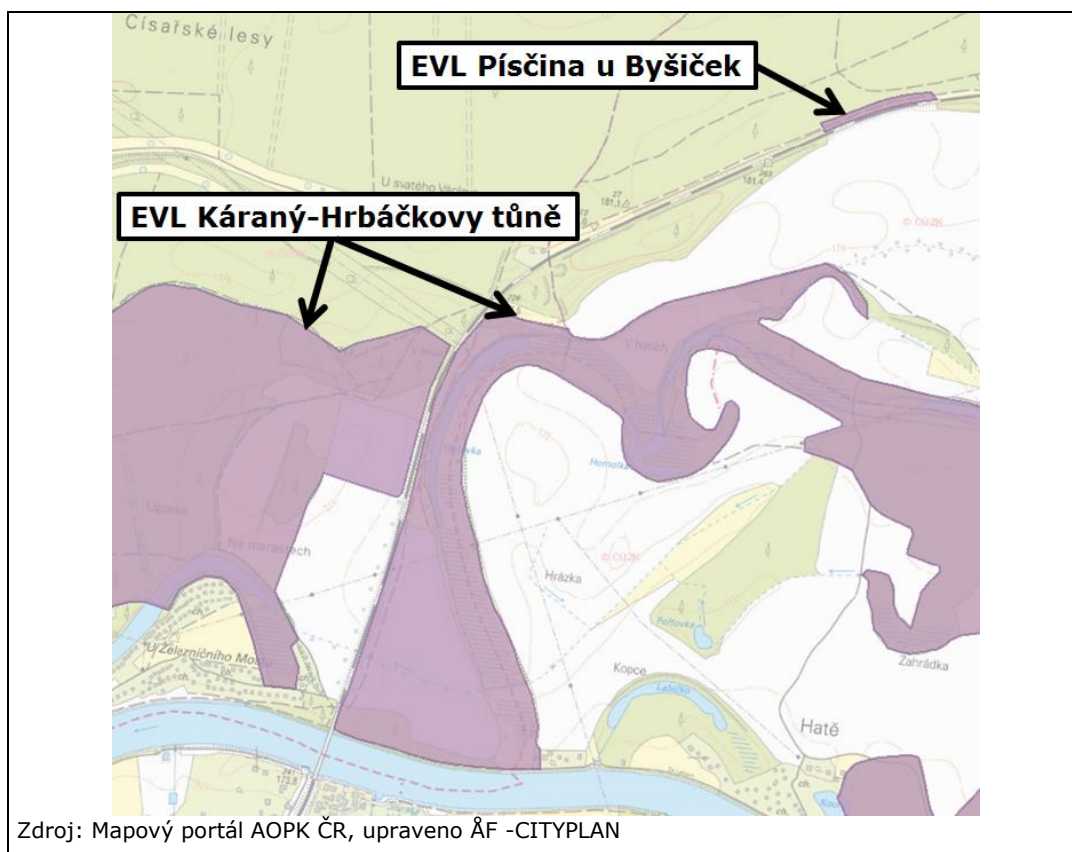


B.3 VLIV STAVBY NA ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ

	<p>v ploše EVL je naprosto nezbytné zachovat stratifikaci výkopku. Nad dodržováním všech navržených opatření bude dohlížet ekologický dozor a stav lokality bude monitorován v průběhu i po ukončení výstavby.</p> <p>Důležitou skutečností, kterou je nutné při hodnocení vlivů záměru zohlednit, a na kterou upozornilo již dříve zpracované „naturové“ hodnocení, je vliv vyvolaných investic na EVL. Takovou investicí je případná realizace cyklostezky využívající řešení nového mostu přes Labe (realizace cyklostezky není předmětem hodnoceného záměru, avšak řešení nového mostu ji připouští). V takovém případě by došlo k nárůstu intenzity cyklistického provozu na komunikaci procházející EVL. Současný vliv cyklistiky na předměty ochrany EVL je hodnocen jako příznivý, kdy dochází k žádoucímu rozrušování zapojeného travinného porostu a pouze nevýznamně se projevuje negativní efekt dopravy spočívající v zanášení ruderních a segetálních druhů (zdroj: Souhrn doporučených opatření pro EVL Píscina u Byšiček). Je otázkou, k jak velkému nárůstu cyklistického provozu by mohlo vlivem zpřístupnění železničního mostu přes Labe dojít a zda by mohlo dojít k překročení únosné míry zatížení EVL.</p> <p>Co se týče rizika ovlivnění EVL Káraný-Hrbáčkovy tůně, platí zde v podstatě obdobné, jako v případě ovlivnění PR Hrbáčkovy tůně, resp. VKP Tůň Kozí Chlup. Z předmětů ochrany EVL jsou za potenciálně nejvíce ovlivnitelné záměrem považovány vodní a mokřadní biotopy, vč. na ně vázaného čolka velkého. V případě, že bude maximum prací prováděno ze železnice (využití sanačního stroje) a budou dodržena navržená opatření k minimalizaci rizika znečištění půdního a vodního prostředí zejm. ropnými látkami, je možnost ovlivnění předmětů ochrany této EVL minimální. Lesní biotopy a roháč obecný nejsou považovány ani za potenciálně ovlivněné, a to z toho důvodu, že záměr se bude odehrávat v trase stávající železniční trati a zásahy do lesních porostů prakticky nejsou zamýšleny (v rámci EVL se jedná pouze o maloplošné kácení porostů lužního lesa na parc. č. 2432, 2439 a 2440/1 v k.ú. Káraný).</p>
--	--



B.3 VLIV STAVBY NA ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ



V letech 2009-2011 proběhlo posouzení EIA k záměru „Optimalizace železniční trati Lysá n. L. – Praha Vysočany, 2. stavba“, který zahrnoval i nyní řešený úsek trati. Záměr byl již tehdy zpracován v podrobnosti DÚR, obdobně jako je nyní. V rámci EIA proběhlo také vyhodnocení vlivů záměru na území soustavy Natura 2000 podle § 45i zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, ve znění pozdějších předpisů. Posouzení došlo k závěru, že záměr nebude mít významné negativní vlivy na předměty ochrany a celistvost EVL (viz stanovisko MŽP č.j. 52856/ENV/11 ze dne 15. 7. 2011) a pro zmírnění mírně nepříznivých vlivů bylo navrženo několik opatření pro fázi přípravy, výstavby i provoz záměru. Přesto bylo pro potřeby tohoto záměru znovu vyžádáno stanovisko podle § 45i odst. 1 cit. zákona. Stanovisko bylo vydáno dne 5. 5. 2016 (č.j. 042215/2016/KUSK) a upozorňuje zejména na nutnost zpracování a realizace některých podmínek stanoviska EIA, resp. závazného stanoviska MŽP. Konkrétně se jedná především o nutnost vypracování dokumentace, která bude konkrétně řešit průběh stavebních zásahů v ploše EVL Píščina u Byšiček (v uvedených stanoviscích nevhodně označena jako „zásady managementu“), která vyjde z aktualizovaného botanického průzkumu EVL a bude předem projednána s příslušným orgánem ochrany přírody (tj. Krajským úřadem Středočeského kraje).

Zvláště chráněné druhy rostlin a živočichů

ZOPK rozlišuje tři kategorie zvláště chráněných druhů (ZCHD) rostlin a živočichů – druhy ohrožené, silně ohrožené a kriticky ohrožené – a podle toho přiznává jednotlivým kategoriím odpovídající stupeň ochrany nejen samotných jedinců druhů, ale i jejich biotopů. Výčet zvláště chráněných druhů rostlin a živočichů jednotlivých kategorií je obsažen v přílohách II a III Vyhlášky MŽP ČR č. 395/1992 Sb. Druhy rostlin a živočichů mohou být také chráněny v rámci určitých typických a významných ekosystémů, pro které lze vyhlášovat maloplošná ZCHÚ nebo v rámci registrovaných VKP.

Níže jsou uvedeny druhy rostlin a živočichů, které byly v dotčeném území zaznamenány nebo je lze v nejbližším okolí železniční tratě předpokládat, a to na



B.3 VLIV STAVBY NA ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ

základě záznamů z Nálezové databáze ochrany přírody AOPK ČR (NDOP), dalších zdrojů (záznamy uváděné v územních plánech, ve dříve zpracované EIA, v tzv. Souhrnu doporučených opatření pro EVL Píščina u Byšiček nebo získané konzultacemi se specialisty) nebo terénního průzkumu, přitom v případě nejasně lokalizovaných nálezů byla potenciální výskyt určen podle vhodnosti stanovištních podmínek. Uvedeny jsou druhy zvláště chráněné podle zákona a také druhy vedené v Červeném seznamu cévnatých rostlin ČR (2012). Druhy, u nichž se na základě provádění záměru, jeho umístění, charakteru a provozu usuzuje na možné ovlivnění záměrem, jsou vyznačeny **tučně**:

Druh	Ohroženost druhu	Výskyt (potenciál)
Rostliny		
tomkovice vonná (<i>Hierochloë odorata</i>)	KO	tůň Václavka a lokalita Grado
hrachor bahenní (<i>Lathyrus palustris</i>)	KO	zamokřené louky, břehové porosty
růžkatec bradavčitý (<i>Ceratophyllum submersum</i>)	SO	tůně
divizna brunátná (<i>Verbascum phoeniceum</i>)	O	EVL Píščina u Byšiček, plochy podél železniční trati
silenka ušnice (<i>Silene otites</i>)	O	EVL Píščina u Byšiček, plochy podél železniční trati
trávníčka obecná (<i>Armeria vulgaris</i>)	Červený seznam (vyžadující pozornost)	EVL Píščina u Byšiček, plochy podél železniční trati
jitrocel písečný (<i>Plantago arenaria</i>)	Červený seznam (silně ohrožený)	EVL Píščina u Byšiček, plochy podél železniční trati
bělolist nejmenší (<i>Filago minima</i>)	Červený seznam (ohrožený)	EVL Píščina u Byšiček, plochy podél železniční trati
vodňanka žabí (<i>Hydrocharis morsus-ranae</i>)	Červený seznam (silně ohrožený)	tůně
skřípinec jezerní (<i>Schoenoplectus lacustris</i>)	Červený seznam (vyžadující další pozornost)	okraje tůně Václavka
Ptáci		
bukáček malý (<i>Ixobrychus minutus</i>)	KO	mokřadní a břehové porosty
rákosník velký (<i>Acrocephalus arundinaceus</i>)	SO	mokřadní porosty tůní
lelek lesní (<i>Caprimulgus europaeus</i>)	SO	plošně (bor v okolí sv. Václava)
skřivan lesní (<i>Lullula arborea</i>)	SO	plošně (bor v okolí sv. Václava)
žluva hajní (<i>Oriolus oriolus</i>)	SO	Hrbáčkovy tůně
dudek chocholatý (<i>Upupa epops</i>)	SO	plošně (zejm. louky)
cvrčilka slavíková (<i>Locustella luscinioides</i>)	O	mokřadní porosty tůně Václavka
ťuhýk obecný (<i>Lanius collurio</i>)	O	plošně
moták pochop (<i>Circus aeruginosus</i>)	O	plošně



B.3 VLIV STAVBY NA ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ

Obojživelníci		
ropucha zelená (<i>Bufo viridis</i>)	SO	plošně
ještěrka obecná (<i>Lacerta agilis</i>)	SO	plošně
čolek velký (<i>Triturus cristatus</i>)	SO	tůně, plošně
Hmyz		
roháč obecný (<i>Lucanus cervus</i>)	O	lesní porosty (dubohabřiny), chatová oblast u žel. mostu přes Labe na káránské straně
zlatohlávek tmavý (<i>Oxythyrea funesta</i>)	O	lokalita u sv. Václava
chroust mlynařík (<i>Polyphyla fullo</i>)	O	lokalita u sv. Václava

Legenda: KO – kriticky ohrožený druh; SO – silně ohrožený druh; O – ohrožený druh; EVL – evropsky významná lokalita (Natura 2000). Pokud je druh zvláště chráněn podle zákona (ZCHD), neuvádí se u něj již zařazení v Červeném seznamu.

K ovlivnění biotopu uvedených druhů rostlin (divizna brunátná, silenka ušnice, trávníčka obecná, jitrocel písečný, bělolist nejmenší), tzn. otevřených trávníků písčin, zjevně dojde při výstavbě záměru, a to zejména pojezdy nákladních vozů na nepevněné lesní cestě procházející v úseku EVL Píščina u Byšiček v těsném souběhu se železnicí a dále pak při provádění výkopů pro pokládku sítí a instalaci trakce. Nezbytnost těchto zásahů a jejich možné vlivy na rostliny otevřených písčin z hlediska ovlivnění EVL Píščina u Byšiček byly opakovaně diskutovány s objednatelem, orgány ochrany přírody i se specialisty-botaniky (viz výše). Obdobně jako v případě EVL, se nepředpokládá významné ovlivnění významných druhů rostlin otevřených trávníků písčin ani v rámci okolních ploch. Vychází se přitom z předpokladu, že 1) stavba bude v km 1,270 – 5,650, který zahrnuje i úsek s výskytem otevřených trávníků písčin, prováděna ze železnice s využitím sanačního stroje, 2) plochy s výskytem uvedeného biotopu budou dotčeny zejména stavební dopravou a zčásti i prováděním výkopových prací při pokládce kabelů, 3) výstavba bude v tomto úseku probíhat po jedno vegetační období.

Do mokřadních porostů, kde by se mohl vyskytovat hrachor bahenní, by neměla stavba zasáhnout.

V případě některých uvedených druhů ptáků je pravděpodobné, že v období výstavby záměru bude docházet k jejich rušení, to však není *a priori* považováno za zásadní vliv. Za zásadní je v tuto chvíli považováno zachování jimi obývaných biotopů, což jsou často mokřadní biotopy (bukáček, rákosník ad.). K zásahu do těchto biotopů by nemělo v rámci výstavby ani provozu záměru dojít. Další skupinou jsou druhy ptáků (moták, lelek, skřivan ad.) plošně rozšířených v lesozemědělské krajině. Vzhledem k charakteru a umístění záměru nejsou tyto druhy považovány za potenciálně ovlivněné.

V průběhu výstavby záměru, kdy bude měněn železniční svršek i spodek, bude zjevně docházet také k zásahům do vhodných biotopů ještěrky obecné. Jedná se sice o druh silně ohrožený, nicméně vcelku běžně se vyskytující v nejrůznějších typech biotopů. Ochranu druhu v době výstavby nelze uspokojivě řešit např. záchranným transferem. Předpokládá se však, že díky poměrně velké mobilitě druhu a provádění prací v úzkém koridoru železniční trati nedojde k výraznějšímu ovlivnění populace tohoto druhu.

Uvedené druhy brouků, vyjma chrousta mlynaříka, nejsou považovány za potenciálně významně ovlivněné. Výskyt roháče lze očekávat v lesních porostech, obzvláště dubohabřinách, do nichž záměr prakticky nezasahuje. Zlatohlávek tmavý je druh, u něhož se v současnosti uvádí běžný výskyt v širokém spektru biotopů. Z tohoto důvodu není považován za potenciálně významně ovlivněný druh. Chroust mlynařík je vzhledem k jeho vazbě na písčiny a výskytu písčin v okolí záměru považován za potenciálně ovlivněného.



B.3 VLIV STAVBY NA ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ

Vzhledem k tomu, že jde o rekonstrukci stávající železniční trati v nynější stopě, a že logicky není předpokládán trvalý výskyt druhů v místě železniční trati, nepředpokládá se ani zásadní ovlivnění výše uvedených druhů v době provozu ve srovnání se současností. Na druhou stranu značně naroste provoz na železniční trati, jejíž bariérový efekt se tím zvýší. Toto je vliv, který je zásadní zejména pro větší savce migrující územím.

Památné stromy

Za památné stromy, jejich skupiny nebo stromořadí je možno prohlásit dřeviny vynikající svým vzrůstem, věkem, významné krajinné dominanty, zvláště cenné introdukované dřeviny a v neposlední řadě dřeviny historicky cenné, které jsou památníky historie, připomínají historické události nebo jsou s nimi spojeny různé pověsti a báje. Za účelem ochrany památného stromu může být vymezeno společně s vyhlášením památného stromu ochranné pásmo, pokud není takto vymezeno, je jím ze zákona kruh o poloměru desetinásobku průměru kmene stromu ve výšce 130 cm nad zemí. K vyhlášení památného stromu a vydání souhlasu k zásahu do ochranného pásma památného stromu je příslušný obecní úřad pověřené obce.

V území dotčeném záměrem se památné stromy, skupiny stromů ani aleje nenacházejí. Nejbližše záměru se nacházejí památné lípy velkolisté v Byšičkách (cca 800 m) a památné lípy velkolisté na náměstí Na Františku v Lysé nad Labem (cca 400 m), které nemohou být realizací ani provozem záměru nijak dotčeny.

Biologický průzkum – posouzení vlivu na faunu, floru a ekosystémy

V koridoru stávající železniční trati v šíři cca 7 m od osy krajní kolejnice byl dne 2. 9. 2015 proveden terénní průzkum zaměřený na zjištění druhů a počtu dřevin/plochy zapojených porostů dřevin a křovin, které bude nezbytné před výstavbou pokácet/smýtít. V rámci tohoto průzkumu byl proveden také základní botanický průzkum. Druhy živočichů byly zaznamenávány jen namátkově, jelikož trvalý výskyt zvláště chráněných druhů živočichů v prostoru trati není reálný, naopak je zřejmé, že prostor železniční trati je využíván některými živočichy jen příležitostně (migrace, potrava) a železnice, která zde existuje více než 100 let, nepředstavuje pro populace těchto živočichů negativní vliv.

V nejbližším okolí železniční trati se v důsledku její údržby nacházejí pouze náletové dřeviny – zejm. růže šípková, bez černý, svída krvavá, líska obecná, slivoň trnka, dub letní, dub červený, javor klen, javor mléč, lípa srdčitá, bříza bělokorá, místy trnovník akát. Projevuje se zde účinek železniční trati coby koridoru pro šíření nepůvodních rostlinných druhů – v prostoru vlastní trati se hojně vyskytuje zejm. brukev řepka.

Na železničním tělese, příp. v jeho těsné blízkosti byly při terénním šetření provedeném dne 2. 9. 2015 zaznamenány následující druhy rostlin a živočichů:

Tabulka 6 Seznam zaznamenaných druhů rostlin a živočichů

Druh (česky)	Druhy (vědecký název)
rostliny - dřeviny	
javor klen	<i>Acer pseudoplatanus</i>
javor mléč	<i>Acer platanoides</i>
javor babyka	<i>Acer campestre</i>
javor jasanolistý	<i>Acer negundo</i>
jasan ztepilý	<i>Fraxinus excelsior</i>
habr obecný	<i>Carpinus betulus</i>
bříza bělokorá	<i>Betula pendula</i>
trnovník akát	<i>Robinia pseudoacacia</i>
dub letní	<i>Quercus robur</i>



B.3 VLIV STAVBY NA ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ

dub zimní	<i>Quercus petraea</i>
dub červený	<i>Quercus rubra</i>
topol osika	<i>Populus tremula</i>
topol černý	<i>Populus nigra</i>
topol bílý	<i>Populus alba</i>
slivoň trnka	<i>Prunus spinosa</i>
slivoň myrobalán	<i>Prunus cerasifera</i>
ořešák královský	<i>Juglans regia</i>
líška obecná	<i>Corylus avellana</i>
vrba jíva	<i>Salix caprea</i>
vrba křehká	<i>Salix fragilis</i>
ostružiník	<i>Rubus fruticosus</i>
třešeň obecná	<i>Prunus avium</i>
slivoň švestka	<i>Prunus domestica</i>
jabloň	<i>Malus sp.</i>
hrušeň	<i>Pyrus sp.</i>
ptačí zob obecný	<i>Ligustrum vulgare</i>
rakytník řešetlákový	<i>Hippophae rhamnoides</i>
tamaryšek	<i>Tamarix sp.</i>
rybíz	<i>Ribes sp.</i>
borovice lesní	<i>Pinus sylvestris</i>
jilm vaz	<i>Ulmus laevis</i>
janovec metlatý	<i>Cytisus scoparius</i>
olše lepkavá	<i>Alnus glutinosa</i>
brslen evropský	<i>Euonymus europaeus</i>
modřín opadavý	<i>Larix decidua</i>
šeřík obecný	<i>Syringa vulgaris</i>
smrk ztepilý	<i>Picea abies</i>
líška turecká	<i>Corylus colurna</i>
ostružiník maliník	<i>Rubus idaeus</i>
lípa srdčitá	<i>Tilia cordata</i>
hloh	<i>Crataegus sp.</i>
bez černý	<i>Sambucus nigra</i>
svída krvavá	<i>Cornus sanguinea</i>
růže mnohokvětá	<i>Rosa multiflora</i>
růže šípková	<i>Rosa canina</i>
platan západní	<i>Platanus occidentalis</i>
rostliny - byliny	
bér zelený	<i>Setaria viridis</i>
brukev řepka	<i>Brassica napus</i>
čekanka obecná	<i>Cichorium intybus</i>
divizna brunátná	<i>Verbascum phoeniceum (O)</i>
hadinec obecný	<i>Echium vulgare</i>
hrachor širolistý/lesní/chlupatý	<i>Lathyrus</i>
hulevník	<i>Sisymbrium sp.</i>



B.3 VLIV STAVBY NA ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ

jitrocel kopinatý	<i>Plantago lanceolata</i>
kakost luční	<i>Geranium pratense</i>
kakost smrdutý	<i>Geranium robertianum</i>
kopřiva dvoudomá	<i>Urtica dioica</i>
křídlatka	<i>Reynoutria sp.</i>
laskavec ohnutý	<i>Amaranthus retroflexus</i>
lilek rajče	<i>Solanum lycopersicum</i>
lilek vlnatý	<i>Solanum decipiens</i>
lnice květel	<i>Linaria vulgaris</i>
locika kompasová	<i>Lactuca serriola</i>
loubinec popínavý	<i>Parthenocissus inserta</i>
lupina mnoholistá	<i>Lupinus polyphyllus</i>
mochna husí	<i>Potentilla anserina</i>
mydlice lékařská	<i>Saponaria officinalis</i>
netýkavka malokvětá	<i>Impatiens parviflora</i>
opletka křovištní	<i>Fallopia dumetorum</i>
okřehek	<i>Lemna sp.</i>
prýšec chvojka	<i>Euphorbia cyparissias</i>
přeslička	<i>Equisetum sp.</i>
pupalka dvouletá	<i>Oenothera biennis</i>
rákos obecný	<i>Phragmites australis</i>
rmen	<i>Anthemis sp.</i>
rosička krvavá	<i>Digitaria sanguinalis</i>
rýt žlutý	<i>Reseda lutea</i>
řebříček obecný	<i>Achillea millefolium</i>
silenska	<i>Silene sp.</i>
silenska ušnice	<i>Silene otites (O)</i>
svízel	<i>Galium sp.</i>
svlačec rolní	<i>Convolvulus arvensis</i>
šťovík	<i>Rumex sp.</i>
šedivka šedá	<i>Berteroa incana</i>
trávníčka obecná	<i>Armeria vulgaris</i>
třezalka tečkovaná	<i>Hypericum perforatum</i>
třtina křovištní	<i>Calamagrostis epigejos</i>
vikev ptačí	<i>Vicia cracca</i>
vratič obecný	<i>Tanacetum vulgare</i>
zevar vzpřímený	<i>Sparganium erectum</i>
zlatobýl obecný	<i>Solidago virgaurea</i>
živočichové	
čmelák	<i>Bombus sp.(O)</i>
chroust	<i>Melolontha sp.</i>
slepýš křehký	<i>Anguis fragilis (SO)</i>

V rámci provedeného základního botanického průzkumu byly zjištěny běžné druhy rostlin. Výjimkou jsou dva druhy zvláště chráněných rostlin – divizna brunátná



B.3 VLIV STAVBY NA ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ

a silenka ušnice – oba s výskytem v ploše EVL Písčina u Byšiček. Za účelem vyloučení negativního ovlivnění této plochy, a tedy i uvedených rostlinných druhů jsou navržena opatření spočívající v určité regulaci provozu na cestě procházející EVL, zpevnění cesty, provedení managementových zásahů v průběhu nebo po výstavbě a v monitorování a ekologickém doзору stavby (viz kap. 12).

V případě náhodně zastižených druhů živočichů se jedná o běžně se vyskytující a plošně rozšířené druhy, byť jsou některé z nich zvláště chráněné. Z tohoto důvodu není vliv záměru v období výstavby hodnocen jako významný. Jak již bylo zmíněno, obecně se vlivy záměru v době provozu ve vztahu k větším savcům zhorší, a to vlivem podstatného nárůstu provozu a zvýšení bariérového efektu železnice.



B.3 VLIV STAVBY NA ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ

4 Vliv stavby na vodoteče, vodní zdroje

Povrchové vody

Vodní toky

Železniční trať překonává po železničním mostě v km 6,330 řeku Labe. Rekonstrukce tohoto mostu je součástí záměru, jeho poloha zůstane zachována, šířka plavebního prostoru mezi mostními pilíři se také nemění, mění se hlavně niveleta trati (dolní hrana nosné konstrukce mostu, tzn. podplavná výška, se zvýší o cca 0,45 m). V tomto ohledu tedy nedojde k žádnému ovlivnění vodního toku.

Nicméně k ovlivnění vodního toku Labe dojde při vlastní rekonstrukci mostu. Výstavba spodní stavby, vč. hlubinného založení mostu, bude v toku Labe probíhat pomocí instalace vodotěsných jímek, které budou osazeny na prohrábnuté říční dno. Veškerý vytěžený materiál bude z jímek odvážen pomocí člunů. Práce v korytě budou prováděny z pontonů a vlečných člunů. Za zvýšených vodních stavů nebudou stavební práce v korytě Labe probíhat. Z hlediska ovlivnění kvality povrchových vod v toku Labe je zásadní dodržování opatření navržených pro fázi výstavby v závěru této dokumentace (zabránění úkapů ze stavební mechanizace apod.).

Dále trať překonává napřímené drobné vodní toky Mlynařice, Černava a meliorační kanál PBP Labe za železničním mostem. V těchto případech dojde k rekonstrukcím, resp. náhradě stávajících mostních konstrukcí a propustků. Parametry nových mostních konstrukcí (zejm. jde o most přes tok Mlynařice v km 1,786) i propustků odpovídají parametrům stávajících mostů a propustků. Nově je za účelem zajištění přístupu k obytnému objektu čp. 515 po zrušení železničního přejezdu v km 1,524 navržena nepevněná polní cesta vedená v těsném souběhu s železniční tratí, která kříží tok Černavy, a to pomocí rámového propustku (prefabrikátu). Zásahy do toků se týkají především opevnění dna koryt v místě přemostění a s přesahem v řádech jednotek metrů po obou stranách mostů. Realizací záměru nedojde k zásadnímu ovlivnění vodních toků. V průběhu provádění prací může dojít k dočasnému ovlivnění vodních toků, například sesunutím zeminy, významné negativní vlivy se však nepředpokládají. K minimalizaci rizika znečištění povrchových vod v tocích je třeba přijmout standardní opatření (zabránění úkapů stavební mechanizace apod., viz návrh opatření).

V případě tohoto typu záměru se nepředpokládá vznik odpadních vod z výstavby, vyjma vod splaškových (ve fázi výstavby), které budou likvidovány v rámci technického zařízení staveniště (mobilní WC). V průběhu provozu záměru budou vznikat pouze srážkové vody, které budou svedeny pomocí otevřených nepevněných příkopů se vsakovacími žebry, příp. pomocí trativodů nebo zpevněných příkopů s vyústěním na terén. V zástavbě Čelákovice jsou otevřené příkopy napojeny do nové dešťové kanalizace zaústěné do Labe a do stávající jednotné kanalizace.

Vodní nádrže

V blízkosti záměru se vyskytuje tůň Václavka, která je součástí komplexu Hrbáčkových tůní a území je chráněno hned v několika úrovních územní ochrany – VKP ze zákona, registrované VKP, ÚSES, přírodní rezervace a lokalita soustavy Natura 2000. Do prostoru tůně záměr nezasahuje. Při realizaci záměru je plánováno využití nepevněné účelové cesty vedoucí po břehu tůně Václavka pro stavební dopravu, což by znamenalo určité riziko pro tuto vodní nádrž (riziko havárie, ale i běžné znečišťování okolí stavby). Za účelem vyloučení těchto rizik je navržena úprava tras stavební dopravy tak, aby úsek této nepevněné komunikace nebyl využitý pro stavební dopravu.

Záplavové území

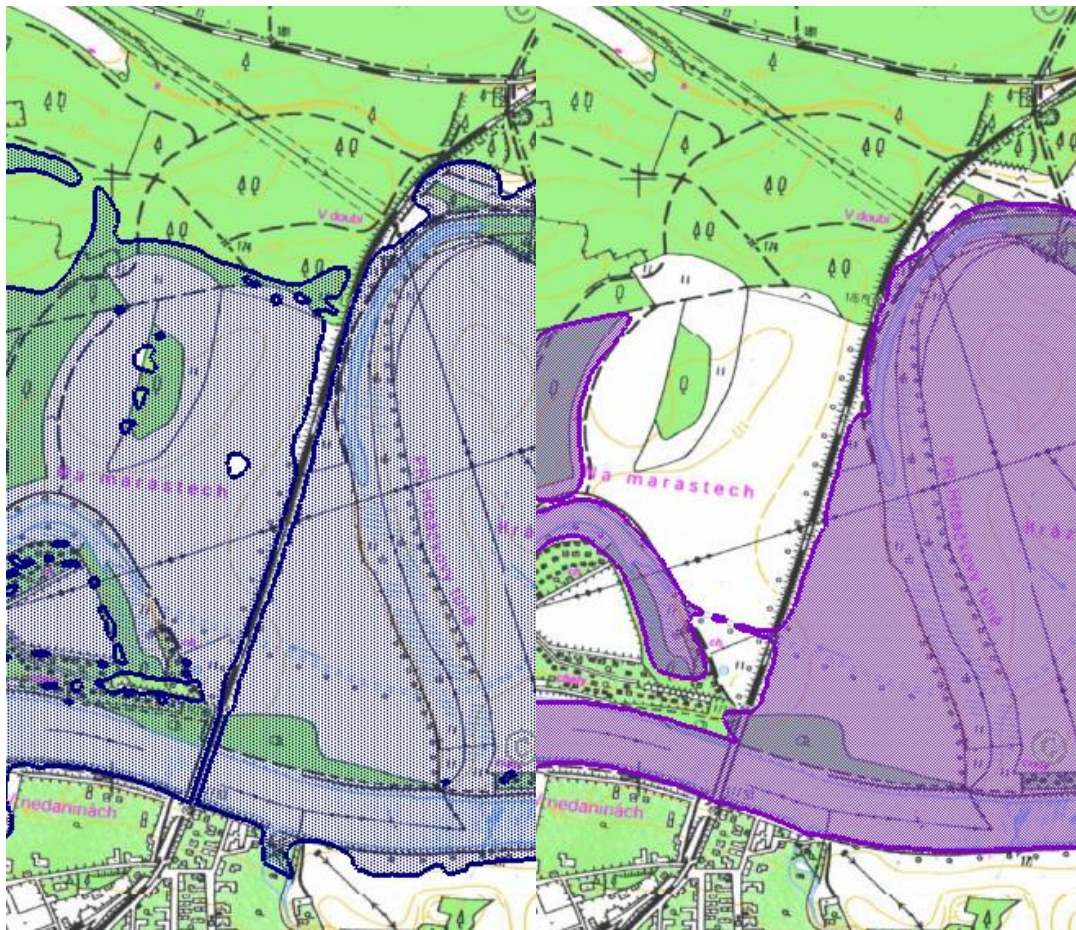
Železniční trať prochází v úseku cca km 5,100 – 6,400 záplavovým územím (ZÚ) toku Labe pro Q_{100} („stoletá“ voda). Záplavové území Labe bylo aktuálně stanoveno

B.3 VLIV STAVBY NA ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ

v r. 2006 (opatření obecné povahy č.j. 124630/2006/KUSK ze dne 22. 11. 2006) a těleso železnice, které je v uvedeném úseku vedeno na vysokém násypu, působí jako bariéra průchodu povodně a je přímo ze ZÚ vyňato. Společně se stanovením ZÚ byla vymezena i aktivní zóna záplavového území (AZZÚ), která je v prostoru před železniční tratí ve směru toku vymezena prakticky stejně, jako vlastní ZÚ (viz obrázek níže).

Obrázek 1 Stanovené ZÚ toku Labe

Obrázek 2 Vymezená AZZÚ toku Labe

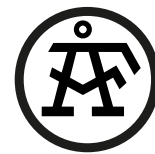


Zdroj: HEIS VUV

Zdroj: HEIS VUV

V záplavovém území nejsou z vodního zákona ani výše uvedeným opatřením obecné povahy stanovena omezení využití území, nicméně taková omezení může stanovit vodoprávní úřad v souhlasu podle § 17 zákona č. 254/2001 Sb., vodní zákon, ve znění pozdějších předpisů. Pro aktivní zónu jsou stanovena omezení činností v § 67 vodního zákona, přičemž omezení se netýká nezbytných staveb dopravní infrastruktury.

Dle vypracovaného hydrotechnického průzkumu dojde vlivem záměru ke zvýšení vzdutí hladiny v místě mostu o max. 0,05 m, odtokové poměry se prakticky nezmění. Protože je záměrem rekonstrukce stávající a historicky zde existující železniční trati ve stávající trase, přibližně se zachováním stávajících parametrů, a ani hydrotechnický průzkum nedošel k závěru, že by se vlivem záměru citelně zhoršily odtokové poměry, nepředpokládá se ani to, že by realizací záměru došlo ke ztížení průchodu povodní a zvýšení rizika škod.



B.3 VLIV STAVBY NA ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ

Podzemní vody

Řešené území patří do hydrogeologického rajonu 4430 Jizerská křída levobřežní s volnou hladinou, s celkovou mineralizací 0,3 – 1g/l, s nízkou transmisivitou ($<1.10^{-4} \text{ m}^2/\text{s}$), chemický typ Ca-Mg-HCO₃-SO₄.

Podzemní vody jsou využívány pro individuální zásobování rekreačních objektů v lokalitě Grado. V dotčené zástavbě Čelákovice jsou obytné objekty pravděpodobně napojeny na veřejný vodovod.

V tuto chvíli nejsou známy informace o zdrojích ani o předpokládaných objemech vody ve fázi výstavby záměru. Předpokládá se však, že v případě potřeby bude technologická voda buď dovážena, příp. budou dováženy již namíchané stavební směsi, nebo bude voda čerpána z povrchových zdrojů, tj. z toku Labe. Pitná voda pro pracovníky stavby bude zřejmě na místo dovážena, jelikož v místě není možnost napojení na veřejný vodovod.

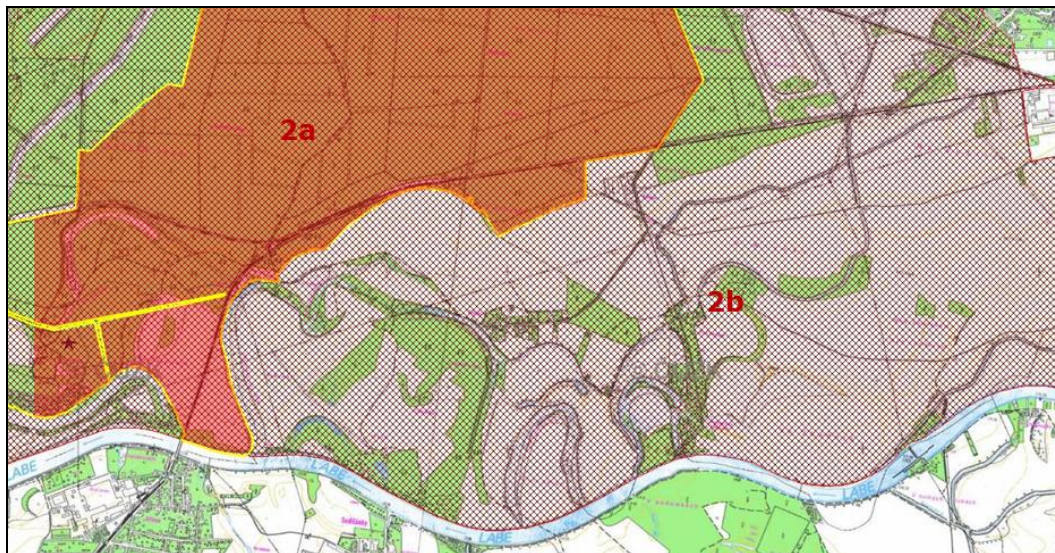
Veškeré plochy zařízení stavenišť musí být zajištěny proti únikům látek závadným vodám, resp. proti znečištění půdního a vodního prostředí ropnými látkami z úkapů stavební mechanizace.

Vodohospodářsky chráněná území

Koridor trati neprochází územím chráněné oblasti přirozené akumulace vod (CHOPAV). Nejbližší CHOPAV Severočeská křída je vzdálena cca 660 m západním směrem.

Trať zasahuje do ochranného pásma II. stupně Káraný (od mostu přes Labe na káranské straně po konec řešeného úseku), přičemž toto ochranné pásmo se dále dělí na vnitřní (2a) a vnější (2b). Tento vodní zdroj je druhým nejvýznamnějším vodním zdrojem pitné vody pro hlavní město Prahu s kapacitou 900 l/s. Voda z Jizery je zde čištěna pomocí břehové infiltrace, následně je jímána soustavou 680 studní a čerpána do káranské vodárny.

Obrázek 3 Ochranné pásmo II. st. vodního zdroje Káraný



Zdroj: HEIS VUV, upraveno ĀF-CITYPLAN

Největší riziko negativního ovlivnění vodního zdroje je spojeno s únikem škodlivých látek (zejména ropných látek ze stavební techniky). Všechny svody z případných ploch stavenišť v úseku procházejícím územím ochranného pásma vodního zdroje musí být před vyústěním vybaveny lapačem nečistot. Pro případ havárie musí být připraven havarijní plán, zpracovaný dle vyhlášky č. 450/2005 Sb. a všichni pracovníci s ním musí být seznámeni. Havarijní plán podléhá odbornému stanovisku příslušného správce toku a následnému schválení vodoprávním úřadem. Vypracování havarijního plánu se předpokládá ve fázi DSP.



B.3 VLIV STAVBY NA ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ

Odvodnění železniční tratě a železničních stanic

Odvodnění železničního tělesa je v širé trati převážně navrženo pomocí podélných otevřených a nezpevněných příkopů se vsakovacími žebry (tj. rýhami vyplněnými propustným materiálem, jako např. drčeným kamenivem, geotextilií a zaústěnými až do propustného podloží), výjimečně pomocí trativodů nebo zpevněných příkopů s vyústěním volně na terén. V koncovém úseku v zastávce Čelákovice je navrženo napojení zpevněných otevřených příkopů do nové dešťové kanalizace zaústěné do Labe, případně do stávající jednotné kanalizace

Odvodnění rekonstruovaného nástupiště v zastávce Čelákovice – Jiřina je navrženo pomocí kanálku, který bude cca po 10 m odvodněn trubkou skrz přilehlou protihlukovou stěnu na gabiony. Upravené plochy budou spádovány k dalšímu odvodňovacímu kanálku na okraji plochy tak, aby navazovaly na stávající přístupové cesty.

Nakládání se závadnými látkami dle §39 zákona č.254/2001 Sb.

V případě, že se bude v období výstavby v rámci stavebních činností nakládat se závadnými látkami ve smyslu ust. § 39 zákona č. 254/2001 Sb., o vodách a o změně některých zákonů (vodní zákon), ve větším rozsahu, tj. v množství stanoveném vyhláškou MŽP ČR č. 450/2005 Sb., o náležitostech nakládání se závadnými látkami a náležitostech havarijního plánu, způsobu a rozsahu hlášení havárií, jejich zneškodňování a odstraňování jejich škodlivých následků, v platném znění, je zhotovitel stavby povinen učinit taková opatření, aby tyto závadné látky neunikly do vodního prostředí (tj. do podzemních a povrchových vod).

Konkrétní informace v tuto chvíli nejsou k dispozici (budou doplněny v průběhu další přípravy záměru). Podrobné informace k nakládání s těmito látkami a zejm. opatření pro zabránění havarijní situace a její řešení musí být v havarijním plánu, ten bude vypracován ve fázi DSP. Mimo jiné zde musí být stanovena omezení týkající se lokalit skladování závadných látek (vyloučení ze záplavových území apod.), max. množství a doby jejich skladování.

Havarijní plán podléhá odbornému stanovisku správce vodního toku, v jehož blízkosti se stavba realizuje, a schválení příslušného vodoprávního úřadu (MěÚ Lysá nad Labem, MěÚ Brandýs nad Labem). V případě havarijního úniku závadných látek do vodního prostředí je pak dodavatel stavby povinen postupovat podle schváleného havarijního plánu.

Obvyklými opatřeními, kterými se minimalizuje riziko znečištění prostředí, jsou zejména následující:

- udržování všech mechanismů, které se budou pohybovat v prostoru staveniště, v dobrém technickém stavu,
- zajištění odstavených stavebních mechanismů proti úkapům (záchytné vany),
- vyloučení provádění údržby stavebních mechanismů na staveništích,
- průběžná kontrola technického stavu stavební mechanizace z hlediska možných úkapů ropných látek, v případě úniku ropných nebo jiných závadných látek postup podle schváleného havarijního plánu.



B.3 VLIV STAVBY NA ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ

5 Ochrana ZPF a PUPFL

Stávající železniční trať prochází v úseku Lysá nad Labem – Čelákovice z velké části lesními porosty. V nelesních úsecích jsou zemědělské plochy tvořeny zejm. fluvizeměmi, tedy půdami vzniklými z náplavů v prostorech původního koryta Labe, a dále se zde místně nacházejí slabě vyvinuté půdy na sybkých sedimentech – regozemě.

Záměr bude v naprosté většině prováděn na drážních pozemcích, tedy pozemcích druhu „ostatní plocha“, které nenáleží do zemědělského půdního fondu (ZPF) ani k pozemkům určeným k plnění funkcí lesa (PUPFL). Nicméně pro zajištění přístupu na staveniště a pro realizaci některých stavebních objektů dojde i k záborům ZPF. Souhrnnou informaci o předpokládaných zábořích následující tabulka. Podrobné informace jsou uvedeny v části dokumentace I.2 – majetkoprávní část

	Dočasný zábor do 1 roku				Dočasný zábor nad 1 rok			
	ZPF	PUPFL	ostatní	celkem	ZPF	PUPFL	ostatní	celkem
Katastrální území	m ²	m ²	m ²	m ²	m ²	m ²	m ²	m ²
Čelákovice	1312	132	431	1875	0	0	10177	10177
Záluží u Čelákovic	0	0	0	0	5477	0	575	6052
Káraný	123	0	71	194	9096	839	1876	11811
Lysá nad Labem	321	199	11351	11871	0	0	0	0
Sedlčánky	0	0	0	0	161	0	2251	2412
celkem	1756	331	11853	13940	14734	839	14879	30452

	Trvalý zábor				Věčné břemeno			
	ZPF	PUPFL	ostatní	celkem	ZPF	PUPFL	ostatní	celkem
Katastrální území	m ²	m ²	m ²	m ²	m ²	m ²	m ²	m ²
Čelákovice	0	0	436	436	51	0	76	127
Záluží u Čelákovic	0	0	0	0	0	0	0	0
Káraný	0	0	257	257	0	0	0	0
Lysá nad Labem	2549	0	8280	10829	13	201	15	229
Sedlčánky	0	0	0	0	0	0	0	0
celkem	2549	0	8973	11522	64	201	91	356

Celkový dočasný zábor ZPF je odhadován cca na 16 490m², trvalý zábor ZPF cca 2549m².

Na práce spojené se zábořem ZPF se vztahují obecné zásady dle vyhl. č. 13/1994 Sb., kterou se upravují některé podrobnosti ochrany zemědělského půdního fondu, ve znění pozdějších předpisů. Jedná se o zásady nakládání se skryvanou zemínou, které jsou uvedeny v závěru této zprávy (návrh opatření k promítnutí do dalších fází přípravy a provádění stavby).

Výpočet odvodů za odnětí půdy ze zemědělského půdního fondu je proveden v příloze této dokumentace.

Lesní pozemky (PUPFL – pozemky určené k plnění funkcí lesa) jsou záměrem dotčeny pouze okrajově a dočasně – v úseku cca km 3,5 – 4,0 je plánována instalace kabelů traťového zabezpečovacího zařízení a silnoproudu. K dotčení PUPFL může dojít dále v souvislosti s návrhem tras stavební dopravy, které jsou v některých případech vedeny po úzkých nepevných lesních cestách.

6 Ložiska nerostných surovín, dobývací priestory,
poddolovaná územia, sesuvy

V bezprostředním okolí železniční trati jsou vymezeny plochy schválených prognózních zdrojů. Ložiska nerostných surovin, tím pádem ani chráněná ložisková území nebo dobývací prostory ve smyslu zákona č. 44/1988 Sb., o ochraně a využití a využití nerostného bohatství (horní zákon), se v dotčeném území nenacházejí.

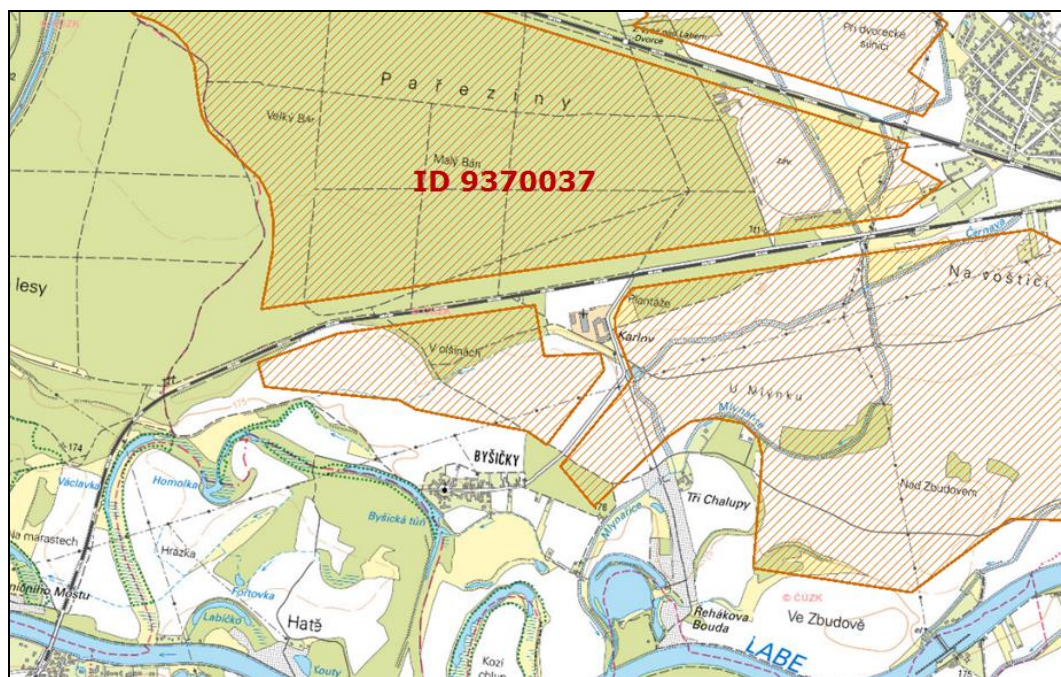
Poddolovaná území ani stará důlní díla se v dotčeném území nenacházejí.

Železniční trať prochází plochou krajinou bez výraznějších terénních elevací, území není ohroženo svahovými nestabilitami.

Prognózní zdroje

V k.ú. Lysá nad Labem jsou po obou stranách železniční trati vymezeny plochy schváleného prognózního zdroje nevyhrazených nerostů v subregistru R (ID 9370037), přičemž se jedná o písky a štěrkopísky původem z náplavů Labe. Jedná se o málo zmapovaný zdroj nerostných surovin, který je evidován pro případ pozdějšího podrobnějšího průzkumu. Existence tohoto prognózního zdroje nijak nelimituje využití území pro jinou, než těžební činnost. Nadto je záměr plánován v trase stávající železnice, tudíž dotčení uvedených prognózních zdrojů nerostných surovin je zcela vyloučeno.

Obrázek 4 Vymezení plochy prognózního zdroje



Zdroj: ČGS-Surovinový informační systém, upraveno ÁF-CITYPLAN

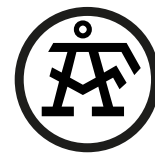


B.3 VLIV STAVBY NA ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ

7 Průzkum radonového rizika

Prvotní informaci o potenciálu geologického podloží v dotčeném území z hlediska výskytu radonu podává mapa radonového indexu. Jedná se o vyjádření míry pravděpodobnosti, s jakou je možno očekávat úroveň objemové aktivity radonu v dané geologické jednotce. Hlavním zdrojem radonu, pronikajícího do objektů, jsou horniny v podloží stavby. Vyšší kategorie radonového indexu podloží znamená vyšší pravděpodobnost výskytu hodnot radonu nad 200 Bq.m^{-3} v existujících objektech (hodnota EOAR). Vyšší radonový index zároveň indikuje míru pozornosti, kterou je nutno věnovat opatřením proti pronikání radonu z podloží u nové výstavby. Převažující kategorie radonového indexu neznamena, že se u určitého typu hornin při měření radonu na stavebním pozemku nelze setkat s jinou kategorií radonového indexu. Obvyklým jevem je, že přibližně 20 % až 30 % měření spadá do jiné kategorie radonového indexu, což je dáno lokálními geologickými podmínkami měřených ploch. Obecně platí, že vysoký radonový index mají horniny vyvřelé, nižší horniny metamorfované a nejnižší index pak mají horniny sedimentární.

Radonový index je v zájmovém území nízký, což odráží skutečnost, že území v okolí Čelákovic a Lysé nad Labem je součástí široké říční nivy Labe a je budováno fluviálními sedimenty. Ochranou staveb proti pronikání a hromadění radonu z podloží se zabývá ČSN 73 0601 a tato ochrana se týká obytných staveb. Z hlediska hodnocení záměru, kdy jde výhradně o výstavbu železniční trati a související infrastruktury, nemá zjevně informace o radonovém indexu území prakticky využitelný význam.



B.3 VLIV STAVBY NA ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ

8 Odpady

Ve fázi výstavby záměru budou ve velkém objemu vznikat zejména odpady z výměny železničního svršku – zemina a kamenivo v celkovém množství více než 92 tis. tun, štěrky z kolejového lože v množství více než 18 tis. tun. Zčásti se počítá již v současné podobě projektu s recyklací těchto odpadů (s použitím sanačního stroje v úseku km 1,270 – 5,650 bude možno přímo v rámci stavby recyklovat cca 60% materiálu štěrkového lože) a znovuvyužitím materiálu v rámci stavby. V úseku od odb. Káraný – Čelákovice se však nepočítá s recyklací a veškerý materiál ze žel. spodku a svršku bude odvážen na skládku. Zřízení recyklační základny zde není plánováno z důvodu rozdělení stavby tokem Labe (s velmi obtížným a zdlouhavým spojením pro návoz a odvoz materiálu po silnici, kdy by musely být zřízeny dvě plochy pro recyklační základnu) a rizika výrazného zatížení v husté zástavbě oblasti Čelákovice-Jiřina při návozu a odvozu materiálu na a z recyklační základny.

Dále budou vznikat odpady z demolic – beton a cihly v množství přes 10 tis. tun. Z výše uvedených důvodů projekt v současné fázi nepočítá s recyklací těchto odpadů.

Stavba vyvolá nutnost kácení mimolesních dřevin, čímž vznikne cca 1,5 tis. tun odpadu. Doporučeno je v maximální míře tento odpad nabídnout dalším fyzickým nebo právnickým osobám k využití jako palivové dřevo, anebo jej využít při kompostování.

V části B.5 Odpadové hospodářství jsou uvedeny veškeré odpady a jejich množství v členění podle vyhl. č. 381/2001 Sb., Katalog odpadů, ve znění pozdějších předpisů. Dále jsou zde doporučeny způsoby naložení s odpady, a to se zdůrazněním potřeby maximálního předcházení vzniku odpadů, resp. jejich znovuvyužití, před uložením odpadů na skládku.

Na základě analogie s jinými obdobnými stavbami je v části B.5 Odpadové hospodářství sestaven seznam odpadů, které budou pravděpodobně vznikat během provozu záměru. Jedná se především o odpady z úklidu železniční trati, železničních stanic a přilehlých ploch, ze sekání trávy a seřezávání dřevin, čištění stok a dešťových vpustí, drobných oprav trati nebo odstraňování následků havárií, apod. Objemy těchto odpadů nelze v tuto chvíli upřesnit.



B.3 VLIV STAVBY NA ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ

9 Vliv stavby na kulturní památky a archeologické nálezy

Kulturní památky v zájmovém území

Stavba nezasahuje do památkové zóny nebo památkové rezervace, ani jejich ochranného pásma podle zákona č. 20/1987 Sb., o státní památkové péči, ve znění pozdějších předpisů. V blízkosti koridoru železniční tratě se nenacházejí žádné nemovité kulturní památky.

Archeologie

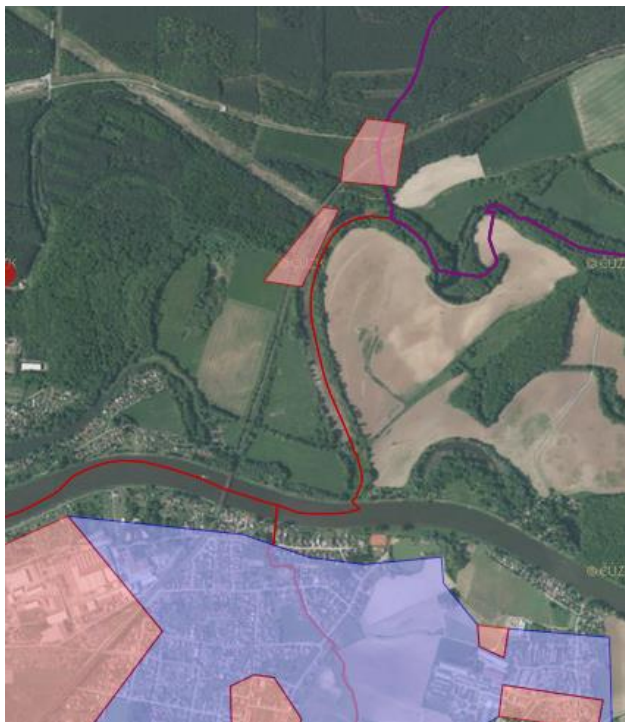
Archeologické nálezy jsou součástí archeologického dědictví ČR. Jsou primárním pramenem historické informace o člověku, jeho kultuře a jeho interakcích s prostředím od počátku jeho vývoje až do současnosti. Archeologické nálezy mohou být movité nebo nemovité. Archeologické nálezy a jejich soubory i vazby, kterými jsou propojeny mezi sebou a se svým okolím, jsou součástí archeologického dědictví bez ohledu na to, zda již byly či ještě nebyly objeveny a identifikovány.

Podle státního archeologického seznamu (SAS) je v zájmovém území evidováno několik území s archeologickými nálezy (nemovité i movité povahy). Jde jednak o lokality s pozitivně prokázanými a bezpečně předpokládanými nálezy (UAN I.), a dále o území s pravděpodobným výskytem archeologických nálezů více než 50% (UAN II.).

Na hranicích k.ú. Lysá nad Labem a k.ú. Káraný je vymezeno území UAN I. – bývalá ermitáž hraběte Šporka (poř. č. SAS 13-13-07/22), objekt je spíše znám jako ermitáž sv. Václava. V této lokalitě je v rámci záměru navrženo umístění plochy pro zařízení staveniště (naproti sousoší přes nezpevněnou cestu) a dále demolice stávajícího drážního objektu a výstavba nové technologické budovy. Využití této plochy zařízení staveniště není známo, ale s ohledem na vyloučení rizika poškození je doporučeno změnit umístění plochy. Dále je zde evidována lokalita UAN I. – trať Císařské lesy (poř. č. SAS 13-13-07/19), což jsou pozůstatky pravěkého sídliště. Území Čelákovice je evidováno jako území UAN II., tj. jako území s pravděpodobností archeologických nálezů více než 50 %.

B.3 VLIV STAVBY NA ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ

Obrázek 5 Lokality s archeologickými nálezy v okolí záměru



Legenda: červeně – lokality UAN I., modře – lokality UAN II.

Zdroj: mapový portál Národního památkového ústavu

Vzhledem k tomu, že budou veškeré stavební práce probíhat v rámci stávajícího železničního tělesa nebo max. v jeho těsném sousedství (např. demolice drážních objektů, výstavba nového technologického objektu u odb. Káraný), a že hloubka výkopů bude malá (de facto jde o odstranění stávajícího drážního tělesa a výkopy budou prováděny spíše pro pokládku kabelů), nepředpokládá se, že by se při výstavbě záměru narazilo na archeologické nálezy. Nicméně budou dodrženy povinnosti dané zákonem č. 20/1987 Sb., tj. zejména oznámit již v době přípravy územně příslušnému Archeologickému ústavu záměr provádět práce ohrožující archeologické nemovité a movité nálezy a umožnit mu, nebo jiné k tomu oprávněné organizaci provedení předchozího záchranného archeologického výzkumu.



B.3 VLIV STAVBY NA ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ

10 Hluk a vibrace

Hluk

Ve zpracované hlukové studii (12/2015), kterou došlo k úpravě původní hlukové studie (9/2015), byla zhodnocena akustická situace v zájmové lokalitě k r. 2000, následně současná akustická situace (r. 2015) a situace po realizaci záměru (r. 2020). Hodnocení bylo provedeno pro fázi provozu záměru. V rámci upravené hlukové studie (12/2015) bylo vyhodnoceno celkem 7 variant řešení záměru (A – G) pro dvě různé výškové varianty řešení mostu přes Labe, tzn. celkem bylo vyhodnoceno 14 variant řešení záměru. Jednotlivé varianty se liší rozsahem a výškou protihlukových stěn, příp. i dalšími protihlukovými opatřeními.

Před vypracováním hlukové studie bylo provedeno měření hluku v 6 měřících bodech v zástavbě Čelákovic. Umístění měřících bodů bylo projednáno s KHS a s investorem projektu (SŽDC). Měření hluku bylo využito pro kalibraci výpočtu, přičemž bylo ověřeno, že rozdíl mezi naměřenými a vypočtenými hodnotami hluku je minimální a výstupy matematického modelu jsou tedy správné.

Z hlukové studie vyplývají následující závěry pro situaci po realizaci záměru (r. 2020):

- úroveň hlukové zátěže dotčené obytné zástavby je dána jejím umístěním ve vztahu k železniční trati (liniovému zdroji hluku)
- provoz záměru ve var. 1G (pro výšku mostu 5,25 m nad hladinou Labe) nebo 2G (pro výšku mostu 7,00 m nad hladinou Labe) bude mít výrazný pozitivní vliv na hlukovou situaci v chráněném venkovním prostoru staveb v zájmovém území. Obě varianty jsou navrženy jak z technického, tak i z ekonomického hlediska a obě předpokládají realizaci souboru protihlukových opatření:
 - o na mostě přes Labe instalaci oboustranných protihlukových stěn (PHS) o výšce 1,5 m, v celé výšce z odrazivého materiálu (plexisklo),
 - o v zastavěném území Čelákovic bude v nejexponovanějších místech PHS o výšce 1,1 – 1,5 m, lokálně až 1,8 m, zhotovená s pohltivého (neprůhledného) materiálu,
 - o PHS budou umístěny co nejbližší u zdroje hluku,
 - o v místě zast. Čelákovice-Jiřina budou funkci ochrany před hlukem tvořit protihluková úprava hran obou nástupišť – prvková konstrukce nástupišť a plné zábradlí o výšce 1,1 m umístěné na odvrácené straně obou nástupišť.

Podrobné informace týkající se vyhodnocení šíření hluku po realizaci záměru a popis navržených opatření ke snížení akustické zátěže jsou uvedeny v hlukové studii (12/2015), která je přílohou této dokumentace.

Dále bylo provedeno vyhodnocení vlivů hluku pro fázi realizace záměru (1/2016). V této části hlukové studie se vycházelo zejména z předpokládaného postupu výstavby během dne, resp. během týdne, dále z předpokládané doby trvání a etapizace výstavby, vč. souběhu prací během jednotlivých etap, z navržených dopravních tras stavební dopravy v oblasti Čelákovice – Jiřina a dále z akustických charakteristik hlavních stavebních mechanismů, s jejichž použitím se při realizaci tohoto záměru počítá (veškeré tyto informace byly čerpány zejména ze ZOV). Z hlukové studie vyplynula potřeba přijetí následujících opatření:

- o stavební práce související s demolicí stávajících objektů a s prováděním nejhluchnějších fází výstavby záměru realizovat v denní době od 8:00 do 18:00 hodin; ostatní stavební práce lze provádět v době od 7:00 do 21:00; v noční době lze provádět stavební práce pouze výjimečně, a to pouze práce související s dopravou a vysypáváním stavebních materiálů na plochu staveniště,



B.3 VLIV STAVBY NA ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ

- při provádění stavebních prací bude používána stavební technika splňovat výkonové akustické parametry a doby pracovního nasazení uvedené v kap. 5.3 hlukové studie,
- stacionární technika (řetězové pily, kompresory) nezbytná pro realizaci stavebních prací bude umístěna v uzavřených objektech staveniště nebo bude ohrazena tak, aby svým provozem co nejméně ovlivňovala akustickou situaci v blízkém okolí,
- bude minimalizován chod hlučných stavebních strojů, zařízení a nákladních automobilů naprázdno; po dobu, kdy nejsou v provozu (údržba, odstávky, přestávky atd.), budou motory nákladních automobilů a stavebních mechanismů vypínány,
- během hlučných operací budou dodržovány dostatečně dlouhé přestávky, aby obyvatelé nejbližších objektů měli možnost větrání vnitřních obytných prostor,
- obslužná doprava zajišťující odvoz stavebních hmot ze staveniště a dovoz stavebních materiálů do prostoru staveniště bude vedena po přepravních trasách, které jsou uvažovány v kap. 5.2 hlukové studie.

Vibrace

Ve 2 vybraných a s KHS a investorem (SŽDC) odsouhlasených měřících bodech bylo provedeno měření vibrací a výsledky měření byly použity jako vstupní hodnoty pro vyhodnocení vlivů vibrací.

Hygienické limity platné pro vibrace ve vnitřních chráněných prostorech obytných staveb jsou stanoveny nařízením vlády č. 272/2011 Sb.:

doba 6:00 – 22:00 81 dB

doba 22:00 – 6:00 78 dB

Z provedeného měření vibrací plyne, že maximální hodnoty vertikálních vibrací v obou měřících bodech v současnosti dosahují nebo dokonce mírně překračují hygienický limit platný pro obytné místnosti v noci. Nejvyšší hodnoty byly přitom naměřeny při míjení dvou rychlíků nebo při průjezdu nákladního vlaku.

Z posouzení vibrací vyplývá, že lze v souvislosti s modernizací tratě, resp. kolejového roštu, očekávat snížení vibrací v rozsahu 3 – 5 dB. Se zvýšením rychlosti jízdy se navíc zkrátí doba působení rušivých vlivů. Zároveň však v souvislosti se zvýšením jízdní rychlosti vlaků dojde k podstatnému nárůstu hladin vibrací ve vnitřních chráněných prostorech staveb, a to o 4 – 6 dB, pozitivní efekt modernizace trati se tak stírá. Pozitivního efektu snížení vibrací o cca 4 dB oproti současnému stavu lze dosáhnout instalací antivibračních rohoží, a to v celé délce mostu přes Labe (km 6,240 – 6,410) a v dále v úseku km 6,410 – 7,100. Tento požadavek je respektován v níže uvedených opatřeních.



B.3 VLIV STAVBY NA ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ

11 Vliv na kvalitu ovzduší

Vypracovaná rozptylová studie hodnotí vlivy při realizaci záměru, tj. hodnotí příspěvky provozu stavby, stavebních strojů, drážních strojů a dopravy (zřízení recyklační základny není v řešeném úseku navrženo). Hodnoceny jsou znečišťující látky, pro něž jsou zákonem č. 201/2012 Sb., o ochraně ovzduší, ve znění pozdějších předpisů, stanoveny imisní limity a cílové imisní limity – oxidy dusíku (NO_2), benzen, benzo(a)pyren, PM_{10} a $\text{PM}_{2,5}$. Rozptylová studie byla vypracována zejména na základě informací uváděných v ZOV.

Z výpočtů provedených v rámci rozptylové studie vyplývá, že v souvislosti s realizací záměru dojde ke krátkodobému zhoršení imisní situace v dotčeném území. V případě benzo(a)pyrenu, benzenu, částic $\text{PM}_{2,5}$ a NO_2 jsou však vypočtené hodnoty stále několik řádů pod úrovní imisních limitů pro tyto znečišťující látky a vliv záměru na kvalitu ovzduší je tedy nevýznamný. Obdobné platí pro nárůst ročních průměrných koncentrací částic PM_{10} , krátkodobá (24 hodinová) koncentrace PM_{10} přesahuje stanovený imisní limit, ale vypočtená četnost je méně než jeden den. Na emisích TZL se přitom významně podílí tzv. sekundární prašnost, tedy resuspendované částice. Vliv zdrojů znečištění se projevuje nejvíce v okolí komunikací a stavby (drážního tělesa), zejm. v místě stavby mostu přes Labe.

Z faktu, že největší negativní vliv je připisován sekundární prašnosti, plyne i návrh opatření pro snížení emisí znečišťujících látek po dobu výstavby (jedná se o standardní organizační opatření):

- očista vozidel před vjezdem na komunikace,
- optimalizace tras vozidel,
- zaplachtování vozidel převážejících potenciálně prašný náklad, zejm. v případě suchého a větrného počasí,
- vypínání motorů v případě stání vozidel,
- minimalizace dočasných úložišť vytěžené zeminy a sypkých materiálů,
- úklid a kropení ploch a komunikací.



B.3 VLIV STAVBY NA ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ

12 Podmínky pro zapracování v dalších fázích přípravy a realizaci záměru

Fáze přípravy

Voda

- U všech svodů srážkové vody z ploch stavenišť v úseku procházejícím územím ochranného pásma vodního zdroje Káraný zajistit v projektu osazení lapače nečistot před vyústěním.
- V rámci DSP bude v souladu s vyhláškou č. 450/2005 Sb. vypracován havarijný plán a všichni pracovníci s ním budou prokazatelně seznámeni.
- K návrhu havarijního plánu bude zajištěno odborné stanovisko příslušného správce toku a následně bude schválen vodoprávním úřadem.
- Bude ustavena havarijní komise, která před zahájením stavby projedná se správci toků umístění normných stěn a jejich osazení.

Ochrana archeologických nálezů

- S ohledem na vyloučení rizika poškození bývalé ermitáže sv. Václava je doporučeno změnit umístění plochy zařízení staveniště v km 5,070.
- Oznámit v dostatečně dlouhém předstihu před zahájením stavebních prací územně příslušnému Archeologickému ústavu záměr provádět práce ohrožující archeologické nemovitě a movité nálezy a umožnit mu nebo jiné k tomu oprávněné organizaci provedení předchozího záchranného archeologického průzkumu.

Ochrana přírody

- Konzultovat v rámci další přípravy záměru s příslušnými orgány ochrany přírody (KrÚ Středočeského kraje a s MěÚ Lysá nad Labem) konkrétní parametry mostu v km 1,786 – přemostění toku Mlynařice, a to z hlediska zajištění provázanosti a funkcí ÚSES (RK 1231 Hrabanovská Černava-Niva Labe).
- Za účelem vyloučení poškození EVL Píščina u Byšiček (tj. negativnímu ovlivnění předmětů ochrany EVL) bude v rámci navazujícího stupně přípravy záměru (DSP) proveden aktuální botanický průzkum lokality. S informacemi z tohoto průzkumu bude vypracována dokumentace s detailním popisem zásahů do EVL v průběhu výstavby záměru a tato dokumentace bude projednána s příslušným orgánem ochrany přírody (Krajský úřad Středočeského kraje). Dohodnuté výstupy budou zapracovány do projektové dokumentace ve stupni DSP.

Nakládání s odpady

- V rámci dalšího zpracování projektové dokumentace navrhnout v co největším množství recyklaci odpadů a jejich znovuvyužití na stavbě.

Fáze výstavby



B.3 VLIV STAVBY NA ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ

Ochrana ovzduší

- Optimalizovat trasy vozidel stavební dopravy.
- Vypínat motory v případě stání vozidel.
- Zajistit očistu všech mechanismů při odjíždění ze staveniště nebo z upravované plochy a zamezit tak sekundární prašnosti.
- Při přípravných a zemních pracích vhodnými technickými opatřeními (zejména skrápěním) minimalizovat sekundární prašnost.
- Zajistit pravidelný mokrý úklid dotčených příjezdových komunikací a ploch.
- Deponie sypkých materiálů a zeminy přikrývat, aby nedocházelo k nadměrnému úletu prachových částic a minimalizovat tyto dočasné deponie.
- Přepravu jemnozrnného materiálu provádět na zaplachtovaných korbách.

Nakládání s odpady

- Zařízení staveniště vybavit kontejnery pro shromažďování odpadů dle Katalogu odpadů.
- V průběhu výstavby bude nakládání s odpady zajištěno v souladu s platnou legislativou, tj. budou vytvořeny podmínky pro třídění odpadů, přednostně budou odpady znovu přímo využívány nebo recyklovány a poté využity, bude zajištěna jejich likvidace způsobilou osobou a bude vedena jejich evidence.
- Vytěžený štěrk a zeminu znečištěný nebezpečnými látkami (zejm. 17 05 07*) v maximální míře (nebude-li to ekonomicky neúnosné) recyklovat a následně využít v místě rekonstruované stavby nebo případně v zařízení k využití na terénu (nikoli přímo na terénu!) dle vyhl. č. 294/2005 Sb., o podmínkách ukládání odpadů na skládky a jejich využívání na povrchu terénu, ve znění pozdějších předpisů.
- Dřevní hmotu z pokácených dřevin přednostně využít jako palivové dřevo (v souladu s interními pokyny SŽDC, nikoli však spalovat na místě), nebo po zpracování na dřevní štěpku využít v kompostárně či v zařízení na energetické využívání odpadů.

Hluk a vibrace

- Stavební práce související s demolicí stávajících objektů a s prováděním nejhluchnějších fází výstavby záměru realizovat v denní době od 8:00 do 18:00 hodin; ostatní stavební práce lze provádět v době od 7:00 do 21:00; v noční době lze provádět stavební práce pouze výjimečně, a to pouze práce související s dopravou a vysypáváním stavebních materiálů na plochu staveniště.
- Při provádění stavebních prací bude používaná stavební technika splňovat výkonové akustické parametry a doby pracovního nasazení uvedené v kap. 5.3 hlukové studie.
- Stacionární technika (řetězové pily, kompresory) nezbytná pro realizaci stavebních prací bude umístěna v uzavřených objektech staveniště nebo bude ohrazena tak, aby svým provozem co nejméně ovlivňovala akustickou situaci v blízkém okolí.
- Bude minimalizován chod hlučných stavebních strojů, zařízení a nákladních automobilů naprázdno; po dobu, kdy nejsou v provozu (údržba, odstávky,



B.3 VLIV STAVBY NA ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ

přestávky atd.), budou motory nákladních automobilů a stavebních mechanismů vypínány.

- Během hlučných operací budou dodržovány dostatečně dlouhé přestávky, aby obyvatelé nejbližších objektů měli možnost větrání vnitřních obytných prostor.
- Obslužná doprava zajišťující odvoz stavebních hmot ze staveniště a dovoz stavebních materiálů do prostoru staveniště bude vedena po přepravních trasách, které jsou uvažovány v kap. 5.2 hlukové studie.
- V rámci rekonstrukce kolejového roštu v úseku km 6,240 – 6,410 a v úseku km 6,410 – 7,100 instalovat antivibrační rohože dle Zprávy o posouzení vibrací ze železniční dopravy v chráněných vnitřních prostorech staveb a návrh antivibračních opatření v rámci modernizace traťového úseku Čelákovice – Lysá nad Labem (Jandák, 9/2015).
- Instalovat protihlukové stěny a další protihluková opatření dle var. 1G, resp. 2G dokumentace „Optimalizace traťového úseku Lysá nad Labem (mimo) – Čelákovice (mimo) – Hluková studie“ (Balahura, 12/2015).

Ochrana přírody

- Organizačními a technickými opatřeními (zaplachtování nákl. automobilů apod.) budou vyloučeny jakékoliv úniky sypkých materiálů při průjezdu skrz EVL i v navazujících úsecích s výskytem otevřených travníků kontinentálních dun (typ stanoviště 2330).
- Při terénních pracích pro pokládku kabelů apod. v ploše EVL Píščina u Byšiček bude striktně zachována stratifikace výkopku a zpětného uložení zemin. Tyto terénní práce budou provedeny jednorázově.
- Stav EVL Píščina u Byšiček bude monitorován v průběhu výstavby a i po jejím dokončení.
- V úseku, kde železnice prochází oblastí Hrbáčkových tůní, budou práce prováděny zvláště šetrně k životnímu prostředí (viz opatření v části „Ochrana vod“).
- Za účelem vyloučení poškození PR Lipovka-Grado nebudou v plochách zařízení staveniště v km 6,105, 6,130, 6,192, 6,280 ani v alternativní ploše zařízení staveniště v km 6,150 skladovány látky nebezpečné vodám, a plochy budou zajištěny proti únikům ropných látek z případných úkapů stavební mechanizace do půdního a potažmo i do vodního prostředí (vč. prostředků na včasné zachycení znečištění v případě havárie).
- Pro kompenzaci zásahů do porostů a podporu funkce regionálního biocentra RBC 368 Niva Labe u Čelákovic a Přerova navrhnout a provést náhradní výsadbu za pokácené dřeviny, a to druhového složení odpovídajícího současnému a s umístěním na místě stávajících porostů (pokud tuto podmínku převezme příslušný orgán ochrany přírody do svého rozhodnutí o povolení kácení mimolesních dřevin).
- Při provádění výstavby v blízkosti PR Lipovka-Grado a PR Hrbáčkovy tůně je třeba maximálně snížit riziko zanesení invazních druhů rostlin (použití zeminy vrstev, které byly předtím na lokalitě skryty, ošetřování skryvek zemin apod.).
- Kácení dřevin provést mimo vegetační období a mimo období hnízdění ptáků, tzn. provést jej v období začátek listopadu – začátek března.
- Dřeviny v prostoru stavby, které nebudou káceny, chránit před mechanickým poškozením stavební technikou v souladu s ČSN 83 9061:
 - kmeny vzrostlých stromů v bezprostřední blízkosti stavby a v manipulačním prostoru stavební mechanizace zajistit ochranným bedněním – chránit jednotlivé kmeny vypořádávaným bedněním z fošen, vysokým nejméně 2 m, přičemž instalace bednění nesmí poškozovat kmen ani korunu,

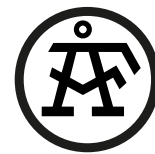


B.3 VLIV STAVBY NA ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ

- v místech stavby nebo pohybu mechanizace vyvázat překážející větve vzhůru, případně použít podpěry nebo jiné zábrany,
 - kořenový prostor chránit při přejíždění v jeho blízkosti. Zvláštní pozornost klást na ochranu kořenových náběhů. Při změnách úrovně terénu v kořenovém prostoru provést zvláštní technická opatření. Ponechaný kořenový prostor musí zůstat dostatečně velký. Veškeré výkopové práce v oblasti kořenové zóny provádět ručně, v případě poranění zajistit odborné ošetření poraněných kořenů (řezná místa zahladit, ošetřit a následně ochránit před vysycháním a promrzáním). V kořenových zónách nepřipustit skládky zemin, stavebních materiálů a hmot, odstávky těžkých strojů. K případným zásypům kořenů používat propustné materiály, hutnění konstrukčních vrstev provádět šetrně ke kořenům,
 - v průběhu stavby kompenzovat stres stromů opakovanou důkladnou zálivkou, po skončení stavebních prací požadovat odbornou kontrolu aktuálního stavu stromů za účelem stanovení rozsahu případných nových poškození a potřeby a rozsahu nápravných opatření (kompenzační řez v koruně, instalace vazby, ošetření kmenů, zálivka, přihnojení aj.).
- Při provádění stavby zajistit pomocí výše uvedených opatření, že nedojde k poškození stromořadí jasanů v ul. 9. května v Lysé nad Labem (v těsném sousedství s plochou montážní základny v km 0,180), doprovodné zeleně (olše) bezejmenné vodoteče při alternativní ploše zařízení staveniště v km 6,150, lipového stromořadí v Čelákovcích (alej Jiřího Wolkera, kterou zřejmě povede jedna z tras stavební dopravy a kde jsou také umístěny některé plochy zařízení staveniště) a lip v Sedlčáncích (v místě plánovaného pontonového zařízení staveniště 1 v ul. U Přívozu).
 - Při provádění stavebních prací postupovat tak, aby nedocházelo k nadměrnému zraňování nebo usmrcování živočichů.
 - V případě většího nebo opakovaného výskytu živočichů v místě prováděných prací kontaktovat místně příslušný orgán ochrany přírody a konzultovat s ním další postup prací a možnost přijetí opatření k zabránění nebo snížení možnosti zraňování nebo usmrcování živočichů.
 - Pro kontrolu dodržování všech navržených opatření z hlediska ochrany přírody bude stanoven odborně způsobilý ekologický dozor s kompetencí sjednat nápravu v případě nedodržení navržených opatření, usměrnit pojezdy techniky a nákladních vozů, vyloučit vjezdy techniky v prokazatelně špatném technickém stavu nebo vymezit alternativní přístupové trasy.

Ochrana vod

- V případě prací na objektech v korytech vodních toků (zejm. Labe, Mlýnařice, bezejmenné vodoteče nebo v lokalitě Hrbáčkových tůní) provádět práce maximálně ohleduplně k životnímu prostředí a zamezit znečištění vodního prostředí provozními kapalinami ze stavební mechanizace pomocí níže uvedených opatření.
- K minimalizaci rizika znečištění povrchových vod v tocích je třeba přijmout následující standardní opatření:
 - stavební mechanizaci a vozidla udržovat v dobrém technickém stavu a zajistit jejich pravidelnou kontrolu (omezení úkapů pohonných hmot a olejů),
 - při odstavení vozidel a mechanismů pod ně podložit kovové vany k zachycení případných úkapů provozních kapalin,
 - staveniště neumísťovat v dosahu vodních toků a stanoveného záplavového území (zamezení znečištění ropnými látkami z úkapů stavební mechanizace),



B.3 VLIV STAVBY NA ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ

- čištění stavební techniky a dopravních prostředků provádět pouze v místech zcela mimo dosah vodních toků a záplavového území Labe, a to na vyhrazených stanovištích zabezpečených proti volnému splachu ropných látek,
- přímo na staveništi neprovádět údržbu stavební mechanizace (výměny mazacích náplní atd.), s výjimkou denní údržby,
- v případě zastižení hladiny podzemní vody při zemních pracích dodržovat obecné zásady na ochranu podzemních vod před znečištěním, tj. především nemanipulovat v těchto místech s nebezpečnými (zejm. ropnými) látkami,
- zajistit, že bude staveniště vybaveno prostředky pro případ havárie (vapex, sorpční rohože, označené sběrné nádoby apod.).

Ochrana půd

- Dodržovat obecně platné zásady provádění skrývek zemin a nakládání se skrývanými zeminami:
 - odděleně skrývat ornici (popř. podorníci), zabezpečit jejich deponie před zaplevelením a šířením neofytů, a zajistit jejich přednostní využití při rekultivacích v rámci záměru v místech, kde byly zeminy původně skryty,
 - při výstavbě minimalizovat poježdění a stání strojů mimo zpevněné plochy,
 - veškeré práce na stavbě provádět způsobem, který minimalizuje nebezpečí úniku znečišťujících látek a kontaminace půdy (viz opatření týkající se ochrany vod).



B.3 VLIV STAVBY NA ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ

13 Seznam zkratk

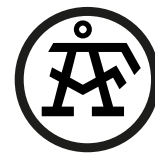
AOPK ČR	Agentura ochrany přírody a krajiny
BPEJ	bonitované půdně ekologické jednotky
ČR	Česká republika
EIA	posuzování vlivů na životní prostředí (Environmental Impact Assessment)
EVL	evropsky významné lokality (soustavy Natura 2000)
CHOPAV	chráněná oblast přirozené akumulace vod
KHS	krajská hygienická služba
LBC	lokální biocentrum
LBK	lokální biokoridor
MŽP	Ministerstvo životního prostředí
OP	ochranné pásmo
OPVZ	ochranné pásmo vodního zdroje
PM _{2,5}	suspendované částice frakce PM _{2,5}
PM ₁₀	suspendované částice frakce PM ₁₀
PUPFL	pozemky určené k plnění funkcí lesa
RBC	regionální biocentrum
RBK	regionální biokoridor
SEZ	staré ekologické zátěže
TZL	tuhé znečišťující látky (souhrnné označení pro PM ₁₀ a PM _{2,5})
ÚP	územní plán
ÚSES	územní systém ekologické stability
VKP	významný krajinný prvek
ZCHÚ	zvláště chráněné území
ZOV	zásady organizace výstavby
ZÚR	zásady územního rozvoje



14 Seznam použitých zdrojů a podkladů

- 1) Hydroekologický informační systém VÚV TGM (HEIS VÚV). Dostupné z: <<http://heis.vuv.cz>>.
- 2) Agentura ochrany přírody a krajiny – Natura 2000. Dostupné z: <<http://www.natura2000.cz>>.
- 3) Agentura ochrany přírody a krajiny – Ústřední seznam ochrany přírody (ÚSOP). Dostupné z: <<http://drusop.nature.cz>>.
- 4) Agentura ochrany přírody a krajiny. Nálezová databáze ochrany přírody: Nálezy zvláště chráněných druhů rostlin a živočichů
- 5) Agentura ochrany přírody a krajiny – MapoMat. Dostupné z: <<http://mapy.nature.cz>>.
- 6) Národní geoportál INSPIRE. Dostupné z: <<http://geportal.gov.cz/>>.
- 7) Česká geologická služba - Geofond. Dostupné z: <<http://www.geofond.cz>>.
- 8) Katastr nemovitostí a katastrální mapa. Dostupné z: <<http://www.ikatastr.cz>>.
- 9) Národní památkový ústav. Dostupné z: <<http://www.npu.cz>>.
- 10) Technické zprávy za jednotlivé stavební objekty k dokumentaci DÚR – dokumentace se zpracovávajími připomínkami (12/2015)
- 11) Optimalizace trati Lysá nad Labem – Praha Vysočany, 2. stavba – dokumentace EIA (SUDOP Praha, 7/2010)
- 12) Optimalizace traťového úseku Lysá nad Labem (mimo) – Čelákovice (mimo) – Hluková studie-vyhodnocení hluku z provozu (Balahura, 12/2015)
- 13) Optimalizace traťového úseku Lysá nad Labem (mimo) – Čelákovice (mimo) – Hluková studie-vyhodnocení hluku ze stavební činnosti (Balahura, 1/2016)
- 14) Zpráva o posouzení vibrací ze železniční dopravy v chráněných vnitřních prostorech staveb a návrh antivibračních opatření v rámci modernizace traťového úseku Čelákovice – Lysá nad Labem (Jandák, 9/2015)
- 15) Optimalizace traťového úseku Lysá n. L. (mimo) – Čelákovice (mimo) – Rozptylová studie (Popp, 1/2016)

B.3 VLIV STAVBY NA ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ



15 Legislativa

- 1) Zákon č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, ve znění pozdějších předpisů
- 2) Zákon č. 254/2001 Sb., o vodách (vodní zákon), ve znění pozdějších předpisů
- 3) Zákon č. 20/1987 Sb., o státní památkové péči, ve znění pozdějších předpisů
- 4) Zákon č. 334/1992 Sb., o ochraně zemědělského půdního fondu, ve znění pozdějších předpisů
- 5) Vyhl. č. 48/2011 Sb., o stanovení tříd ochrany, ve znění pozdějších předpisů
- 6) Vyhl. č. 381/2001 Sb., kterou se stanoví Katalog odpadů, Seznam nebezpečných odpadů a seznamy odpadů a států pro účely vývozu, dovozu a tranzitu odpadů a postup při udělování souhlasu k vývozu, dovozu a tranzitu odpadů (Katalog odpadů), ve znění pozdějších předpisů

B.3 VLIV STAVBY NA ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ



16 Přílohy

Příloha č. 1: Fotodokumentace

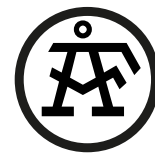
Příloha č. 2: Hluková studie, vč. protokolu o měření hluku

Příloha č. 3: Zpráva o posouzení vibrací, vč. protokolů o měření vibrací

Příloha č. 4: Podklad pro vynětí zemědělské půdy ze ZPF

Příloha č. 5: Podklad pro odnětí PUPFL

Příloha č. 6: Rozptylová studie



Příloha č. 1 - Fotodokumentace

B.3 VLIV STAVBY NA ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ



Obr. 1 Náletová vegetace v okolí trati na začátku řešeného úseku přibližně v km 0,9



Obr. 2 Náletová vegetace v okolí trati přibližně v km 1,8

B.3 VLIV STAVBY NA ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ



Obr. 3 Vegetace v prostoru pod mostem v km 1,786 (přemostění toku Mlýnařice)



Obr. 4 Náleťová vegetace v okolí trati přibližně v km 2,8

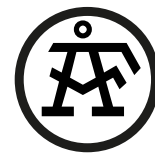


Obr. 5 Divizna brunátná (EVL Píščina u Byšiček)



Obr. 6 Silenka ušnice (EVL Píščina u Byšiček)

B.3 VLIV STAVBY NA ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ

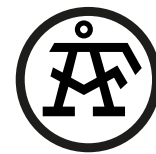


Obr. 7 Nálet dřevin v EVL Píščina u Byšiček

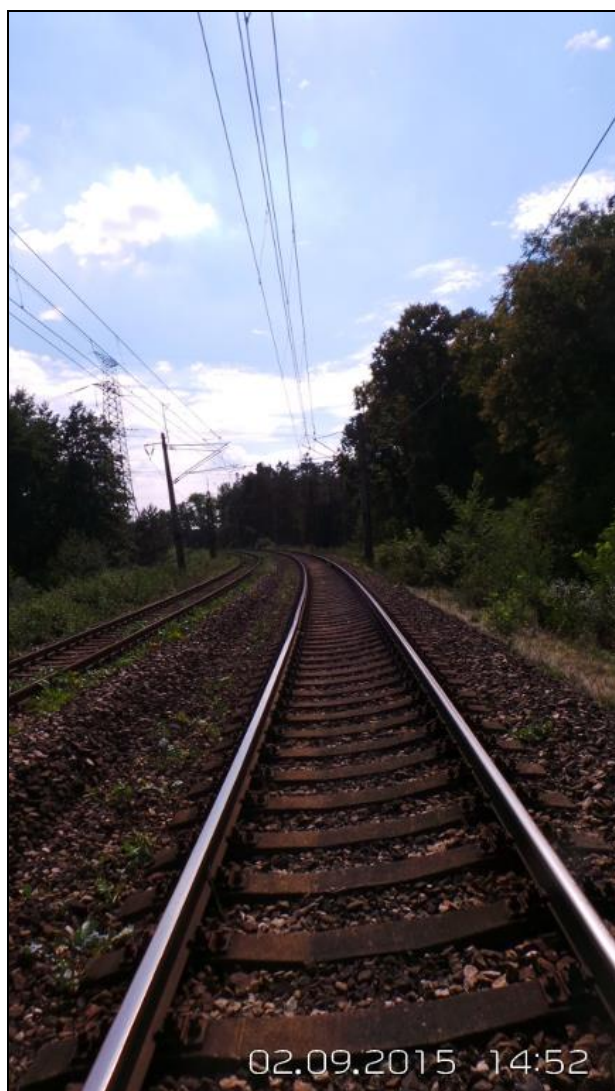


Obr. 8 Nálet dřevin v EVL Píščina u Byšiček

B.3 VLIV STAVBY NA ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ

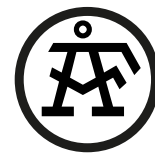


Obr. 9 Ermitáž sv. Václava



Obr. 10 Náletová vegetace v okolí trati přibližně v km 5,3

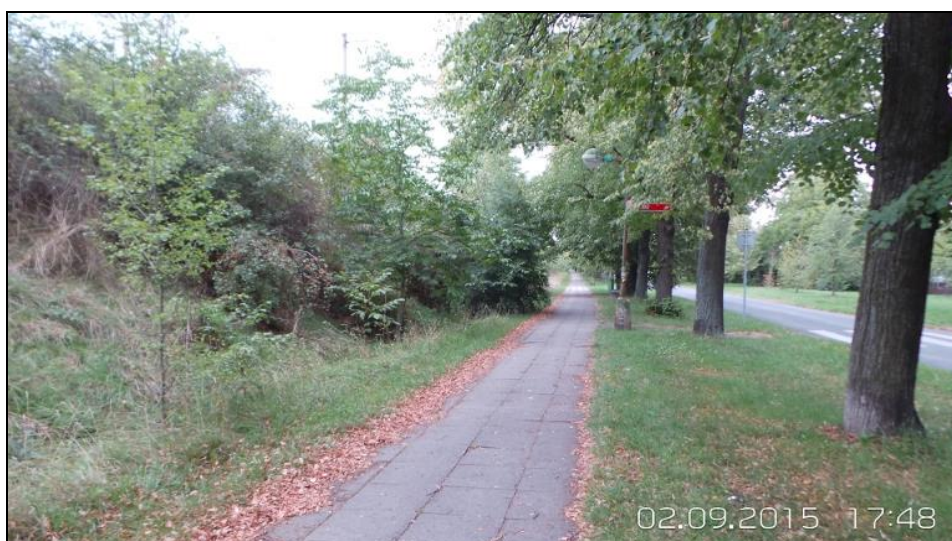
B.3 VLIV STAVBY NA ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ



Obr. 11 Plocha zamýšlená pro zařízení staveniště cca v km 6,1



Obr. 12 Porost statných topolů černých určených ke kácení v místě začátku přemostění Labe přibližně v km 6,25



Obr. 13 Náletová vegetace na násypu trati a lípová alej v ul. Alej Jiřího Wolкера přibližně v km 7,4