



EVROPSKÁ UNIE  
Evropské strukturální a investiční fondy  
Operační program Doprava

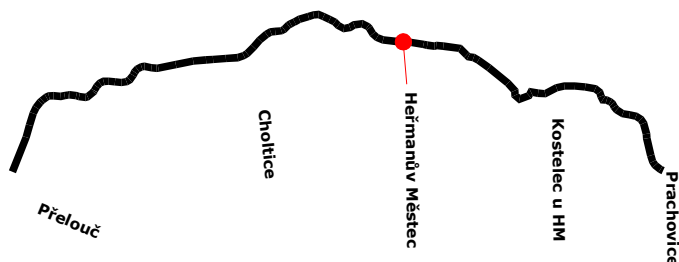
Ministerstvo dopravy  
Státní fond dopravní  
infrastruktury



Jiná ověření:

Paré:

Orientační schéma:






Razítko oprávněné osoby:

Podpis:

Datum:

Revize:	Datum:	Popis:	Kontroloval:
002	08/2022	1. ETAPA- výstavba nástupišť v ŽST Heřmanův Městec	Mgr. Martina Fialová, Ph.D.
001	06/2022	1. ETAPA- výstavba nástupišť	Mgr. Martina Fialová, Ph.D.
000	02/2022	Odevzdání - Dokumentace se zpracovanými připomínkami	Mgr. Martina Fialová, Ph.D.
P02	10/2021	Odevzdání - DUSP k připomínkám	Mgr. Martina Fialová, Ph.D.

Stavebník/Investor:	<b>Správa železnic, státní organizace</b>	 <b>SPRÁVA ŽELEZNIC</b>
Adresa:	Dlážděná 1003/7, 110 00 Praha 1	
Zástupce investora:	Stavební správa východ	
Adresa:	Nerudova 1, 779 00 Olomouc	

Zhotovitel díla:	<b>EXPROJEKT s.r.o.</b>		
Adresa:	Heršpická 758/13, 619 00 Brno		
Kontakt:	T: +420 533 312 000 E: info@exprojekt.cz		
Zhotovitel objektu:	<b>EXPROJEKT s.r.o.</b>		
Adresa:	Heršpická 758/13, 619 00 Brno		
Kontakt:	T: +420 533 312 000 E: info@exprojekt.cz		
Hlavní projektant (HIP):	Ing. Igor Kekely	Specialista:	Mgr. Martina Fialová, Ph.D.

Název stavby/akce:	<b>Rekonstrukce přejezdu P5043 v km 13,750 trati Přelouč - Prachovice</b>	Označení investora:	S621500628
		Označení zhotovitele:	2020-202
Název části:	Souhrnná technická část Popis vlivů stavby na životní prostředí a jeho ochrana	Označení části:	B.6.1
Název objektu/díleč části:	<b>Vliv stavby na životní prostředí</b>	Označení objektu/komplexu:	
Název přílohy:		Číslo přílohy:	
Název díleč části přílohy:			
Odpovědný projektant:	Zpracovatel přílohy:	Měřítka:	Stupeň dokumentace:
Mgr. M. Fialová, Ph.D.	Mgr. M. Fialová, Ph.D.	Formáty:	<b>DUSP+PDPS</b>
Kraj:	Katastrální území:	TUDU:	Smluvní datum zpracování:
Pardubický	Dle TZ	1541 xx	<b>19. 8. 2022</b>

Kódové označení přílohy  
S621500628\_PDPS\_B61XX\_XXXXXXX\_XX\_X\_XXX\_002

[Prostor pro další informace]

STAVBA: **„Rekonstrukce TZZ Přelouč - Prachovice“**

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

# **Vliv stavby na životní prostředí**

## **OBSAH:**

<b>ÚVOD.....</b>	<b>3</b>
<b>A) VLIV STAVBY NA ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ.....</b>	<b>3</b>
<b>A.1 OVZDUŠÍ.....</b>	<b>3</b>
<b>A.2 HLUK .....</b>	<b>4</b>
<b>A.3 VODA.....</b>	<b>5</b>
<b>A.4 ODPADY.....</b>	<b>9</b>
<b>A.5 PŮDA .....</b>	<b>10</b>
<b>B) VLIV STAVBY NA PŘÍRODU A KRAJINU .....</b>	<b>11</b>
<b>B.1 OCHRANA DŘEVIN .....</b>	<b>11</b>
<b>B.2 OCHRANA PAMÁTNÝCH STROMŮ.....</b>	<b>11</b>
<b>B.3 OCHRANA ROSTLIN.....</b>	<b>12</b>
<b>B.4 OCHRANA ŽIVOČICHŮ .....</b>	<b>12</b>
<b>B.5 ZVLÁŠTĚ CHRÁNĚNÁ ÚZEMÍ.....</b>	<b>13</b>
<b>B.6 ZACHOVÁNÍ EKOLOGICKÝCH FUNKCÍ A VAZEB V KRAJINĚ .....</b>	<b>15</b>
<b>B.7 NEROSTNÉ SUROVINY.....</b>	<b>19</b>
<b>B.8 KULTURNÍ PAMÁTKY A ARCHEOLOGICKÉ NÁLEZY .....</b>	<b>20</b>
<b>C) VLIV NA SOUSTAVU CHRÁNĚNÝCH ÚZEMÍ NATURA 2000 .....</b>	<b>21</b>
<b>D) ZPŮSOB ZOHLEDNĚNÍ PODMÍNEK ZE ZÁVĚRU ZJIŠŤOVACÍHO ŘÍZENÍ NEBO STANOVISKA EIA .....</b>	<b>22</b>
<b>E) NAVRHOVANÁ OCHRANNÁ A BEZPEČNOSTNÍ PÁSMA, ROZSAH OMEZENÍ A PODMÍNKY OCHRANY PODLE JINÝCH PRÁVNÍCH PŘEDPISŮ .....</b>	<b>22</b>

## ÚVOD

Tato část dokumentace se zabývá vlivem realizace stavebního záměru „Rekonstrukce TZZ Přelouč – Prachovice“ na životní prostředí v dotčené lokalitě a širším území stavby.

Stavba „Rekonstrukce TZZ Přelouč - Prachovice“ kolejově začíná v km 1,716 773 a končí v km 13,740 141. Odstranění LIS proběhne v celém rozsahu trati až do km 21,556. Kabelové trasy jsou navrženy v celém rozsahu stavby (od začátku do konce trati), optická a traťová kabelizace zasahují až do ŽST Přelouč k VB a to do km 319,141 (trať Česká Třebová – Praha).

Předmětem stavby je kompletní rekonstrukce zabezpečovacího a sdělovacího zařízení, částečná rekonstrukce energetických zařízení, železničního svršku, spodku, přejezdů, nástupišť a pozemních objektů + výstavba nových prefabrikovaných technologických objektů malého rozsahu. Dále bude odstraněna zbytná drážní infrastruktura (z důvodu optimalizace rozsahu nového zabezpečovacího a sdělovacího zařízení).

Další náplní stavby je zajištění plynulosti a bezpečnosti železniční dopravy, zajištění spolehlivého železničního provozu, umožnění vyšší propustnosti trati a úspora provozních zaměstnanců. Realizace stavby zajistí zvýšení bezpečnosti a spolehlivosti železničního provozu a vytvoří předpoklady pro dálkové ovládání trati z regionálního dispečerského pracoviště Pardubice, zajištění úspor energie, zajištění požadavků platné legislativy.

### a) VLIV STAVBY NA ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ

#### a.1 Ovzduší

##### Vlivy v období výstavby

Vlivem výstavby dojde k dočasnému ovlivnění kvality ovzduší, na kterém se bude podílet automobilová doprava (transport materiálu, stavební mechanismy), ale i vlastní plocha stavenišť. Dalším dočasným zdrojem znečištění bude recyklační základna, jejíž umístění bude situováno na ploše zařízení staveniště v Heřmanově Městci. Recyklační základna bude provozována pouze v pracovní dny, v denní době. Provozovatel recyklační základny je povinen mít povolení k jejímu provozu.

Pro období výstavby a provozu recyklační základny byla zpracována rozptylová studie, jejíž podrobné výsledky jsou uvedeny v části B.6.6. Rozptylová studie.

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

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

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

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

## **Vlivy v období provozu**

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

Stávající železniční trať je regionální, jednokolejná, neelektrizovaná. Provedenou rekonstrukcí nedojde ke zhoršení současného stavu.

## **a.2 Hluk**

### **Hluk v době výstavby**

Vlastní stavba včetně rekonstrukce kolejí bude prováděna s použitím technologie obvyklé u staveb tohoto charakteru. Probíhající výstavba ovlivňuje krátkodobě své okolí vysokou hlučností, ale při zohlednění pohybu zdrojů hluku v průběhu postupu prací není dán předpoklad k překračování úrovně hlučnosti ohrožující zdraví lidí. Chod recyklační základny se plánuje pouze v denní době a nepředpokládáme, že bude příčinou překračování hygienických limitů. Pro vyhodnocení akustické zátěže okolí stavby byla zpracována hluková studie, která je uvedena jako část B.6.2. Ochrana proti hluku.

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

### **Hluk v době provozu**

Ve výhledovém stavu dojde oproti stávající situaci ke snížení hlukového zatížení obytné zástavby v okolí tratě, a to díky částečné rekonstrukci kolejového svršku a spodku a výměnou opotřebovaných kolejnic. Rekonstrukce povede k vyšší spolehlivosti a plynulosti železniční dopravy.

### **Vibrace**

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

## **a.3 Voda**

### **Spotřeba a zdroje vody ve fázi výstavby**

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

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

### **Spotřeba a zdroje vody ve fázi provozu**

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

### **Hydrogeologická charakteristika**

Severní část záměru mezi Přeloučí a Kostelcem u Heřmanova Městce náleží do hydrogeologického rajónu základní vrstvy Chrudimská křída (ID 4310) náležejícím ke geologické jednotce sedimenty svrchní křída, s 1. vrstevním kolektorem tvořeným pískovci a slepenci a přípovrchovou vrstvou tvořenou jílovcem a slínovcem. 1. vrstevní kolektor náleží

k perucko-korycanskému souvrství, mocnost souvislého zvodnění je 15-50 m, hladina je napjatá, propustnost je průlino-puklinová. Přípovrchová zóna má hladinu volnou, propustnost je rovněž průlino-puklinová. Jižní část řešené trati pak náleží do hydrogeologického rajónu základní vrstvy Krystalinikum Železných hor (ID 6532), který náleží ke geologické jednotce hornin krystalinika, proterozoika a paleozoika, s nevymezeným kolektorem, tvořeným převážně metamorfity. Hladina je volná, propustnost je puklinová.

Z hydrogeologických rajónů svrchní vrstvy zasahuje malý úsek řešené trati přibližně mezi východním okrajem Přelouče a železniční zastávkou Valy u Přelouče, zastávka, do rajónu Kvartér Labe po Týnec (ID 1140). Náleží ke geologické jednotce kvartérní a propojené kvartérní a neogenní sedimenty, tvoří jej fluviální štěrkopísky, mocnost souvislého zvodnění je 5 až 15 m, hladina je volná, propustnost průlinová. Dalším rajonem svrchní vrstvy, do nějž trať okrajově v malém úseku mezi křížením s Veselským potokem a křížením s vodním tokem Struha zasahuje, je rajon Kvartér Loučné a Chrudimky (ID 1130) náležejícím ke geologické jednotce kvartérní a propojené kvartérní a neogenní sedimenty se svrchním kolektorem tvořeným fluviálními štěrkopísky, s mocností zvodněné vrstvy 5 až 15 m, s volnou hladinou a průlinovou propustností.

### Hydrologická charakteristika

Území spadá do povodí Labe a úmoří Severního moře. Mezi významné vodní toky dle vyhlášky č. 178/2012 Sb., v platném znění, které se nachází v nejbližším okolí předmětné trati, náleží vodní tok Struha, který kříží trať u Choltic a těsně se přibližuje k trati u obce Veselí, vodní tok Podolský potok, který se přibližuje těsně k trati u Tasovic a vodní tok Labe, který se přibližuje k těsné blízkosti trati východně od Přelouče. Záměr v rozsahu kabelových úprav kříží několik především drobných vodotečí, rekonstruovány budou v rámci stavby pouze tři propustky v ev. km 6,759, 9,215 a 10,808 a jeden mostní objekt přes Jeníkovský potok, viz tabulka níže.

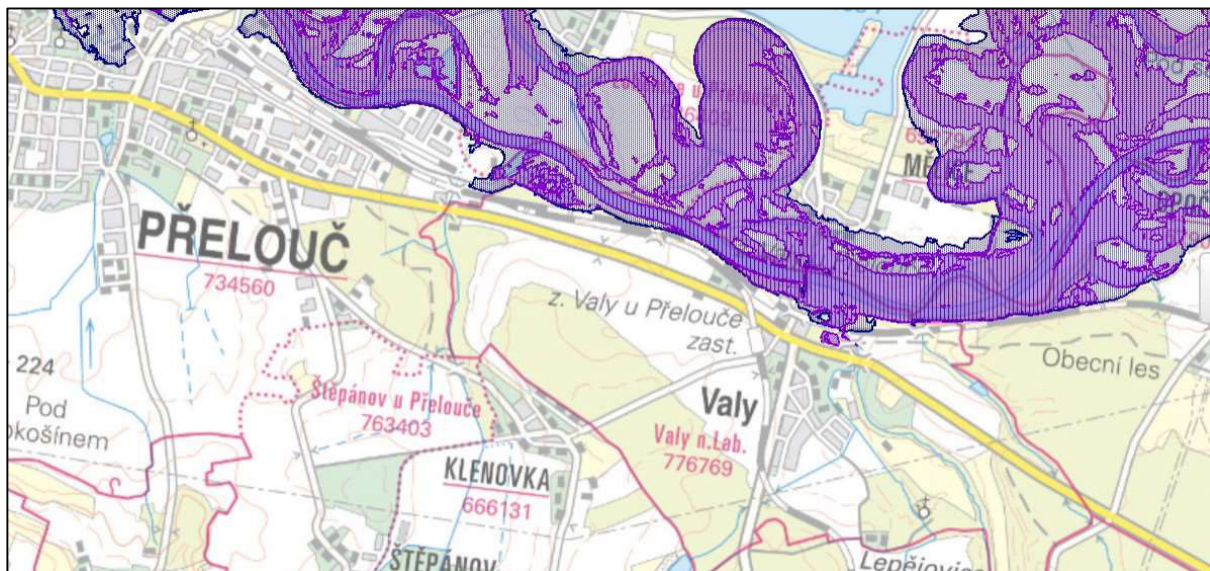
**Tab. 1: Vodní toky v kontaktu se stavebním záměrem**

Název vod. toku	ID vod. toku (dle CEVT)	Kilometráž trati (ev. km)	Způsob překonání trati
HMZ 10174626	10 174 626	6,759	propustek
Jeníkovský (Jeníkovický) potok	10 185 486	11,439	most

V počátečním úseku mezi Přeloučí a zastávkou Valy u Přelouče zast. se záměr přibližuje do těsného sousedství k záplavovému území vodního toku Labe. Záplavové území pro Q5,

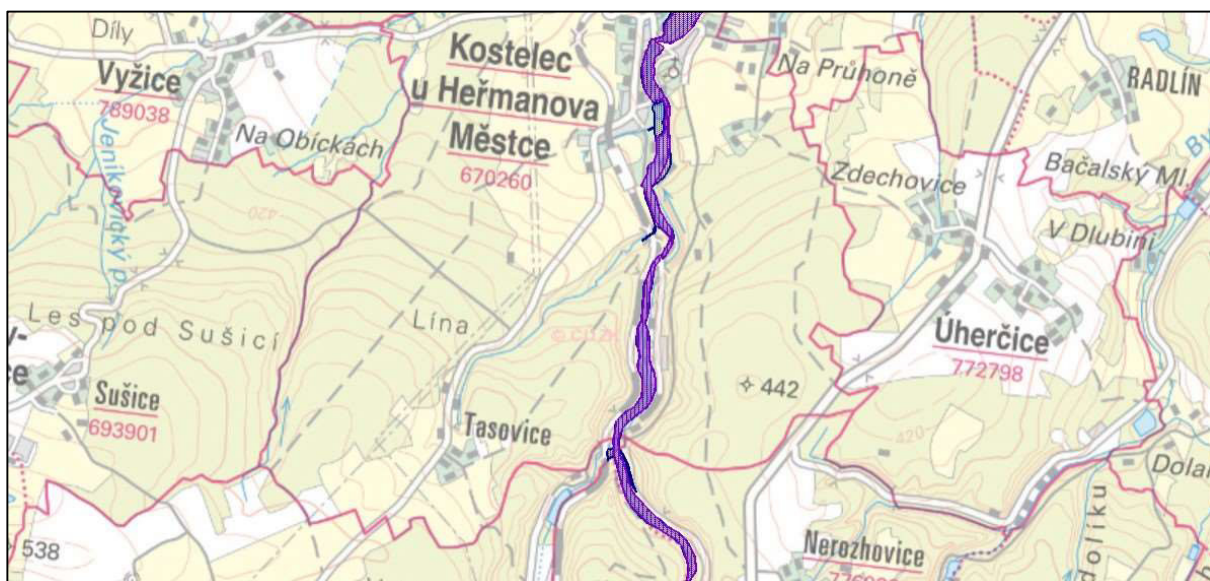


Q20 a Q100 má v tomto území stejný plošný dosah, trať z části tvoří bariéru pro tyto průtoky. Situace Q100 a aktivní zóna záplavového území Labe je patrná z následujícího obrázku.



Obr. 1: Záplavové území Q100 vodního toku Labe (modře) a aktivní zóna záplavového území (fialově), zdroj: heis.vuv.cz

V části stavby mezi Kostelcem u Heřmanova Městce a Tasovicemi se k trati těsně přibližuje záplavové území vodního toku Podolský potok. Záplavové území pro Q100 a aktivní zóna záplavového území Podolského potoku jsou patrné z následujícího obrázku.

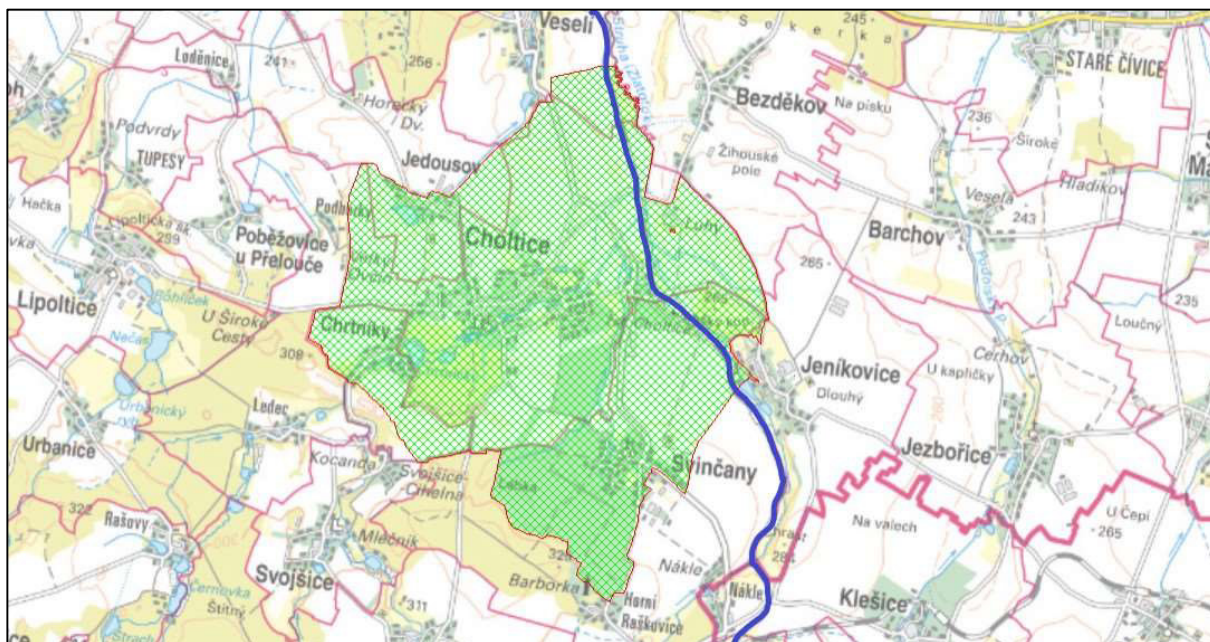


Obr. 2: Záplavové území Q100 a aktivní zóna záplavového území vodního toku Podolský potok (stejný rozsah), zdroj: heis.vuv.cz



Řešené území se nenachází v chráněné oblasti přirozené akumulace vod (CHOPAV).

Těleso železnice mezi obcemi Veselí a Jeníkovice zasahuje do druhého pásma ochranného pásma vodního zdroje Přelouč Luhy podzemní zdroj, stanovené dne 31. 10. 1994 Okresním úřadem Pardubice pod č. j. 1072/94/VOD/FE.

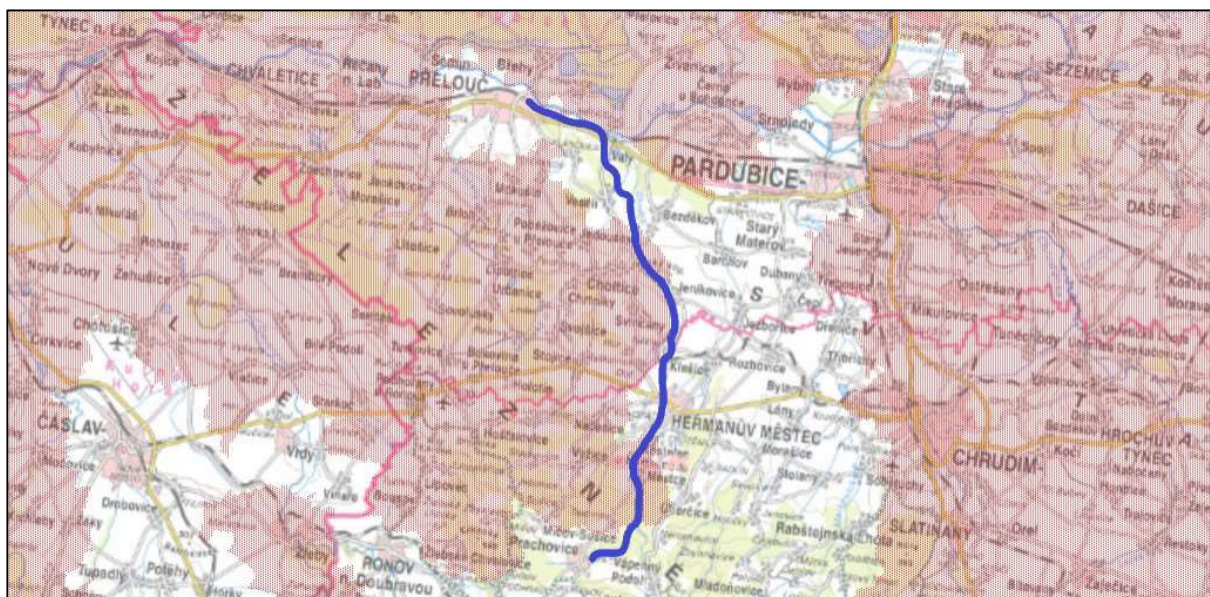


**Obr. 3: Ochranné pásmo vodního zdroje Přelouč Luhy v interakci se záměrem (trasa záměru zaznačena modře), zdroj: heis.vuv.cz**

Trasa železnice nezasahuje do míst odběrů povrchových vod, ani do ochranných pásem přírodních léčivých zdrojů.

Ve smyslu nařízení vlády č. 401/2015 Sb., v platném znění, se všechny útvary povrchových vod na území ČR, tedy i vody v okolí zájmové lokality, vymezují jako citlivé oblasti s následnou odpovídající ochranou (emisní standardy pro citlivé oblasti a pro vypouštění odpadních vod do vod povrchových ovlivňujících kvalitu vody v citlivých oblastech dle přílohy č. 1 výše zmíněného nařízení vlády).

Dle vodního zákona (č. 254/2001 Sb., v platném znění) jsou zranitelné oblasti území, kde se vyskytují povrchové a podzemní vody, zejména využívané nebo určené jako zdroje pitné vody, v nichž koncentrace dusičnanů přesahuje hodnotu 50 mg/l nebo mohou této hodnoty dosáhnout, nebo povrchové vody, u nichž v důsledku vysoké koncentrace dusičnanů ze zemědělských zdrojů dochází nebo může dojít k nežádoucímu zhoršení jakosti vody. Část záměru mezi obcemi Veselí a Nákle zasahuje do zranitelné oblasti dle nařízení vlády č. 262/2012 Sb., v platném znění.



**Obr. 4: Vymezení zranitelných oblastí v okolí záměru (rozsah záměru zaznačen modře), zdroj: heis.vuv.cz**

Negativní vlivy záměru na vody mohou být spojeny s havarijními stavy souvisejícími se samotnou výstavbou i provozem. Při dodržení běžných opatření bude riziko havárie sníženo na minimum a negativní ovlivnění vodních toků, ploch a vodních zdrojů nepředpokládáme. Vzhledem k charakteru záměru nepředpokládáme změnu jeho vlivu na odtokové poměry v území. Pro záměr je zpracován havarijný a povodňový plán.

#### **a.4 Odpady**

##### **Odpady vznikající při výstavbě záměru**

Převážnou část odpadů vznikajících v rámci realizace záměru, budou tvořit odpady patřící dle „Katalogu odpadů“ (příloha vyhlášky č. 8/2021 Sb., v platném znění) do skupiny č. 17- Stavební a demoliční odpady, a to především odpady ze železničního svršku a spodku. Jedná se o odpad kat. čísla 17 05 04 a 17 05 08. Dle provedených chemických analýz je možné štěrkové lože využít v souladu s požadavky zákona o odpadech č. 541/2020 Sb., v platném znění, jako vhodné recykláty na téže stavbě nebo na stavbách jiných při dodržení podmínky vhodnosti použití předmětných odpadů jako materiálu.

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

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

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

### **Odpady vznikající při provozu záměru**

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

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

### **a.5 Půda**

Stavba je navržena převážně na drážních pozemcích, realizována bude v ochranném pásmu dráhy. Při projekční přípravě bylo snahou minimalizovat zásahy do okolních pozemků.

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

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



## **b) VLIV STAVBY NA PŘÍRODU A KRAJINU**

### **b.1 Ochrana dřevin**

Záměr bude vyžadovat kácení dřevin rostoucích mimo les. Požadovaný rozsah kácení je uveden v Dendrologickém průzkumu. Pro kácení dřevin rostoucích mimo les o obvodu nad 80 cm (měřeno ve výšce 130 cm) a zapojených porostů s plochou nad 40 m<sup>2</sup> bude požádáno o udělení povolení ke kácení. Kácení dřevin je doporučeno realizovat v období vegetačního klidu (od 1. 11. do 31. 3.).

Výkop v blízkosti vzrostlé lípy srdčité u stávající technologické budovy v žst. Choltice musí být veden v maximální možné vzdálenosti od lípy. Výkop o šířce 35 cm, ve vzdálenosti 1 m od hrany technologické budovy a 3,2 m od středu kmene lípy bude v okolí této dřeviny prováděn ručně. Kořeny o průměru 5 cm a více nesmí být přerušeny. Prostor okolo lípy bude ochráněn bedněním či plotem postaveným v minimální vzdálenosti 2 m od báze stromu.

### **Opatření k ochraně dřevin před negativními účinky stavby**

Při rekonstrukci je třeba dodržet opatření na ochranu dřevin vycházející z normy ČSN 83 9061 Technologie vegetačních úprav v krajině – Ochrana stromů, porostů a vegetačních ploch při stavebních pracích. K ochraně před mechanickým poškozením dřevin je nutné stromy chránit oplocením, které by mělo obklopovat celou kořenovou zónu, ve výjimečných případech je možné ochránit kmen pomocí vypoštěřovaného bednění z fošen o výšce 2 m. Je nutné, aby ochranné bednění či plot zakrývaly také kořenové náběhy. Při zásahu do kořenové zóny stromu (např. hloubení jam, výkopů) bude výkop proveden ručně, bude třeba dbát zvýšené opatrnosti tak, aby nedošlo k mechanickému poškození kořenového systému. Při výkopu nebudou přetínány kořeny s průměrem větším než 2 cm. Dále je nutné zabránit tomu, aby v blízkosti dřeviny nebyla půda zhutňována např. pojezdy stavební techniky nebo výkopovým materiálem. Musí být rovněž zabráněno tomu, aby byl prostor zamokřen např. vodou unikající ze stavby. V ochranném pásmu dřeviny nesmí být zakládána ohniště ani nesmí se zde nacházet žádné zdroje tepla. Je třeba zabránit jakýmkoli mechanickým, příp. chemickým poškozením dřevin a půdního prostoru. Veškerá porušení těchto opatření mohou vést k vážnému poškození kořenového systému a celkovému úhynu stromu.

### **b.2 Ochrana památných stromů**

Památné stromy nejsou v území dotčeném stavbou vyhlášeny.

Nejblíže k trati se nachází památný strom lípa malolistá v obci Valy ve vzdálenosti cca 90 m východně od trati. K jeho dotčení stavbou nedojde.

### **b.3 Ochrana rostlin**

Během terénních průzkumů byla v dotčeném území zaznamenána přítomnost jednoho zvláště chráněného druhu dle vyhlášky č. 395/1992 Sb., v platném znění, a sice lomikamene trojprstého (*Saxifraga tridactylites*, SO, C3 aut). Nalezen byl v kolejišti žst. Choltice a Heřmanův Městec. Jedná se o druh, který se šíří podél železnic. Dle Červeného seznamu ČR patří mezi ohrožené pouze jeho autochtonní výskyt, tedy výskyt na přirozených stanovištích. Vzhledem k tomu není nutné žádat o udělení výjimky dle § 56 zákona č. 114/1992 Sb., v platném znění. Při odstranění populací lomikamene lze postupně očekávat opětovné šíření rostlin tak, jako je tomu doposud.

Populace obou druhů Červeného seznamu budou v rámci realizace výkopu dotčeny pouze okrajově, na úrovni několika rostlin a zůstanou v území zachovány.

Vzhledem k charakteru záměru dojde k narušení ruderální vegetace při realizaci výkopů podél železnice. Po ukončení výkopů dojde k postupnému obnovení vegetace.

### **b.4 Ochrana živočichů**

#### **Bezobratlí**

K negativnímu ovlivnění zástupců bezobratlých v souvislosti s realizací záměru nedojde. Dočasně, po dobu výkopu, dojde ke snížení potravních příležitostí. Tento vliv je však okrajový a akceptovatelný.

#### **Obojživelníci**

V rámci záměru budou rekonstruovány čtyři mostní objekty. V případě propustků se nejedná o vodní toky, a to ani dočasné. V souvislosti s rekonstrukcí mostu přes Jeníkovický potok v km 11,439 dojde k okrajovému ovlivnění populace skokana skřehotavého. Během sanací rekonstrukce mostu dojde k zásahům do jeho okolí, vč. vodního toku a jeho břehů, které skokani využívají. Předpokládá se dočasné opuštění míst dotčených stavbou.

Parametry mostu zůstanou zachovány, dojde k obnově průchozích berm, vč. jejich napojení na navazující terén.

Riziko pak představují havarijní stavy, kterým je nutné předcházet.

Pro dočasný zásah do biotopu a rušení je nutné požádat o udělení výjimky dle § 56 zákona č. 114/1992 Sb., v platném znění, pro kriticky ohroženého skokana skřehotavého (*Pelophylax ridibundus*).

#### **Plazi**

K zásahu do biotopů s výskytem plazů dojde v souvislosti s realizací výkopů podél drážního tělesa. Toto ovlivnění však bude spíše okrajové a pouze dočasné. Lokální populace plazů

zůstanou v území zachovány, po ukončení prací lze předpokládat opětovné využívání okrajů drážního tělesa.

Pro dočasný zásah do biotopu a rušení je nutné požádat o udělení výjimky dle § 56 zákona č. 114/1992 Sb., v platném znění, pro silně ohroženou ještěrku obecnou (*Lacerta agilis*).

## **Ptáci**

V rámci záměru je podél trati plánováno kácení stromů a křovin. Vzhledem k tomu, že se jedná o železniční trať, kde jsou vzrostlé dřeviny pravidelně odstraňovány, nebude dopad kácení dřevin v okolí příliš významný.

V souvislosti s využíváním porostů dřevin k hnízdění je nutné navržené kácení provádět v období vegetačního klidu, mimo hnízdění ptáků. Kácení je možné provádět od 1. 10. do 31. 3. daného roku.

Ovlivnění zástupců využívajících okolí železnice bude obdobné jako v současné době, dojde pouze k mírnému zvýšení rušení v jednotlivých úsecích v závislosti na průběhu stavebních činností. Míra rušení však bude zcela zanedbatelná.

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

Zvýšení kolizí ptáků s projíždějícími vlaky oproti současnému stavu neočekáváme.

## **Savci**

Během výstavby může vlivem hluku docházet k rušení živočichů využívajících bezprostřední okolí záměru, jako jsou např. srnec obecný a zajíc polní. Během realizace záměru lze proto očekávat dočasný přesun těchto živočichů do klidnějších částí krajiny. Tento stav však bude pouze dočasný, po ukončení stavby dojde k opětovnému osídlení opuštěného území.

V souvislosti s kácením dřevin může dojít ke kolizi se stromy, ve kterých lze zaznamenat potenciální úkryty pro netopýry.

V případě požadavku kácení dřevin rostoucích mimo les na území PP Meandry Struhy bude nutné požádat o udělení výjimky dle § 56 zákona č. 114/1992 Sb., v platném znění, pro silně ohrožené zástupce netopýrů.

## **b.5 Zvláště chráněná území**

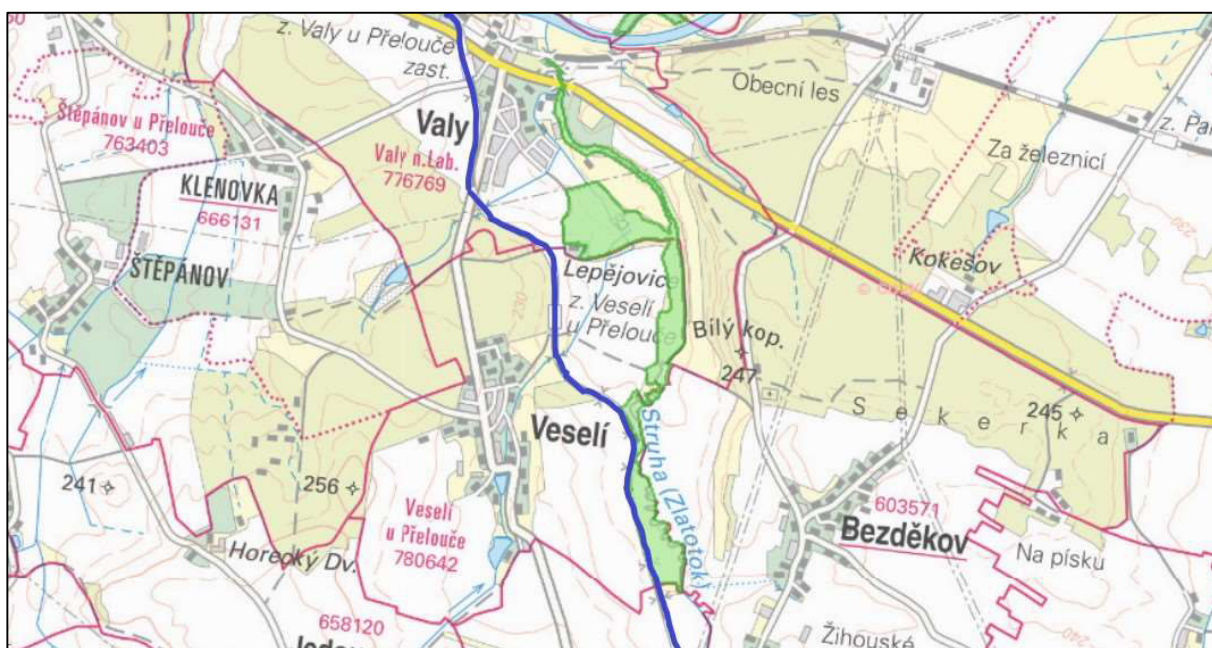
Zvláště chráněná území (ZCHÚ) dle zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, v platném znění, můžeme pracovní rozdělit na „velkoplošná“ a „maloplošná“. Do skupiny



„velkoplošných“ zvláště chráněných území jsou řazeny národní parky (NP) a chráněné krajinné oblasti (CHKO). Do skupiny „maloplošných“ zvláště chráněných území řadíme přírodní památky (PP), národní přírodní památky (NPP), přírodní rezervace (PR) a národní přírodní rezervace (NPR).

Z jižní strany se k řešenému záměru z velkoplošných zvláště chráněných území nejvíce přibližuje CHKO Železné hory na vzdálenost cca 830 m jihozápadně od koncového úseku stavby. Vzhledem k charakteru záměru a vzdálenosti záměru od CHKO Železné hory nedojde k ovlivnění tohoto ZCHÚ.

Z maloplošných zvláště chráněných území se v nejbližším okolí trati rozkládá PP Meandry Struhy. Posuzovaný záměr představuje západní hranici přírodní památky Meandry Struhy v úseku drážních km cca 5,6 až 6,8. Železnice zároveň prochází ochranným pásmem této přírodní památky.



**Obr. 5: Interakce přírodní památky Meandry Struhy se záměrem (trasa řešené trati je zaznačena modře), zdroj: webgis.nature.cz**

Území PP Meandry Struhy zahrnuje, kromě úseku Struhy a jeho bezprostředního okolí téměř od Bezděkova až do Valů, také přilehlý Lepějovický les.

Předmětem ochrany PP Meandry Struhy je ochrana přirozeně se vyvíjejícího potoka Struhy, jeho břehových porostů, lužního lesa a přilehlých luk, které představují část přirozené polabské krajiny. Cílem ochrany je zachovat a podporovat strukturně, druhově, věkově a prostorově

rozdílné rozvolněné porosty, břehové a doprovodné porosty vodního toku ponechat dle možností samovolnému vývoji, zlepšit ekosystém vlhkých luk v dostatečné rozloze, bez výskytu invazních druhů, redukovat výskyt druhů expanzních a zachovat charakter a dynamiku meandrujícího koryta Struhy.

Vzhledem k charakteru záměru, který v tomto úseku představuje zejména provedení výkopu pro kabelovou trasu, resp. úpravu kolejiště přímo z kolejí, bez nároků na zábory či okolní přístupové komunikace, bude území PP Meandry Struhy ovlivněno pouze minimálně. Negativní vliv záměru lze předpokládat v rámci požadavku na kácení dřevin rostoucích mimo les, které zde představují potenciální úkryty pro zástupce netopýrů.

K umístění, povolování nebo provádění staveb v ochranném pásmu zvláště chráněného území je třeba souhlas orgánu ochrany přírody.

## **b.6 Zachování ekologických funkcí a vazeb v krajině**

### **Významné krajinné prvky**

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

### **VKP ze zákona**

Předmětná trať prochází pestrá mozaikou přírodních a urbánních prvků krajiny. Z významných krajinných prvků přichází trať do přímého kontaktu s vodními toky a lesními porosty. Protože bude záměr realizován převážně na drážních pozemcích, může dojít k zásahům do VKP pouze okrajově v trase trati.

Z vodních toků bude v kontaktu s tratí Jeníkovský potok z důvodu rekonstrukce mostu v km 11,439 převádějícího železničního těleso přes uvedený vodní tok. V rámci rekonstrukce mostu je navržena sanace betonových ploch spodní stavby a nosné konstrukce. Je navrženo nové odláždění svahových kuželů a sanace kamenných přechodových zídek. Z důvodu nevyhovujícího VMP na mostě je navržena výměna zábradlí a v návaznosti na to provedení nových železobetonových říms na nosné konstrukci a křídlech.

Lesní porosty se v okolí trati nachází v oblouku trati severně od stanice Valy u Přelouče na západní straně trati. Drobný lesní porost se nachází podél Jeníkovského potoka v místě kontaktu s tratí, dále na jižním okraji Heřmanova Městce západně od trati v okolí vrchu Skalka. Rozsáhlý lesní porost se nachází v území mezi žst. Kostelec u Heřmanova Městce po východní okraj obce Prachovice, v této části trati však nebude upravován železniční svršek a spodek, možné zásahy do lesního porostu tak budou minimální. Vzhledem k rozsahu stavebních prací, které budou soustředěny na drážní pozemky nepředpokládáme ovlivnění ekologicko-stabilizačních funkcí VKP. K dotčení lesních porostů dojde pouze velice okrajově a lokálně v souvislosti s kácením dřevin v linii železničního tělesa (podrobněji viz část B.6.4 Dendrologický průzkum).

### **VKP registrované**

Dle územních plánů dotčených obcí posuzovaný záměr nezasahuje do registrovaných VKP dle § 6 zákona č.114/1992 Sb., v platném znění.

Z důvodu zásahu do VKP vodní tok (Jeníkovský potok) je potřeba požádat příslušný úřad o udělení závazného stanoviska k zásahu do významného krajinného prvku. Realizací záměru nedojde k ohrožení či oslabení ekologicko-stabilizačních funkcí VKP.

### **Územní systém ekologické stability (ÚSES)**

ÚSES je vymezován na základě zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, v platném znění. Můžeme jej charakterizovat jako vzájemně propojený soubor přirozených i pozměněných, avšak přírodě blízkých, ekosystémů. ÚSES umožňuje uchování a reprodukci přírodního bohatství, příznivě působí na okolní, méně stabilní části krajiny a vytváří tak základ pro její mnohostranné využívání. Vymezení ÚSES stanoví a jeho hodnocení provádějí orgány územního plánování a ochrany přírody ve spolupráci s orgány vodohospodářskými, ochrany zemědělského půdního fondu a státní správy lesního hospodářství.

#### **a) Nadregionální prvky ÚSES**

Severně od trati vede tokem vodního toku Labe osa nadregionálního biokoridoru NRBK K72 Polabský luh – Bohdaneč. Řešená trať mezi Přeloučí a obcí Valy zasahuje do ochranné zóny NRBK.

#### **b) Regionální prvky ÚSES**

V okolí trati prochází síť regionálních prvků ÚSES. Do kontaktu s tratí se dostává RBK 1330 Ledecká obora – Meandry Struhy, který vede vodním tokem Struha. V místě křížení s tratí

u Choltic je regionální biokoridor přerušený. V RBK je vloženo RBC 918 Meandry Struhy, které se okrajově dotýká trati u obce Veselí.

### **c) Lokální prvky ÚSES**

Informace o lokální úrovni ÚSES jsou čerpány z územních plánů dotčených obcí.

Na území města Přelouče dochází ke křížení předmětné trati s navrhovaným LBK 8-K72, který je veden vodním tokem Lipoltická svodnice.

Východně od obce Veselí dochází ke křížení s LBK 2, který pobíhá Veselským potokem.

V katastru obce Choltice dochází ke kontaktu trati s navrhovaným lokálním biocentrem vedeným v územním plánu obce Choltice pod názvem MC5. Toto LBC je navrženo v těsném sousedství východně od trati v části Luhy v místě soutoku Jeníkovického potoku se Struhou.

Na k. ú. Svinčany se v těsném sousedství trati nachází lokální biocentrum MC 1 vymezené na jižním svahu Janského kopce podél toku Jeníkovického potoku.

Na území obce Jeníkovice se k trati těsně přibližuje lokální biokoridor LK 93 vedený tokem Jeníkovického potoku. LK 93 vede do lokálního biocentra LBC 92, zahrnujícího část Jeníkovického potoku a Hořejší rybník. Toto LBC je rovněž vymezeno v těsném sousedství s tratí. Z LBC 92 pak vede jižním směrem Jeníkovickým potokem LBK 91 do LBC 6, vymezeného v jižním okraji katastru obce opět v těsném sousedství trati, z něj pak dále jižním směrem vede Jeníkovickým potokem LBK 2, křížící se s tratí.

Jižně od Kleštic, konkr. místní části Nákle, dochází ke křížení trati s lokálním biokoridorem vedeným občasnou vodotečí, v územním plánu města Heřmanův Městec je LBK veden jako LBK 6.

V dalších částech stavby jsou pak lokální prvky ÚSES vymezeny mimo těleso železniční trati.

V souvislosti s realizací záměru dojde pravděpodobně k dočasnému ovlivnění lokalit lokálních prvků ÚSES v těsném sousedství trati a v případě křížení lokálních biokoridorů vedených koryty vodních toků s tratí, a to v souvislosti s nezbytným kácením dřevin v blízkosti drážního tělesa a rekonstrukcí mostního objektu přes Jeníkovický potok. Ekologicko-stabilizační funkce jednotlivých prvků ÚSES nebude snížena. Ke zlepšení či postupnému budování lokálních prvků ÚSES lze využít náhradních výsadeb, které mohou orgány ochrany přírody stanovit v rámci povolení kácení zeleně z důvodu realizace záměru.

### **Migrační prostupnost**

Nepříznivý vliv liniových dopravních staveb spočívá v narušení migrační prostupnosti krajiny. V případě rekonstruovaného úseku zůstane migrační prostupnost zachována na stejné úrovni jako doposud. Ke vzniku nové migrační bariéry nedojde.

V úseku mezi Kostelcem u Heřmanova Městce a Prachovicemi kříží železniční trať migračně významné území, resp. biotop zvláště chráněných druhů velkých savců. Železnice zde vzhledem ke svému pouze příležitostnému provozu nepředstavuje překážku. Problematictější se jeví oplocení zdejších areálů, které však s rekonstrukcí železnice nemají souvislost.

V rámci záměru dojde k rekonstrukci 4 mostních objektů. Propustky v km 6,759 (SO 12-21-01) a v km 9,215 (SO 14-21-01) budou nahrazeny trubním propustkem DN 800. Propustek v km 10,808 (SO 14-21-02) bude nahrazen trubním propustkem DN 1000.

V případě rekonstrukce mostu v km 11,439 (SO 14-20-01) budou jeho parametry zachovány na současné úrovni. Dojde k úpravě oboustranných berm o šířce 0,6 m a jejich napojení na navazující terén.

Lze tedy konstatovat, že migrační prostupnost železničního tělesa zůstane zachována na stejné úrovni jako doposud.

### **Krajinný ráz**

Krajinný ráz je definován § 12 zákona č. 114/1992 Sb., v platném znění. Krajinný ráz je zde definován jako zejména přírodní, kulturní a historická charakteristika určitého místa či oblasti. Zásahy do krajinného rázu, zejména umisťování a povolování staveb, mohou být prováděny pouze s ohledem na zachování významných krajinných prvků, zvláště chráněných území, kulturních dominant, harmonického měřítko a vztahů v krajině.

Přírodní parky jsou dle § 12 odst. 3 zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, v platném znění, zřizovány orgány ochrany přírody obecně závazným právním předpisem k ochraně krajinného rázu s významnými soustředěnými estetickými a přírodními hodnotami. Orgány ochrany přírody zde stanoví omezení takového využití území, které by znamenalo zničení, poškození nebo rušení stavu tohoto území.

V nejbližším okolí záměru se nachází Přírodní park Heřmanův Městec.

### **Přírodní park Heřmanův Městec**

Přírodní park se rozkládá na jihovýchodním okraji Heřmanova Městce a skládá se ze tří hlavních částí. První je zámecký park nacházející se v jeho severozápadní části, druhou lesopark Palác zaujímající východní a největší část přírodního parku Bažantnice tvořící výběžek na jeho severní straně. Prostor parku slouží především ke krátkodobé rekreaci obyvatel přilehlého města.

K předmětné trati se nejvíce přibližuje v lokalitě zámeckého parku na vzdálenost cca 150 m z východní strany. Vzhledem k tomu, že trať je v tomto úseku součástí zástavby města

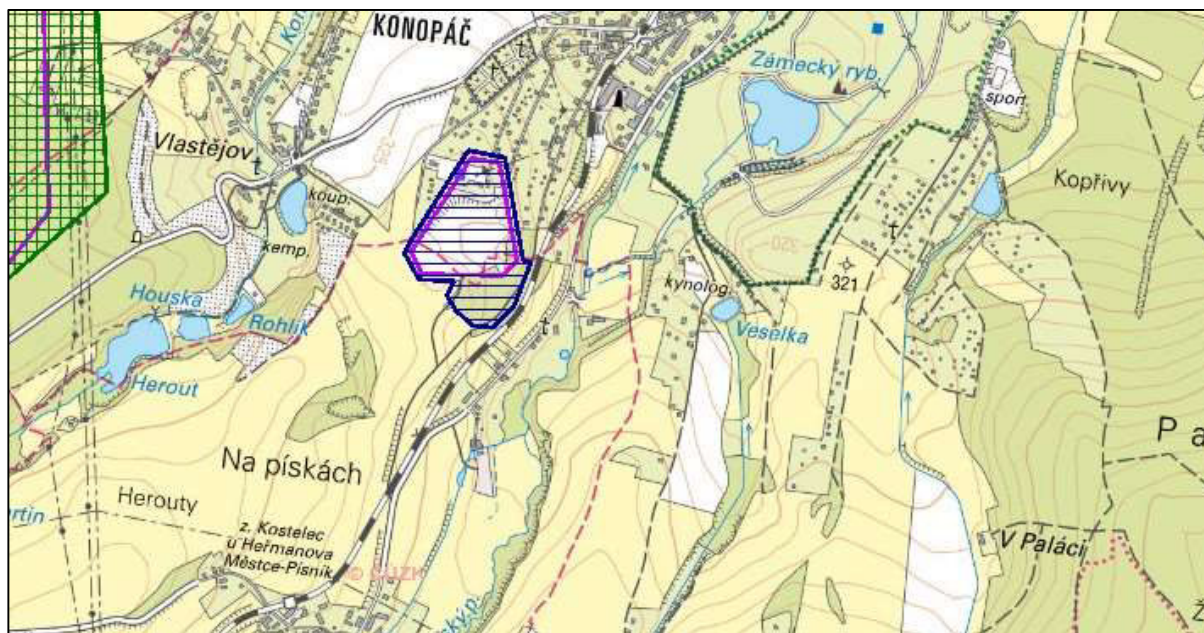


Heřmanův Městec, nedojde v souvislosti s realizací záměru k dotčení přírodních a estetických hodnot chráněných přírodním parkem.

Železniční trať prochází zemědělsky využívanou krajinou, která je v širším okolí dotčené trati spíše rovinného charakteru díky široké údolní nivě vodního toku Labe, v níž se záměr ve své severní části nachází. Trať zde prochází rovinným územím bez významných výškových dominant. Jižní část záměru v prostoru mezi Heřmanovým Městcem a Prachovicemi je již členitější a předmětná trať je zde zaříznuta a obklopena svahy. Ve spojení s realizací záměru nedojde k vytvoření žádné nové vizuální dominanty ani k vytvoření nového technicistního prvku, který by mohl ovlivnit přírodní, kulturní či estetické charakteristiky krajinného rázu. Samotné drážní těleso je v území dlouhodobě stabilizováno. Negativní vliv záměru na krajinný ráz tak lze vyloučit.

#### b.7 Nerostné suroviny

V těsném sousedství posuzované železniční trati jižně od Heřmanova Městce je vymezen těžební dobývací prostor Kostelec u Heřmanova Městce s nerostem písky a pískovce. Tento dobývací prostor se nachází na výhradním ložisku Kostelec u Heřmanova Městce (ID 3128100) se surovinou cementářské a korekční sialitické suroviny. Umístění dobývacího prostoru a výhradního ložiska viz následující obrázek.



**Obr. 6: Dobývací prostor a výhradní ložisko Kostelec u Heřmanova Městce**



V žst. Prachovice se pak nachází dobývací prostor a výhradní ložisko Prachovice, kde probíhá těžba vápence a cementářských surovin.

Řešenou stavbou nedojde k dotčení či omezení využívání výše uvedených ložisek a dobývacích prostorů.

Území, kterým vede řešená trať, není poddolované.

Záměr nepřichází do přímého kontaktu se svahovými nestabilitami.

## **b.8 Kulturní památky a archeologické nálezy**

### **Nemovité kulturní památky**

Na území obcí, jimiž prochází předmětná trať, se nachází řada kulturních nemovitých památek.

V nejbližším sousedství s tratí se nachází následující kulturní nemovité památky:

- Myslívna, Lepějovická 47 - jedná se o příklad typu barokní panské hájovny z doby před r. 1750, stavba se nachází na místě zaniklé osady Lepějovice, výrazně se uplatňující v krajině. Stavba se nachází cca 120 m východně od trati jižně od obce Valy.
- Kaple sv. Jiří, Heřmanův Městec – ulice Čáslavská, 12 m východně od trati - ojedinělé, architektonicky náročné provedení raně barokní kaple z r. 1680 je mimořádně působivé díky bohaté plasticitě a proporčně vysokému, dvoupatrovému uspořádání exteriéru. Představuje cenný doklad šporkovského barokního urbanismu města.

V souvislosti s realizací záměru nedojde k přímému dotčení žádné nemovité kulturní památky.

### **Archeologická a paleontologická naleziště**

Na celém území ČR, které bylo osídleno či jinak využíváno člověkem od počátků lidstva do současnosti, lze učinit archeologický nález. Pro celé území republiky proto archeologové používají v souladu se zákonem o památkové péči pojem „území s archeologickými nálezy“.

Dle informací Státního archeologického seznamu ČR se v nejbližším okolí trati nachází několik lokalit ÚAN II (území, kde se pravděpodobnost výskytu archeologických nálezů pohybuje v rozmezí 51 – 100%), vymezena jsou převážně na území obcí v okolí trati. Dvě malé lokality se statutem ÚAN I (území s pozitivně prokázaným a dále bezpečně předpokládaným výskytem archeologických nálezů) se v blízkosti trati nachází pouze v okolí Kostelce u Heřmanova Městce, ve vzdálenosti cca 250 m na východní i západní stranu.

Dojde-li při provádění stavební činnosti zejména v blízkosti lokalit ÚAN I a II. k jakýmkoliv zásahům pod povrch terénu, je třeba předpokládat narušení či odkrytí archeologických nálezů,

kteřé vyvolá nutnost záchranného archeologického výzkumu. Stavebník je dle § 22 zákona č. 20/1987 Sb., o státní památkové péči, v platném znění, povinen písemně ohlásit termín zahájení zemních prací již od doby přípravy stavby, nejpozději však s předstihem 30 dnů před započatím Archeologickému ústavu Akademie věd ČR, v. v. i., a umožnit jemu nebo oprávněné organizaci provedení záchranného archeologického průzkumu.

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

### **c) VLIV NA SOUSTAVU CHRÁNĚNÝCH ÚZEMÍ NATURA 2000**

Natura 2000 je soustava lokalit chránících nejvíce ohrožené druhy rostlin, živočichů a přírodní stanoviště na území EU. Nejdůležitějšími právními předpisy EU v oblasti ochrany přírody jsou Směrnice 2009/147/ES ze dne 30. listopadu 2009 o ochraně volně žijících ptáků (zkr. směrnice o ptácích) a Směrnice Rady 92/43/EHS z 21. května 1992 o ochraně přírodních stanovišť, volně žijících živočichů a planě rostoucích rostlin (zkr. směrnice o stanovištích).

Nejbližší evropsky významnou lokalitou v okolí trati je **EVL Heřmanův Městec** (CZ0533300), která se rozkládá na východním okraji Heřmanova Městce v zámeckém parku, k trati se nejvíce přibližuje na vzdálenost cca 170 m, od trati ji odděluje průmyslová a obytná zástavba města. Předmětem ochrany je lokalita páchníka hnědého.

Další nejblížejší EVL je **EVL Louky u Přelouče** (CZ0537011). Je vymezena v několika oddělených segmentech podél toku Labe severně až severovýchodně od Přelouče. Hranici mezi tratí a EVL tvoří vodní tok Labe.

Ptačí oblasti se od lokality záměru nachází v dostatečné vzdálenosti, nejblížejší je PO Bohdanečský rybník (CZ0531012) ve vzdálenosti cca 7,1 km severovýchodně od záměru.

Lokality soustavy Natura 2000 nebudou záměrem přímo dotčeny a nepředpokládáme jejich negativní ovlivnění realizací záměru. Krajský úřad Pardubického kraje ve svém stanovisku dle § 45i zákona č. 114/1992 Sb., v platném znění, ze dne 9. 1. 2020 (č. j. 92243/2019/OŽPZ/Pe)

konstatoval, že záměr nemůže mít samostatně či ve spojení s jinými záměry nebo koncepcemi významný vliv na předměty ochrany ani celistvost žádné evropsky významné lokality ani žádné ptačí oblasti.

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

Krajský úřad Pardubického kraje ve svém vyjádření dle zákona č. 100/2001 Sb., v platném znění, ze dne 9. 1. 2020 (č. j. KrÚ 92636/2019) konstatoval, že záměr nebude posuzován podle zákona s odůvodněním, že zákon v ust. § 1 odst. 2 zákona stanoví, že posuzování vlivů na životní prostředí podléhají záměry, jejichž provedení by mohlo závažně ovlivnit životní prostředí. Předkládaný záměr není záměrem podle § 3 písm. a) zákona, protože není uveden v příloze č. 1 k zákonu a na jeho posuzování se nevztahují ustanovení zákona.

Současně bylo přihlédnuto ke skutečnosti, že orgán ochrany přírody ve svém stanovisku zn. 92243/2019/OŽPZ/Pe ze dne 9. 1. 2020 vyloučil významný vliv na vymezené ptačí oblasti a evropsky významné lokality.

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

##### **Ochranná pásma**

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

Ochranná a bezpečnostní pásma jsou dána takto:

Ochranné pásmo nadzemních elektrických vedení činí (§ 46 energetického zákon č. 458/2000 Sb., v platném znění, vždy od krajního vodiče vedení na obě jeho strany):

- 7 m u venkovních vedení 1-35 kV (vodiče bez izolace)
- 2 m u venkovních vedení 1-35 kV (vodiče se základní izolací)
- 1 m pro závěsná kabelová vedení 1-35 kV
- 12 m u venkovních vedení o napětí 35 - 110 kV (vodiče bez izolace)
- 5 m u venkovních vedení o napětí 35 - 110 kV (vodiče bez izolace)
- 2 m u závěsného kabelového vedení 110 kV
- 15 m u venkovních vedení o napětí 110 - 220 kV
- 20 m u venkovních vedení o napětí 220 - 400 kV
- 30 m u venkovních vedení o napětí nad 400 kV

Ochranné pásmo u podzemního vedení elektrizační soustavy do napětí 110 kV činí 1 m po obou stranách krajního kabelu, u podzemního vedení o napětí nad 110 kV činí 3 m po obou stranách krajního kabelu.

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

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

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

Předpokládané dráhy plynovodů jsou jen v blízkosti obytných budov.

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

### **Ochranná pásma lesa**

Posuzovaný záměr **zasahuje** do ochranného pásma lesa (lesní porost jižně od obce Valy a jižně od obce Kostelec u Heřmanova Městce až po obec Prachovice).

### **Ochranná pásma vodních zdrojů**

Záměr nezasahuje do ochranných pásem vodních zdrojů.

### **Ochranná pásma ložiskových území, dobývacích prostorů**

Záměr tvoří hranici výhradního ložiska a těženého dobývacího prostoru Kostelec u Heřmanova Městce (surovina cementářské a korekční sialitické suroviny).

### **Chráněná území a jejich ochranná pásma, ochranná pásma památných stromů**

Záměr prochází po hranici PP Meandry Struhy, v jejím ochranném pásmu.

### **Navržená zmírňující opatření**

1. Zvážit přeložení výkopů na opačnou stranu v úsecích 4,1 až 4,15; 4,5 až 4,6; 4,78 až 5,0; 5,3 až 5,5 podél lesních porostů a v úseku 6,0 až 6,8 po okraji PP Meandry Struhy,

resp. v úseku 7,6 až 7,9, kde železnici doprovází solitérní dřeviny v těsné blízkosti drážního tělesa.

2. Výkop v blízkosti vzrostlé lípy srdčité u stávající technologické budovy v žst. Choltice musí být veden v maximální možné vzdálenosti od lípy. Výkop o šířce 35 cm, ve vzdálenosti 1 m od hrany technologické budovy a 3,2 m od středu kmene lípy bude v okolí této dřeviny prováděn ručně. Kořeny o průměru 5 cm a více nesmí být přerušeny. Prostor okolo lípy bude ochráněn bedněním či plotem postaveným v minimální vzdálenosti 2 m od báze stromu.
3. Během stavby budou dodržována uvedená opatření k ochraně dřevin před negativními účinky stavby.
4. Během rekonstrukce mostu přes Jeníkovický potok v km 11,439 (SO 14-20-01) důsledně předcházet vzniku havarijních stavů, zabránit úniku nebezpečných chemických látek do vodního prostředí.
5. V rámci ochrany ptáků před nárazy budou případně navržené transparentní plochy navržené z vnější strany se svislou povrchovou úpravou (pískováním) – vertikálními pruhy o šířce min. 2 cm v max. vzdálenosti 10 cm.
6. Kácení dřevin bude provedeno v období od 1. 10. do 31. 3.
7. Během stavebních činností je třeba předcházet šíření invazních druhů rostlin. V případě výskytu druhů jako jsou např. křídlatky či topinambur hlíznatý, je třeba přistoupit k jejich okamžitému odstranění.

## ZÁVĚR

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

Zpracovaly:

Mgr. Zuzana Indráková, EXprojekt s.r.o., [indrakova@exprojekt.cz](mailto:indrakova@exprojekt.cz)

Mgr. Martina Fialová, PhD., EXprojekt s.r.o., [fialova@exprojekt.cz](mailto:fialova@exprojekt.cz)

Olomouc, říjen 2021