



Operační program
Doprava



Evropská unie

Investice do vaší budoucnosti

Fond soudržnosti

Odpov. projektant stavby		STRABAG Rail a.s.				
Ing. David Růža			Železničářská 1385/29 400 03 Ústí nad Labem - Střekov tel.: +420 475 300 111 e-mail: projekt.ul@strabag.com			
Stavba	Optimalizace traťového úseku	Investor:	 Správa železniční dopravní cesty			
				Litoměřice d.n. (včetně) - Ústí n.L. Střekov (mimo)		
					Stupeň	PD
					Datum	02/2018

Ekopontis, s.r.o. Cejl 511/43 602 00 Brno tel.: 777 076 777 e-mail: ekopontis@ekopontis.cz				
Vedoucí projektu	Kontroloval	Vypracoval		
Mgr. et Ing. Petr Švehlík	Mgr. et Ing. Petr Švehlík	RNDr. Lenka Šikulová	Místo stavby Litoměřice d.n. - Ústí n.L. Střekov	
			Stupeň	PD
B. SOUHRNNÁ ČÁST			Datum	02/2018
			Vliv stavby na životní prostředí	
Screening report vlivu záměru na evropsky významné lokality a ptačí oblasti soustavy NATURA 2000			Formát	-
			Měřítko	-
B.3			Část	Příloha
			-	

Optimalizace traťového úseku Litoměřice dolní nádraží (včetně) – Ústí nad Labem-Střekov (mimo)

Screening report vlivu záměru na evropsky významné lokality a ptačí oblasti
soustavy NATURA 2000



únor 2018

OPTIMALIZACE TRAŽOVÉHO ÚSEKU LITOMĚŘICE DOLNÍ NÁDRAŽÍ (VČETNĚ) – ÚSTÍ NAD LABEM-STŘEKOV (MIMO)

**Screening report vlivu záměru na evropsky významné lokality a ptačí oblasti
soustavy NATURA 2000**

Zhotovitel: Ekopontis, s.r.o.
Sídlo: Cejl 511/43, 602 00 Brno
IČ: 03866866
DIČ: CZ03866866



Zpracovatel: RNDr. Lenka Šikulová

Držitelka autorizace k provádění posouzení podle § 45i zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, v platném znění, udělené Ministerstvem životního prostředí ČR rozhodnutím č.j. 45617/ENV/11-1572/630/11; prodloužení autorizace rozhodnutím č.j. 29956/ENV/16-1458/630/16.

Spolupráce: Mgr. et Ing. Petr Švehlík, Mgr. Martin Kincl, Ing. Renata Eremiášová, Ing. Alona Vasylenko

V Hradci Králové, dne 15. února 2018

Lenka Šikulová

OBSAH

1	Úvod	6
1.1	Zadání a cíl posouzení	6
1.2	Postup zpracování hodnocení	6
2	ÚDAJE O ZÁMĚRU	8
2.1	Základní údaje	8
2.2	Technické a technologické řešení záměru.....	10
2.3	Postup výstavby záměru.....	17
2.4	Údaje o vstupech.....	18
2.5	Údaje o výstupech	19
3	Údaje o evropsky významných lokalitách a ptačích oblastech.....	21
3.1	Identifikace dotčených lokalit soustavy Natura 2000	22
3.2	Popis dotčených evropsky významných lokalit	22
3.2.1	EVL Porta Bohemica	22
4	POSOUZENÍ VLIVŮ ZÁMĚRU NA POTENCIÁLNĚ DOTČENÁ ÚZEMÍ SOUSTAVY NATURA 2000	30
4.1	Zhodnocení úplnosti podkladů pro posouzení	30
4.2	Možné vlivy záměru.....	30
4.3	Hodnocení vlivů záměru na dotčené předměty ochrany	31
4.3.1	6110* Vápnité nebo bazické skalní travníky (<i>Alyso-Sedion albi</i>)	31
4.3.2	9180* Lesy svazu <i>Tilio-Acerion</i> na svazích, sutích a v roklich	33
4.3.3	Hodnocení vlivů záměru na celistvost EVL Porta Bohemica.....	33
4.4	Hodnocení kumulativních vlivů	34
4.5	Možné přeshraniční vlivy.....	34
5	Závěr	35
6	Použitá literatura	36

SEZNAM ZKRATEK

AOPK ČR	Agentura ochrany přírody a krajiny ČR
DÚR	dokumentace pro územní rozhodnutí
ES	Evropské společenství
EVL	evropsky významná lokalita
MŽP ČR	Ministerstvo životního prostředí České republiky
PO	ptačí oblast
PR	přírodní rezervace
SŽDC	Správa železniční a dopravní cesty
TK	traťová kolej
ZOPK	zákon č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, v platném znění
ZPV	zákon č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí a o změně některých souvisejících zákonů, v platném znění
ZS	zařízení staveniště
ŽST	železniční stanice

1 ÚVOD

1.1 Zadání a cíl posouzení

Předmětem předkládaného Screening reportu vlivu záměru „Optimalizace traťového úseku Litoměřice dolní nádraží (včetně) – Ústí nad Labem-Střekov (mimo)“ na evropsky významné lokality a ptačí oblasti soustavy Natura 2000 je posouzení významnosti vlivů záměru na evropsky významné lokality a ptačí oblasti soustavy Natura 2000, jejich předměty ochrany a celistvost v intencích posouzení podle § 45i zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, v platném znění. Hlavním cílem je zjistit, zda je možné vyloučit významné negativní ovlivnění předmětů ochrany lokalit soustavy Natura 2000 a jejich celistvosti v důsledku realizace záměru, a to samostatně, či v kombinaci s jinými záměry nebo koncepcemi.

Screening report byl zpracován na základě zadání investora záměru, kterým je Správa železniční dopravní cesty, státní organizace; má sloužit jako odborný podklad, který bude přílohou žádosti o stanovisko podle § 45i odst. 1 zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, v platném znění (dále také „ZOPK“), k předmětnému záměru. Následně bude screening report i stanovisko věcně a místně příslušného orgánu ochrany přírody podle § 45i odst. 1 ZOPK zohledněn v rámci Oznámení záměru zpracovaného podle přílohy č. 4 zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí a o změně některých souvisejících zákonů, v platném znění (dále také „ZPV“).

Záměr je posuzován v jediné variantě vedení optimalizace traťového úseku Litoměřice dolní nádraží (včetně) – Ústí nad Labem-Střekov (mimo) v úseku km 405,784 – 429,900.

1.2 Postup zpracování hodnocení

Posouzení vychází z projektové dokumentace DÚR pro daný záměr (zpracovatel: STRABAG Rail a.s., stavba: Optimalizace traťového úseku Litoměřice d.n. (včetně) - Ústí n.L. Střekov (mimo)). Vlastní terénní šetření a podrobné přírodovědné průzkumy komplexně postihující území záměru byly v předmětném traťovém úseku a jeho širším okolí provedeny v průběhu roku 2017 odborníky ze společnosti Ekopontis s.r.o. (Ekopontis 2017a, b, c), přičemž kromě posouzení vlivů na území soustavy Natura 2000 slouží i jako podklad pro Oznámení záměru podle přílohy č. 4 ZPV.

Předkládaný screening report je zpracován v intencích příslušné legislativy Evropského společenství (Směrnice Rady 2009/147/ES, o ochraně volně žijících ptáků; Směrnice Rady 92/43/EHS, o ochraně přírodních stanovišť, volně žijících živočichů a planě rostoucích rostlin) a národní legislativy (zákon č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, v platném znění), a proto jeho struktura a obsah odpovídá metodickým doporučením Evropské komise pro praktickou aplikaci článku 6 směrnice o stanovištích, které byly vydány ve formě tzv. Guidance Documents (Anonymus 2000, 2001, 2007); detailní postup a členění textu pak vychází z metodického materiálu vydaného na národní úrovni (MŽP ČR 2007). V souladu s tímto materiálem je významnost, rozsah a síla vlivů hodnocena s použitím následující stupnice:

hodnota	termín	popis
-2	významný negativní vliv	Negativní vliv podle odst. 9 § 45i ZOPK Vylučuje realizaci záměru (resp. záměr je možné realizovat pouze v určených případech dle odst. 9 a 10 § 45i ZOPK) Významný rušivý až likvidační vliv na stanoviště či populaci druhu nebo její podstatnou část; významné narušení ekologických nároků stanoviště nebo druhu, významný zásah do biotopu nebo do přirozeného vývoje druhu. Vyplyvá ze zadání záměru, nelze jej eliminovat.
-1	mírně negativní vliv	Omezený/mírný/nevýznamný negativní vliv Nevylučuje realizaci záměru. Mírný rušivý vliv na stanoviště či populaci druhu; mírné narušení ekologických nároků stanoviště nebo druhu, okrajový zásah do biotopu nebo do přirozeného vývoje druhu. Je možné jej minimalizovat navrženými zmírňujícími opatřeními.
0	bez vlivu	Záměr nemá žádný prokazatelný vliv.
+	pozitivní vliv	Příznivý vliv na stanoviště či populaci druhu; zlepšení ekologických nároků stanoviště nebo druhu, příznivý zásah do biotopu nebo do přirozeného vývoje druhu.

Při posouzení vlivů záměru byly zvažovány jeho přímé i nepřímé vlivy, které mohou nastat při jeho realizaci, provozu i ukončení, a to včetně kumulativních vlivů. Posouzení dbá principu předběžné opatrnosti.

Záměr je posuzován v jediné aktivní variantě. Nulová varianta (tj. nerealizace záměru) představuje zachování stávajícího stavu, z hlediska vlivů na lokality soustavy Natura 2000 lze konstatovat, že v případě nulové varianty by nedošlo k vlivům, které byly v předkládaném hodnocení identifikovány pro variantu aktivní. V tomto ohledu je však nutno konstatovat, že vzhledem ke skutečnosti, že je záměr optimalizací stávajícího traťového úseku, je lokalizován výhradně v prostoru stávajícího drážního tělesa. V tomto prostoru z funkčního hlediska ke změně v území v hrubých rysech prakticky nedochází; ve větším či menším rozsahu jsou však měněny některé stávající prvky v území vzhledem k náhradě některých zastaralých (modernizace) či z bezpečnostního hlediska problematických prvků (zpevnění některých svahů vzhledem k vedení železniční tratě v mnoha místech v těsném kontaktu se záplavovým územím řeky Labe) či doplnění některých prvků odpovídajících běžným standardům pro celostátní železniční dráhy (prvky protihlukové ochrany, antivibrační rohože apod.) S uvedeným souvisí i změny organizace kolejí v rámci zastávek a železničních stanic, příp. drobné posuny ve vedení kolejí (nejvýše v řádu desítek centimetrů) v rámci mezistaničních úseků.

2 ÚDAJE O ZÁMĚRU

2.1 Základní údaje

Název záměru: Optimalizace traťového úseku Litoměřice dolní nádraží (včetně) – Ústí nad Labem-Střekov (mimo)

Předkladatel záměru: Správa železniční dopravní cesty, státní organizace

Umístění záměru: Ústecký kraj

Obec s rozšířenou působností: Litoměřice

- katastrální území Litoměřice (685429), Žalhostice (794341), Velké Žernoseky (779458), Libochovany (683108)

Ústí n. Labem

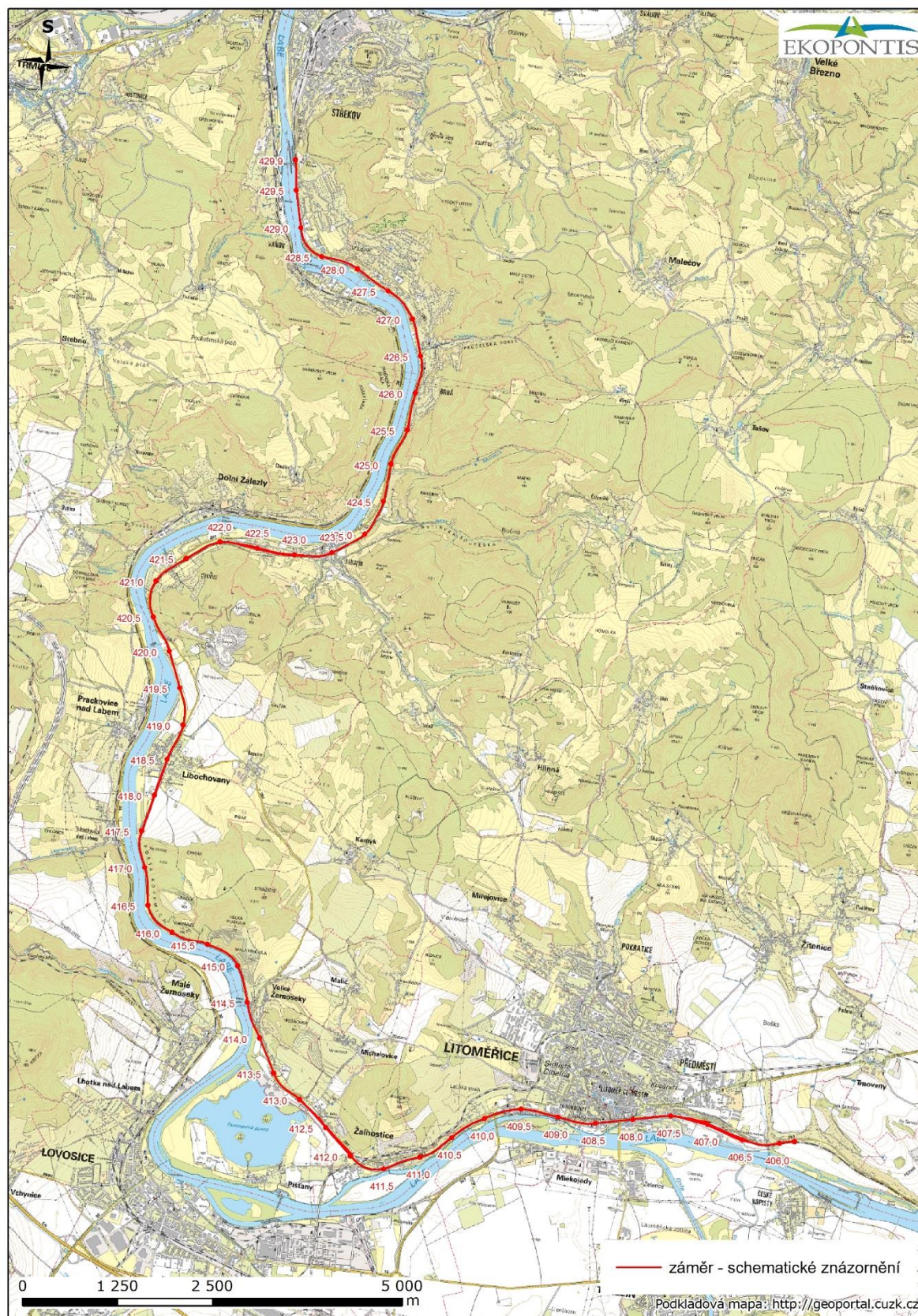
- katastrální území Církvice (746410), Sebusín (746428), Brná nad Labem (609901), Střekov (775258)

Záměrem je optimalizace železniční tratě v úseku Litoměřice dolní nádraží (včetně) – Ústí nad Labem-Střekov (mimo) v prostoru vedení stávající dvoukolejné elektrifikované železniční tratě č. 503A Lysá nad Labem – Ústí nad Labem západ (úsek Litoměřice dolní nádraží – Ústí nad Labem-Střekov je součástí především nákladního koridoru Kolín – Všetaty – Ústí n. L.-Střekov – Děčín východ), která slouží kromě osobní dopravy především k přepravě těžkých nákladních vlaků. Trať byla postavena v roce 1874 jako součást magistraly mezi Vídní a německými hranicemi v Děčíně. V roce 1958 byla trať zdvoukolejněna a elektrizována, dva krátké úseky byly též nahrazeny přeložkami. Jednalo se o spojnici mezi stanicemi Ústí nad Labem západ a Ústí nad Labem-Střekov a část trati v Litoměřicích, kde byl opuštěn tunel přímo ve městě a byla postavena zastávka Litoměřice město v současné podobě (vlaků osobní dopravy pak přestaly zastavovat ve stanici Litoměřice dolní nádraží). Největší dovolená traťová rychlost je 110 km/h a to v úseku Velké Žernoseky – Ústí nad Labem-Střekov. V celém dotčeném traťovém úseku se nacházejí oblouky s minimálním poloměrem okolo 400 m. Sledovaný úsek tratě výškově kopíruje břeh řeky Labe, z tohoto důvodu se zde nevyskytují velké sklony v niveletě koleje.

Stav železniční dopravní infrastruktury je na uvedené železniční trati nevyhovující. Technologické vybavení tratě je morálně i technicky zastaralé a technický stav stavebních prvků je na hranici použitelnosti. Trakční vedení pochází spolu se zabezpečovacím zařízením z 50. let minulého století. Poslední úpravy na mostech byly prováděny ještě v rámci předelektrizačních úprav. Nástupišť jsou převážně s přístupem v úrovni koleje s nedostatečnou výškou nástupištní hrany. Uspořádání nástupišť spolu s nedostatečnou užitečnou délkou staničních kolejí ve většině stanic omezují organizaci dopravy, vedení nákladních vlaků a kapacitu dráhy. Nevyhovující technický stav pak časově limituje i toto omezené využití dráhy. Cílem stavby je rekonstrukce železniční tratě. Navržené úpravy vedou ke kvalitativnímu a kvantitativnímu zlepšení jednotlivých prvků infrastruktury.

Jedná se o rekonstrukci stávající drážní infrastruktury na stávajícím drážním tělese pro odstranění technicky nevyhovujícího stavu železniční dopravní cesty a protisměrných jízd, pro umožnění provozu nákladních vlaků délky 740 m, pro umožnění nasazení ETCS, pro snížení provozních nákladů infrastruktury a snížení hlukové zátěže a celkové zvýšení atraktivity železniční dopravy. V rámci stavby budou rekonstruovány vybrané úseky tratě a vybraná zařízení, z jejichž rekonstrukce bude

přínos pro dosažení cílů optimalizace největší při dodržení finančního limitu stavby. Jedná se tedy o změnu dokončené a provozované liniové stavby dráhy.



Obrázek 1 Schematické znázornění záměru

2.2 Technické a technologické řešení záměru

V rámci stavby je navržena kompletní rekonstrukce železničních stanic Litoměřice d.n., Velké Žernoseky a Sebusín a komplexní rekonstrukce vybraných částí v níže uvedených mezistaničních úsecích, které neprošly do roku 2000 obnovou:

- úsek ŽST Litoměřice d.n. (včetně) – ŽST Velké Žernoseky (včetně)
- úsek ŽST Velké Žernoseky (včetně) – ŽST Sebusín (včetně)
- ŽST Sebusín (včetně) – ŽST Ústí n. L. - Střekov (mimo)

Kompletní rekonstrukce bude zahrnovat rekonstrukci železničního svršku a spodku včetně vybudování nového odvodnění. V zastávkách Libochovany a Litoměřice město dojde k rekonstrukci nástupišť. V ŽST Sebusín budou zrušena nástupiště a v příznivější poloze vůči centru obce dojde k vybudování nové zastávky. V ŽST Velké Žernoseky bude zřízen podchod s výtahem, který bude zajišťovat mimoúrovňový přístup k nově vybudovanému ostrovnímu nástupišti. V úseku trati ŽST Velké Žernoseky – Litoměřice d.n. bude též provedena rekonstrukce jednoho železničního přejezdu. V celém dotčeném traťovém úseku dojde k rekonstrukci, příp. k přestavbě vybraných stávajících mostů, propustků zárubních a opěrných zdí ve špatném technickém stavu. Do stavby je též zahrnuta rekonstrukce silničního nadjezdu v obci Církvice. V rámci optimalizaci traťového úseku Litoměřice d.n. - Ústí n.L. Střekov dojde též k rekonstrukci traťového zabezpečovacího zařízení a staničního zabezpečovacího zařízení u všech dotčených železničních stanic. Všechny zastávky a stanice budou vybaveny novým vizuálním informačním zařízením, rozhlasovým zařízením, kamerovým systémem a venkovním osvětlením. V ŽST Litoměřice d.n., v místě odb. Kalvárie a v místě zastávky Libochovany, dojde k výstavbě 3 nových jednopodlažních pozemních objektů technologie. Podél celého dotčeného úseku trati dojde na vybraných úsecích k vybudování několika protihlukových stěn.

Níže jsou souhrnně uvedeny některé informace z projektové dokumentace (DÚR; STRABAG Rail, a.s. 02/2018), které se jeví jako relevantní ve vztahu k posouzení vlivů záměru na území soustavy Natura 2000.

Vymezení rozsahu stavby:

- začátek stavby v km	405,784 625
- konec stavby v km	429,900 000

Délka úseku stavby:

- délka stavby	24,115 km
----------------	-----------

Rekonstruované úseky:

- ŽST Litoměřice d.n. – ŽST Velké Žernoseky	km 407,950 – 412,166
- ŽST Velké Žernoseky – odb. Kalvárie	km 412,946 – 417,701
- odb. Kalvárie – ŽST Sebusín - Církvice	km 417,902 – 421,563
- ŽST Sebusín – Církvice – Ústí n. L.-Střekov	km 423,763 – 429,900

Železniční stanice:

- ŽST Litoměřice d.n.
- ŽST Velké Žernoseky
- ŽST Sebusín – Církvice

Železniční svršek a spodek:

- vloženo nových výhybek 40 ks
- délka rekonstrukce svršku 46 676 m
- rekonstrukce železničního spodku 234 000 m²
- trativodní potrubí 18 734 m
- svodné potrubí 741 m

Mosty a propustky a zdi:

- rekonstrukce mostů 30 ks
- rekonstrukce silničních nadjezdů 1 ks
- rekonstrukce propustků 50 ks
- délka rekonstrukce opěrných zdí 1 343 m
- délka rekonstrukce zárubních zdí 2289 m

Protihluková ochrana:

- protihlukové stěny (PHS) 1 699 m
- nízké protihlukové clony (NPC) 446 m

Pozemní stavební objekty:

- nový jednopodlažní objekt 3 ks

Trakční a energetická zařízení:

- trakční vedení – stavební část (podpěry vč. základů) 53,6 km
- trakční vedení – montážní část (vodiče, závěsy, kotvení apod.) 53,6 km
- ohřev výhybek 36 ks
- ohřev výkolejky: 1 ks
- nové sklopné stožáry o výšce 5,5 m 55 ks
- nové sklopné stožáry o výšce 8 m 68 ks
- nová svítidla 191 ks

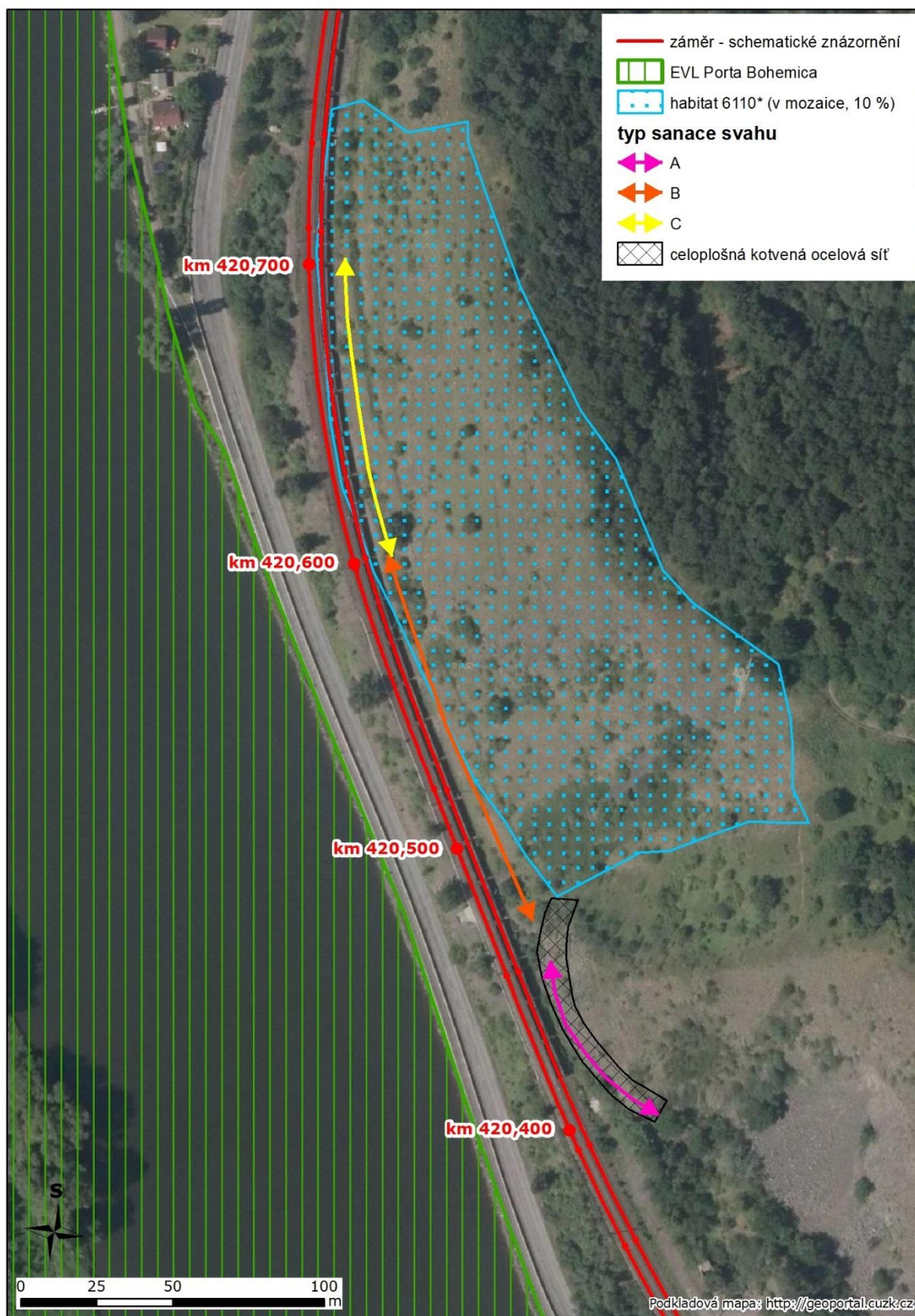
Zařízení staveniště:

- V celém úseku stavby bude možné využít 17 ploch pro zařízení staveniště (dále také „ZS“). Poloha jednotlivých ploch ZS byla navržena s ohledem na dostupnost k vlastnímu staveništi, jejich poloze vůči hlavním stavebním pracím a také z hlediska využití stávajících ploch ležících na drážních pozemcích. Plochy ZS jsou převážně umístěny v místech stávajících zastávek či železničních stanic, zpravidla bez významných přírodních hodnot.

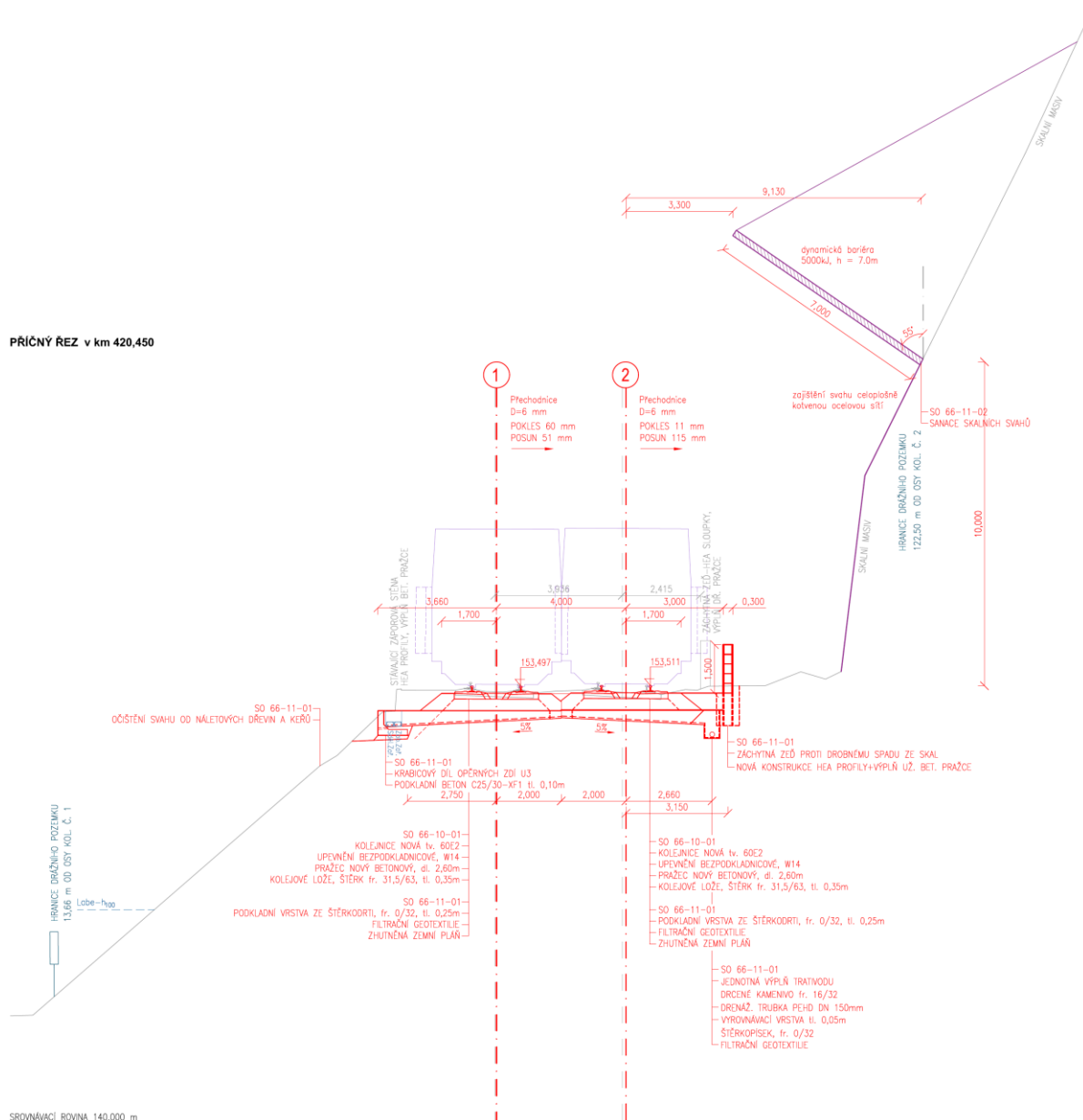
Součástí záměru optimalizace železniční tratě je rovněž sanace/zvýšení stability skalních masivů na svahu jižně od Církvic v km 420,400 – 420,700, přičemž v daném prostoru je navrženo řešení rozdílné dle tří vzájemně se lišících úseků:

- **A. cca km 420,400 – 420,460**
 - úsek délky 60 m, rozvolněný skalní výchoz, kde je navržena realizace tzv. dynamické bariéry výšky 7,0 m na výchozu nad tratí, které bude předcházet očištění líce skalní stěny horolezeckou technikou, spodní partie výchozu budou zajištěny celoplošně kotvenou ocelovou sítí
- **B. cca km 420,460 – 420,600**
 - úsek délky 140 m, kde je navržena realizace tzv. dynamické bariéry výšky 3,0 m na svahu nad tratí
- **C. cca km 420,600 – 420,700**
 - úsek délky 100 m, kde je navržena realizace tzv. dynamické bariéry výšky 2,0 m na svahu nad tratí

Uvedené řešení sanace/zvýšení stability skalních masivů je schematicky znázorněno na obrázcích níže, přičemž je zde rovněž znázorněna pozice stanoviště 6110* Vápnité nebo bazické skalní trávničky (*Alyso-Sedion albi*), které je předmětem ochrany EVL Porta Bohemica (k tomu blíže viz kapitola 3) - Obrázek 2 a Obrázek 3 až Obrázek 7.



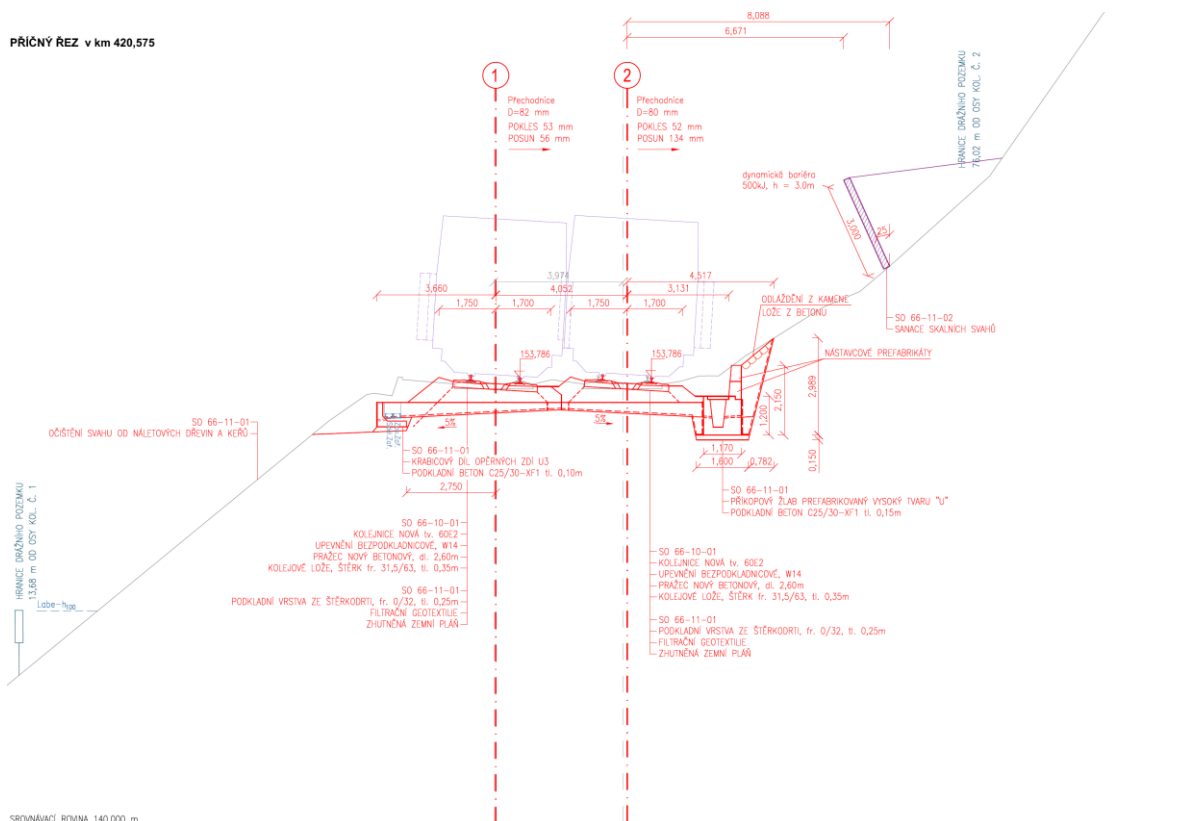
Obrázek 2 Schematické znázornění záměru optimalizace železniční tratě cca v km 420,400 - 420,700, resp. sanace/zvýšení stability skalních masivů na svahu jižně od Církvic ve vztahu ke stanovišti 6110* (blíže viz text)



Obrázek 3 Příčný řez záměru optimalizace železniční tratě v km 420,450: Úsek A sanace/zvýšení stability skalních masivů na svahu jižně od Církvic v km 420,400 – 420,700 (blíže viz text)



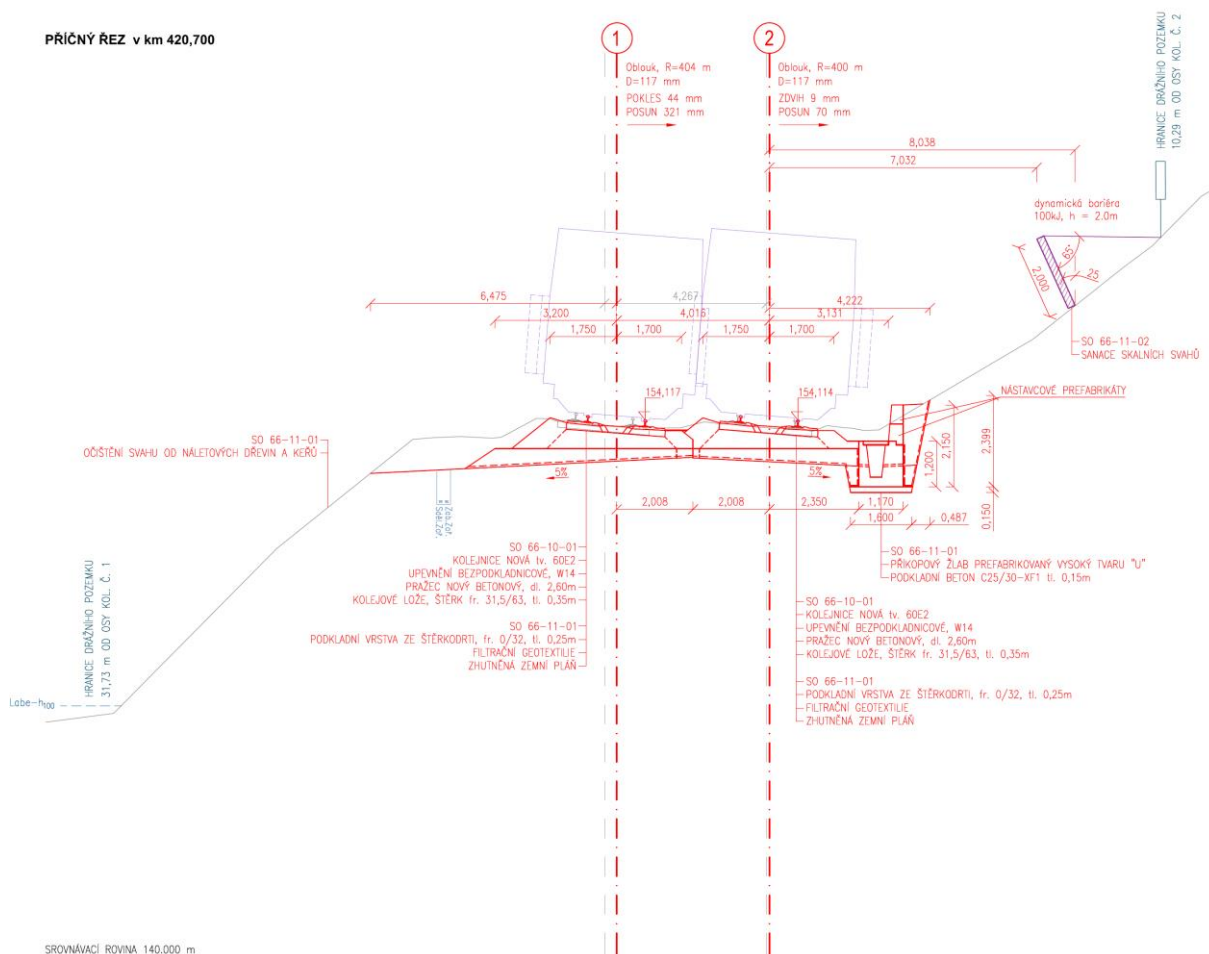
Obrázek 4 Pohled na skalní svah v místě úseku sanace typu A (blíže viz text)



Obrázek 5 Příčný řez záměru optimalizace železniční tratě v km 420,575: Úsek B sanace/zvýšení stability skalních masivů na svahu jižně od Církvic v km 420,400 – 420,700 (blíže viz text)



Obrázek 6 Pohled na skalní svah v místě úseku sanace typu B (blíže viz text)



Obrázek 7 Příčný řez záměru optimalizace železniční tratě v km 420,700: Úsek C sanace/zvýšení stability skalních masivů na svahu jižně od Církvic v km 420,400 – 420,700 (blíže viz text)



Obrázek 8 Pohled na skalní svah v místě úseku sanace typu C (blíže viz text)

2.3 Postup výstavby záměru

Celkově je stavba rozložena do 4 let – předpoklad od 08/2022 do 09/2025. Navrhované termíny stavby jsou:

- Předetapa: 08/2022 – 01/2023
 - přípravné práce realizované podél celého úseku stavby (celková doba trvání 180 dní – bez vyloučení železničního provozu)
- Etapa 1a: 02/2023 – 06/2023
 - 150 dní s vyloučením železničního provozu (120 dní výstavby + 30 dní aktivace zabezpečovacího zařízení)
 - sudá skupina kolejiště v ŽST Litoměřice d.n.
 - 2. TK (traťová kolej) - ŽST Litoměřice d.n.(včetně) - ŽST Velké Žernoseky (mimo)
 - 1. TK traťového úseku ŽST Sebusín (mimo) - ŽST Ústí n.L.-Střekov (mimo)
 - Na konci výluky etapy 1a – mezetapa 15 dní s vyloučením železničního provozu
 - realizace části vjezdového oblouku 2. TK ve směru od Polep do ŽST Litoměřice d.n. (vč. vložení výhybek č. 2 a 3)
- Etapa 1b: 07/2023 – 11/2023
 - 150 dní s vyloučením železničního provozu (120 dní výstavby + 30 dní aktivace zabezpečovacího zařízení)
 - lichá skupina kolejiště v ŽST Litoměřice d.n.
 - 1. TK - ŽST Litoměřice d.n.(včetně) - ŽST Velké Žernoseky (mimo)
 - 2. TK traťového úseku ŽST Sebusín (mimo) - ŽST Ústí n.L.-Střekov (mimo)
 - Na začátku výluky etapy 1b – mezetapa 15 dní s vyloučením železničního provozu
 - realizace části vjezdového oblouku 1. TK ve směru od Polep do ŽST Litoměřice d.n. (vč. vložení výhybek č. 1 a 4)
- Etapa 2a: 02/2024 – 07/2024
 - 30 dní bez vyloučení železničního provozu – přípravné práce
 - 150 dní s vyloučením železničního provozu (120 dní výstavby + 30 dní aktivace zabezpečovacího zařízení)
 - lichá skupina kolejiště v ŽST Sebusín-Cířvice
 - 1. TK traťového úseku ŽST Velké Žernoseky (mimo) – ŽST Sebusín-Cířvice (včetně)
- Etapa 2b: 08/2024 – 12/2024
 - 150 dní s vyloučením železničního provozu (120 dní výstavby + 30 dní aktivace zabezpečovacího zařízení)
 - sudá skupina kolejiště v ŽST Sebusín-Cířvice

- 2. TK traťového úseku ŽST Velké Žernoseky (mimo) - ŽST Sebusín-Církvice (včetně)
- Etapa 3a: 03/2025 – 07/2025
 - 30 dní bez vyloučení železničního provozu – přípravné práce
 - 110 dní s vyloučením železničního provozu (90 dní výstavby + 20 dní aktivace zabezpečovacího zařízení)
 - sudá skupina kolejiště v ŽST Velké Žernoseky včetně podchodu a nástupiště
 - Na konci výluky etapy 3a – mezietapa 15 dní s vyloučením železničního provozu
 - realizace části 2. TK v místě budoucích kolejových spojek u obou zhlaví (vč. vložení výhybek č. 2 a 7)
- Etapa 3b: 07/2025 – 09/2025
 - 60 dní s vyloučením železničního provozu (40 dní výstavby + 20 dní aktivace zabezpečovacího zařízení)
 - lichá skupina kolejiště v ŽST Velké Žernoseky
 - Na začátku výluky etapy 3b – mezietapa 15 dní s vyloučením železničního provozu
 - realizace části 1. TK v místě budoucích kolejových spojek u obou zhlaví (vč. vložení výhybek č. 1 a 8)

2.4 Údaje o vstupech

Období výstavby záměru

Hlavním vstupem v období výstavby bude vlastní materiál pro výstavbu stavebních objektů (násypový materiál, štěrkopísky, drcené kamenivo, ocel, pohonné hmoty, oleje a maziva apod.) – tzn. suroviny odpovídající charakteru stavby v množství specifikovaném v dalších stupních přípravy záměru. Část vytěženého materiálu z kolejového lože bude po úpravách na recyklační základně ve stanici Velké Žernoseky opětovně použit do spodní vrstvy nového kolejového lože a do podkladních vrstev.

Potřeba energie, pohonných hmot, olejů a maziv bude spojena s převozem materiálu a stavebními pracemi při vlastní realizaci záměru.

Přeprava materiálu bude probíhat s využitím dvou hlavních způsobů dopravy v rámci stavby:

- **DOPRAVA SILNIČNÍ**

Vlastní stavba má dobré napojení na stávající silniční síť. Celá stavba se nachází v těsné blízkosti páteřní silnice II/261 vedoucí z Ústí nad Labem přes Žalhostice do Litoměřic, která prakticky v celém řešeném úseku kopíruje železniční trať mezi ŽST Ústí nad Labem Střekov a ŽST Litoměřice d.n. Tato silnice vedoucí podél celého dotčeného traťového úseku bude zejména využívána při dopravě materiálu, výrobků a stavební mechanizace do a z prostoru staveniště. Přímé napojení na stavbu bude pomocí místních komunikací ležících v obci Žalhostice a na výjezdu z Litoměřic směrem na Křešice, v prostoru železničních přejezdů ležících v km 406,242, 411,298 a 411,815.

- **DOPRAVA ŽELEZNIČNÍ**

Odvoz přebytečného, vyzískaného materiálu a dovoz nového materiálu (např. kamenivo kolejového lože, kolejový rošt atd.) bude odvážen a dopravován do prostoru staveniště po navazujících traťových úsecích ŽST Ústí nad Labem Střekov – ŽST Ústí nad Labem západ – ŽST Ústí nad Labem hl. n. a ŽST Lysá nad Labem – ŽST Mělník – ŽST Litoměřice d.n. Pro demontáž a montáž kolejových polí byly navrženy prostory stávajícího kolejiště v železniční stanici Ústí nad Labem Střekov.

Prostřednictvím ploch zařízení staveniště bude stavba zabezpečena z hlediska parkování osobních automobilů a stavební mechanizace. Vybrané plochy zařízení staveniště bude možné využít jako montážní a demontážní základny pro demontáž vyzískaného a montáž nového materiálu (např. železničního svršku), případně jako mezideponie pro krátkodobé uložení vytěženého materiálu pro jeho následné uložení na příslušné skládce nebo také jako prostor k umístění mobilní recyklační linky.

Staveniště se na některých místech nachází v záplavovém území stoleté vody. Jedná se zejména o spodní části přestavovaných umělých staveb (mosty a propustky) a spodní části tělesa náspu nacházející se v obcích Litoměřice a Žalhostice. Z tohoto důvodu byl zpracován povodňový plán.

Navrhovaná dopravní stavba neznamená v období výstavby významnější zatížení životního prostředí odběrem vody; bude se jednat výhradně o vodu pro sociální části zařízení staveniště a vodu pro stavební technologie. Pitná voda pro sociální část zařízení staveniště bude odebírána z veřejných vodovodů v množství, které je z kapacitního hlediska nevýznamné. Technologická voda pro výstavbu bude odebírána z vhodného hydrantu se samostatným měřením objemu nebo z přilehlé vodoteče nebo dovážena v cisternách. Elektrická energie pro stavbu bude v kolejišti stanice zajištěna ze zásuvkových stojanů nebo přípojkami z drážních objektů. V traťových úsecích bude přívod elektrické energie zabezpečen pomocí elektrocentrál. Plyn jako energetické médium nebude na stavbě využito vůbec (výjimku tvoří plyn na svařování).

Období provozu záměru

V období provozu si záměr vyžádá jisté nároky na suroviny. Uvažovat je nutno se spotřebou pohonných hmot, olejů a maziv pro mechanismy údržby; stejné typy vstupů je možné shledat i při současné situaci železniční tratě. Napojení rekonstruovaných částí trati na stávající síť technického vybavení po dokončení bude odpovídat místům stávajícího napojení. Některé přípojky budou vzhledem ke svému stáří, příp. změně kapacit rekonstruovány. K jistému navýšení ve spotřebě elektrické energie dojde po realizaci stavby v rekonstruovaných stanicích (osvětlení nástupišť a přístupů, EOv, napájení zabezpečovacího zařízení a trakčního vedení). V rámci stavby se neuvažuje se zvýšením spotřeby vody oproti stávajícímu provozovanému stavu.

2.5 Údaje o výstupech

Období výstavby záměru

Z hlediska výstupů připadá při realizaci záměru v úvahu produkce emisí (prach, výfukové plyny), hluku a vibrací – ze stavebních strojů a těžkých nákladních automobilů, resp. za rozhodující zdroj emisí do ovzduší v době výstavby lze považovat zemní práce, příp. provoz mobilní recyklační linky umístěné v rámci zařízení staveniště ve Velkých Žernosekách (prachové částice). Navrhovaný záměr tak může po dobu realizace působit jako plošný zdroj znečištění přízemní vrstvy atmosféry v okolí zařízení

stavenišť, resp. v místech větší koncentrace stavebních prací na konkrétním úseku tratě či v okolí mobilní recyklační linky. Působení vlivů však obecně bude dočasné a bude mít pouze lokální charakter, bude snižováno technickými a organizačními opatřeními (Smetana 2017).

Obdobné platí i pro působení zdrojů hluku a vibrací. Působení vlivů ze stavební činnosti tedy bude i v těchto aspektech pouze dočasné a bude mít pouze lokální charakter. Výraznější projev lze obecně očekávat do vzdálenosti řádově jednotek, výjimečně (zejména v případě vibrací) i desítek metrů od prováděných prací.

Během výstavby záměru budou vznikat také odpadní vody, a to především ze sociálních zařízení stavenišť (běžná komunální odpadní voda); při dodržení běžných norem a postupů však nepůjde o množství významné z hlediska vlivů na životní prostředí.

Při provádění stavby vzniknou odpady, se kterými bude původce odpadu nakládat dle příslušných legislativních opatření platných na úseku odpadového hospodářství. Mezi rozhodující odpady bude patřit štěrkové lože ze železničního svršku, výkopová zemina kontaminovaná a nekontaminovaná, betonové a dřevěné pražce, výkopové inertní materiály, stavební sutě a betony z demolic, stavební kovové konstrukce, zbytky dřevěných konstrukcí a další. Odtěžené štěrkové lože bude dle možností recyklováno a použito zpětně do stavby do konstrukčních vrstev a zásypů nástupišť. Vytěžený štěrk bude odvezen na recyklační základnu ve stanici Velké Žernoseky. Je předpokládáno vyzískání 50 % materiálu pro opětovné použití do spodní vrstvy nového kolejového lože, 30 % štěrkodrti pro použití do podkladních vrstev a zbytek (20%) bude tvořit odpad, který bude odvezen na skládku. Odkopávky železničního spodku se nevyužijí a budou přímo odváženy na skládku.

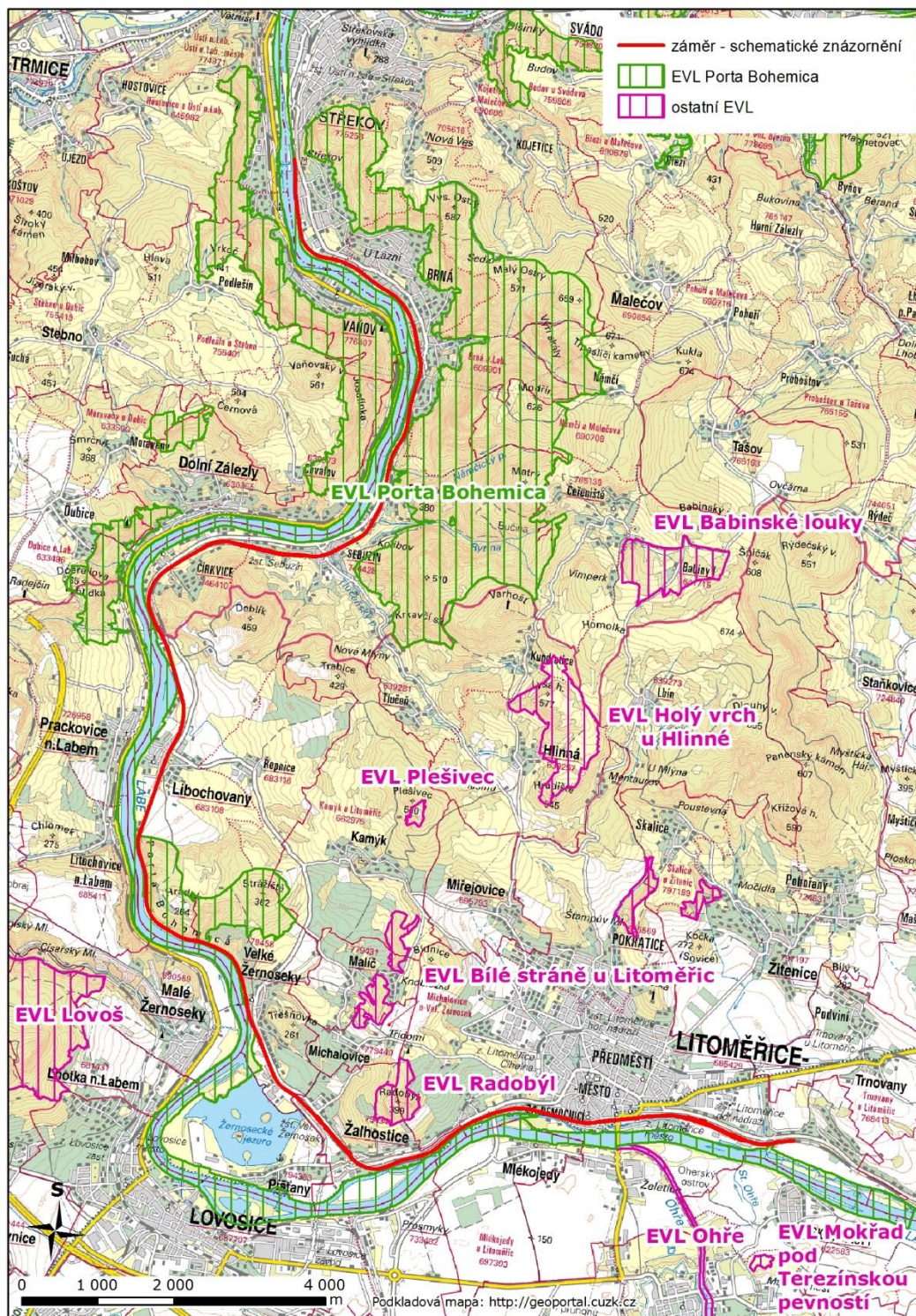
Období provozu záměru

Provoz na železniční trati představuje liniový zdroj znečištění okolí zejména hlukem a vibracemi. Dle výsledku hlukové studie zpracované pro období výstavby záměru (REVITA Engineering 2017a) je zřejmé, že prvky optimalizace tratě v území způsobí pokles emisí hluku, resp. na tomto poklesu se bude podílet i reálný předpoklad modernizace vlaků (zejména technologie brzd apod.). Dle posouzení problematiky vibrací (REVITA Engineering 2017b) nemá obecně optimalizace železniční tratě sama o sobě zásadní dopady na hodnoty vibrací, neboť rozhodující faktory leží mimo těleso trati (geologické faktory, resp. nasycení nepevných fluviálních sedimentů vodou); v rámci záměru však jsou navrženy antivibrační rohože, které budou znamenat v potenciálně nejvíce rizikových úsecích snížení hodnot vibrací.

Během provozu záměru budou z prostoru železničního tělesa odváděny srážkové vody systémem příkopů a trativodů. Dojde k optimalizaci/modernizaci některých prvků systému odvodnění, ale v hrubých rysech, ve vztahu k zájmům ochrany přírody a krajiny, zůstane situace shodná se stávajícím stavem. Toto ostatně platí i pro další potenciální výstupy fáze provozu záměru, např. pro produkci odpadů – hlavním procesem produkujícím odpady za provozu bude úklid a údržba železničního tělesa a jeho bezprostředního okolí v příslušném úseku. Lze sem zahrnout např. i údržbu zeleně, resp. ořezy větví, příp. kácení dřevin rizikových z hlediska dopravně-bezpečnostního. Způsoby využití a zneškodňování odpadů budou odpovídat běžným podmínkám v regionu a budou respektovat platnou legislativu.

3 ÚDAJE O EVROPSKY VÝZNAMNÝCH LOKALITÁCH A PTAČÍCH OBLASTECH

Informace o vymezení evropsky významných lokalit a jejich předmětů ochrany byly získány z platného znění nařízení vlády č. 318/2013 Sb., o stanovení národního seznamu evropsky významných lokalit, a dále byly použity dostupné literární zdroje a internetové stránky www.natura2000.cz a www.biomonitoring.cz a výsledky provedených průzkumů (Ekopontis 2017a, b, c).



Obrázek 9 Schematické znázornění vzájemné polohy záměru vůči územím soustavy Natura 2000

3.1 Identifikace dotčených lokalit soustavy Natura 2000

Lokality soustavy Natura 2000, které by mohly být dotčeny posuzovaným záměrem, byly identifikovány s ohledem na jeho umístění a možné vlivy a rozsah jejich působení. Identifikována byla jedna dotčená lokalita – **EVL Porta Bohemica**, která je v přímém územním střetu se záměrem. Potenciální vlivy na další EVL či některou z PO v širším okolí zájmového území je možné vzhledem k povaze záměru, předmětům ochrany a vzdálenosti od trasy záměru vyloučit.

Poloha posuzovaného záměru vůči EVL Porta Bohemica i dalším lokalitám soustavy Natura 2000 je patrná z obrázku výše (Obrázek 9).

3.2 Popis dotčených evropsky významných lokalit

3.2.1 EVL Porta Bohemica

Základní údaje

kód lokality: CZ0424141
biogeografická oblast: kontinentální
rozloha lokality: 6113,2961 ha

Charakteristika EVL Porta Bohemica

Evropsky významná lokalita se rozprostírá v údolí řeky Labe v celkové délce 60 km od Třeboutic (okres Litoměřice) po Prostřední Žleb (okres Děčín).

Území EVL leží v celcích České středohoří a Děčínská vrchovina, v rámci Českého středohoří pak v podcelcích Milešovské a Verneřické středohoří a okrscích Kostomlatské, Litoměřické a Ústecké středohoří. V rámci Děčínské vrchoviny pak v podcelku Děčínské stěny a okrsku Sněžnická hornatina. Antecedentně založené údolí řeky Labe představuje hluboký zářez do vulkanitů Českého středohoří a dále pak pískovců Děčínské vrchoviny. Svou hloubkou, dosahující místy až 300 m (v pískovcové tabuli), resp. 400 m (ve Verneřickém středohoří) přesahuje všechna ostatní údolí v České vysočině a reprezentuje tak povrchový útvar, vynikající mimořádnou rozměrovou jedinečností.

Antecedentní vývoj údolí dal vyniknout mimořádné pestrosti zastoupeného geologického podloží. Již na vstupu do Českého středohoří jsou díky intenzivní hloubkové erozi místy zasaženy svrchnokřídové pískovce, odkryté po proříznutí čedičových lávových příkrovů v jejich podloží. V nadloží druhohorních sedimentů se ve středohorském úseku vyskytují efuzivní a explozivní vulkanity, petrograficky reprezentované čedičovými a trachytickými horninami. Staršími horninami je tvořena Brána Čech, která je budována krušnohorským krystalinikem, vystupují zde převážně přeměněné horniny starohorního a prvohorního stáří, jako jsou ortoruly, amfibolity a ignimbrity.

Území tvoří hluboké, v Děčínské vrchovině kaňonovité, údolí Labe, jež je důsledkem dlouhodobého antecedentního zahlubování toku. Z vytvořených tvarů jsou morfologicky nápadné zejména neovulkanické suky, existenčně vázané na odolnější podpovrchové intruze. V důsledku vysoké odolnosti vulkanitů jsou labské údolní svahy převážně příkré místy se sklonem i nad 45°. K dalším typickým tvarům středohorského úseku Labe patří periglaciální jevy, zahrnující stopy mrazového zvětrávání, výskyty kamenitých a blokových akumulací, suťové proudy a mohutné úpatní akumulace a

příklady soliflukce a kryoturpace. Při vyústění hluboce zaříznutých vodních toků do údolí Labe se dále formují náplavové kužele a v místech velice náhlého poklesu spádu až široce rozvětvené náplavové vějíře. Děčínská kotlina reprezentuje podmíněnou erozní sníženinu v soutokové oblasti Labe, Ploučnice a Jílovského potoka. Při průchodu touto kotlinou se Labe náhle široce rozevívá a v jeho nejbližším okolí se stávají dominantní akumulační tvary vyvinuté na geneticky pestrých kvartérních uloženinách – na spraších, terasových štěrcích a proluvialních či nivních sedimentech. Hlavním akumulačním tvarem zůstává labská údolní niva, plynule přecházející v nejnižší položené terasy.

Území tvoří řeka Labe se svým mimořádně hodnotným údolím, místy až 400 m hlubokým, vzniklým zařezáváním velkého toku do pozvolna se zvedajícího terénu (antecedentní údolí). Údolí je tvořeno prudkými svahy, které přecházejí v plošiny nebo vrchy a hřbety s hluboce zaříznutými přítoky Labe. Prudké svahy jsou holé skalnaté nebo lesnaté; vrchy a plošiny jsou lesnaté. Na lesní enklávy navazují luční porosty. Lesní společenstva jsou tvořena květnatými bučinami, acidofilními bučinami, suťovými lesy, bazofilními teplomilnými doubravami, suchými acidofilními doubravami a hercynskými dubohabřinami. V lesním porostu jsou místně zastoupeny geograficky nepůvodní smrkové, modřínové a akátové porosty. Skalní terasy s jižní a jihovýchodní orientací osidlují suché stepní trávníky (např. Kalvárie, Kozí vrch), štěrbinová vegetace skal a drolin s nízkými xerofilními dřevinami (např. skály u Moravan, Panenská skála, Vrkoč, Ritina soutěska, Průčelská rokle). V místech s písčitém podložím v nivě řeky se můžeme setkat s kostřavovými trávníky písčin. Na svazích jsou pohyblivé sutě kyselých i karbonátových hornin (okolí Sebusína, Dolních Zálezel, Brné a Těchlovic), dále štěrbinovou vegetací silikátových skal a drolin, při okrajích zazemněné sutě přecházejí v suťové lesy se zastoupením lípy velkolisté (*Tilia platyphyllos*). Přítoky Labe lemují údolní jasanovo-olšové luhy, pobřežní vegetace potoků, dále se v jejich nivách a jejich okolí vyskytují střídavě vlhké bezkolencové louky, vlhká tužebníková lada i vlhké pcháčkové louky. Luční porosty tvoří zejména mezofilní ovsíkové louky. Nivu Labe pokrývají místy zachovalé měkké luhy nížinných řek (např. Nebočady, Svádov), bahnité říční náplavy se šmelem okoličnatým (*Butomus umbellatus*), bylinné lemy nížinných řek, říční rákosiny a vegetace vysokých ostřic. V koncentračních hrázích a jejich okolí, kde se bahnité a písčité náplavy usazují, se vyskytují vrbové křoviny. Vodní makrofyty Labe představují makrofytní vegetace vodních toků se stulíkem žlutým (*Nuphar lutea*).

Charakteristika dotčené části EVL Porta Bohemica

EVL Porta Bohemica je vymezena v rámci 15 dílčích ploch tvořících dohromady jeden celek. Toto vymezení reflektuje cennost území, přičemž např. zástavba obcí není do EVL zahrnuta. Obdobné platí mj. i pro vedení železniční tratě v úseku Litoměřice – Ústí nad Labem. V předmětném úseku je EVL vymezena v souladu s tokem řeky Labe a v několika případech i na okolních svazích a navazujícím členitém území, tzn. řádově až stovky metrů (výjimečně i přes 1 km) od toku Labe. Na pravém břehu Labe, kde je záměr navržen, je území EVL vymezeno dále od toku Labe v případě dvou rozsáhlejších ploch (v úseku PR Kalvárie mezi Velkými Žernoseky a Libochovany a v úseku mezi Sebusínem a Střekovem). V souladu s výše uvedeným však v obou případech platí, že v oblasti vedení stávající železniční tratě, kam je situován i navržený záměr, není EVL vymezena (blíže viz Obrázek 10). Přesto je zejména těmito úseky třeba věnovat zvýšenou pozornost, vyjádřeno pomocí kilometráže předmětného úseku se jedná o km 415,5 – 417,5 a km 425,0 – 425,5. V ostatních případech pro předmětný úsek platí, že je železniční trať vedena maximálně v souběhu s hranicí EVL na pravém břehu Labe, resp. často je vedena i několik desítek metrů od hranice EVL.

Záměr optimalizace železniční tratě se v hrubých rysech svým vedením prakticky neodchyluje od vedení železniční tratě ve stávajícím stavu (s výjimkou drobných posunů kolejí v řádu desítek centimetrů); vždy tedy platí, že prostor kolejiště zůstává mimo území EVL. Veškeré další prvky související s realizací záměru optimalizace železniční tratě si zachovávají velmi těsné přimknutí k prostoru kolejiště, resp. jsou realizovány výhradně v prostoru, jehož charakter je podstatným způsobem vedením železniční tratě aktuálně ovlivněn (prostor zárubních a opěrných zdí, svahy náspu železnice směrem k Labi apod.). Vzhledem ke způsobu vymezení území EVL, který zpravidla reflektuje stávající ovlivnění území antropogenními prvky, tedy platí, že záměr území EVL téměř nezasahuje. Jistou výjimku v tomto znamenají zejména výše zmíněné úseky železniční tratě v km 415,5 – 417,5 a km 425,0 – 425,5, kde je okrajově do území EVL zasaženo vzhledem ke kombinaci poměrně těsného vymezení EVL do blízkého prostoru kolejiště železniční tratě a potřeby úprav některých prvků železničního tělesa běžných i pro jiné úseky železniční tratě (modelace prostoru koruny železniční tratě či v některých případech zpevnění svahů náspu železniční tratě, prvky odvodnění prostoru železniční tratě). Kromě těchto úseků lze formálně zásah EVL shledat rovněž v případě území západně od Velkých Žernosek vzhledem ke skutečnosti zpevnění svahu tělesa železničního spodku v prostoru okrajového vymezení území EVL, opět však v souladu s prostorem stávajícího náspu železniční tratě.

Identifikace potenciálně dotčených předmětů ochrany

Předměty ochrany EVL Porta Bohemica jsou čtyři typy přírodních stanovišť a dva druhy živočichů.

Riziko možného ovlivnění posuzovaným záměrem v případě živočišných druhů (losos obecný a bobr evropský) nebylo identifikováno (blíže viz Tabulka 1). Z tohoto důvodu se hodnocení těmito živočišnými druhy dále nezabývá.

V případě přírodních stanovišť bylo možného ovlivnění posuzovaným záměrem identifikováno u dvou typů přírodních stanovišť (6110*, 9180*); ovlivnění ostatních typů přírodních stanovišť (8150, 8160*) bude vzhledem k jejich výskytu v rámci EVL a jejich ekologickým nárokům zanedbatelné, resp. změny v jejich kvalitě či kvantitě, které by mohly nastat důsledkem realizace záměru, lze bez detailnějšího posouzení zcela vyloučit (blíže viz Tabulka 1 a Obrázek 10). Z tohoto důvodu se hodnocení těmito typy přírodních stanovišť dále nezabývá.

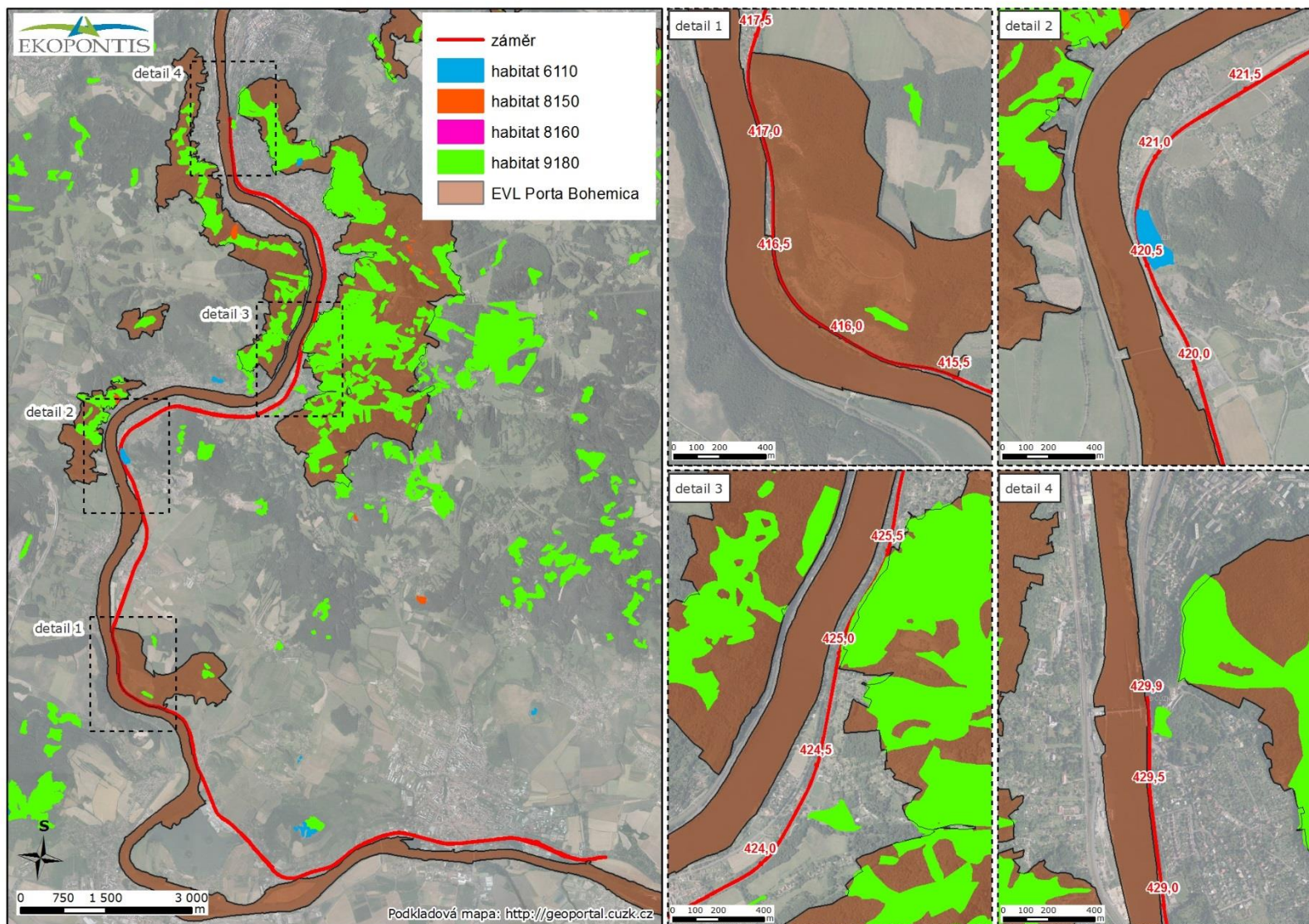
Tabulka 1 Předměty ochrany EVL Porta Bohemica a identifikace dotčených předmětů ochrany

Předmět ochrany	výměra v EVL (ha) ¹	Možné ovlivnění posuzovaným záměrem	
6110* Vápnité nebo bazické skalní trávníky (<i>Alyso-Sedion albi</i>)	0,061	ano	Okrajová část stanoviště se vyskytuje v kontaktu s územím, které bude dotčeno výstavbou nebo provozem záměru, resp. stanoviště se vyskytuje/bylo základním mapováním biotopů vymapováno v mozaice (10 %) s jinými biotopy na skalním svahu jižně od obce Církvice, kde je v rámci záměru navržena stabilizace formou realizace dynamické bariéry.
8150 Středoevropské silikátové sutě	0,6207	ne	Stanoviště se nevyskytuje v části EVL, která bude dotčena výstavbou nebo provozem záměru.
8160* Vápnité sutě pahorkatin a horského stupně	0,158	ne	Stanoviště se nevyskytuje v části EVL, která bude dotčena výstavbou nebo provozem záměru.

¹ údaje o výměře stanovišť v EVL Porta Bohemica převzaty z www.natura2000.cz dne 1. 2. 2018

9180* Lesy svazu <i>Tilio-Acerion</i> na svazích, sutích a v roklích	753,3518	ano	Okrajová část stanoviště se vyskytuje/byla základním mapováním biotopů vymapována v kontaktu s územím, které bude dotčeno výstavbou nebo provozem záměru.
losos obecný (<i>Salmo salar</i>)		ne	Druh ani jeho biotop se nevyskytuje v části EVL, která bude dotčena výstavbou nebo provozem záměru.
bobr evropský (<i>Castor fiber</i>)		ne	Druh ani jeho biotop se nevyskytuje v části EVL, která bude dotčena výstavbou nebo provozem záměru.

* prioritní typ evropského stanoviště; prioritní druh



Obrázek 10 Schematické znázornění polohy záměru vůči EVL Porta Bohemica a jejím předmětům ochrany – stanoviště dle základního mapování biotopů AOPK ČR

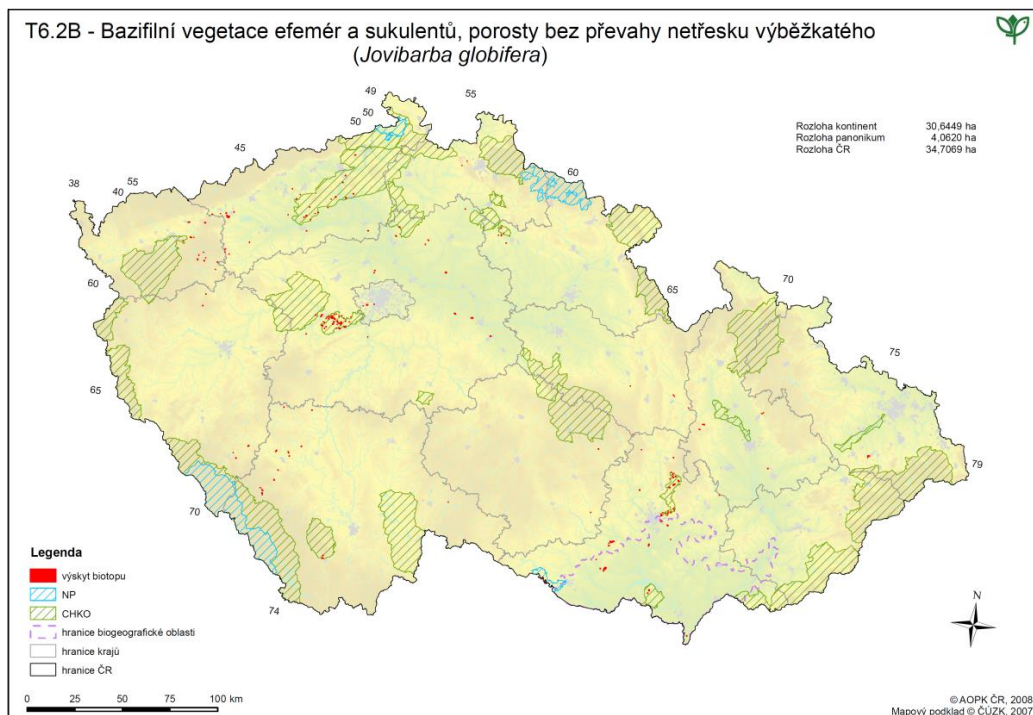
Charakteristika potenciálně dotčených předmětů ochrany

6110* Vápnité nebo bazické skalní trávníky (*Alyso-Sedion albi*)

Prioritní: ano

Jednotka zahrnuje pionýrské, řídké zapojené a nízké porosty s převahou efemérních vápnomilných druhů, drobných trvalek a sukulentních rostlin. Osídlují mělké půdy a droliny na skalnatém podkladu a často přecházejí i na samotné skalky. Převládajícím typem podkladu jsou vápence, ale podobná společenstva se tvoří i na neovulkanitech (andezity, čediče). Tato pionýrská společenstva hrají důležitou roli v sukcesním procesu, neboť připravují substrát na pozdější uchycení travin. Stanoviště 6110 zahrnuje dva přírodní biotopy podle Katalogu biotopů ČR (Chytrý et al. 2010): T6.2A Bazofilní vegetace efemér a sukulentů s převahou netřesku výběžkatého (*Jovibarba globifera*) a T6.2B Bazofilní vegetaci efemér a sukulentů, porosty bez převahy netřesku výběžkatého (*Jovibarba globifera*). Na území EVL Porta Bohemica se vyskytuje pouze biotop a T6.2B. V porostech tohoto biotopu se uplatňují bazofilní, zejména vápnomilné druhy efemér (např. *Arabis auriculata*, *Erophila spathulata*, *Saxifraga tridactylites* a *Veronica praecox*), drobných trvalek (např. *Acinos arvensis* a *Alyssum alyssoides*), mechů (např. *Tortella inclinata* a *Tortula ruralis*), jätrovek (např. *Mannia fragrans*), lišejníků (např. *Cladonia foliacea* a *Fulgensia fulgens*). Hojně bývají sukulenty, zejména rozchodník bílý (*Sedum album*).

Rozšíření a ochrana stanoviště v ČR: Stanoviště se v ČR vyskytuje fragmentárně, vázáno je na bazické podloží – Český kras, jihočeské vápence, Moravský kras, okolí Ivančic a Moravského Krumlova, Pavlovské vrchy, vzácněji v Českém středohoří, u Štramberka, mimo vápence ve středních Čechách i jinde (pro biotop T6.2B viz Obrázek 11). Stanoviště je předmětem ochrany ve 20 EVL, jeho celková rozloha v ČR je cca 0,490 km², z toho v kontinentální biogeografické oblasti cca 0,445 km² (Chvojková et al. 2011). Stanoviště je ohroženo zejména přirozenou sukcesí a ruderalizací.



Obrázek 11: Biotop T6.2B – Bazofilní vegetace efemér a sukulentů, porosty bez převahy netřesku výběžkatého (*Jovibarba globifera*). Zdroj AOPK ČR, 2008.

Charakter a výskyt stanoviště v EVL Porta Bohemica: Stanoviště 6110* (resp. biotop T6.2B) je v EVL zastoupeno na 0,001 % území lokality, což odpovídá celkové rozloze 0,061 ha. Stanoviště se na území EVL vyskytuje v souladu s vegetací suchých trávníků na skalních plošinách a na narušovaných místech v porostních mezerách.

Stav stanoviště v záměrem dotčeném území: Stanoviště 6110* bude záměrem zcela okrajově dotčeno cca v km 420,500 – 420,700. Stanoviště se vyskytuje/bylo základním mapováním biotopů vymapováno na ploše cca 2,1 ha na skalním svahu jižně od obce Církvice (plocha je mimo území EVL), a to v mozaice 10 % s jinými typy přírodních stanovišť – 6190 Panonské skalní trávníky (*Stipo-Festucetalia pallentis*) (10 %) a 6210 Polopřirozené suché trávníky a facie křovin na vápnitých podložích (*Festuco-Brometalia*) (80 %). Jedná o výslunný svah na bazických horninách se skalními teráskami. Svah je jižně až jihozápadně orientovaný, osídlený mozaikou zapojené až mezernaté vegetace úzkolistých suchých trávníků (T3.3D 80%), skalní vegetací s kostřavou sivou (T3.1 10%) a již zmíněnou bazofilní vegetací efemér a sukulentů (T6.2B 10%) představující zde právě stanoviště 6110*. Na skalním svahu je v rámci záměru navržena stabilizace formou realizace dynamické bariéry.

Jinde v trase železniční tratě ke kontaktu záměru se stanovištěm 6110* nedochází. Záměrem je pouhá optimalizace železniční tratě více méně v prostoru jejího stávajícího vedení a další plochy stanoviště tak nebudou záměrem dotčeny.

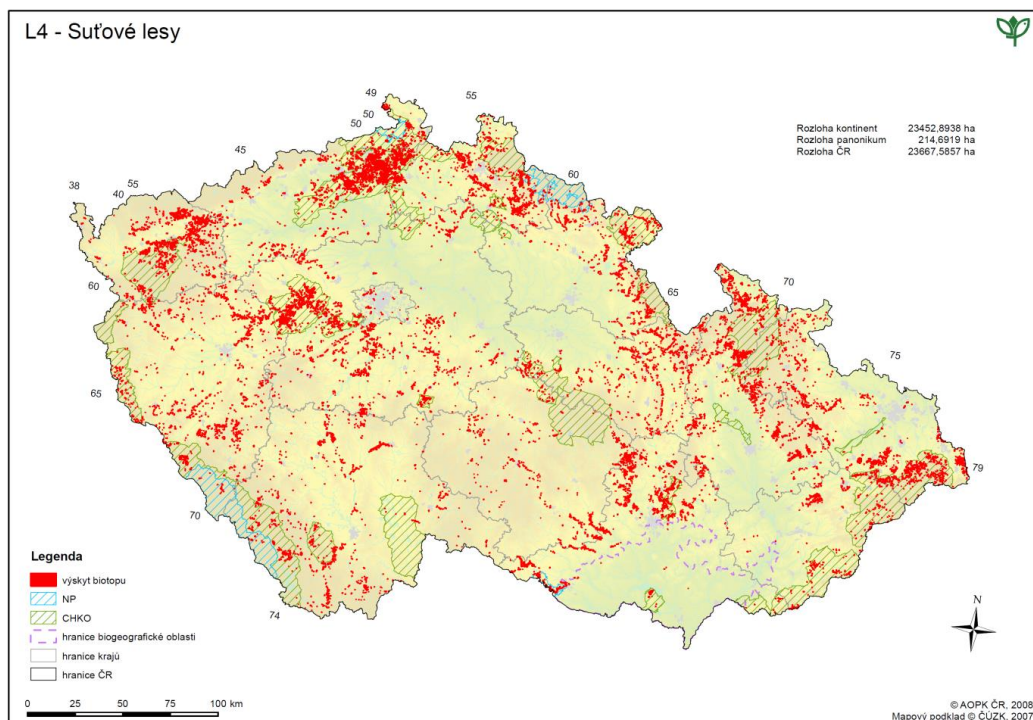
9180* Lesy svazu *Tilio-Acerion* na svazích, sutích a v roklicích

Prioritní: ano

Jedná se o azonálně a půdním složením podmíněná společenstva smíšených javoro-jasano-lipových lesů v suťových svazích, úžlabinách a roklinách na minerálně bohatších až středně živných silikátových horninách. Velkou druhovou diverzitu dřevin zvyšuje příměs druhů z kontaktních zonálních společenstev. Keřové patro je bohatě vyvinuté. Ve společenstvu bylin se uplatňují nitrofilní druhy. Stanoviště 9180 odpovídá přírodnímu biotopu L4 Suťové lesy podle Katalogu biotopů ČR (Chytrý et al. 2010). Ve stromovém patře převládají suťové dřeviny javor mléč (*Acer platanooides*), j. klen (*A. pseudoplatanus*), jasan ztepilý (*Fraxinus excelsior*), lípa srdčitá (*Tilia cordata*), l. velkolistá (*T. platyphyllos*) a jilm drsný (*Ulmus glabra*). V nižších nadmořských výškách je hojně zastoupen habr obecný (*Carpinus betulus*), zatímco v podhorských a horských polohách je přimíšen i buk obecný (*Fagus sylvatica*) a naopak ustupují lípy. Vzácně se v suťových lesích vyskytuje i tis červený (*Taxus baccata*). Rovněž keřové patro je bohatě vyvinuto. V bylinném patře je málo ekologicky specializovaných druhů, spíše se vyskytují druhy přesahující z bučin, dubohabřin, údolních jasanovo-olšovských luhů a vzácněji i z teplomilných doubrav. Typické je zastoupení nitrofilních druhů. Jako výrazné dominanty bylinného patra se v některých porostech uplatňují stín snášející vysoké byliny, na bázemi bohatých a vlhkých půdách je to měsíčnice vytrvalá (*Lunaria rediviva*), na hlinitých půdách ovlivněných půdotokem udatna lesní (*Aruncus vulgaris*). V suťových lesích krasových žlebů se vyskytuje vzácná kapradina jelení jazyk celolistý (*Phyllitis scolopendrium*). Na strmých horních částech svahů na vápenci se vyskytuje pěchava vápnomilná (*Sesleria albicans*), doprovázená některými druhy teplomilných doubrav. Na balvanitých sutích je výrazně vyvinuto mechové patro.

Rozšíření a ochrana stanoviště v ČR: Stanoviště se vyskytuje roztroušeně v pahorkatinách až horských polohách po celém území ČR, v Českém masivu hojněji než v Karpatech (Obrázek 12). Stanoviště je předmětem ochrany ve 108 EVL, jeho celková rozloha v ČR je cca 208 km², z toho v kontinentální

biogeografické oblasti cca 206 km² (Chvojková et al. 2011). Stanoviště je ohroženo zejména těžbou a výsadbou nepůvodních dřevin.



Obrázek 12 Biotop L4 – Suťové lesy v ČR. Zdroj AOPK ČR, 2008.

Charakter a výskyt stanoviště v EVL Porta Bohemica: Stanoviště 9180* (resp. biotop L4) je v EVL zastoupeno na 12,32 % území lokality, což odpovídá celkové rozloze 753,3518 ha. Stanoviště se na území EVL vyskytuje v rámci některých částí lesních porostů převážně na svažitých pozemcích.

Stav stanoviště v záměrem dotčeném území: Vzhledem ke skutečnosti, že záměrem je pouhá optimalizace železniční tratě více méně v prostoru stávajícího vedení železniční tratě, nejsou lesní porosty prakticky dotčeny, resp. záměr se místy dostává pouze do okrajového kontaktu s lesními porosty. Stanoviště 9180* se do bezprostředního kontaktu s vedením železniční tratě dostává pouze v úseku mezi Sebzínem a Brnou, tj. cca v km 425,0 – 425,5, kde je rozsáhlý lesní komplex s hojným zastoupením stanoviště 9180* těsně přimknut k prostoru železniční tratě. V rámci tohoto kontaktu lokálně dojde ke kácení některých dřevin, a to jednak z důvodu kolize některých dřevin s prvky přiléhajícími ke koruně železniční tratě (zejména prvky odvodnění či úpravy svahů železničního tělesa), či z důvodů dopravně bezpečnostních (obecně v rámci optimalizace navrženo odstranění některých rizikových dřevin v dopadové vzdálenosti). Stav dřevin na okraji lesního porostu cca v km 425,0 – 425,5 však nevykazuje aktuální dopravně bezpečnostní rizika a dendrologickým průzkumem je zde navržena zpravidla pouze běžná údržba odpovídající stávajícímu managementu nehledě na realizaci záměru optimalizace.

Jinde v trase železniční tratě ke kontaktu záměru se stanovištěm 9180* nedochází. Záměrem je pouhá optimalizace železniční tratě více méně v prostoru jejího stávajícího vedení a další plochy stanoviště tak nebudou záměrem dotčeny.

4 POSOUZENÍ VLIVŮ ZÁMĚRU NA POTENCIÁLNĚ DOTČENÁ ÚZEMÍ SOUSTAVY NATURA 2000

4.1 Zhodnocení úplnosti podkladů pro posouzení

Pro zpracování předkládaného posouzení vlivů záměru byl použit jeho technický popis a výkresová dokumentace (dle DÚR „Optimalizace traťového úseku Litoměřice d.n. (včetně) - Ústí n.L. Střekov (mimo)“; STRABAG Rail, a.s. 02/2018), dostupné informace o EVL Porta Bohemica a dalších EVL v blízkosti záměru (www.natura2000.cz; www.mapy.nature.cz), výsledky mapování biotopů (data poskytnutá AOPK ČR na základě žádosti) a data získaná během průzkumů v trase záměru ve vegetační sezóně 2017 (Ekopontis 2017a, b, c). Údaje o potenciálně dotčených předmětech ochrany byly čerpány z odborné literatury, která je citována na příslušných místech textu a uvedena v seznamu literatury (kapitola 6). Uvedené podklady a znalosti byly dostatečné pro zpracování tohoto dokumentu.

4.2 Možné vlivy záměru

Při posuzování vlivů záměru je nutno rozlišovat vlivy v období výstavby záměru a jeho provozu. Tyto vlivy jsou však vzhledem k charakteru záměru – pouhá optimalizace železniční tratě – svým centrem působení zpravidla soustředěny do prostoru již nyní antropogenně značně ovlivněném přítomností tělesa železniční tratě a s ním souvisejících prvků.

Období výstavby záměru

Zásahy do přírodních biotopů budou ve fázi výstavby pouze výjimečné, neboť tyto se v bezprostřední blízkosti železničního tělesa, kam mohou přímo zasahovat některé prvky související s železniční tratí, resp. její optimalizací (odvodnění, opěrné a zárubní zdi, dynamické bariéry apod.) nacházejí pouze výjimečně. V bližší optice předpokládaných vlivů relevantních ve vztahu k EVL Porta Bohemica a dotčeným předmětům ochrany lze uvést zejména lokální kácení v souvislosti se stavební realizací záměru (výhradně mimo předměty ochrany EVL, resp. v případě stanoviště 6110* lokálně i v prostoru, který je možné v širším smyslu vnímat jako potenciální stanoviště 6110*, pro jehož vznik a fungování je však přítomnost dřevin nežádoucí a kácení tedy v mnohém pozitivní – blíže viz níže) a zásahy v ekotonu lesa zpravidla nevyžadující kácení dřevin mezi prostorem železniční tratě a lesními porosty (mj. i v případě stanoviště 9180*). Rušivé/negativní vlivy v podobě výstupů stavebních činností – produkce emisí (prach, výfukové plyny), hluku a vibrací – jsou z hlediska EVL Porta Bohemica a dotčeným předmětům ochrany zcela nevýznamné, nejen vzhledem k pouze dočasnému působení.

Období provozu záměru

V období provozu zůstanou faktory působení dopravy na železniční trati na blízké okolí v podstatných ohledech shodné se stavem stávajícím (příp. budou optimalizovány směrem k nižším vlivům - např. hlukové zatížení a přenos vibrací). Následnou údržbou železniční tratě (mj. management dřevinné vegetace) budou sledována stejná dopravně-bezpečnostní hlediska jako ve stavu stávajícím; tato údržba se tedy nebude v podstatném lišit. Nehledě na tuto skutečnost lze konstatovat, že vlastní odstraňování náletových dřevin v kontaktu s tratí nelze vzhledem k zájmům ochrany přírody a krajiny

vnímat pouze negativně, neboť je to mnohde spíše zarůstání náletovými dřevinami, které může způsobovat degradaci některých stanovišť vázaných na vyšší světelný požitek.

4.3 Hodnocení vlivů záměru na dotčené předměty ochrany

4.3.1 6110* Vápnité nebo bazické skalní trávníky (*Alyso-Sedion albi*)

Období výstavby záměru

Záměr se jižně od obce Církvice (cca v km 420,48 – 420,750), tj. v úseku již za hranicí EVL, dostává do kontaktu se skalním svahem, v rámci kterého je na celkové ploše cca 2,1 ha stanoviště 6110* základním mapováním biotopů vymapováno v 10% zastoupení, společně se stanovištěm 6190 (10 %) a 6210 (80 %). Tento kontakt je svým charakterem přímý vzhledem k navržené sanaci/zvýšení stability skalních masivů na svahu jižně od Církvic v km 420,400 – 420,700, realizované formou dynamických bariér ve spodní části svahu (v nejstrmějším úseku již mimo plochu s vymapovaným stanovištěm 6110* v kombinaci s kotvenou ocelovou sítí – typ sanace A). Na základě botanického průzkumu lze konstatovat, že stanoviště 6110* se na daném svahu vyskytuje zpravidla spíše ve vyšších partiích mimo kontakt s tělesem železniční tratě, resp. dynamickými bariérami navrženými v blízkosti paty svahu. Na ploše s vymapovaným stanovištěm 6110* je navržen typ sanace B a C, tj. dynamická bariéra výška 3 m, resp. 2 m. Realizace bariér si zde vyžádá v principu pouze lokální trvalý liniový zásah úzkého pruhu území o délce cca 200 m vzhledem k umístění dynamické bariéry přibližně kolmé na sklon svahu a jejímu kotvení. Pouze na malé části zasaženého pruhu území lze předpokládat přítomnost stanoviště 6110*. Stavební práce si v bezprostředním okolí instalace mohou vyžádat málo významné disturbance části plochy. Některé aspekty disturbance (typicky odstranění dřevin místy vytvářejících již nežádoucí zapojení apod.) lze z hlediska stanoviště 6110*, resp. obecně přírodovědných hodnot skalního svahu vnímat spíše pozitivně.

Za účelem bližší analýzy zásahu území lze výše uvedené blíže kvantifikovat i ve vztahu k předpokládanému plošnému zásahu stanoviště 6110*. Dynamické bariéry budou realizovány v patě svahu a přístup do prostoru stavby bude výhradně z prostoru železniční tratě. Dynamické bariéry jsou tvořeny speciálním systémem ocelových prvků v hrubých rysech připomínajících běžné oplocení. Systém je složený z ocelových panelů, ocelových lan, opěrných a kotevních prvků a z pohlcovačů energie. Svým provedením se tedy jedná o relativně subtilní/„vzdušný“ prvek způsobující pouze minimální nevýznamné zastínění bezprostředního okolí. Nejvýznamnější (trvalý) zásah území v rámci realizace celé konstrukce znamenají zejména sloupky bariér, méně významné jsou poté kotvící prvky výše na svahu. V rámci optimalizace trati je navržena realizace dynamických bariér se sloupky v pravidelných rozestupech 10 m; současně jsou všechny sloupky kotveny dvojicí záchytných lan směřujících do svahu za nimi (kotvení výše do svahu navržené do vzdálenosti max. 5 m od sloupků). Na základě uvedeného lze stanovit prostor, v rámci kterého jsou předpokládány větší či menší zásahy v souvislosti se stavební realizací bariér typu B a C - plocha 2 103 m² (prostor mezi vlastní železniční tratí a kotvením dynamických bariér ve svahu za sloupky). Ve vztahu k vymapovanému polygonu s 10% zastoupením stanoviště 6110* se jedná o plochu 1 430 m², v rámci které jsou větší či menší zásahy v souvislosti s realizací dynamických bariér předpokládány; tedy při prostém přepočtu dle procentuálního zastoupení stanoviště 6110* plocha 143 m². Uvedený plošný zásah je však značně nadhodnocen, neboť:

- dle botanického průzkumu se stanoviště 6110* na daném svahu vyskytuje zpravidla v partiích výše/mimo prostor navržených dynamických bariér;
- realizací dynamických bariér bude území dotčené způsobem negativním z hlediska stanoviště 6110* pouze na jednotkách procent plochy mezi vlastní železniční tratí a kotvením dynamických bariér ve svahu za sloupky.

Druhé jmenované lze blíže kvantifikovat – na podkladě znalosti předpokládaných zásahů záměru negativních z hlediska stanoviště 6110*:

- trvalý zásah území vzhledem k realizaci sloupků bariér – na každý sloupek počítáno s ovlivněním území o ploše 1 m² - v prostoru polygonu stanoviště 6110* celkem 19 sloupků; CELKEM 19 m²;
- trvalý zásah území vzhledem k realizaci prvků kotvicích sloupky výše na svahu – na každý kotvicí prvek počítáno s ovlivněním území o ploše 0,5 m² - v prostoru polygonu stanoviště 6110* celkem 42 kotvicích prvků; CELKEM 21 m²;
- trvalý zásah území vzhledem k realizaci ocelových panelů mezi sloupky – na každý panel počítáno s ovlivněním území o ploše 4 m² (vzhledem k „nestínícímu“ charakteru panelů počítáno pouze území 20 cm na každou stranu) - v prostoru polygonu stanoviště 6110* celkem 15 ocelových panelů mezi sloupky; CELKEM 60 m².

Trvalé zásahy území negativní z hlediska stanoviště 6110* jsou v prostoru vymapovaného polygonu s 10% zastoupením stanoviště 6110* odhadovány na ploše cca 100 m²; tedy při přepočtu dle procentuálního zastoupení stanoviště 6110* plocha cca 10 m². Dle botanického průzkumu se však stanoviště 6110* na daném svahu vyskytuje zpravidla v partiích výše/mimo prostor navržených dynamických bariér; i toto plošné vyjádření zásahu je tedy spíše nadhodnocené.

Daný zásah se navíc odehrává za hranicí EVL Porta Bohemica, v rámci které je uváděna plocha stanoviště 6110* cca 610 m².

Stavební realizace záměru, spojená s prvky sanace skalního svahu jižně od obce Církvice, je ve vztahu k hodnotám stanoviště 6110* na území EVL Porta Bohemica málo významná, pouze lokální.

Období provozu záměru

V období provozu zůstanou faktory působení dopravy na železniční trati na blízké okolí v podstatných ohledech shodné se stavem stávajícím. Je předpokládána pravidelná údržba dynamických bariér v km 420,400 – 420,700, resp. monitoring jejich funkčnosti a dle potřeby odstraňování zachycených skalních bloků větších rozměrů. Mnohé dřeviny v blízkosti paty skalního svahu v prostoru dynamických bariér, vzhledem ke svému charakteru málo rizikové z hlediska dopravně-bezpečnostního, budou odstraněny již v rámci stavební realizace dynamických bariér; v nejbližších letech po uvedení záměru do provozu tedy není předpoklad potřeby rozsáhlejšího kácení v tomto prostoru, resp. případné odstraňování náletových dřevin není možné vzhledem ke sledovaným hodnotám skalního svahu (vč. stanoviště 6110*) vnímat negativně, spíše naopak. Provoz záměru je ve vztahu k hodnotám stanoviště 6110* na území EVL Porta Bohemica zcela nevýznamný.

Vyhodnocení významnosti vlivů záměru

Stanoviště 6110* bude realizací záměru lokálně zasaženo v rámci skalního svahu jižně od obce Církvice (mimo EVL Porta Bohemica). Kromě přímého zásahu úzkého pruhu území v místě dynamické

bariéry však záměr nezpůsobí změny charakteristik území podstatných pro fungování stanoviště v přilehlém záměrem nedotčeném prostoru skalního svahu, přičemž toto platí jak pro období výstavby, tak pro období provozu záměru.

Celkově lze vlivy záměru na stanoviště 6110* v EVL Porta Bohemica vyhodnotit při zachování principu předběžné opatrnosti jako mírně negativní (-1).

4.3.2 9180* Lesy svazu *Tilio-Acerion* na svazích, sutích a v roklich

Období výstavby záměru

Záměr se v některých úsecích dostává do okrajového kontaktu s lesními porosty, přičemž v případě stanoviště 9180* se jedná o úsek železniční tratě mezi Sebzínem a Brnou, tj. cca v km 425,0 – 425,5, kde je rozsáhlý lesní komplex s hojným zastoupením stanoviště 9180* těsně přimknut k prostoru železniční tratě. Jinde v trase železniční tratě ke kontaktu záměru se stanovištěm 9180* nedochází. V rámci tohoto úseku si stavební realizace záměru nevyžádá významnější zásahy do lesního okraje/kácení dřevin, neboť zde nedochází k podstatným úpravám železničního spodku, resp. těmito úpravami (zde zejména odvodňovací příkop) prakticky není zasaženo do okraje lesního komplexu. Stavební realizace záměru je ve vztahu k hodnotám stanoviště 9180* na území EVL Porta Bohemica zcela nevýznamná.

Období provozu záměru

V období provozu zůstanou faktory působení dopravy na železniční trati na blízké okolí v podstatných ohledech shodné se stavem stávajícím. Dřeviny lesního okraje v úseku železniční tratě mezi Sebzínem a Brnou nevykazují charakteristik bezprostředně rizikových z hlediska dopravně bezpečnostních, tzn. dendrologickým průzkumem je zde doporučena výhradně běžná údržba shodná s údržbou prováděnou zdejší správou tratí již nyní, resp. v ojedinělých případech je navržen ořez větví zasahujících do blízkosti trakčního vedení, který nijak významně neovlivní funkční stav dřevin. Provoz záměru je ve vztahu k hodnotám stanoviště 9180* na území EVL Porta Bohemica zcela nevýznamný.

Vyhodnocení významnosti vlivů záměru

Stanoviště 9180* je v kontaktu s vedením železniční tratě v úseku, kde optimalizací železniční tratě nedojde ke změnám charakteristik území podstatným pro fungování stanoviště, přičemž toto platí jak pro období výstavby, tak pro období provozu záměru.

Celkově lze vlivy záměru na stanoviště 9180* v EVL Porta Bohemica vyhodnotit při zachování principu předběžné opatrnosti jako neutrální (0).

4.3.3 Hodnocení vlivů záměru na celistvost EVL Porta Bohemica

Celistvost EVL (ekologická integrita) je chápána jako schopnost udržování kvality lokality z hlediska naplňování jejích ekologických funkcí ve vztahu k předmětům ochrany. V dynamickém pojetí jde o schopnost ekosystémů nadále fungovat způsobem, který umožňuje zachování předmětů ochrany ve stavu příznivém z hlediska ochrany. Tento pojem je nutno chápat v širokém smyslu jako integritu nejen topografickou či geografickou, ale též časovou, populační apod. Ekologická integrita lokality

zahrnuje ekologické vazby, struktury a klíčové charakteristiky, jako je diverzita ve vztahu k předmětům ochrany a jejich zachování ve stavu příznivém z hlediska ochrany.

V EVL Porta Bohemica byly jako dotčené předměty ochrany identifikovány dva typy přírodních stanovišť. Vlivy záměru na přírodní stanoviště byly vyhodnoceny jako neutrální (stanoviště 9180*) až mírně negativní (6110*), kdy při výstavbě záměru dojde v případě stanoviště 6110* k nevýznamné ztrátě rozlohy přírodního stanoviště vlivem realizace dynamických bariér ke zvýšení stability skalních stěn jižně od obce Církvice, a to mimo vlastní území EVL (cca 40 m za hranicí EVL). Celkově lze konstatovat, že na území EVL nebude záměrem ohrožena existence populací žádných druhů rostlin nebo živočichů, které jsou významné pro existenci a příznivý stav předmětů ochrany. Záměr také negativně neovlivní žádné biotické či abiotické faktory, které jsou určující pro zachování předmětů ochrany EVL Porta Bohemica v příznivém stavu. Nelze proto předpokládat narušení celistvosti EVL.

4.4 Hodnocení kumulativních vlivů

V předkládaném Screening reportu byly identifikovány možné vlivy záměru na dva předměty ochrany EVL Porta Bohemica – prioritní přírodní stanoviště 6110* a 9180*; jejich významnost byla vyhodnocena při použití principu předběžné opatrnosti nejvýše mírně negativní. V rámci posouzení možných kumulativních vlivů je nutné brát v úvahu všechny záměry a koncepce, které by mohly ovlivnit zmíněné předměty ochrany EVL Porta Bohemica. Analýzou databáze informačního systému EIA (www.cenia.cz) a příslušné územně plánovací dokumentace nebyly v zájmovém území zjištěny žádné takové realizované nebo připravované záměry.

Aktuálně připravovaný záměr Plavební stupeň Děčín (MZP102) je z pohledu vlivů na EVL Porta Bohemica velmi odlišný a týká spíše jiných předmětů ochrany EVL, než těch, které byly identifikovány v předkládaném Screening reportu ve vztahu k záměru optimalizace železniční tratě jako dotčené.

Na nižší úrovni pak lze vnímat potenciální kumulace se záměry či stavbami v různém stupni realizace charakteru spíše lokálního – např. Cyklostezka Velké Žernoseky – Litoměřice, Protipovodňová opatření Litoměřice, Protipovodňová opatření Velké Žernoseky, Sanace lávky Střekov apod. – jejich významnost se však jeví jako velmi nízká až nulová.

4.5 Možné přeshraniční vlivy

Vzhledem k poloze a charakteru záměru lze přeshraniční vlivy vyloučit.

5 ZÁVĚR

Na základě posouzení vlivů záměru „Optimalizace traťového úseku Litoměřice dolní nádraží (včetně) – Ústí nad Labem Střekov (mimo)“ na území soustavy Natura 2000 lze konstatovat, že realizace tohoto záměru bude mít nejvýše mírně negativní vlivy na jeden předmět ochrany **EVL Porta Bohemica** – stanoviště 6110* Vápnité nebo bazické skalní trávníky (Alyso-Sedion albi). V případě dalších předmětů ochrany EVL Porta Bohemica – losos obecný (*Salmo salar*), bobr evropský (*Castor fiber*), stanoviště 8150 Středoevropské silikátové sutě, stanoviště 8160* Vápnité sutě pahorkatin a horského stupně a stanoviště 9180* Lesy svazu Tilio-Acerion na svazích, sutích a v roklich – lze konstatovat vlivy neutrální. Celistvost EVL Porta Bohemica nebude realizací záměru ohrožena. Záměrem nebudou dotčeny žádné jiné lokality soustavy Natura 2000.

Na základě těchto zjištění je možné vyloučit významný negativní vliv záměru „Optimalizace traťového úseku Litoměřice dolní nádraží (včetně) – Ústí nad Labem Střekov (mimo)“ na předměty ochrany lokalit soustavy Natura 2000 a jejich celistvost v důsledku realizace záměru.

6 POUŽITÁ LITERATURA

Legislativní podklady

Směrnice Rady 92/43/EHS o ochraně přírodních stanovišť, volně žijících živočichů a planě rostoucích rostlin.

Směrnice Rady 2009/147/ES o ochraně volně žijících ptáků.

Zákon č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, v platném znění.

Zákon č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí, v platném znění.

Nařízení vlády č. 318/2013 Sb., o stanovení národního seznamu evropsky významných lokalit, ve znění nařízení vlády č. 73/2016 Sb.

Vyhláška Ministerstva životního prostředí č. 395/1992 Sb., kterou se provádějí některá ustanovení zák. č. 114/1992 Sb., v platném znění.

Ostatní podklady

Anonymus (2000): Managing NATURA 2000 sites: The provisions of Article 6 of the 'Habitats' Directive 92/43/EEC.

Anonymus (2001): Assessment of plans and projects significantly affecting Natura 2000 sites: Methodological guidance on the provisions of Article 6(3) and (4) of the Habitats Directive 92/43/EEC

Anonymus (2007): Guidance document on Article 6(4) of the 'Habitats Directive' 92/43/EEC: Clarification of the concepts of alternative solutions, imperative reasons of overriding public interest, compensatory measures, overall coherence, opinion of the commission.

EkoMod – Smetana, R. (2017c): Rozptylová studie. Optimalizace traťového úseku Litoměřice dolní nádraží (včetně) – Ústí nad Labem (mimo).

Ekopontis, s.r.o. (2017a): Biologický průzkum. Optimalizace traťového úseku Litoměřice dolní nádraží (včetně) – Ústí nad Labem (mimo).

Ekopontis, s.r.o. (2017b): Problematika migrační prostupnosti. Optimalizace traťového úseku Litoměřice dolní nádraží (včetně) – Ústí nad Labem (mimo).

Ekopontis, s.r.o. (2017c): Dendrologický průzkum. Optimalizace traťového úseku Litoměřice dolní nádraží (včetně) – Ústí nad Labem (mimo).

Chytrý M., Kučera T. & Kočí M. (eds.) (2001): Katalog biotopů České republiky. Agentura ochrany přírody a krajiny ČR, Praha.

Chytrý M., Kučera T., Kočí M., Grulich V. & Lustyk P. (eds.) (2010): Katalog biotopů České republiky. Ed. 2. Agentura ochrany přírody a krajiny ČR, Praha.

Chvojková E., Volf O., Kopečková M., Hummel J., Čížek O., Dušek J., Březina S. & Marhoul P. (2011): Příručka k hodnocení významnosti vlivů na předměty ochrany lokalit soustavy Natura 2000. Praha: Ministerstvo životního prostředí.

MŽP ČR (2006): Postup posuzování vlivů koncepcí a záměrů na evropsky významné lokality a ptačí oblasti. Věstník vlády pro orgány krajů a orgány obcí, částka 2

MŽP ČR (2007): Metodika hodnocení významnosti vlivů při posuzování podle § 45i zákona č. 114/92 Sb., o ochraně přírody a krajiny, ve znění pozdějších předpisů. Věstník MŽP, částka 11.

STRABAG Rail a.s. (2018): Optimalizace traťového úseku Litoměřice d.n. (včetně) - Ústí n.L. Střekov (mimo). Projektová dokumentace DÚR.

REVITA Engineering – Brož, L. (2017a): Hluková studie. Optimalizace traťového úseku Litoměřice dolní nádraží (včetně) – Ústí nad Labem (mimo).

REVITA Engineering – Brož, L. (2017b): Vibrace. Optimalizace traťového úseku Litoměřice dolní nádraží (včetně) – Ústí nad Labem (mimo).

Internetové zdroje

www.biomonitoring.cz

www.cenia.cz

www.mapy.nature.cz

www.natura2000.cz

www.portal.nature.cz