



Operační program  
Doprava




Evropská unie  
Investice do vaší budoucnosti  
Fond soudržnosti

Zpracování připomínek 02/2018

				číslo soupravy
č. změny	datum	popis a zdůvodnění	podpis	

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

<b>Ekopontis, s.r.o.</b> Cejl 511/43 602 00 Brno tel.: 777 076 777 e-mail: ekopontis@ekopontis.cz				
Vedoucí projektu  Mgr. et Ing. Petr Švehlík	Kontroloval  Mgr. et Ing. Petr Švehlík	Vypracoval  Ing. Renata Eremiášová		
<b>B. SOUHRNNÁ ČÁST</b>		Místo stavby <b>Litoměřice d.n. - Ústí n.L. Střekov</b>		
		Stupeň	<b>PD</b>	
<b>Vliv stavby na životní prostředí DENDROLOGICKÝ PRŮZKUM</b>		Datum	<b>02/2018</b>	
		Formát	-	
		Měřítko	-	
		Část	<b>B.3</b>	Příloha <b>3</b>

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

## Dendrologický průzkum

**Zpracovatel:**

Sídlo:

IČ:

DIČ:

Zastoupený:

**Ekopontis, s.r.o.**

Cejl 511/43, 602 00 Brno

038 66 866

CZ 038 66 866

Ing. Pavel Obrdlík, jednatel

Vedoucí projektu:

Mgr. et Ing. Petr Švehlík

Zpracovatel:

Ing. Renata Eremiášová

Spolupracující osoby v projektu:

Ing. Alona Vasylchenko

únor 2018

## OBSAH

1	Úvod .....	4
2	Metodika průzkumu .....	6
3	Charakteristika zájmového území .....	10
4	Výsledky dendrologického průzkumu .....	11
5	Závěr a doporučení.....	18
6	Přílohy.....	20
7	Použité zdroje .....	21

## 1 ÚVOD

Předkládaná zpráva vyhodnocuje dendrologický průzkum zpracovaný pro záměr „Optimalizace traťového úseku Litoměřice dolní nádraží (včetně) – Ústí nad Labem Střekov (mimo)“ (dále také „záměr“). Zpráva slouží jako podklad pro zpracování oznámení záměru ve smyslu § 6 zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí a o změně některých souvisejících zákonů, v platném znění (dále také „zákon č. 100/2001 Sb.“); v dalších fázích rovněž jako podklad dokumentace pro územní řízení a pro účely vydání povolení ke kácení dle § 8 zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, v platném znění (dále také „zákon č. 114/1992 Sb.“).

Optimalizace trati bude zahrnovat rekonstrukci stávajícího železničního svršku a spodku včetně vybudování nového odvodnění. Současná trať je dvoukolejná elektrifikovaná a slouží kromě osobní dopravy především k přepravě těžkých nákladních vlaků. Stavba řeší úpravy vedoucí ke zvýšení rychlosti, bezpečnosti a celkového komfortu železniční dopravy. Současně je navržena kompletní rekonstrukce železničních stanic Litoměřice d.n., Velké Žernoseky a Sebusín a komplexní rekonstrukce vybraných částí mezistaničních úseků, které neprošly do roku 2000 obnovou. Podél dotčeného úseku trati dojde na vybraných úsecích k vybudování několika protihlukových stěn.

Účelem dendrologického průzkumu bylo provedení inventarizace dřevin v úseku km 405,785 až 429,900 podél stávající železniční trati, resp. v jejím přilehlém okolí a následné vyhodnocení a identifikace dřevin, které svou lokalizací a charakterem kolidují se záměrem (s vlastní výstavbou záměru či s dopravně-bezpečnostními hledisky). Konečným cílem tedy je sestavit dokumentaci sloužící jako příloha žádosti o povolení kácení dřevin rostoucích mimo les ve smyslu § 8 zákona č. 114/1992 Sb., podle vyhlášky 189/2013 Sb., o ochraně dřevin a povolování jejich kácení, v platném znění (dále také „vyhláška č. 189/2013 Sb.“).







## 2 METODIKA PRŮZKUMU

V území záměru byl v září v roce 2017 proveden dendrologický průzkum zpracovaný v souladu s Metodickým pokynem pro údržbu vyšší zeleně ze dne 31. 10. 2016, č.j.: S 43941/2016 – O15 (především s částí II, kapitolou VII Kácení vyšší zeleně v případě investic na železniční dopravní cestě) a dle konzultace a terénní pochůzky se zástupcem provozního střediska TO Litoměřice, Správa tratí Ústí nad Labem.

Zpracování dendrologického průzkumu reflektuje zásadní hlediska a aspekty zásahu záměru dané skutečností optimalizace tratě v území s minimálními odchylkami ve vedení oproti aktuálnímu řešení (navrženy jsou v některých úsecích úpravy za účelem eliminace propadu rychlosti posunující vedení kolejí max. cca o 1,0 až 1,5 m). Zájmovým územím dendrologického průzkumu je jednak vlastní území trvalého a dočasného záboru záměru, kde dojde vlivem realizace záměru ke kácení dřevinné vegetace, jednak širší okolí dle odborného posouzení aktuálního stavu vegetace a dopravně bezpečnostních hledisek vyplývajících zejména z rizik pádu stromů či jejich částí na trať především za nepříznivých povětrnostních podmínek (silný vítr, námraza, sněhová pokrývka apod.).

Dendrologický průzkum ve svém základu spočíval v inventarizaci dřevin rostoucích mimo les ve smyslu ustanovení zákona 114/1992 Sb., které by mohly být potenciálně dotčeny předmětným záměrem. Slouží tedy primárně jako podklad pro žádost o povolení kácení dřevin dle § 8 zákona č. 114/1992 Sb. příslušným orgánem ochrany přírody a případnému stanovení náhradních výsadeb za pokácené dřeviny. Dendrologický průzkum si však všímá (vzhledem k lokalizaci, resp. vedení železniční tratě spíše výjimečně) i dřevin rostoucích na pozemcích určených k plnění funkcí lese (PUPFL), tj. dřevin mimo účinnost ustanovení § 8 zákona č. 114/1992 Sb., byť pro tyto dřeviny není třeba získat povolení kácení dřevin. Dendrologický průzkum byl prováděn při terénním šetření v místě záměru. Inventarizovány byly všechny dřeviny, u kterých je předpoklad, že je stavební záměr nějakým způsobem přímo nebo nepřímo ovlivní; resp. že mají vztah k dopravně-bezpečnostním hlediskům trati. Stavební práce znamenají nutnost vykácení přítomných dřevin v obvodu stavby, resp. v některých případech je možné dřeviny zachovat nebo přistoupit pouze k jejich ořezu (stromy) nebo redukci plochy (keře). U speciálních případů, kdy se v lokalitě stavebního záměru nacházejí obzvláště cenné dřeviny, je obecně možno doporučit a realizovat některé postupy pro ochranu dřevin v průběhu stavebních prací s ohledem na zachování stávající dřeviny a zajištění podmínek pro následné zachování stávajícího zdravotního stavu a vitality dřeviny.

Během terénního šetření se jednotlivé dřeviny / porosty dřevin identifikují, zařadí taxonomicky do druhů (v některých složitějších případech pouze do rodů), provede se měření dendrometrických parametrů dřevin a odborné posouzení vztahu charakteristik dřeviny k dopravně-bezpečnostním hlediskům. Následně jsou takto získaná data převedena do přehledných tabulek; jsou zhotoveny mapové zákresy a přiložena fotodokumentace zjištěné situace.

Posouzení plně reflektuje aktuálně platnou legislativu, zejména zákon č. 114/1992 Sb., resp. prováděcí vyhlášku č. 189/2013 Sb. k tomuto zákonu; jedná se zejména o:

§ 8 zákona č. 114/1992 Sb. (Povolení ke kácení dřevin) – vybrané odstavce:

- (1) „Ke kácení dřevin je nezbytné povolení orgánu ochrany přírody, není-li dále stanoveno jinak.“

- (2) „Povolení není třeba ... k odstraňování dřevin za účelem zajištění provozuschopnosti železniční dráhy nebo zajištění plynulé a bezpečné drážní dopravy na této dráze a z důvodů zdravotních, není-li v tomto zákoně stanoveno jinak. Kácení z těchto důvodů musí být oznámeno písemně nejméně 15 dnů předem orgánu ochrany přírody, který je může pozastavit, omezit nebo zakázat, pokud odporuje požadavkům na ochranu dřevin; v případě odstraňování dřevin za účelem zajištění provozuschopnosti železniční dráhy nebo zajištění plynulé a bezpečné drážní dopravy na této dráze tak může učinit jen na základě závazného stanoviska drážního správního úřadu.“
- (3) „Povolení není třeba ke kácení dřevin se stanovenou velikostí, popřípadě jinou charakteristikou. Tuto velikost, popřípadě jinou charakteristiku stanoví Ministerstvo životního prostředí obecně závazným právním předpisem<sup>1</sup>.“
- (6) Ke kácení dřevin pro účely stavebního záměru povolovaného v územním řízení, v územním řízení s posouzením vlivů na životní prostředí, ve společném územním a stavebním řízení nebo společném územním a stavebním řízení s posouzením vlivů na životní prostředí je nezbytné závazné stanovisko orgánu ochrany přírody. Toto závazné stanovisko vydává orgán ochrany přírody příslušný k povolení kácení dřevin. Povolení kácení dřevin, včetně uložení přiměřené náhradní výsadby, je-li v závazném stanovisku orgánu ochrany přírody stanovena, vydává stavební úřad a je součástí výrokové části rozhodnutí v územním řízení, v územním řízení s posouzením vlivů na životní prostředí, ve společném územním a stavebním řízení nebo společném územním a stavebním řízení s posouzením vlivů na životní prostředí. Odstavce 1 až 5 a § 9 se použijí pro kácení dřevin pro účely stavebního záměru povolovaného v řízeních podle věty první obdobně.

vyhláška č. 189/2013 Sb.:

- § 1 (Vymezení pojmů)
  - o „Pro účely této vyhlášky se rozumí a) zapojeným porostem dřevin soubor dřevin, v němž se nadzemní části dřevin jednoho patra vzájemně dotýkají, prorůstají nebo překrývají, s výjimkou dřevin tvořících stromořadí, pokud obvod kmene jednotlivých dřevin měřený ve výšce 130 cm nad zemí nepřesahuje 80 cm; jestliže některá z dřevin v souboru přesahuje uvedené rozměry, posuzuje se vždy jako jednotlivá dřevina, ...“
- § 2 (Nedovolené zásahy do dřevin)
  - o (1) „Nedovolenými zásahy do dřevin, které jsou v rozporu s požadavky na jejich ochranu, se rozumí zásahy vyvolávající poškozování nebo ničení dřevin, které způsobí podstatné nebo trvalé snížení jejich ekologických nebo společenských funkcí nebo bezprostředně či následně způsobí jejich odumření.“
- § 3 (Velikost a charakteristika dřevin, k jejichž kácení není třeba povolení)
  - o „Povolení ke kácení dřevin, za předpokladu, že tyto nejsou součástí významného krajinného prvku [§ 3 odst. 1 písm. b) zákona] nebo stromořadí, se podle § 8 odst. 3 zákona nevyžaduje
  - a) pro dřeviny o obvodu kmene do 80 cm měřeného ve výšce 130 cm nad zemí,
  - b) pro zapojené porosty dřevin, pokud celková plocha kácených zapojených porostů dřevin nepřesahuje 40 m<sup>2</sup>,
  - c) pro dřeviny pěstované na pozemcích vedených v katastru nemovitostí ve způsobu využití jako plantáž dřevin,

<sup>1</sup> vyhláška č. 189/2013 Sb., o ochraně dřevin a povolování jejich kácení, v platném znění

- d) pro ovocné dřeviny rostoucí na pozemcích v zastavěném území evidovaných v katastru nemovitostí jako druh pozemku zahrada, zastavěná plocha a nádvoří nebo ostatní plocha se způsobem využití pozemku zeleň.“

**V souladu s výše uvedeným byly v rámci dendrologického průzkumu zaznamenány tři typy prostorových dat:**

- **bodová data:** odpovídají zpravidla dřevinám o obvodu kmene nad 80 cm měřeného ve výšce 130 cm nad zemí (dále také „nadlimitní stromy“); spíše ve výjimečných případech také dřevinám o obvodu kmene do 80 cm měřeného ve výšce 130 cm nad zemí (dále také „podlimitní stromy“)
- **polygonová data:** odpovídají zapojeným porostům dřevin, ve kterých obvod kmene žádné z dřevin měřený ve výšce 130 cm nad zemí nepřesahuje 80 cm (dále také „zapojené porosty“)
- **liniová data:** odpovídají úsekům, ve kterých bylo identifikováno jako žádoucí zaznamenat výskyt dřevin, přestože je tento velmi ojedinělý, resp. žádná z dřevin není nadlimitním stromem či zapojené porosty dřevin svou celkovou plochou nepřesahují 40 m<sup>2</sup> (tzn. ani v případě kácení stromů ani v případě kácení celého zapojeného porostu dřevin by nebylo třeba povolení) (dále také „nezapojené porosty“)

**K těmto prostorovým datům byly přiřazeny atributy, přičemž se kromě vlastního číselného identifikátoru jednalo:**

- v případě bodových dat stromů o druh stromu, obvod ve výšce 130 cm nad zemí a orientačně stanovenou výšku stromu
- v případě polygonových dat zapojených porostů o druhové složení a plochu porostu
- v případě liniových dat úseků s ojedinělým výskytem podlimitních dřevin o druhové složení porostu
- a v případě všech prostorových dat byl navržen doporučený režim údržby, ve kterém bude k dřevinám přistupováno v rámci optimalizace; dle potřeby byla doplněna poznámka lépe vystihující charakter dřeviny/porostu a důvod navrženého režimu

Stanovení doporučeného režimu údržby bylo stěžejním krokem dendrologického průzkumu, přičemž kromě zcela zjevné **(A) potřeby kácení v souvislosti s realizací záměru** (realizace opěrných zdí, úpravy či rozšiřování objektů železničního tělesa apod.; příp. úseky zařízení staveniště) bylo nutné na základě odborného zvážení aktuálního stavu dřevin a dopravně bezpečnostních hledisek stanovit doporučený režim údržby i v případě dřevin v bezprostředním okolí záměru, neboť bylo identifikováno jako žádoucí vyřešit v rámci optimalizace tratě i rizika pádu stromů či jejich částí na trať (tj. rizika, která v daném území existují již nyní). Výsledkem jsou tedy následující kategorie návrhu režimu údržby – řazené od nejvyšší kategorie:

- **(B) odstranění dřevin/y<sup>2</sup>:** Do této kategorie spadají zejména ty dřeviny, které vzhledem ke své lokalizaci ve vztahu k železniční trati a vzhledem ke svým charakteristikám (odolnost druhu, resp. náchylnost k nestabilitám) a k aktuálnímu zdravotnímu stavu znamenají dopravně bezpečnostní rizika. Rovněž sem spadají dřeviny, které sice nejeví aktuální dopravně bezpečnostní rizika (relativně dostatečný odstup od kolejí), nacházejí se však v obvodu dráhy a jsou suché či značně prosychající.

<sup>2</sup> V uvedeném postupu identifikace dřevin navržených k údržbě v režimu B je mj. zohledněn bod 4.4 článku 4 Věstníku MŽP z prosince 2017 (částka 11): „Za nezbytný důvod ke kácení dřevin nelze přitom bez dalšího považovat pouhou výšku dřeviny ve vztahu k její vzdálenosti od krajní koleje železniční dráhy (tzv. „dopadovou vzdálenost“).“



- **(C) ořez větví:** Do této kategorie spadají zejména ty dřeviny, které svými větvemi zasahují do bezprostřední blízkosti kolejí, resp. trakčního vedení. Jejich ořez je žádoucí; dopravně bezpečnostní rizika byla identifikována spíše na nižší hladině, což vyplývá zejména z aktuálního stavu dřeviny a ze znalosti charakteru a náchylnosti dřevin k extrémním povětrnostním podmínkám – rizika v tomto ohledu představují např. topoly (pro srovnání např. s akáty, které vykazují výrazně větší odolnost a jsou tak podstatně méně rizikové). Obecně je však třeba konstatovat, že vzhledem k pravidelné údržbě, kterou zde provádí zdejší správa tratí, je ořez větví navržen pouze v několika málo případech.
- **(D) běžná údržba:** Do této kategorie spadají zejména ty dřeviny, které sice bylo žádoucí v rámci dendrologického průzkumu zaznamenat, nevykazují však aktuálně významnější dopravně bezpečnostní rizika, resp. případná nenadálá rizika jsou soustavně zohledňována zdejší správou tratí v rámci běžné údržby tratí.

Nad rámec uvedených kategorií je v rámci tabelární části zpracování dendrologického průzkumu v případě některých dat uváděna **kategorie „X“<sub>A</sub> – konkrétně C<sub>A</sub> či D<sub>A</sub>**. Tento zápis značí, že v rámci daného prostorového prvku zaznamenaných dřevin (s doporučeným režimem údržby C či D) je předpokládána, resp. není v rámci stavební realizace záměru vyloučena jistá míra kácení dřevin, tyto však nedosahují limitních hodnot dle vyhlášky č. 189/2013 Sb., tedy nejedná se o nadlimitní stromy a kácená plocha svým zápojem nepřesahuje 40 m<sup>2</sup>. Uvedený zápis je využit zejména při situacích, kdy je při úpravách železničního spodku zasažena v různé míře hrana železničního tělesa na přechodu koruny železniční tratě a svahů porostlých dřevinnou vegetací, přičemž tato hrana je místy porostlá dřevinou vegetací dendrologicky podlimitních charakteristik (nezřídka se jedná o rychle zmlazující dřeviny po předchozích zásazích zdejší správy tratí).

**Na podkladě výše uvedeného přístupu je následně stanoven soupis dřevin, pro které je vzhledem k jejich rozměrovým/plošným charakteristikám třeba v rámci realizace záměru žádat o povolení ke kácení dle § 8 zákona č. 114/1992 Sb.**

### 3 CHARAKTERISTIKA ZÁJMOVÉHO ÚZEMÍ

Zájmové území zahrnuje obě strany podél železničního koridoru od Litoměřic (dolní nádraží) po Ústí nad Labem Střekov. Hlavní část stavby bude realizována na katastrálním území Litoměřice, Žalhostice, Velké Žernoseky, Libochovany, Církvice, Sebusín, Brná nad Labem a Střekov. Stavba je v převážné většině umístěna na drážních pozemcích. Výjimku tvoří převážně místa přejezdů a nevypořádané pozemky pod drážním tělesem.

Železniční trať od zastávky Litoměřice město po stanici Ústí nad Labem Střekov prochází chráněnou krajinnou oblastí České středohoří. Trať za obcí Velké Žernoseky prochází kaňonovitým údolím řeky Labe (tzv. Bránou Čech), kde kopíruje její pravý břeh. Mezi Velkými Žernoseky a Libochovany se drážní těleso dotýká ochranného pásma přírodní rezervace Kalvárie.

#### Vymezení rozsahu stavby:

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

#### Délka úseku stavby:

- |                                       |           |
|---------------------------------------|-----------|
| - délka stavby (km 405,785 – 429,900) | 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 |

V řešeném úseku Litoměřice – Ústí nad Labem - Střekov železniční trať v celé délce kopíruje pravý břeh řeky Labe ve více či méně těsném přimknutí. Značná část trasy je v těsném kontaktu s dalšími dopravními liniemi – silnice II/261 a cyklostezka č. 2 Labská. Vzhledem k charakteru území je železniční trať vedena zpravidla na násypovém tělese. Po obou stranách železnice se ve značné části zájmového území vytváří více či méně zapojený porost dřevin, který navazuje na okolní plochy lesa či odděluje železniční koridor od zástavby obcí, rekreačních objektů a komunikací, resp. zemědělsky využívaných pozemků. Porosty jsou tvořeny z velké části náletovými dřevinami (akát, bříza, osika, pajasan), případně mohou být v některých úsecích (převážně v okolí městské a vesnické zástavby) účelově vysazeny z důvodů sadovnického ozelenění (např. okolí železničních stanic) a odclonění zástavby a rekreačních objektů od železničního koridoru (zaznamenány byly např. smrk, borovice, javory, lípa, okrasné keře a další). Kompletní výčet přítomných druhů dřevin je předložen v kapitole 4.

## 4 VÝSLEDKY DENDROLOGICKÉHO PRŮZKUMU

Dendrologickým průzkumem bylo v zájmovém území v souvislosti se záměrem zjištěno celkem 52 druhů dřevin, z toho bylo 38 druhů stromů a 14 druhů keřů (viz Tabulka 1, resp. Tabulka 2). Celkem bylo v území zaznamenáno 706 bodových dat (nadlimitních stromů či podlimitních stromů), 176 polygonových dat (zapojené porosty) a 48 liniových dat (nezapojené porosty). **Výsledky dendrologického průzkumu jsou v komplexní podobě předloženy v rámci Přílohy 1 (soupis zaznamenaných druhů dřevin s dendrologickými parametry, stanovení doporučeného režimu údržby) a Přílohy 2 (mapové výstupy s lokalizací zaznamenaných dřevin). Fotodokumentace dendrologického průzkumu je předložena na obrázcích níže (Obrázek 2 – Obrázek 31).**

Nejčastěji se podél železnice vyskytují porosty invazního akátu (*Robinia pseudacacia*), z dalších dřevin se vyskytují javor klen, j. mléč a j. babyka (*Acer pseudoplatanus*, *A. platanoides*, *A. campestre*), bříza bělokorá (*Betula pendula*), jasan ztepilý (*Fraxinus excelsior*) a další. Místy se objevují další nepůvodní invazní druhy např. javor jasanolistý (*Acer negundo*), pajasan žlaznatý (*Ailanthus altissima*) a topol kanadský (*Populus x canadensis*). Mimo dřeviny stromového vzrůstu se objevuje řada křovin např. bez černý (*Sambucus nigra*), líska obecná (*Corylus avellana*), svída krvavá (*Cornus sanguinea*), brslen evropský (*Euonymus europaea*), růže šípková (*Rosa canina* agg.). Zaznamenaný byly také další neofyty např. kustovnice cizí (*Lycium barbatum*), netvářec křovitý (*Amorpha fruticosa*). Z dalších dřevin nalezených v území lze vyjmenovat jilm habrolistý (*Ulmus minor*), ořešák královský (*Juglans regia*), topol osika (*Populus tremula*), dub zimní, d. letní (*Quercus petraea* agg., *Q. robur*), slivoně (*Prunus domestica*, *P. insititia*), vrba křehká, v. jíva (*Salix euxina*, *S. caprea*) a další.

Tabulka 1 Přehled zaznamenaných druhů – stromy

stromy		
poř. č.	český název	latinský název
1	borovice černá	<i>Pinus nigra</i>
2	borovice lesní	<i>Pinus sylvestris</i>
3	bříza bělokorá	<i>Betula pendula</i>
4	buk lesní	<i>Fagus sylvatica</i>
5	dub červený	<i>Quercus rubra</i>
6	dub letní	<i>Quercus robur</i>
7	dub zimní	<i>Quercus petraea</i>
8	habr obecný	<i>Carpinus betulus</i>
9	hrušeň obecná	<i>Pyrus communis</i>
10	hrušeň polnička	<i>Pyrus pyraeaster</i>
11	jabloň domácí	<i>Malus domestica</i>
12	jasan ztepilý	<i>Fraxinus excelsior</i>
13	javor babyka	<i>Acer campestre</i>
14	javor jasanolistý	<i>Acer negundo</i>
15	javor klen	<i>Acer pseudoplatanus</i>
16	javor mléč	<i>Acer platanoides</i>
17	jeřáb ptačí	<i>Sorbus aucuparia</i>
18	jilm habrolistý	<i>Ulmus minor</i>
19	jilm horský	<i>Ulmus glabra</i>
20	jírovec maďal	<i>Aesculus hippocastanum</i>
21	lípa srdčitá	<i>Tilia cordata</i>
22	meruňka obecná	<i>Prunus armeniaca</i>
23	modřín opadavý	<i>Larix decidua</i>



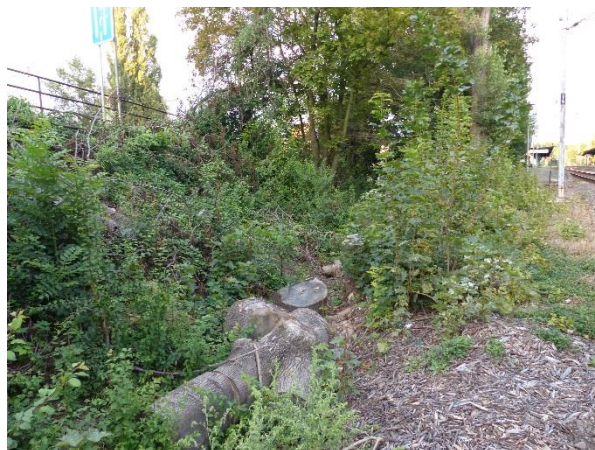
24	morušovník bílý	<i>Morus alba</i>
25	ořešák královský	<i>Juglans regia</i>
26	pajasan žláznatý	<i>Ailanthus altissima</i>
27	slivoň obecná	<i>Prunus insititia</i>
28	slivoň švestka	<i>Prunus domestica</i>
29	smrk pichlavý	<i>Picea pungens</i>
30	smrk ztepilý	<i>Picea abies</i>
31	topol osika	<i>Populus tremula</i>
32	topol x kanadský	<i>Populus x canadensis</i>
33	trnovník akát	<i>Robinia pseudoacacia</i>
34	třešeň ptačí	<i>Prunus avium</i>
35	višeň obecná	<i>Prunus cerasus</i>
36	vrba bílá	<i>Salix alba</i>
37	vrba jíva	<i>Salix caprea</i>
38	vrba křehká	<i>Salix euxina</i>

Tabulka 2 Přehled zaznamenaných druhů – keře

keře		
poř. č.	český název	latinský název
1	bez černý	<i>Sambucus nigra</i>
2	dřišťál obecný	<i>Berberis vulgaris</i>
3	hloh jednosemenný	<i>Crataegus monogyna</i>
4	hlohyně šarlatová	<i>Pyracanta coccinea</i>
5	kustovnice cizí	<i>Lycium barbarum</i>
6	líška obecná	<i>Corylus avellana</i>
7	netvařec křovitý	<i>Amorpha fruticosa</i>
8	ptačí zob obecný	<i>Ligustrum vulgare</i>
9	růže šípková	<i>Rosa canina agg.</i>
10	svída krvavá	<i>Cornus sanguinea</i>
11	šeřík obecný	<i>Syringa vulgaris</i>
12	trnka obecná	<i>Prunus spinosa</i>
13	vrba košíkářská	<i>Salix viminalis</i>
14	zimolez obecný	<i>Lonicera xylosteum</i>



Obrázek 2 ŽST Litoměřice dolní nádraží - relativně velký odstup dřevinné vegetace od vlastního prostoru železniční tratě



Obrázek 5 Zastávka Litoměřice město – pokácený jedinec javoru na západním konci zastávky



Obrázek 3 Zastávka Litoměřice město – výsadba stromů v opevnění betonových prefabrikátů



Obrázek 6 Intravilán Litoměřic – svah opevněný betonovými prefabrikáty; v patě svahu topol, již značně ořezaný



Obrázek 4 Zastávka Litoměřice město – nebezpečí často znamenají vzrostlé topoly; zde topol na západním konci zastávky, již značně ořezaný; v rámci optimalizace navrženo kácení



Obrázek 7 Intravilán Litoměřic – nedávno pokácený topol u mostu na křižovatce ulic Vodní a Labská





Obrázek 8 Intravilán Litoměřic – některé dřeviny se nacházejí i v rámci zahrad a dvorů k železniční trati přiléhajících rodinných domů (zde smrk); v rámci optimalizace navržena běžná údržba



Obrázek 11 Intravilán Litoměřic – vzrostlý jedinec (vícekmen) jasanu ztepilého v rámci výsadby u ul. Dolní Rybářská; z dopravně-bezpečnostních důvodů zde již nedávno proběhla nutná údržba (odstranění nejvíce rizikového kmenu)



Obrázek 9 Intravilán Litoměřic – svahy opevněné betonovými prefabrikáty u ul. Dolní Rybářská; nejen z estetických důvodů by bylo vhodné svah osázet poléhavým skalníkem



Obrázek 12 Intravilán Litoměřic – suchá meruňka obecná v rámci výsadeb u ul. Dolní Rybářská; v rámci optimalizace navrženo kácení



Obrázek 10 Intravilán Litoměřic – vzrostlý jedinec topolu v rámci výsadby u ul. Dolní Rybářská; z dopravně-bezpečnostních důvodů je navrženo odstranění dřeviny



Obrázek 13 Opěrná zeď podél železniční tratě na západním okraji Litoměřic – v rámci optimalizace navrženy úpravy nad římskou, které se mohou dotknout některých dřevin (zpravidla podlimitních)

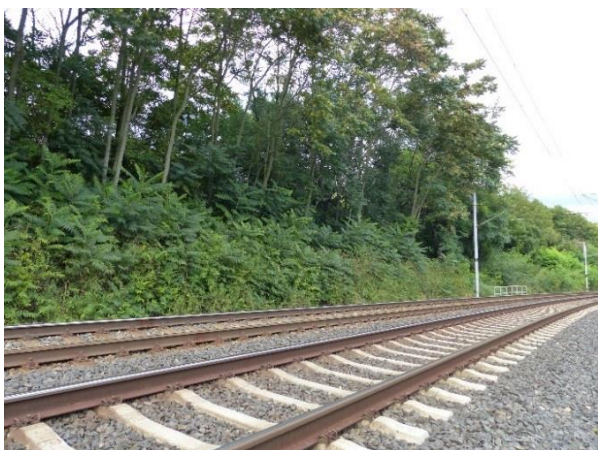




**Obrázek 14** Železniční trať mezi Litoměřicemi a Žalhosticemi – mezi cyklostezkou a železniční tratí bujně zmlazující porosty pajasanu žláznatého; rovněž shluk cca 10 jedinců nadlimitních dendrologických charakteristik, kde v minulosti proběhl významný jednostranný ořez ze strany železniční tratě; v rámci optimalizace navrženo kácení



**Obrázek 17** Vedení železniční tratě v rámci Žalhostic – častý kontakt se zahradami (zde vegetační doprovod tvořený invazní kustovnicí cizí, bezem, akátem; vše porůstá plaménkem plotní)



**Obrázek 15** Železniční trať mezi Litoměřicemi a Žalhosticemi – jednou z častých doprovodných dřevin tratě je nejen v tomto úseku invazní pajasan žláznatý; často bujně zmlazující po prováděné pravidelné údržbě



**Obrázek 18** Jižní okraj Velkých Žernoseků směrem k nivě Labe – důkaz prováděné údržby akátů na svazích v kontaktu s železniční tratí; v rámci optimalizace je zde navrženo opevnění svahu, tedy kácení v souvislosti se stavbou



**Obrázek 16** Vedení železniční tratě v rámci Žalhostic – častý kontakt se zahradami (zde vpravo přístupová cesta k zahradám; nalevo svah se zapojeným neprostupným porostem plaménku plotního)



**Obrázek 19** Úsek mezi Velkými Žernoseky a Libochovany, častá přítomnost opěrných zdí – v rámci optimalizace navrženy úpravy nad římskou, které se mohou dotknout některých dřevin (zpravidla podlimitních)





Obrázek 20 Úsek mezi Velkými Žernoseky a Libochovany, častý výskyt přestálých a částečně prosychajících topolů – v mnoha případech je navrženo kácení vzhledem k dopravně-bezpečnostním rizikům



Obrázek 23 ŽST Libochovany – výsadba stromů na okraji nástupiště; z hlediska dopravně-bezpečnostního v relativně dostatečném odstupu od vlastního prostoru železniční tratě



Obrázek 21 Úsek mezi Velkými Žernoseky a Libochovany – důkaz prováděné údržby topolů v kontaktu s železniční tratí



Obrázek 24 Vedení železniční tratě v rámci Libochovan – zapojený porost akátů nad gabionovou zdí; nejen zde je častým jevem výskyt zmlazujících jedinců v první linii blíže trati (nedávná údržba) následovaná staršími jedinci výše ve svahu



Obrázek 22 Úsek mezi Velkými Žernoseky a Libochovany, v těsné blízkosti Labe se vyskytuje úzký lem lužních porostů, často topolu – jejich rozšíření i do prostoru násypu železniční tratě znamená dopravně-bezpečnostní rizika; v rámci optimalizace nezřídka navrženo kácení



Obrázek 25 Volná krajina severně od Libochovan – spíše ojedinělý výskyt dřevinné vegetace, z hlediska dopravně-bezpečnostních hledisek zpravidla v dostatečné vzdálenosti od železniční tratě





Obrázek 26 Úsek mezi Libochovany a Církvicemi – během terénní pochůzky zde bylo zahájeno kácení některých topolů východně od železniční tratě; někteří jedinci uvedení v této zprávě pod pořadovými čísly 540–558 byli následně káceny



Obrázek 29 Vedení železniční tratě na severním okraji Sebusína – častý kontakt se zahradami; charakter dřevinné vegetace v blízkosti železniční tratě je v těchto případech zpravidla méně zapojený (solitérní jedinci, často ořešák, ovocné stromy apod.)



Obrázek 27 Západní okraj ŽST Sebusín – pohled do prostoru, kde je v rámci optimalizace navrženo zařízení staveniště (zde na pravé straně od kolejí); stejně jako ve všech ostatních případech je pro tuto plochu typický spíše nižší výskyt dřevinné vegetace (téměř výhradně podlimitní)



Obrázek 30 Úsek mezi Sebusínem a Brnou – kontakt železniční tratě s lesními porosty na svazích (zde vpravo), kde je navržena téměř výhradně běžná údržba porostů; výskyt dřevin vykazující významná dopravně-bezpečnostní rizika, tzn. potřebu kácení, je výjimečný



Obrázek 28 Jižní okraj intravilánu Sebusína – ukázka pravidelné údržby rychle zmlazujících akátů v bezprostředním kontaktu s korunou železniční tratě



Obrázek 31 Vedení železniční tratě Brnou v prostoru mezi cyklostezkou (nalevo) a přístupovou cestou ke kolonii zahrad (napravo) – vzdálenost dřevinné vegetace je z toho důvodu z dopravně-bezpečnostních hledisek zpravidla dostatečná



## 5 ZÁVĚR A DOPORUČENÍ

Dendrologický průzkum byl vypracován jako podklad pro zpracování oznámení záměru ve smyslu § 6 zákona č. 100/2001 Sb.; v dalších fázích rovněž jako podklad dokumentace pro územní řízení a pro účely vydání povolení ke kácení dle § 8 zákona č. 114/1992 Sb.

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

Dendrologickým průzkumem bylo v zájmovém území v souvislosti se záměrem zjištěno celkem 52 druhů dřevin, z toho bylo 38 druhů stromů a 14 druhů keřů. Během průzkumu bylo zaznamenáno celkem 930 prostorových dat, ze kterých bylo 706 bodových dat (nadlimitních stromů či podlimitních stromů), 176 polygonových dat (zapojené porosty) a 48 liniových dat (nezapojené porosty). Z tohoto výčtu budou pro žádost o povolení ke kácení dřevin dle § 8 zákona č. 114/1992 Sb. předmětné pouze ty, které se nacházejí mimo pozemky určené k plnění funkcí lesa (PUPFL), které budou dotčené stavební realizací záměru či které bude nutné kácet vzhledem k dopravně-bezpečnostním rizikům, a zároveň dosahují obvodu kmene většího 80 cm ve výšce 130 cm či se jedná o zapojené porosty dřevin, jejichž kácená/odstraňovaná plocha přesahuje 40 m<sup>2</sup>. Toto rozměrové omezení neplatí v případě, že se jedná o dřeviny na území významných krajinných prvků, kde je třeba povolovat kácení všech dřevin, tedy i podlimitních velikostních charakteristik. V daném případě je třeba toto vnímat zejména ve vztahu k řece Labe, resp. její údolní nivě Labe. Údolní niva je dle Věstníku MŽP (08/2007, ročník XVII, částka 8), sdělení č. 16: „rovinné údolní dno aktivované při povodňovém stavu vodního toku; tvoří ji štěrkovité, písčité, hlinité nebo jílovité naplaveniny, jejichž úložné poměry často vykazují nepravidelnosti způsobené větvením toku, vznikem ostrovů, meandrů, náplavových kuželů a delt, sutí, svahových sesuvů apod.“ Z uvedeného je patrné, že jakkoliv je železniční trať v mnoha úsecích vedena v těsném přimknutí k břehům Labe, v žádném případě není možné v případě kácených dřevin hovořit o jejich lokalizaci v údolní nivě, neboť dřeviny navržené ke kácení se nacházejí výhradně na svazích stávajícího tělesa železniční tratě, resp. jsou-li káceny i dřeviny v blízkosti paty svahu v prostoru směrem k řece Labe, jedná se o kácení výhradně z důvodů dopravně-bezpečnostních u stromů, jejichž rozměrové parametry vždy překračují limitních hodnot dle vyhlášky č. 189/2013 Sb. (tedy tzv. nadlimitní stromy).

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

- Kácení dřevinné zeleně bude obecně provedeno pouze v nezbytně nutném rozsahu (ať již v souvislosti s vlastní stavební realizací záměru, v rámci zařízení staveniště či v souvislosti s dopravně bezpečnostními riziky). Tento požadavek je ostatně zakotven v aktuálně platné legislativě a vyplývá z významu, který je dřevinám mimo les obecně přikládán. V případě vegetačního doprovodu řešené železniční tratě je však tento význam podstatným způsobem degradován zejména častou přítomností invazních druhů dřevin (v současnosti zde dominuje trnovník akát (*Robinia pseudoacacia*), pajasan žlaznatý (*Ailanthus altissima*) a javor jasanolistý (*Acer negundo*)), což je nejen vzhledem k lokalizaci na území CHKO České středohoří skutečnost nežádoucí.
- Vegetační doprovod železniční tratě má jistý význam z hlediska zapojení technicistního prvku do krajiny (v optice zákona č. 114/1992 Sb. je možné najít překryv s ochranou krajinného rázu dle § 12). Vegetační doprovod odcloňuje poměrně frekventovaný železniční koridor v území, které je rekreačně, resp. turisticky významné. Je však nutné zmínit, že charakter vegetačního doprovodu se v mnohém odchyľuje od obecných principů estetického působení dřevinné vegetace. V aktuálním charakteru vegetace rovněž není možné shledat návaznost na charakter v dobách minulých, neboť přinejmenším v první polovině 20. století (mnohde i později) byly násypy (okolí) železničních tratí zpravidla zbaveny dřevinné vegetace a mnohde extenzivně využívány (pastva, píce apod.), tedy se mnohem více vyskytovaly holé/nezapojené úseky.
- Vegetační doprovod železniční tratě má v některých úsecích (např. v oblasti vedení železniční tratě mezi Velkými Žernoseky a Libochovany) jistý význam také z hlediska stability svahů, mj. ve vztahu k rizikům vyplývajícím z umístění v záplavovém území Q<sub>100</sub>.
- U některých vybraných dřevin je navržen pouze redukční řez z důvodů blízkosti trakčního vedení, cílem řezu je především odstranění vybraných nevhodných částí stromů zasahujících do prostoru vedení, bez nutnosti kácení celého jedince, resp. nedovolených zásahů do dřevin ve smyslu § 2 vyhlášky č. 189/2013 Sb.).
- Dřeviny ohrožené poškozováním při realizaci stavby (tj. dřeviny, které nebude nezbytné v souvislosti s realizací stavby kácet) budou ochráněny v souladu s normou ČSN 83 9061 Technologie vegetačních úprav v krajině – Ochrana stromů, porostů a vegetačních ploch při stavebních pracích.
- V území městské zástavby (Litoměřice) je vhodné osázet svahy s betonovou dlažbou půdopokryvným skalníkem (např. *Cotoneaster praecox*, *C. salicifolius*).

## 6 PŘÍLOHY

Příloha 1 Soupis zaznamenaných druhů dřevin s jednotlivými atributy (tabulka)

Příloha 2 Mapový výstup dendrologického průzkumu (výkresy)



## 7 POUŽITÉ ZDROJE

- [1] SŽDC, (2016): Metodický pokyn pro údržbu vyšší zeleně
- [2] Zákon č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny ve znění pozdějších předpisů
- [3] Vyhláška č. 189/2013 Sb., o ochraně dřevin a povolování jejich kácení, ve znění pozdějších předpisů
- [4] Arboristický standard (2017): Péče o dřeviny kolem veřejné dopravní infrastruktury SPPK A02 010
- [5] Arboristický standard (2017): Péče o dřeviny kolem veřejné dopravní infrastruktury SPPK A02 010 (koncept)