



EVROPSKÁ UNIE  
Evropské strukturální a investiční fondy  
Operační program Doprava


Ministerstvo dopravy  
Státní fond dopravní  
infrastruktury



## VÝŠKOVÝ SYSTÉM Bpv

## SOUŘADNICOVÝ SYSTÉM S-JTSK

Číslo změny:	Obsah změny:	Datum změny:
01	-	-
02	-	-
03	-	-

Investor:	Správa železniční dopravní cesty, státní organizace Dlážděná 1003/7, 110 00 Praha 1
	Stavební správa západ Sokolovská 278/1955, 190 00 Praha 9

Generální projektant:	SUDOP PRAHA a.s. Olšanská 1a, 130 80 Praha 3 tel.: +420 267 094 111 fax: +420 224 230 316 e-mail: praha@sudop.cz	Hlavní inženýr projektu: ING. JAN BONEV Garant profese: ING. JITKA TOBOLOVÁ
-----------------------	--	--

Středisko: SILNIC A DÁLNIC			
Vedoucí střediska: ING. HANA STAŇKOVÁ	Odpovědný projektant SO, IO, PS: ING. TOMÁŠ ADAM	Vypracoval: ING. TOMÁŠ ADAM	Kontroloval: ING. MIROSLAV RADECHOVSKÝ

Název akce:	Číslo smlouvy:	15 507 201
ZVÝŠENÍ KAPACITY TRATI NYMBURK – MLADÁ BOLESLAV, 2. STAVBA	Projektový stupeň:	PROJEKT
Část:	Datum:	08/2016
SOUHRNNÁ ČÁST VLIV STAVBY NA ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ VLIV STAVBY NA ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ	Číslo části:	B.3.1
Název přílohy:	Měřítko:	Počet formátů:
TECHNICKÁ ZPRÁVA	-	-
	Číslo přílohy:	1

Dokument lze užívat pouze ve smyslu příslušné smlouvy o dílo, která jeho část nemůže být i u jiných částí, a to i v případě, kdy je dokument součástí jiného dokumentu, který obsahuje součásti tohoto dokumentu.

## Obsah

<b>1. ZÁKLADNÍ ÚDAJE .....</b>	<b>3</b>
<b>2. VZTAH K EIA .....</b>	<b>4</b>
<b>3. PŘÍRODNÍ CHARAKTERISTIKA .....</b>	<b>4</b>
3.1. MLADOBOLESLAVSKÝ BIOREGION .....	4
3.2. POLABSKÝ BIOREGION .....	4
<b>4. CHRÁNĚNÁ ÚZEMÍ .....</b>	<b>5</b>
<b>5. NATURA 2000.....</b>	<b>5</b>
<b>6. VLIV NA ÚZEMNÍ SYSTÉM EKOLOGICKÉ STABILITY (ÚSES) .....</b>	<b>6</b>
<b>7. VÝZNAMNÉ KRAJINNÉ PRVKY.....</b>	<b>6</b>
7.1. VKP DLE §3 ZÁKONA Č.114/1992 SB. V PLATNÉM ZNĚNÍ .....	7
7.2. VKP DLE §6 ZÁKONA Č.114/1992 SB. V PLATNÉM ZNĚNÍ .....	8
<b>8. KRAJINNÝ RÁZ .....</b>	<b>8</b>
<b>9. ZEMĚDĚLSKÝ PŮDNÍ FOND .....</b>	<b>9</b>
<b>10. LESNÍ PŮDNÍ FOND.....</b>	<b>9</b>
<b>11. OCHRANA VOD .....</b>	<b>9</b>
<b>9.1. POVRCHOVÉ VODY .....</b>	<b>9</b>
HYDROLOGICKÉ ČLENĚNÍ ZÁJMOVÉHO ÚZEMÍ STAVBY .....	9
ZÁPLAVOVÉ ÚZEMÍ.....	12
<b>9.2. PODZEMNÍ VODY .....</b>	<b>12</b>
INDIVIDUÁLNÍ VODNÍ ZDROJE .....	13
<b>9.3. VODOHOSPODÁŘSKY CHRÁNĚNÁ ÚZEMÍ.....</b>	<b>13</b>
<b>9.4. ODVODNĚNÍ REKONSTRUOVANÉ TRATI.....</b>	<b>14</b>
<b>9.5. NAKLÁDÁNÍ SE ZÁVADNÝMI LÁTKAMI DLE §39 ZÁKONA Č.254/2001 SB. ....</b>	<b>14</b>
<b>10. PŘÍRODNÍ ZDROJE A PODDOLOVANÁ ÚZEMÍ.....</b>	<b>15</b>
<b>11. RADONOVÉ RIZIKO.....</b>	<b>15</b>
<b>12. VLIV NA KULTURNÍ PAMÁTKY .....</b>	<b>15</b>
<b>13. OCHRANNÁ PÁSMA .....</b>	<b>16</b>
<b>14. ZÁVĚR.....</b>	<b>17</b>
<b>15. PŘÍLOHY .....</b>	<b>17</b>

## 1. Základní údaje

Název stavby:	Zvýšení kapacity trati Nymburk – Mladá Boleslav, 2. stavba
Stupeň dokumentace:	Projekt dle Směrnice GR SŽDC č. 11/2006 a vyhlášky č. 146/2008 Sb. (dokumentace pro vydání stavebního povolení)
Charakter a účel stavby:	Liniová stavba, zvýšení kapacity dráhy
Místo stavby:	Železniční trať Nymburk hl. n. – Mladá Boleslav hl. n.
Kraj:	Středočeský
Obce s rozšířenou působností:	Nymburk, Mladá Boleslav
Obce:	Nymburk, Dvory, Vsechlapy, Krchleby, Straky, Jizbice, Všejanya, Vlkava, Čachovice, Smilovice, Luštěnice
Katastrální území:	Nymburk, Dvory u Nymburka, Vsechlapy u Nymburka, Krchleby, Straky, Jizbice u Nymburka, Všejanya, Vlkava, Čachovice, Újezd u Luštěnic, Luštěnice
Předpokládaný termín výstavby:	10/2017–11/2018

Stavba „Zvýšení kapacity trati Nymburk – Mladá Boleslav, 2. stavba“ sleduje zvýšení provozní kapacity stávající jednokolejné železniční trati Nymburk – Mladá Boleslav, zejména pro potřeby intenzivní nákladní dopravy. Cíle bude dosaženo stavebními úpravami v dopravních, které zahrnují prodloužení dopravních kolejí v železniční stanici (ŽST) Čachovice a zřízení nové výhybny Straky. V obou dopravních bude sanován železniční spodek a rekonstruován železniční svršek a stávající mostní objekty. Dále dojde k úpravám a výměně technologického (zabezpečovacího a sdělovacího) a silnoproudého vybavení za nové, které bude umístěno v nových technologických budovách, a nezbytným vyvolaným zásahům v ostatních profesích. Lokálně dojde ke zvýšení traťové rychlosti do 100 km/h. Na nová nástupiště bude zajištěn bezbariérový přístup pro cestující. Stavební úpravy proběhnou ve Strakách a v Čachovicích, technologické vybavení bude řešeno mezi ŽST Nymburk hl. n. a ŽST Luštěnice-Újezd. Zbývajících úsek z Luštěnic-Újezda do Mladé Boleslavi hl. n. je součástí 1. stavby, která je aktuálně v realizaci (2016).

Těžiště významu trati Nymburk – Mladá Boleslav je v přepravě zboží. Trať napojuje průmyslové podniky v Mladé Boleslavi a okolí na seřaďovací nádraží v Nymburce, které leží na páteřní trati Kolín – Děčín. Hlavním přepravcem je ŠKODA AUTO a.s., resp. hlavní závod firmy v Mladé Boleslavi. Po trati se přepravují jak suroviny (uhlí, ocelové svitky), tak hotové výrobky (automobily, případně jejich sestavené části). Objem přeprav dlouhodobě roste a podle výhledu v nejbližších letech překročí kapacitu stávající trati. Kromě těchto přeprav trať slouží též dálkovým nákladním vlakům na Liberecko, Turnovsko, Českolipsko a do Polska.

## 2. Vztah k EIA

Podle vyjádření ústředního správního úřadu z hlediska zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí a o změně některých souvisejících zákonů ze dne 20.2.2013 bylo rozhodnuto, že tento záměr nepodléhá posuzování vlivů na životní prostředí. Doloženo v příloze této dokumentace.

## 3. Přírodní charakteristika

Zájmové území se nachází v Mladoboleslavském a Polabském bioregionu.

### 3.1. Mladoboleslavský bioregion

#### 3.1.1. Horniny a reliéf

Celou oblast budují vápnité horniny svrchní křídly – slíny, slínovce, vápnité jílovce. Reliéf v málo odolných slínech je ploše pahorkatinný, s oblými nevysokými návršími, širokými údolími a četnými úpadovitými sníženinami. Reliéf má charakter ploché pahorkatiny s výškovou členitostí 30-75 m, typická výška území je 210-270 m.

#### 3.1.2. Podnebí

Dle Quitta leží bioregion převážně v teplé oblasti T2. Teploty jsou na jihu vysoké a plynule klesají směrem k severu, srážky stoupají od jihu k severu a také směrem k východu. Sníženiny vykazují mírné teplotní inverze.

#### 3.1.3. Půdy

Půdní poměry charakterizuje poměrně velkoplošná mozaika. Černoze na těžkých substrátech jsou často oglejené, pelické, hojné jsou smonice, na nivních sedimentech a v širokých úvalech se vyskytují černice. Na hlinitých písčích jsou ostrůvkovitě zastoupeny luvizemě.

#### 3.1.4. Biota

Bioregion leží z větší části v termofytiku, vegetační stupeň podle Skalického je kolinní až suprakolinní. Potenciální přirozenou vegetací převážné většiny území je mozaika dubohabřin (*Melampyro nemorosi-Carpinetum*) a teplomilných doubrav (zejména asociace *Potentillo albae-Quercetum*). Flóra je dosti pestrá, je v ní zastoupeno především teplomilnější křídlo střeoevropské květeny.

### 3.2. Polabský bioregion

#### 3.2.1. Horniny a reliéf

Bioregion leží ve střední části středních Čech, rozkládá se v nejnižších částech české tabule. Typickým rysem bioregionu je katéna niv, nízkých a středních teras. Biota patří do 2. bukovo - dubového vegetačního stupně, vlivem substrátu ovšem bez buku. Reliéf má charakter roviny s výškovou členitostí do 30 m, pouze v oblasti výskytu svědeckých vrchů má charakter ploché pahorkatiny s členitostí 30 - 75 m.

### **3.2.2. Podnebí**

Dle Quitta leží bioregion v teplé oblasti T 2, je značně teplý a má nejvyšší průměrné teploty v Čechách. Srážky stoupají od západu k východu, bioregion má ráz xerothermní.

### **3.2.3. Půdy**

Povrch bioregionu tvoří z velké části sedimenty kvartéru, jednak v různé míře písčité až jílovité hlíny labské nivy, jednak štěrkopísky až písky nižších teras, které pokrývají rozsáhlé plochy. V labské nivě převládá typická fluvizem typu vega.

### **3.2.4. Biota**

Bioregion leží v termofytiku, vegetační stupeň dle Skalického je planární (až kolinní). Flora je dosti pestrá, převažuje soubor nivních druhů středoevropského typu. Krajina bioregionu je vodohospodářskými úpravami a hospodářskou činností silně pozměněná, s náhradními společenstvy kulturní stepi a mozaikou druhotných lesních stanovišť menšího rozsahu. Odpovídající fauna hercynského původu je silně ochuzená, se západními vlivy.

## **4. Chráněná území**

Zvláště chráněná území přírody jsou definována zákonem č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny v platném znění. V zájmovém území se nenacházejí zvláště chráněná území.

## **5. NATURA 2000**

Natura 2000 je soustava lokalit chránících nejvíce ohrožené druhy rostlin, živočichů a přírodní stanoviště na území EU. Nejdůležitějšími právními předpisy EU v oblasti ochrany přírody jsou Směrnice Rady 79/409/EHS z 2. dubna 1979 o ochraně volně žijících ptáků (zkr. směrnice o ptácích) a Směrnice Rady 92/43/EHS z 21. května 1992 o ochraně přírodních stanovišť, volně žijících živočichů a planě rostoucích rostlin (zkr. směrnice o stanovištích).

V zájmovém území se nenachází evropsky významné lokality ani ptačí oblasti. Nejbližší evropsky významná lokalita Loučeň – hotel Jivák je vzdálena 3 km od záměru.

Stanovisko orgánu ochrany přírody (Krajský úřad Středočeského kraje) z 29.10.2014 je doloženo v příloze této dokumentace.

## 6. Vliv na územní systém ekologické stability (ÚSES)

Územní systém ekologické stability, dle zákona č.114/1992 Sb. v platném znění, v krajině tvoří soubor funkčně propojených ekosystémů, ekologicky stabilnějších přirozených a přírodě blízkých ekosystémů, které udržují přírodní rovnováhu. V rámci nadregionálních, regionálních a místních ÚSES jsou vymezována tzv. biocentra a biokoridory. Prvky ÚSES jsou vyznačeny v mapové příloze B.3.1.2. Situace faktorů životního prostředí.

**Tab.Křížení prvků ÚSES.**

prvek	km	způsob křížení
RBK	10,51	v úrovni terénu, na železničním tělese bude pouze přidáván kabel zabezpečovacího zařízení
LBK 314	11,009	Vlkava, na železničním tělese bude pouze přidáván kabel zabezpečovacího zařízení
LBK 314	12,046	<b>SO 11-20-01 Vlkava, přidání druhé koleje, výrazné terénní úpravy</b>
LBK 311	13,1	v úrovni terénu, na železničním tělese bude pouze přidáván kabel zabezpečovacího zařízení
LBK 313	13,348	most, na železničním tělese bude pouze přidáván kabel zabezpečovacího zařízení
LBK 313	14,955	most, na železničním tělese bude pouze přidáván kabel zabezpečovacího zařízení

Z hlediska průchodnosti prvků ÚSES bude stavebně měněn jediný mostní objekt, a to SO 11-20-01 Železniční most, ev. km 12,046. Dochází zde k přidání druhé koleje a rozšíření náspu drážního tělesa, z dnešních cca 21,5 metru na budoucích 28 metrů. Rozšíření pod druhou kolejí (kolej č. 3) bude integrovaný železobetonový rám s proměnnou světlostí 7,5-9 m založený na mikropilotách s úrovně koruny nábrežní zdi (za nimi). Do vodoteče a okolí bude dopad minimální. Na základě požadavku správce vodoteče se v korytě odstraní náplavy do vzdálenosti cca 5 m před i za most, jinak se do vodoteče nezasahuje, pouze se při krajích nábrežních zdí i o ně opře skruž podpírající bednění konstrukce nového mostu po dobu stavby.

## 7. Významné krajinné prvky

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

V zájmovém úseku stavby se nevyskytují registrovaná VKP podle §6.

### 7.1. VKP dle §3 zákona č.114/1992 Sb. v platném znění

Stavba nebude zasahovat do pozemků plnících funkci lesa.

Trat' kříží VKP dle § 3 zákona č.114/1992 Sb.:

**Tab Významné krajinné prvky (VKP) dle zákona 114/1992 Sb. v platném znění křížené tratí:**

prvek	km	způsob křížení
Stračí potok	5,940	pouze kabelizace
Bezejmenná vodoteč	6,928	přestavba propustu SO 9-21-01
Vlkava	11,009	pouze kabelizace
Vlkava	12,046	přestavba mostu SO 11-20-01
Bezejmenná vodoteč	12,190	přestavba propustu SO 12-20-01
Vlkava	13,348	pouze kabelizace
Vlkava	14,955	pouze kabelizace
Jabkenický potok	15,995	pouze kabelizace

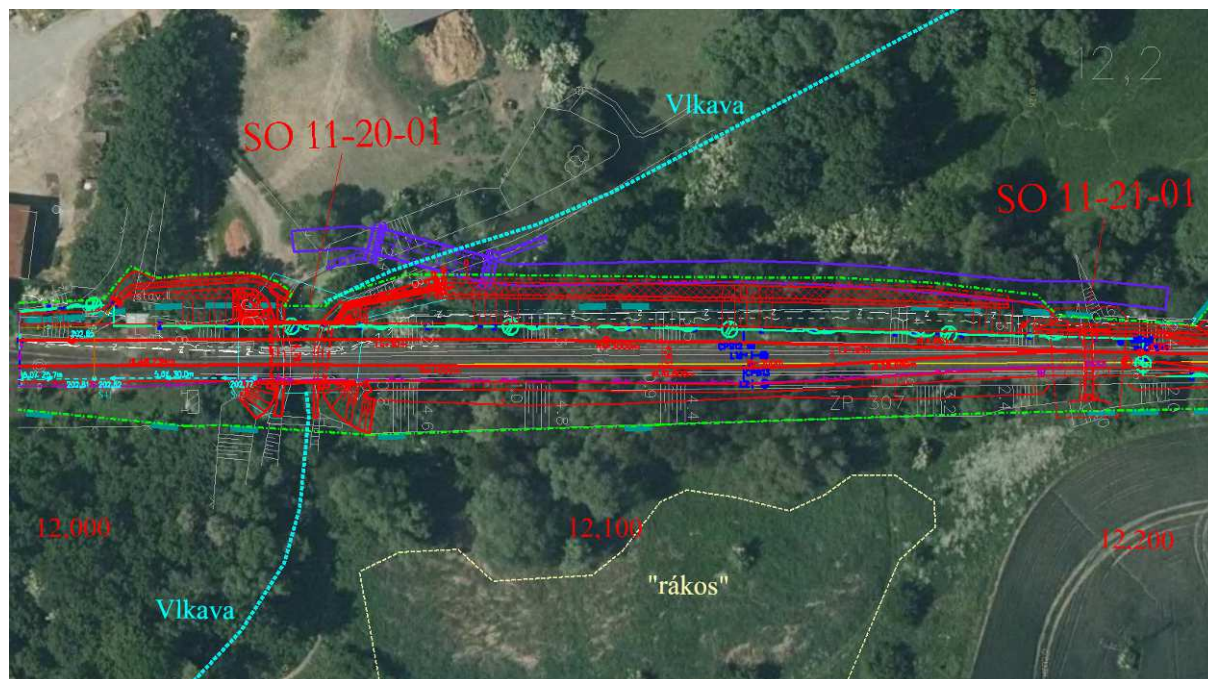
#### SO 9-21-01 Železniční propustek v ev. km 6,928

Jedná se o propustek pro občasnou vodoteč z betonových trub pravděpodobně TZR Ø 1000 mm. Délka propustku je 8,30 m. Tvar propustku je velice nestandardní, čela vyčnívají z násypu tělesa, svah a kolejové lože nebylo dosypáno, přičemž čela byla navržena pro uzavřené šterkové lože. Materiál propustku je více cementová malta než beton, proto je i čelo vpravo rozrušeno trhlinami a na straně ke koleji je z poruch zřejmé, že zdivo čela obsahuje i cihly. Na vtoku je vytvořena menší vtoková jámka vybetonováním bloků po obou stranách vtokového čela. Byla navržena přestavba propustku v celé délce. Je zohledněn příčný řez násypem tělesa a současně snaha omezit trvalé záборы sousedních pozemků. Je navržen propustek z železobetonových patkových trub Dn 1000 mm, spád je cca 1,0%, délka propustku je upravena na 17,30 m. Na vtoku i výtoku budou použity roury se šikmou koncovou trubkou, navazující část koryta na vtoku i výtoku bude odlážděna kamenem do betonového lože.

#### SO 11-20-01 Železniční most, ev. km 12,046

Dochází zde k přidání druhé koleje a rozšíření násypu drážního tělesa, z dnešních cca 21,5 metru na budoucích 28 metrů.

Rozšíření pod druhou kolejí (kolej č. 3) bude integrovaný železobetonový rám s proměnnou světlostí 7,5-9 m založený na mikropilotách s úrovní koruny nábrežní zdi (za nimi). Do vodoteče a okolí bude dopad minimální. Na základě požadavku správce vodoteče se v korytě odstraní náplavy do vzdálenosti cca 5 m před i za most, jinak se do vodoteče nezasahuje, pouze se při krajích nábrežních zdí i o ně opře skruž podpírající bednění konstrukce nového mostu po dobu stavby.



Obr. Přemostění Vlkavy (SO 11-20-01) a rozšiřování železničního náspu o další kolej (včetně staveništní komunikace - modře) v její nivě.

### SO 11-21-01 Železniční propustek v ev. km 12,190

Jedná se o kamenný klenutý propustek pro občasnou vodoteč, ze stavebního hlediska je objekt v dobrém stavu, má pouze přesypané římsy a zanesený odtokový profil před a za propustkem. Poloha koleje se oproti PD posunula vlevo o 2,157 mm, proto původní řešení objektu bylo nutno změnit. Propustek bude přestavěn na trubní o průměru Dn 1200 mm, přičemž roury budou osazeny pod stávající klenbu. Čelo vlevo bude tvořeno gabiony vyplněnými kamenivem, které budou navazovat na svah z vyztužených zemin. Ten bude upraven obdobným způsobem. Úprava vpravo bude rourou se šikmým čelem a svah zde bude dosypán do sklonu navazujícího tělesa násypu přičemž přilehlá část bude odlážděna.

*Úpravy propustu byly projednány na MěÚ Mladá Boleslav dne 14.7.2016-viz. záznam v příloze této dokumentace. Bylo dohodnuto, že nový propust bude mít světlost 1,4 metru, po dalších telefonických konzultacích byla světlost propustu upravena na 1,2 metru.*

### 7.2. VKP dle §6 zákona č.114/1992 Sb. v platném znění

V zájmovém území se nenacházejí registrované VKP.

## 8. Krajinný ráz

Umístění stavby odlišného měřítká v zástavbě, která je v kontaktu s volnou krajinou nebo stavby projevující se v krajinných panoramatech a vybočující z krajinného měřítká nebo forem a hmot okolních staveb, může vyvolat v siluete krajiny nebo charakteru zástavby změnu krajinného rázu. K ochraně krajinného rázu je určen §12 zák. č.114/1992 Sb. o ochraně přírody a krajiny v platném znění a je nástrojem orgánů ochrany přírody jak regulovat či ovlivňovat výstavbu a využití území nejenom ve zvláště chráněných územích, ale i ve volné krajině.



*Citace dle §12 zákona č.114/1992 Sb. v platném znění*

*Krajinný ráz, kterým je zejména přírodní, kulturní a historická charakteristika určitého místa či oblasti, je chráněn před činností snižující jeho estetickou a přírodní hodnotu. Zásahy do krajinného rázu, zejména umísťování a povolování staveb, mohou být prováděny pouze s ohledem na zachování významných krajinných prvků, zvláště chráněných území, kulturních dominant krajiny, harmonické měřítko a vztahy v krajině. K umísťování a povolování staveb, jakož i jiným činnostem, které by mohly snížit nebo změnit krajinný ráz, je nezbytný souhlas orgánu ochrany přírody. Podrobnosti ochrany krajinného rázu může stanovit ministerstvo životního prostředí obecně závazným právním předpisem. K ochraně krajinného rázu s významnými soustředěnými estetickými a přírodními hodnotami, který není zvlášť chráněn podle části třetí tohoto zákona, může orgán ochrany přírody zřídit obecně závazným předpisem přírodní park a stanovit omezení takového využití území, které by znamenalo zničení, poškození nebo rušení stavu tohoto území. V zastavěném území se krajinný ráz neposuzuje pouze tam, kde je územním nebo regulačním plánem stanoveno plošné a prostorové uspořádání a podmínky ochrany krajinného rázu jsou dohodnuty s orgánem ochrany přírody.*

Stavba neprochází přírodním parkem a vzhledem k tomu, že se jedná o zvýšení kapacity stávající trati, nebude krajinný ráz ovlivněn.

## **9. Zemědělský půdní fond**

Vyhodnocení dopadu stavby na zemědělský půdní fond, vč. výpočtu výše odvodů za odnětí půdy ze zemědělského půdního fondu a mapového zpracování, je obsahem samostatné přílohy dokumentace – Zemědělská příloha B.3.8.

## **10. Lesní půdní fond**

Stavba nevyvolá zábor pozemků plnicích funkci lesa.

Je dotčeno ochranné pásmo lesa. Seznam pozemků PUPFL ležících do 50-ti metrů od obvodu stavby je uveden v geodetické dokumentaci, majetkoprávní části (dokumentace I.2.1.).

## **11. Ochrana vod**

### **9.1. Povrchové vody**

#### ***Hydrologické členění zájmového území stavby***

Dle hydrologického členění prochází zájmové území stavby povodími (3.řádu) Mrlina a Labe od Mrliny po Výrovku (1-04-05), Labe od Výrovky po Jizeru (1-04-07).

Úseky stavby se nacházejí v jednotlivých dílčích povodích:

- Labe ČHP 1-04-05-067 (žst. Nymburk)
- Stračí potok ČHP 1-04-07-025 (výh. Straky)
- Vlkava (od Stružného potoka po Stračí potok ) ČHP 1-04-07-024 (žst. Čachovice)
- Vlkava (od Jabkenického potoka po Stružný potok) ČHP 1-04-07-022 (železniční most v ev.km 14,955)

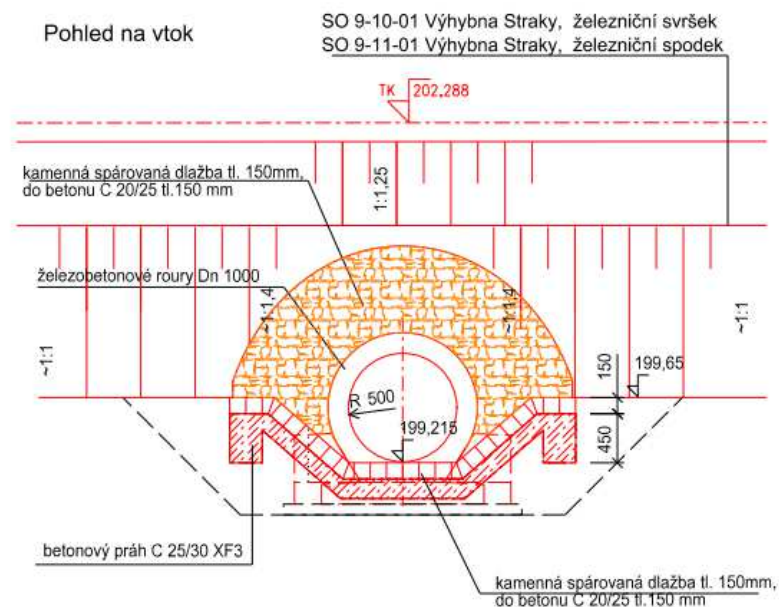
Správcem povodí je Povodí Labe s.p..

#### ***Vodní toky***

Stavba přichází do kontaktu s vodními toky při rekonstrukcích železničního propustku a železničního mostu.

**Tab. Vodní toky – popis kontaktu se stavbou:**

	vodoteč ID toku (CEVT) ČHP	- staničení křížení s tratí, působ křížení - realizovaný stavební objekt	správce
1	LBP Stračího potoka 10179389 1-04-07-025	SO 9-21-01 Železniční propustek, ev. km 6,928 -Stávající propustek z betonových trub TZR DN 1000 mm s obetonováním. Na krajích jsou vysoká a masivní čela, přičemž čelo vlevo je značně popraskané a navětralé. Je navržena přestavba celého propustku pod stávající i novou kolejí pomocí ŽB trub DN 1000 mm, s krajními šikmými kusy a s odlážděním navazujících částí svahu.	Povodí Labe s.p.

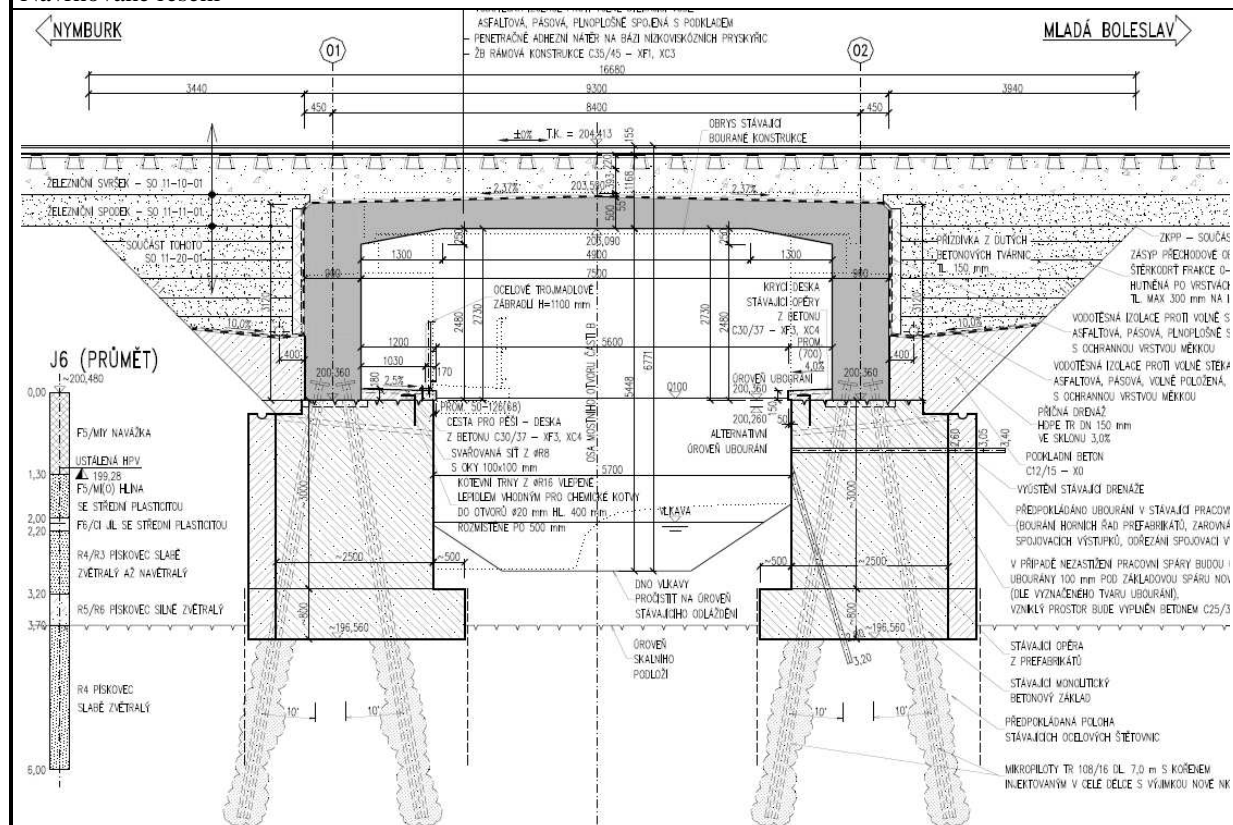
**Stávající stav****Navrhované řešení**

2	Vlkava 10100104 1-04-07-025	SO 11-20-01 Železniční most, ev. km 12,046 - Rozšíření jednokolejného mostu a na dvoukolejný. Nová rámová nosná konstrukce, založená na mikropilotách. Mostní otvor bude rozšířen, uložení nové NK bude na ponechané dolní části dosavadních opěr (v koleji č. 1), resp. na horní části stávajících nábrežních zdí (v koleji č. 2). Podcházející chodník bude veden po ponechané části opěry a po vrcholu zdi, před lícem nové opěry O1. Rozpětí mostu je 8,40 až 9,90 m, světlost mezi opěrami 7,50 m pod kolejí č. 1 a 7,50–9,0 m pod kolejí č. 2, tl. rámových stojek 0,90 m, tl. příčle 0,50 m, stavební výška 1,17 m, rovnoběžná křídla jsou délky 6,0 m. Toto řešení představuje jednodušší provedení stavby, omezení výkopů a pažení stavební jámy, výstavbu bez zásadního zásahu do koryta vodoteče. Součástí objektu je převedení chodníku přes drážní příkop.	Povodí Labe, s.p.
---	-----------------------------------	---	----------------------

Stávající stav	
----------------	--



### Navrhované řešení



Pozn.: ČHP – číslo hydrologického povodí, CEVT – centrální evidence vodních toků, HOZ – hlavní odvodňovací zařízení

V blízkosti břehových hran vodních toků se nenachází žádná navržená plocha ZS.

### ***Záplavové území***

Stavba zasahuje do záplavového území Vlkavy stanoveného dle zákona č. 254/2001 Sb. Záplavové území stanovil Krajský úřad Středočeského kraje pro úsek ř. km 0,00 – 28,14 pro průtoky s dobou opakování  $Q_5$ ,  $Q_{20}$ ,  $Q_{100}$  včetně aktivní zóny roce 2009 rozhodnutím č.j. 104279/2009/KUSK/4.

V záplavovém území Vlkavy jsou umístěny následující stavební objekty:

- žst. Čachovice – SO 11-20-01 – železniční most v ev. km 12,046

V záplavovém území není umístěn žádný areál zařízení staveniště.

### **Pro stavbu je vypracován povodňový plán – část dokumentace F.7**

Povodňový plán podléhá odbornému stanovisku správce dotčeného vodního toku a následně potvrzení souladu s povodňovým plánem obce Čachovice.

V případě významných změn - v organizaci výstavby nebo technologických postupech či při změně odpovědných osob (povodňová komise stavby) během výstavby bude povodňový plán aktualizován. K novému potvrzení souladu povodňovému orgánu dotčené obce bude předložen pouze při významné změně POV či technologického postupu stavby.

### **Riziková území při přívalových srážkách**

Stavba nezasahuje do rizikového území při přívalových srážkách. ([www.povis.cz](http://www.povis.cz))

## **9.2. Podzemní vody**

### ***Hydrogeologické poměry***

Dle přílohy č.6 k vyhlášce č. 5/2011 Sb. o vymezení hydrogeologických rajónů a útvarů podzemních vod, způsobu hodnocení stavu podzemních vod a náležitostech programů zjišťování a hodnocení stavu podzemních vod se nachází úsek zájmového území stavby 0,00 – cca 4,7 v hydrogeologickém rajónu 4360 – Labská křída a od cca km 4,7 do konce stavby prochází hydrologickým rajónem 4430 - Jizerská křída levobřežní. Kolektory rajónů jsou tvořeny sedimenty svrchní křídly (pískovce, slepence).



**Individuální vodní zdroje**

Individuální kopaná studna na pozemku 645/2 v bezprostřední blízkosti výhybny Straky	Individuální kopaná studna u drážního domku v areálu žst. Čachovice
	

**9.3. Vodohospodářsky chráněná území****Chráněná oblast přirozené akumulace vod (CHOPAV)**

Stavba nezasahuje do CHOPAV

**Ochranná pásma povrchových vodních zdrojů**

Stavba nezasahuje do žádného ochranného pásma povrchového vodního zdroje.

**Ochranná pásma podzemních vodních zdrojů**

Stavba nezasahuje do žádného ochranného pásma povrchového vodního zdroje.

**Ochranná pásma přírodních léčivých zdrojů**

Stavba prochází od počátku úprav do cca km 11,250 ochranným pásmem II. stupně léčivého přírodního zdroje Poděbrady.

V tomto ochranném pásmu budou prováděny stavební objekty ve výhybně Straky, pokládka kabelů zabezpečovacího zařízení v mezilehlých traťových úsecích Veleliby – Straky, Straky – Čachovice a úprava silnoproudého vedení v zastávce Všejaný:

- SO 09-10-01 - Výhybna Straky, železniční svršek
- SO 09-11-01 - Výhybna Straky, železniční spodek
- SO 09-21-01 - Železniční propustek, ev. km 6,928
- SO 09-62-01 - Výhybna Straky, rozvod nn a osvětlení
- SO 09-64-01 - Výhybna Straky, elektrický ohřev výhybek
- SO 09-45-01 - Výhybna Straky, demolice
- SO 09-14-01 - Zast. Straky, nástupiště
- SO 09-13-01 - Železniční přejezd, ev. km 6,461
- SO 09-40-01 - Výhybna Straky, technologická budova
- SO 09-62-03 - Zastávka Straky, osvětlení

- SO 09-62-02 - Výhybna Straky, přípojka VN 22 kV

Do ochranného pásma přírodního léčivého zdroje zasahují také částečně kolejové úpravy v žst. Čachovice:

- SO 11-10-01 - ŽST Čachovice, železniční svršek
- SO 11-11-01 - ŽST Čachovice, železniční spodek

V OPLPZ jsou umístěny areály ZS ve výhybně Straky .

Dle zákona č. 164/2001 Sb. (lázeňský zákon) je v ochranném pásmu II. stupně zakázáno provádět činnosti, které mohou negativně ovlivnit chemické, fyzikální a mikrobiologické vlastnosti zdroje a jeho zdravotní nezávadnost, jakož i zásoby a vydatnost zdroje.

## 9.4. Odvodnění rekonstruované trati

1. Odvodnění rekonstruovaných úseků trati je podrobně řešeno částí dokumentace E.1.1. Železniční svršek a spodek.

V obou rekonstruovaných dopravních zůstane zachován stávající odvodňovací systém.

2. Podrobné řešení odvedení srážkových a splaškových vod ze zpevněných ploch pozemních objektů je podrobně řešeno v části dokumentace E.2. Pozemní stavební objekty.

### *Odvodnění v době výstavby*

V době výstavby bude využit stávající systém odvodnění trati. V případě zemních prací na úpravě železničního spodku a svršku bude v místech, kde má půda sklon k erozi použito podélného odvodnění pláň, např. příkop na okraji pláň spodku s odvodem vody odolným proti erozi.

## 9.5. Nakládání se závadnými látkami dle §39 zákona č.254/2001 sb.

V období výstavby bude dodavatel stavby nakládat se závadnými látkami ve větším rozsahu v rámci stavebních činností. Současně bude zacházení s těmito látkami spojeno se zvýšeným nebezpečím pro povrchové vody a podzemní vody, protože se stavba nachází v bezprostřední blízkosti vodních toků, ve stanoveném záplavovém území a zasahuje do ochranného pásma léčivého přírodního zdroje.

Dodavatel stavby je dle zákona č. 254/2001 Sb. v platném znění povinen učinit odpovídající opatření, aby jím používané závadné látky neunikly do povrchových nebo podzemních vod. Jedním z těchto opatření je **plán opatření pro případ havárie (havarijní plán) pro období výstavby**, který je součástí projektové dokumentace jak o **část F.6**. Plán je zpracován dle náležitostí vyhlášky č. 450/2005 Sb. v platném znění.

Plán opatření podléhá odbornému stanovisku správce dotčených vodních toků a následně schválení dotčenými vodoprávními úřady (Městský úřad Nymburk a Magistrát statutárního města Mladá Boleslav).

Dodavatel stavby – uživatel závadných látek je v případě havarijního úniku povinen postupovat dle schváleného plánu opatření pro případ havárie.

V případě významných změn - v organizaci výstavby nebo technologických postupech či při změně odpovědných osob během výstavby bude havarijní plán aktualizován. K novému souhlasu vodoprávního úřadu bude předložen pouze při významné změně POV či technologického postupu stavby.

## 10. Přírodní zdroje a poddolovaná území

V zájmovém území se dle Geofondu nachází chráněné ložiskové území Bezno. Pokrývá železniční trať zhruba od Újezda u Luštěnic po Nepřevázku.

Číslo CHLÚ	Název	Surovina	Organizace
07530000	Bezno (Mělnická pánev)	Uhlí černé	Česká geologická služba

## 11. Radonové riziko

Z hlediska radonového indexu se zájmové území nachází v zóně nízkého a středního radonového rizika.

Radonové riziko z geologického podloží určuje míru pravděpodobnosti, s jakou je možno očekávat úroveň objemové aktivity radonu v určité geologické jednotce. Hlavním zdrojem radonu, pronikajícího do objektů, jsou horniny v podloží stavby. Vyšší kategorie radonového rizika z podloží v určité geologické jednotce proto určuje i vyšší pravděpodobnost výskytu hodnot radonu nad  $200 \text{ Bq.m}^{-3}$  v existujících objektech (ekvivalentní objemová aktivita radonu). Zároveň indikuje i míru pozornosti, jakou je nutno věnovat opatřením proti pronikání radonu z podloží u nově stavěných objektů.

Součástí stavby nejsou objekty s pobytem osob a proto není nutné zpracovávat podrobnější měření radonu.

## 12. Vliv na kulturní památky

Podle Ústředního seznamu kulturních památek ČR jsou v zájmovém území evidovány:

Tab. Kulturní památky evidované v zájmovém území

Číslo rejstříku	Sídelní útvar	čp.	Památka	Ulice,nám./umístění
45118/2-1810	Veleliby		Kostel sv. Václava, s omezením bez hřbitovního domku	
27454/2-1751	Újezd		Socha sv. Jana Nepomuckého	
25211/2-1765	Všejanya		Kostel sv. Jana Křtitele	SV část vsi
17748/2-1767	Všejanya		Socha sv. Jana Nepomuckého	Před kostelem
46088/2-1766	Všejanya	1	Fara	U školy

Městská památková zóna Nymburk

Historické jádro města Nymburka bylo vyhlášeno městskou památkovou zónou (MPZ) přibližně v hranicích okruhu Velkých val a toku Labe (vyhl. 476/92 Ministerstva kultury ČR ze dne 10. 9. 1992). Přesné vymezení hranice památkové zóny: Hranice začíná na severu na komunikaci č. 1600/11, pokračuje po č. kom. 1662/2, stáčí se po č. par. 1727, překračuje parcelu č. 1934 a pokračuje po č. par. 1879/1, navazuje na levý břeh Labe č. par. 1725/1, po němž pokračuje až k parcele č. 59/2, lomí se proti proudu vodoteče č. 1727, navazuje na komunikaci č. 1601/1, po níž pokračuje až k č. par. 1600/11, kde se hranice uzavírá. Předmětem ochrany památkové zóny je především půdorys původního středověkého města se dvěma prostory náměstí (Kostelní a Přemyslovců) a s radiálně okružním systémem uliční sítě. Ve své ucelené formě je historické jádro Nymburka dokladem ojediněle formovaného města z kolonizační doby. Zvláště okruh městské fortifikace dodnes patrný ve zdvojeném vodním příkopu vyžaduje ochranné i regenerační zásahy.

## Archeologie

Každé území, na kterém se stavba uskuteční je nutné pokládat za území s archeologickými nálezy ve smyslu § 22 odst. 2, zákona č. 20/1997 Sb. v platném znění, a proto je nutné pro stavbu zajistit archeologický dozor.

Stavebník je povinen:

- hlásit případné archeologické nálezy
- zajistit archeologický dozor
- úhrada záchranného archeologického výzkumu se řídí ustanovením § 22 odst. 2 zákona č. 20/1987 Sb. v platném znění
- ve smyslu ustanovení zákona č.20/87 Sb. ve znění zákona č.242/92 Sb. bude nutný základní výzkum provedený odbornou organizací. Skrývku ornice a všechny zemní práce spojené s plochou staveniště je třeba od jejich zahájení sledovat, kresebně, fotograficky a písemně dokumentovat odbornou organizací. Mimo tyto práce je nutné provést další výzkum v případě, kdy budou, skrývkou nebo jiným zásahem do terénu , narušeny archeologické struktury. Archeologický výzkum vyvolaný zemními pracemi je hrazen investorem. Je nutné na něj v dostatečném časovém předstihu uzavřít smlouvu s oprávněnou archeologickou organizací.
- sdělit termín stavby nejpozději v průběhu stavebního řízení
- ohlásit všechny zemní práce, včetně přípravy staveniště, tři týdny před jejich realizací. dohled při skrývce ornice. Po jejím odstranění provedení archeologického výzkumu, na který teprve naváže stavební činnost. Nutný další archeologický výzkum bude probíhat v klimaticky vhodném období.
- písemné potvrzení o provedení výzkumu bude součástí kolaudačního rozhodnutí.

Jelikož se jedná o rekonstrukci stávající tratě, není pravděpodobný zásah do archeologických lokalit.

Nejsou známy vlivy, které by uvedený záměr mohl mít na kulturní památky. Povinností investora je splnit požadavky, které ukládá § 22 a § 23 zákona č. 20/1987 Sb. v platném znění. *(Má-li se provádět stavební činnost na území s archeologickými nálezy, jsou stavebníci již od doby přípravy stavby povinni tento záměr oznámit Archeologickému ústavu a umožnit jemu nebo oprávněné organizaci provést na dotčeném území záchranný archeologický výzkum. Je-li stavebníkem právnická osoba nebo fyzická osoba, při jejímž podnikání vznikla nutnost archeologického výzkumu, hradí náklady záchranného archeologického výzkumu tento stavebník, jinak hradí náklady organizace provádějící archeologický výzkum.)*

## 13. Ochranná pásma

Do trasy zasahují ochranná pásma inženýrských sítí, která jsou respektována v technické dokumentaci.

**Tab. Přehled ochranných pásem sítí technické infrastruktury.**

typ	specifikace	ochranná pásma
elektrická energie		
elektrické stanice		20m
venkovní vedení	1-35kV bez izolace	7m
	1-35kV zákl. izolace	2m
	1-35kV závěs. kabel	1m
	36-110kV	12m
	110-220kV	15m
	221-400kV	30m



typ	specifikace	ochranná pásma
	nad 400kV	30m
	závěs. kabel 110kV	2m
	vlastní telekom. síť	1m
podzemní vedení	do 110kV	1m
	nad 110kV	3m
teplo		
zařízení na výrobu a rozvod tepla		2,5m
plyn		
NTL a STL plynovody a přípojky v zastavěném území		1m
ostatní plynovody a přípojky		4m
telekomunikační vedení		
telekomunikační vedení		1,5m
železnice		60m od osy koleje
vodovodní řady a kanalizační stoky		
	do průměru 500mm	1,5m
	nad průměr 500mm	2,5m

## 14. Závěr

Navržená rekonstrukce trati splňuje požadavky na ochranu životního prostředí.

## 15. Přílohy

- 1 Vyjádření MŽP ze dne 20.2.2013, č.j. 2154/ENV/13
- 2 Stanovisko Krajského úřadu Středočeského kraje k NATURA 2000
- 3 Záznam z jednání na MěÚ Mladá Boleslav ze dne 14.7.2016

### Podklady

Studie proveditelnosti, Zvýšení výkonnosti tratě Nymburk – Mladá Boleslav, SUDOP Praha  
Biogeografické členění České republiky, M. Culek a kol., Enigma Praha 1996

<http://www.geofond.cz/>

<http://www.geology.cz/>

### Seznam zkratk

EIA Environmentální impact assessment

CHLÚ chráněné ložiskové území

LBK lokální biokoridor

NK nosná konstrukce

RBK regionální biokoridor

ÚSES územní systém ekologické stability

VKP významný krajinný prvek

**MINISTERSTVO ŽIVOTNÍHO PROSTŘEDÍ**

100 10 PRAHA 10 - VRŠOVICE, Vršovická 65

SUDOP PRAHA a.s.  
Ing. Hana Staňková  
Olšanská 1a  
130 80 Praha 3

Váš dopis značky:  
202/26/2013  
202/27/2013

Naše značka:  
2076/ENV/13  
2154/ENV/13

Vyřizuje:  
Bc. Křozová/I. 2075

PRAHA:  
20. 2. 2013

**Věc:** „Zvýšení kapacity trati Nymburk – Mladá Boleslav, 1. stavba“ a „Zvýšení kapacity trati Nymburk – Mladá Boleslav, 2. stavba“ - vyjádření ústředního správního úřadu z hlediska zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí a o změně některých souvisejících zákonů (zákon o posuzování vlivů na životní prostředí), ve znění pozdějších předpisů (dále jen „zákon“)

Dne 10. 1. 2013 a doplněním ze dne 12. 2. 2013 obdrželo Ministerstvo životního prostředí, odbor posuzování vlivů na životní prostředí a integrované prevence, Vaši žádost o vyjádření, zda záměry „Zvýšení kapacity trati Nymburk – Mladá Boleslav, 1. stavba“ a „Zvýšení kapacity trati Nymburk – Mladá Boleslav, 2. stavba“ podléhají posouzení dle zákona.

Z předložených materiálů vyplývá, že záměrem „Zvýšení kapacity trati Nymburk – Mladá Boleslav, 1. stavba“ je rekonstrukce železničního svršku na trati Nymburk hl. n. – Veleliby – Mladá Boleslav hl. n. s délkou 30 km, konkrétně úsek Luštěnice (včetně) – Mladá Boleslav hl. n. (včetně). Prodloužení výhyben bude provedeno v železničních stanicích Luštěnice v celkové délce cca 860 m a Dobrovice v celkové délce cca 830 m. Nová výhybna bude postavena mezi Bezděčínem a Nepřevázkou v celkové délce cca 830 m. Sanace pražcového podloží bude provedena v místech rekonstruovaných zhlaví, v hlavních staničních kolejích rekonstruovaných stanic, v ostatních staničních kolejích v místě závad v pražcovém podloží (na podkladě informace správce a geotechnického průzkumu), pro nově zřizované koleje (výhybny, koleje přeložené do jiné polohy) a u nově zřizovaných nástupišť. Rekonstrukce traťové koleje není součástí stavby. Dále bude instalováno v úseku Luštěnice (včetně) – Mladá Boleslav hl. n. (včetně) dálkově ovládané zařízení. Nástupišť budou ve stanicích zrekonstruována na výšku 550 mm s přístupem vnějším, popř. poloostrovním. Staniční zabezpečovací zařízení (železniční stanice Luštěnice, Dobrovice a výhybna Bezděčín/Nepřevázka) bude instalováno 3. kategorie typu elektronické stavědlo pro malé stanice s dálkovým ovládáním (je uvažováno i s řídicí úrovní elektronického stavědla a několika výkonnými úrovněmi, umístěnými v jednotlivých stanicích). Traťové zabezpečovací zařízení v úseku Čachovice – Luštěnice bude ponecháno stávající.

Dále z předložených materiálů vyplývá, že záměrem „Zvýšení kapacity trati Nymburk – Mladá Boleslav, 2. stavba“ je rekonstrukce železničního svršku na trati Nymburk hl. n. – Veleliby – Mladá Boleslav hl. n. s délkou 30 km, konkrétně úsek Veleliby (mimo) – Luštěnice (mimo). V železniční stanici Čachovice bude provedeno prodloužení výhybny v celkové délce cca 800 m a v železniční stanici Straky bude zřízena nová výhybna v celkové

tel.  
267 121 111

ČNB Praha 1  
č.ú. 7628001/0710

IČ:  
164 801

délce cca 800 m. Sanace pražcového podloží bude provedena v místech rekonstruovaných zhlaví, v hlavních staničních kolejích rekonstruovaných stanic, v ostatních staničních kolejích v místě závad v pražcovém podloží (na podkladě informace správce a geotechnického průzkumu), pro nově zřizované koleje (výhybny, koleje přeložené do jiné polohy) a u nově zřizovaných nástupišť. Rekonstrukce traťové koleje není součástí stavby. Dále bude instalováno v úseku Veleliby (mimo) – Luštěnice (mimo) dálkově ovládané zařízení. Nástupiště budou ve stanicích zrekonstruována na výšku 550 mm s přístupem vnějším, popř. poloostrovním. Staniční zabezpečovací zařízení (železniční stanice Čachovice a výhybna Straky) bude instalováno 3. kategorie typu elektronické stavědlo pro malé stanice s dálkovým ovládáním (je uvažováno i s řídicí úrovní elektronického stavědla a několika výkonnými úrovněmi, umístěnými v jednotlivých stanicích).

Stávající přepravní kapacita trati Nymburk – Mladá Boleslav činí 29 vlaků (ve směru Nymburk – Mladá Boleslav) a 35 vlaků (ve směru Mladá Boleslav – Nymburk) za den. V osobní dopravě nedojde k navýšení přepravní kapacity trati. Navýšení nákladní dopravy v současné době závisí na společnosti Škoda Auto a.s., která předpokládá nárůst železniční dopravy v roce 2014 – 2016, kdy se přepravní kapacita ve směru Nymburk – Mladá Boleslav navýší na 35 vlaků a ve směru Mladá Boleslav – Nymburk na 37 vlaků za den.

Na základě prostudování podkladových materiálů a na základě výše uvedeného Vám sdělujeme, že záměr „Zvýšení kapacity trati Nymburk – Mladá Boleslav, 1. stavba“ a „Zvýšení kapacity trati Nymburk – Mladá Boleslav, 2. stavba“ není významnou změnou záměru oproti stávajícímu stavu, a proto záměry nepodléhají posuzování podle zákona v případě zachování výše uvedených parametrů a činností.

Ing. Jaroslava HONOVÁ, v. r.  
ředitelka odboru  
posuzování vlivů na životní prostředí  
a integrované prevence

**Na vědomí:**

- Krajský úřad Středočeského kraje, odbor životního prostředí a zemědělství, Zborovská 81/11, 150 21 Praha 5
- MŽP OVSS I, zde



SU A0001910

**Krajský úřad Středočeského kraje**  
ODBOR ŽIVOTNÍHO PROSTŘEDÍ A ZEMĚDĚLSTVÍ

Praha: 29. 10. 2014

Číslo jednací: 148599/2014/KUSK/a

Spisová značka: SZ-148599/2014/KUSK/Pt

Vyřizuje: Mgr. Marie Pátková, I.656

Značka: OŽP/Pt

**SUDOP PRAHA a.s.**  
Bc. Kateřina Pejšová  
Olšanská 1a  
130 80 Praha 3

SUDOP PRAHA a.s.

Držela dne: - 6 - 11 - 2014

Objekt: 6694, 204

**Věc: Stanovisko orgánu ochrany přírody k záměru stavby „Zvýšení kapacity trati Nymburk – Mladá Boleslav, stavba 2“**

Krajský úřad Středočeského kraje, jako orgán ochrany přírody příslušný podle ust. § 77a zákona ČNR č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, ve znění pozdějších předpisů, (tj. zejména k zvláště chráněným územím v kategorii přírodní památka a přírodní rezervace, regionálním územním systémům ekologické stability, zvláště chráněným druhům rostlin a živočichů) **nemá k navrhovanému záměru „Zvýšení kapacity trati Nymburk – Mladá Boleslav, stavba 2“ žádné připomínky.** Součástí záměru je úprava stávající jednokolejné železniční trati v úseku od žel. stanice Veleliby do žel. stanice Luštěnice z důvodu zvýšení kapacity trati pro nákladní dopravu. Navrhovaná úprava trati zasahuje k.ú. Újezd u Luštěnic, Bratronice u Luštěnic, Čachovice, Struhy, Vlkava, Všejaný na okrese Mladá Boleslav a Jizbice u Nymburka, Straky, Krchleby u Nymburka, Vsechlapy u Nymburka, Dvory u Nymburka a Nymburk na okrese Nymburk.

Krajský úřad jako orgán ochrany přírody příslušný podle ust. § 77a odst. 4 písm. n) zákona ČNR č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, ve znění pozdějších předpisů, konstatuje, že v souladu s ust. § 45i zákona č. 114/1992 Sb., **lze vyloučit významný vliv** posuzovaného **záměru „Zvýšení kapacity trati Nymburk – Mladá Boleslav“**, který řeší úpravu stávající jednokolejné železniční trati v úseku od žel. stanice Veleliby do žel. stanice Luštěnice ve výše jmenovaných katastrálních územích z důvodu zvýšení kapacity trati pro nákladní dopravu samostatně nebo ve spojení s jinými koncepcemi nebo záměry na příznivý stav předmětu ochrany nebo celistvost evropsky významné lokality nebo ptačí oblasti, stanovené příslušnými vládními nařízeními. S ohledem na charakter a lokalizaci záměru se nepředpokládá možnost významného ovlivnění evropsky významných lokalit nebo ptačích oblastí.

#### Odůvodnění

V blízkosti záměru cca 3 km východním směrem se nachází evropsky významná lokalita Loučeň - hotel Jívák označená kódem CZ 0214004, současně cca 5,5 km jihozápadním směrem

č.j.148599/2014/KUSK

strana 2 / 2

leží evropsky významná lokalita Milovice – Mladá označená kódem CZ 0214006. Plánovaný záměr nezakládá důvod k předpokladu, že dojde k působení na tato území EVL.



Ing. Josef Keřka, Ph.D.  
vedoucí odboru životního prostředí  
a zemědělství

A handwritten signature in blue ink, appearing to be "JK", is written over the printed name and title.

**Přílohy:** dokumentace



Projekty  
Inženýring  
Konzultace

# ZÁZNAM Z JEDNÁNÍ

<b>NÁZEV AKCE, PŘEDMĚT JEDNÁNÍ</b>	<b>Zvýšení kapacity trati Nymburk – Mladá Boleslav, 2. stavba</b> Projednání mostů z pohledu životního prostředí
<b>DATUM</b>	14.7.2016
<b>MÍSTO</b>	Magistrát statutárního města Mladá Boleslav, Odbor životního prostředí
<b>ÚČASTNÍCI</b>	Dle prezenční listiny
<b>ZAZNAMENAL(A)</b>	Ing. Bonev

Předmětem jednání byla prezentace návrhu mostních objektů u žst. Čachovice. Jde o most přes Vlkavu (lokální biokoridor 314) SO 11-20-01 Železniční most, ev. km 12,046 a o blízký SO 11-21-01 Železniční propustek v ev. km 12,190.

Z hlediska průchodnosti prvků ÚSES bude stavebně měněn jediný mostní objekt, a to SO 11-20-01 železniční most, ev. km 12,046. Dochází zde k přidání druhé koleje a rozšíření náspu drážního tělesa, z dnešních cca 21,5 metru na budoucích 28 metrů v patě náspu. Rozšířený most pod druhou kolejí bude integrovaný železobetonový rám s proměnnou světlostí 7,5–9,0 m založený na mikropilotách z úrovně koruny nábrežní zdi (za nimi). Do vodoteče a okolí bude dopad minimální, stávající nábrežní zdi budou zachovány. Na základě požadavku správce vodoteče se v korytě odstraní náplavy do vzdálenosti cca 5 m před i za most, jinak se do vodoteče nezasahuje, pouze se při krajích nábrežních zdí o ně opře skruž podpírající bednění konstrukce nového mostu po dobu stavby.

Železniční propustek v ev. km 12,190 byl původně navrhován k zrušení (neslouží pro trvalou ani občasnou vodoteč). Po konzultacích na Odboru životního prostředí Magistrátu Mladá Boleslav došlo ke změně, do současného propustu je navrženo vložení betonové trouby o průměru 1,4 metru tak, aby plnila migrační funkce pro drobné živočichy. Dno trouby bude ponecháno bez úprav.

Účastníci jednání s navrženým řešením obou stavebních objektů souhlasili.

V Praze dne 14. 7. 2016

Ing. Bonev



Projekt  
Inženýring  
Konzultace

# PREZENČNÍ LISTINA

NÁZEV AKCE, PŘEDMĚT JEDNÁNÍ	Zvýšení kapacity trati Nymburk – Mladá Boleslav, 2. stavba Projednání mostů z pohledu životního prostředí
DATUM	14. července 2016
MÍSTO	Magistrát statutárního města Mladá Boleslav, Odbor životního prostředí

JMÉNO A PŘÍJMENÍ	ORGANIZACE	TELEFON / E-MAIL	PODPIS
MARTINA ŠKRBENTOVÁ	Mg. M. M. B.	267 416 115 skrbentova@mb-net.cz	[Signature]
Josef Novák	Mg. M. B.	267 416 115 novak@mb-net.cz	[Signature]
Eva Křiváňáková	VZOC VZC	267 096 115 Krivankova@vzoc.cz	[Signature]
Jan BONEV	SUDOP PRAHA	267 096 115 jan.bonev@sudop.cz	[Signature]
Tomáš ADAM	SUDOP PRAHA	267 096 115 Tomas.Adam@sudop.cz	[Signature]