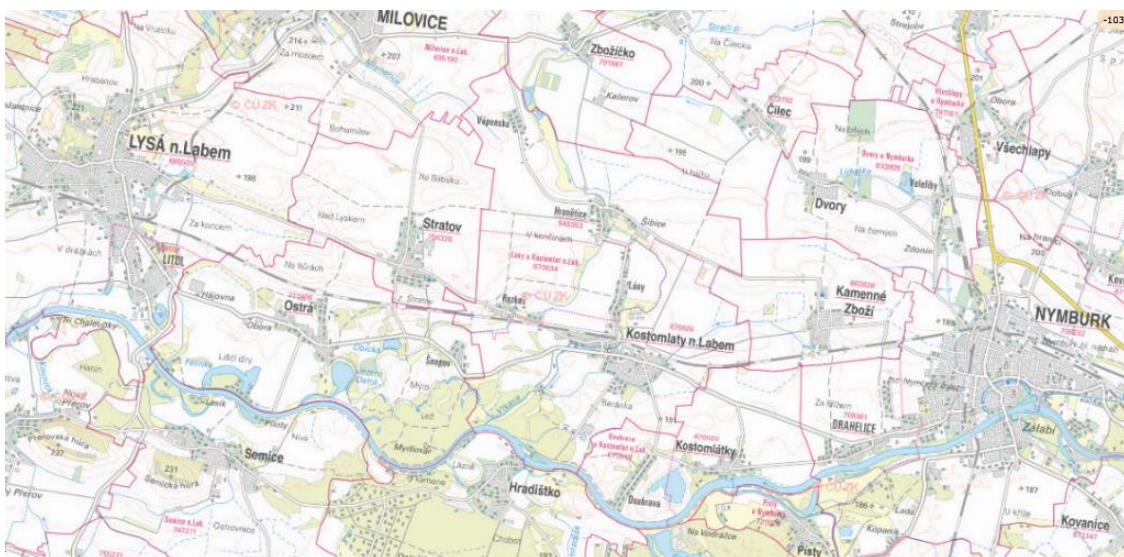


DOKUMENTACE ZÁMĚRU

„Modernizace traťového úseku Nymburk (mimo) – Lysá nad Labem (mimo)“

podle přílohy č. 4 zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí,
ve znění pozdějších předpisů



oznamovatel (investor):

Správa železniční dopravní cesty, státní organizace
Dlážděná 1003/7, Praha 1, 110 00

Červen 2019

Obsah

A. ÚDAJE O OZNAMOVATELI	7
A.1. Obchodní firma	7
A.2. IČ	7
A.3. Sídlo (bydliště)	7
A.4. Kontaktní osoba oznamovatele	7
B. ÚDAJE O ZÁMĚRU	8
B.I. Základní údaje	8
B.I.1. Název záměru a jeho zařazení podle přílohy č. 1	8
B.I.2 Kapacita (rozsah) záměru	8
B.I.3. Umístění záměru (kraj, obec, katastrální území)	9
B.I.4. Charakter záměru a možnost kumulace s jinými záměry	9
B.I.5. Zdůvodnění umístění záměru a popis oznamovatelem zvažovaných variant s uvedením hlavních důvodů vedoucích k volbě daného řešení, včetně srovnání vlivů na životní prostředí	10
B.I.6. Popis technického a technologického řešení záměru včetně případných demoličních prací nezbytných pro realizaci záměru; v případě záměrů spadajících do režimu zákona o integrované prevenci včetně porovnání s nejlepšími dostupnými technikami, s nimi spojenými úrovněmi emisí a dalšími parametry	11
B.I.7. Předpokládaný termín zahájení realizace záměru a jeho dokončení	16
B.I.8. Výčet dotčených územních samosprávných celků	16
B.I.9. Výčet navazujících rozhodnutí podle § 9 odst. 3 a správních orgánů, které budou tato rozhodnutí vydávat	16
B.II. Údaje o vstupech (zejména pro výstavbu a provoz)	18
B.II.1. Půda (například druh, třída ochrany, velikost záboru)	18
B.II.2 Voda (například zdroj vody, spotřeba)	19
B.II.3. Ostatní přírodní zdroje (například surovinové zdroje)	20
B.II.4. Energetické zdroje (například druh, zdroj, spotřeba)	20
B.II.5. Biologická rozmanitost	21
B.II.6. Nároky na dopravní a jinou infrastrukturu (například potřeba souvisejících staveb)	21
B.III. Údaje o výstupech	24
B.III.1. Znečištění ovzduší, vody, půdy a půdního podloží (například přehled zdrojů znečišťování, druh a množství emitovaných znečišťujících látek, způsoby a účinnost zachycování znečišťujících látek)	24
B.III.2. Odpadní vody	26
B.III.3. Odpady (například přehled zdrojů odpadů, kategorizace a množství odpadů, způsoby nakládání s odpady)	26
B.III.4. Ostatní emise a rezidua (například hluk a vibrace, záření, zápach, jiné výstupy - přehled zdrojů, množství emisí, způsoby jejich omezení)	28
B.III.5. Doplňující údaje (například významné terénní úpravy a zásahy do krajiny)	37
C. ÚDAJE O STAVU ŽIVOTNÍHO PROSTŘEDÍ V DOTČENÉM ÚZEMÍ	38
C.1. Přehled nejvýznamnějších environmentálních charakteristik dotčeného území (např. struktura a ráz krajiny, její geomorfologie a hydrologie, určující složky flóry a fauny, části území a druhy chráněné podle zákona o ochraně přírody a krajiny, významné krajinné prvky, územní systém ekologické stability krajiny, zvláště chráněná území, přírodní parky, evropsky významné lokality, ptačí oblasti, zvláště chráněné druhy; ložiska nerostů; dále území historického, kulturního nebo archeologického významu, území hustě zalidněná, území zatěžovaná nad míru únosného zatížení, staré ekologické zátěže, extrémní poměry v dotčeném území)	38
C.2. Charakteristika současného stavu životního prostředí, resp. krajiny v dotčeném území a popis jeho složek nebo charakteristik, které mohou být záměrem ovlivněny, zejména ovzduší (např. stav kvality ovzduší), vody (např. hydromorfologické poměry v území a jejich změny, množství a jakost vod atd.), půdy (např. podíl nezastavěných ploch, podíl zemědělské a lesní půdy a jejich stav, stav erozního ohrožení a degradace půd, zábor půdy, eroze, utužování a zakrývání), přírodních zdrojů, biologické rozmanitosti (např. stav a rozmanitost fauny, flóry, společenstev, ekosystémů), klimatu	

(např. dopady spojené se změnou klimatu, zranitelnost území vůči projevům změny klimatu), obyvatelstva a veřejného zdraví, hmotného majetku a kulturního dědictví včetně architektonických a archeologických aspektů.....	48
C.3. Celkové zhodnocení stavu životního prostředí v dotčeném území z hlediska jeho únosného zatížení a předpoklad jeho pravděpodobného vývoje v případě neprovedení záměru, je-li možné jej na základě dostupných informací o životním prostředí a vědeckých poznatků posoudit.....	58
D. KOMPLEXNÍ CHARAKTERISTIKA A HODNOCENÍ VÝZNAMNÝCH Vlivů Záměru na životní prostředí a veřejné zdraví.....	59
D.I. Charakteristika a hodnocení velikosti a významnosti předpokládaných přímých, nepřímých, sekundárních, kumulativních, přeshraničních, krátkodobých, střednědobých, dlouhodobých, trvalých i dočasných, pozitivních i negativních vlivů záměru, které vyplývají z výstavby a existence záměru (včetně případných demoličních prací nezbytných pro jeho realizaci), použitých technologií a látek, emisí znečišťujících látek a nakládání s odpady, kumulace záměru s jinými stávajícími nebo povolenými záměry (s přihlédnutím k aktuálnímu stavu území chráněných podle zákona o ochraně přírody a krajiny a využívání přírodních zdrojů s ohledem na jejich udržitelnou dostupnost) se zohledněním požadavků jiných právních předpisů na ochranu životního prostředí:.....	59
D.I.1 Vlivy na obyvatelstvo a veřejné zdraví.....	59
D.I.2 Vlivy na ovzduší a klima (např. povaha a množství emisí znečišťujících látek a skleníkových plynů, zranitelnost záměru vůči změně klimatu).....	61
D.I.3 Vlivy na hlukovou situaci a event. další fyzikální a biologické charakteristiky (např. vibrace, záření, vznik rušivých vlivů).....	63
D.I.4 Vlivy na povrchové a podzemní vody.....	64
D.I.5 Vlivy na půdu.....	65
D.I.6 Vlivy na přírodní zdroje.....	66
D.I.7 Vlivy na biologickou rozmanitost (fauna, flóra, ekosystémy).....	66
D.I.8 Vlivy na krajinu a její ekologické funkce.....	68
D.I.9 Vlivy na hmotný majetek a kulturní dědictví včetně architektonických a archeologických aspektů.....	70
D.I.10 Vlivy záměru na produkci a nakládání s odpady.....	70
D.II. Charakteristika rizik pro veřejné zdraví, kulturní dědictví a životní prostředí při možných nehodách, katastrofách a nestandardních stavech a předpokládaných významných vlivů z nich plynoucích.....	73
D.III. Komplexní charakteristika vlivů záměru podle části D bodů I a II z hlediska jejich velikosti a významnosti včetně jejich vzájemného působení, se zvláštním zřetelem na možnost přeshraničních vlivů.....	73
D.IV. Charakteristika a předpokládaný účinek navrhovaných opatření k prevenci, vyloučení a snížení všech významných negativních vlivů na životní prostředí a veřejné zdraví a popis kompenzací, pokud jsou vzhledem k záměru možné, popřípadě opatření k monitorování možných negativních vlivů na životní prostředí (např. post-projektová analýza), které se vztahují k fázi výstavby a provozu záměru, včetně opatření týkajících se připravenosti na mimořádné situace podle kapitoly II a reakcí na ně.....	74
D.V. Charakteristika použitých metod prognózování a výchozích předpokladů a důkazů pro zjištění a hodnocení významných vlivů záměru na životní prostředí.....	77
D.VI. Charakteristika všech obtíží (technických nedostatků nebo nedostatků ve znalostech), které se vyskytly při zpracování dokumentace, a hlavních nejistot z nich plynoucích.....	79
E. POROVNÁNÍ VARIANT ŘEŠENÍ Záměru (pokud byly předloženy).....	80
F. Závěr.....	81
G. VŠEOBECNĚ SROZUMITELNÉ SHRnutí NETechnického charakteru.....	82

Zkratky a symboly použité v textu

ČHMÚ	Český hydrometeorologický ústav
ČSN	česká státní norma
EZS	elektronický zabezpečovací systém
CHKO	chráněná krajinná oblast
CHOPAV	chráněná oblast přirozené akumulace vod
KN	katastr nemovitostí
L_{Aeq,T}	ekvivalentní hladina akustického tlaku A
LBC	lokální biocentrum
LNA	lehké nákladní automobily
MěÚ	městský úřad
MŘ	manipulační řád
MZCHÚ	maloplošné zvláště chráněné území
MZP	minimální zůstatkový průtok
MŽP	Ministerstvo životního prostředí České republiky
NA	nákladní automobil
NL	nebezpečné látky / nerozpuštěné látky
NN	nízké napětí
NO_x	oxidy dusíku
NPP	národní přírodní památka
NPR	národní přírodní rezervace
OA	osobní automobil
OP	ochranné pásmo (bez specifikace)
OŘ	oblastní ředitelství
p.č.	parcelní číslo
PM₁₀	suspendované částice frakce PM ₁₀
PP	přírodní památka
PR	přírodní rezervace
PUPFL	pozemek určený k plnění funkce lesa
RN	retenční nádrž
TNV	těžké nákladní vozidlo
ÚP	územní plán
ÚSES	územní systém ekologické stability
TNA	těžké nákladní automobily
VKP	významný krajinný prvek
VN	vysoké napětí
ZCHÚ	zvláště chráněné území
ZPF	zemědělský půdní fond

Úvod

Záměr je posuzován v souladu se zákonem č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí, v platném znění, a jeho přílohou č. 4 a dalšími souvisejícími zákony a předpisy. Na základě závěru zjišťovacího řízení č.j. MZP/2019/500/97 ze dne 13.3.2019 bylo rozhodnuto, že daný záměr bude posuzován podle zákona.

V předkládané dokumentaci jsou zohledněny požadavky ze závěru zjišťovacího řízení, ale i z vyjádření Obce Kostomlaty nad Labem č.j. 19/000195/204 ze dne 5.2.2019.

V požadavku na dopracování dokumentace jsou uvedeny především následující body k jejímu dopracování:

Krajská hygienická stanice Stř. kraje

Požaduje doplnění hlukové studie a řešení otázky možných vibrací. V hlukové studii chybí tabulky č. 14 a č. 15 citované na str. 13 hlukové studie, ze kterých by mělo být zřejmé porovnání stávající a výhledové hlukové zátěže. Na základě tohoto porovnání by mělo být patrné, zda bude možné přiznat hygienický limit pro starou hlukovou zátěž. V tabulce 5 je v objemu železniční dopravy chybně uveden součet 97 vlaků v noční době (počet osobních vlaků 13 a nákladních vlaků 42), v tabulce – výčet průjezdů činí celkový součet všech vlaků 205 vlaků, ale sčítáním dopravy vychází počet vlaků 236.

Součástí oznámení je protokol č. 520/17 – „Měření vibrací“ na předmětné trati. Z naměřených hodnot vyplývá, že naměřené hodnoty zrychlení vibrací v noční době u nákladní dopravy překračují hygienické limity stanovené nařízením vlády č. 272/2011 Sb., o ochraně zdraví před nepříznivými účinky hluku a vibrací, ve znění pozdějších předpisů, v ose x, y i z. Na základě tohoto zjištění přesto nejsou navrhována žádná antivibrační opatření.

Opraveno v hlukové studii. Hodnocení vlivu vibrací a případná nápravná opatření jsou v kap. D.I.3 Vlivy na hlukovou situaci a event. další fyzikální a biologické charakteristiky (např. vibrace, záření, vznik rušivých vlivů).

Ministerstvo životního prostředí - odbor ochrany ovzduší

Vzhledem k tomu, že vlivem provozu recyklační linky jsou příspěvky prachových částic u obytné zástavby neakceptovatelné, požaduje doplnit tabulku s hodnotami příspěvků prachových částic v jednotlivých třídách stability atmosféry pro jednotlivé rychlosti větru, aby bylo možné identifikovat nepříznivé rozptylové podmínky, ve kterých nesmí být recyklace provozována s ohledem na obytnou zástavbu. Doporučuje zvážit umístění činností produkujících prašnost, zvláště pak recyklační linky na místa vzdálenější od obytné zástavby, než je v současnosti plánováno, jelikož i v případě varianty č. 2 (vzdálenější od obytné zástavby) jsou imisní příspěvky neakceptovatelné. Při provozu linky je nutné pracovat s předem zvlhčeným materiálem, který bude zkrápěn ve všech fázích zpracování materiálu na stavbu drážního tělesa, tak aby byla v maximální míře omezena vznikající prašnost a dále striktně dodržovat provoz linky za stanovených meteorologických podmínek.

Zpracováno do rozptylové studie a kap. D.I.2. Z důvodu nutnosti využití místa v blízkosti železnice z důvodu eliminace nákladní automobilové dopravy, nyní je uvažována doprava v max. možné míře po železnici je navržen jiný provoz recyklační linky.

Ministerstvo životního prostředí - odbor odpadů

Požaduje v dokumentaci doplnit názvy produkovaných druhů odpadů v jejich přesném znění dle vyhlášky č. 93/2016 Sb., o Katalogu odpadů. Dále bude nutné doplnit údaje o vzniku směsného komunálního odpadu (20 03 01), který bude vznikat při běžném provozu záměru.

Opraveno v kap. B.III.3. Odpady (například přehled zdrojů odpadů, kategorizace a množství odpadů, způsoby nakládání s odpady).

Veřejnost

Požaduje zakotvit do podmínek stanoviska vybudování všech podchodů předpokládaných v oznámení a vyústění podchodu v Kostomlatech na obě strany trati.

V rámci stavby bude vybudován výstup z podchodu pro cestující i na druhou stranu kolejiště, než je situována výpravní budova.

V oznámení není vyhodnocení vlivů látek obecně nazývaných azbest.

S azbestem nebude nakládáno, nebyl identifikován v průběhu průzkumu, viz sumární tabulka odpadů v příloze č. 12.

Přestože se má postavit koridor pro železniční vlaky s rychlostí 160 km/h a hmotností souprav v řádu až tisíce tun, hluk takovýmto provozem generovaný je stále posuzován jako „stará zátěž“. V oznámení není zmíněn hluk generovaný na výhybkách, v obci u výhybek nebyl hluk měřen, pouze v relativně klidové zóně, kde stávající vlaky nejezdí maximálními rychlostmi, ani nebrzdí. Upozorňuje na vibrace. Odvedením silniční dopravy z vnitřní části obce vznikne 3 km dlouhá objížďka, na které auta vyprodukují spoustu emisí. Zrušení přejezdu v centru obce výrazně zhorší prostupnost krajiny.

Referenční body pro hodnocení hlukové a vibrační zátěže byly voleny v místech co nejbližže trati, kde vlaky jedou max. rychlostí, která způsobuje největší hlukovou zátěž a vibrace., bližší popis je v hlukové studii včetně popisu limitních hodnot hluku a v kap. D.1.3 Vlivy na hlukovou situaci a event. další fyzikální a biologické charakteristiky (např. vibrace, záření, vznik rušivých vlivů).

U řešených přeložek komunikací v Obci Kostomlaty nad Labem byla vypracována rozptylová studie. Na přeložkách komunikací nedojde k nárůstu dopravy, ale vlivem plynulé jízdy dojde spíše k poklesu emisí na ujetý km. Prostupnost obce je zachována náhradním řešením podchodů pro občany.

Obec Kostomlaty nad Labem

Dopracovat předloženou dokumentaci o vyhodnocení vlivu na podzemní vody ve fázi realizace a provozu záměru a případné ovlivnění studní v okolí. Požadujeme zpracovat hydrogeologické posouzení možného ovlivnění studní v okolí navržených podchodů.

Zpracováno v samostatném hydrogeologickém posouzení v příloze č. 19.

Požadujeme vyhodnotit synergické působení hluku ze silniční a železniční dopravy se zohledněním přeložek komunikací.

Požadujeme doplnit hlukovou studii o výpočty v adresních bodech:

- 9. května 126, Kostomlaty nad Labem
- Podle Dráhy 148, Kostomlaty nad Labem

Zpracováno do hlukové studie 8.c. Doplnění hlukové studie o hluk z automobilové dopravy – Kostomlaty nad Labem.

Požadujeme doplnit vliv řešených přeložek komunikací na kvalitu ovzduší se změřením na vyhodnocení benzo(a)pyrenu.

Zpracováno do přílohy 9.b Doplnění rozptylové studie o emise z automobilové dopravy – Kostomlaty nad Labem.

A. ÚDAJE O OZNAMOVATELI

A.1. Obchodní firma

Správa železniční dopravní cesty, státní organizace

A.2. IČ

70994234

A.3. Sídlo (bydliště)

Dlážděná 1003/7, Praha 1, 110 00

A.4. Kontaktní osoba oznamovatele

Správa železniční dopravní cesty, státní organizace

Mgr. Lubomír Peterka,
Stavební správa západ,
Sokolovská 1955, Praha 9-Libeň,
tel.: 972 244 805

B. ÚDAJE O ZÁMĚRU

B.I. Základní údaje

B.I.1. Název záměru a jeho zařazení podle přílohy č. 1

Název záměru

„Modernizace traťového úseku Nymburk (mimo) – Lysá nad Labem (mimo)“

Zařazení záměru

Dle přílohy č. 1 k zákonu č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „zákon“), jde o záměr vyžadující posuzování vždy, bod 44 Celostátní železniční dráhy.

Záměr bude posuzován podle zákona, příslušným úřadem je Ministerstvo životního prostředí (MŽP), na základě závěru zjišťovacího řízení č.j. MZP/2019/500/97 ze dne 13.3.2019.

B.I.2 Kapacita (rozsah) záměru

Stavba je svým rozsahem definována převážně stávající trasou železniční dráhy, u které se uvažuje o rekonstrukci z důvodu modernizace a navyšování průjezdné rychlosti. Součástí stavby by měly být nové přeložky komunikací.

Stručný popis stavby – stávající stav:

Předmětem rekonstrukce je stávající dvoukolejná železniční trať, s pravostranným provozem a elektrizovaná stejnosměrnou napěťovou soustavou 3 kV. Maximální traťová rychlost na trati je 120 km/h. Dovolená traťová třída zatížení je D4, pro přidruženou traťovou rychlost.

Provozovatelem dráhy je SŽDC s. o., místním správcem OŘ Praha.

V ŽST Kostomlaty nad Labem jsou k dispozici jen úrovňová nástupiště, na zastávkách nízká vnější nástupiště (vyjma zast. Ostrá). Výpravní budova ŽST Kostomlaty n. L. je dvoupodlažní objekt ve vlastnictví SŽDC s.o. Na zastávkách jsou přístřešky různého stavu a provedení. V úseku je 13 železničních přejezdů.

Stručný popis stavby – navrhovaný stav:

Trať Nymburk - Lysá nad Labem je v novém stavu navržena jako dvoukolejná. Bude provedena kompletní rekonstrukce všech komponentů včetně zastávek a zvýšena traťová rychlost na 160 km/h.

ŽST Kostomlaty nad Labem bude provedena jako 4-kolejná stanice s lichou předjízdou kolejí č.51, sudou č. 4 a s prodloužením užitečných délek ve všech kolejích na nejméně 780 m. Ve stanici bude zachována manipulační odstavná kolej č.6 v nové poloze. Ve stanici budou 3 nástupištní hrany výšky 550 mm přístupné podchodem. Pro zajištění bezbariérového přístupu na ostrovní nástupiště v je navržen podchod pro cestující s přístupovými chodníky.

V blízkosti zast. Stratov je navržena odb. Hákov s obousměrným kolejovým propojením pro snížení dopadu výluk na provoz vlaků.

Vzhledem k době uzavření úrovňových přejezdů jsou v zastávkách navrženy přístupové podchody pod kolejemi na nástupiště, vybavené přístupovými schodišti. Bezbariérový přístup je zajištěn přes zachované úrovňové přejezdy.

Z původních 13 úrovňových přejezdů je zachováno pouze 5 a zbývajících 8 přejezdů je nahrazeno polními cestami nebo nadjezdy a přeložkami stávajících silnic II. a III. tříd.

B.I.3. Umístění záměru (kraj, obec, katastrální území)

Kraj:	Středočeský
Okres:	Nymburk
Dotčené obce:	Nymburk Kamenné Zboží Kostomlátky Kostomlaty nad Labem Dvory u Nymburka Lysá nad Labem Ostrá Stratov
Trať dle č. JŘ:	č. 020 (Praha) – Velký Osek – Hradec Králové - Choceň č. 0231 Praha – Lysá nad Labem - Kolín
Katastrální území:	Nymburk Dvory u Nymburka Kamenné Zboží Kostomlátky Kostomlaty nad Labem Lány u Kostomlat nad Labem Lysá nad Labem Nymburk Ostrá Stratov

B.I.4. Charakter záměru a možnost kumulace s jinými záměry

Charakter záměru

Záměrem investora je rekonstruovat železniční svršek a spodek v zájmovém území, navýšit traťovou rychlost na max. 160 km/hod. Stavba „Modernizace traťového úseku Nymburk (mimo) – Lysá nad Labem (mimo)“ řeší stavební úpravy stávající železniční trati. Stavbou jsou dotčeny pozemky, na kterých se již dnes železniční trať nachází. Tyto pozemky jsou v majetku SŽDC, s.o. a ČD, a.s. Dále je součástí stavby obměna stávající zabezpečovací techniky. Během modernizace dojde ke zbourání několika budov, výstavbě nadjezdů, obnově propustků (mostů) a obnově železničního svršku a spodku.

Nové stavby jsou především:

SO 31-30-02 – NYMBURK - KOSTOMLATY n.L., PROPOJENÍ SILNIC III/3318 A III/3323

Trasa obchvatu je v územním plánu obce Nymburk. V části jako koridor pro obchvat a v části jako územní rezerva.

Náhradou rušených železničních přejezdů P3597 v ev. km 323,639 v místě křížení silnice III/3323 (ul. Dvorská v Nymburce) a P3598 v ev. km 325,008 v místě křížení silnice III/3318 se železniční tratí je navržena přeložka těchto silnic v trase budoucího plánovaného obchvatu města Nymburk (v trase dané územním plánem) křížící trať silničním nadjezdem ve staničení ž. km 323,585 mezi obcemi Nymburk a Kamenné Zboží.

SO 33-25-01 - Kostomlaty n.L. - Lysá n/L, silniční nadjezd ve st. km 330,252

Nový silniční nadjezd převádí SO 33-30-01 (přeložku III/3317) v sil. kat. S7,5 přes stávající žel. trať.

Možnost kumulace s jinými záměry

V blízkosti záměru jsou evidovány tyto další záměry s podobným zaměřením (vlivy):

- OV1100 Optimalizace železniční trati Lysá n.L. - Praha Vysočany, 2. stavba, nepodléhá dalšímu posuzování, 2016

- STC949 Obchvat II/272 Litol - Lysá nad Labem, 2. stavba, nepodléhá dalšímu posuzování, 2009
- STC442 Elektrizace trati Lysá nad Labem – Milovice, nepodléhá dalšímu posuzování, 2006
- STC2012 Rekonstrukce ŽST Lysá nad Labem, nepodléhá dalšímu posuzování, 2016

Návaznost na ostatní stavby investora:

- Modernizace žst. Nymburk hl. n., pro níž bude zadána PD a ZP souběžně s touto stavbou.
- Rekonstrukce ŽST Lysá nad Labem, na niž je zpracována PD a ZP a je zpracováván Projekt.
- Technologická nadstavba trati Kolín - Nymburk - Mělník - Děčín východ
- ETCS Kolín - Nymburk - Mělník - Děčín východ

Technické řešení je koordinováno s dalšími záměry v této oblasti:

- Obchvat města Lysá II. Etapa, Pragoprojekt a.s. 2006, Středočeský kraj, Zborovská 11, Praha 5
- STL plynovod – obec Kamenné Zboží
- Stratov – stezka pro chodce a cyklisty, zajištění přístupu k zst. Stratov
- Rekonstrukce lávky přes potok Vlkava v Kostomlatech

Vzhledem k rozdílným harmonogramům realizace záměrů (realizace některých již byla dokončena) se nepředpokládá jejich kumulace s popisovaným záměrem. Realizace výše uvedených záměrů zlepšuje provozní podmínky již stojících staveb. Ostatní stavby dopravní infrastruktury jsou v souladu s ÚP a odvádějí dopravu z měst a obcí.

B.I.5. Zdůvodnění umístění záměru a popis oznamovatelem zvažovaných variant s uvedením hlavních důvodů vedoucích k volbě daného řešení, včetně srovnání vlivů na životní prostředí

Zdůvodnění potřeby záměru a umístění

Výběr stavebního pozemku vychází ze zadání stavby, což je zvýšení traťové rychlosti stávající železniční trati na 160 km/h. Stavební pozemek je definován místem stavby a to je rekonstrukce stávající železniční trati v mezistaničním úseku Nymburk (začátek stavby žkm 323,510) – Lysá (konec stavby žkm 336,465) na trati Kolín – Lysá nad Labem.

Potřeba modernizace zájmové trati vyplývá ze snahy o zvyšování bezpečnosti, komfortu a rychlosti na železničních tratích ve správě SŽDC, s.o. Umístění záměru ve stávajícím tělese dráhy (kromě přeložek komunikací) představuje nejlepší řešení z hlediska ochrany životního prostředí i funkčního využití území.

Hlavní staveniště se nachází převážně na stávajícím železničním tělese. Nový návrh směrového a výškového řešení byl proveden s cílem maximálně zachovat stávající polohu kolejí. Kromě stavebních úprav v kolejišti bude stavební činnost probíhat i na drážních zařízeních mimo kolejiště.

Toto se týká především lokality:

- železniční stanice Kostomlaty nad Labem a nově zbudované odbočky Hákov, kde jsou nová technologická zařízení umístěna do nového technologického objektu. Dále se to bude týkat přesunutí nástupišť v zastávkách Kamenné Zboží, Stratov a Ostrá .
- obou zhlaví žst. Kostomlaty, kde dochází ke změně polohy kolejí zvětšením poloměrů oblouků
- kde budou umístěny plochy zařízení staveniště a přístupové cesty pro staveništní dopravu

Varianty záměru

Aktivní varianta – předkládané řešení

Předkládaná aktivní varianta počítá s rekonstrukcí železničního svršku a spodku v zájmovém území, navýšením traťové rychlosti na max. 160 km/hod.

Záměrem jsou řešeny stavební úpravy stávající železniční trati. Stavbou budou dotčeny pozemky, na kterých se již dnes železniční trať nachází. Tyto pozemky jsou v majetku SŽDC, s.o. a ČD, a.s. Součástí předkládaného záměru je i obměna stávající zabezpečovací techniky.

Během modernizace dojde k demolici několika budov, výstavbě nadjezdů, obnově propustků (mostů) a obnově železničního svršku a spodku.

Nulová varianta

Bude ponecháno stávající řešení (stávající stav). Vzhledem k technickému stavu stavby je nutné provést alespoň opravu trati do původních technických podmínek.

Z důvodu efektivního využití finančních prostředků (dotace) a nových poznatků v železniční dopravě je předkládán záměr v jedné variantě. V této variantě je mimo jiné uvažováno o navýšení rychlosti (zkrácení cestovní doby) a z důvodu bezpečnosti je zrušeno několik přejezdů, které jsou nahrazeny nadjezdy, jež odvádějí dopravu z měst a obcí.

Z hlediska rozsahu možných vlivů na životní prostředí a obyvatelstvo je v oznámení hodnocen stávající stav (nulová varianta) a monovariantní záměr předkládaný zpracovatelem oznámení. Hodnotitel se zaměřil především na významné vlivy na dílčí složky životního prostředí, které by mohly být záměrem ovlivněny. Stavební úpravy nádraží apod. jsou hodnoceny jen okrajově.

B.I.6. Popis technického a technologického řešení záměru včetně případných demoličních prací nezbytných pro realizaci záměru; v případě záměrů spadajících do režimu zákona o integrované prevenci včetně porovnání s nejlepšími dostupnými technikami, s nimi spojenými úrovněmi emisí a dalšími parametry

Záměr nespadá do režimu zákona o integrované prevenci.

Stručný přehled úprav na trati:

- úprava kolejového roštu a odvodňovacích zařízení
- úprava trakčního vedení
- úprava nástupišť v zastávkách včetně jejich osvětlení
- úprava mostních objektů a propustků

Výše uvedené stavební úpravy nemění umístění, tvar ani barevné řešení stávajících staveb.

Za novostavby lze považovat:

- podchody v zastávkách, které umožňují přístup na nástupiště i v době uzavřených přilehlých úrovnových přejezdů, včetně zastřešení výstupů z podchodů
- podchod v žst. Kostomlaty zajišťující přístup na nové ostrovní nástupiště, včetně zastřešení výstupů z podchodu
- přístřešky pro cestující v zastávkách Kamenné Zboží, Stratov a Ostrá, navržených jako otevřené konstrukce na betonovém základu s nosnými prvky z ocelových svařovaných a válcovaných profilů, s výplněmi ze skla, alternativně polykarbonátu, profilovaného plechu nebo tahokovu, s krytinou z ocelového trapézového plechu
- nástupiště v žst. Kostomlaty u výpravní budovy a ostrovní, včetně jejich zastřešení navržených jako otevřené konstrukce na betonovém základu s nosnými prvky z ocelových svařovaných a válcovaných profilů, s krytinou z ocelového trapézového plechu

Za nově budované části stavby je nutné uvést také objekty přeložek komunikací a nadjezdy, které nahrazují stávající úrovně přejezdy.

Náhradou rušených železničních přejezdů P3597 v ev. km 323,639 v místě křížení silnice III/3323 (ul. Dvorská v Nymburce) a P3598 v ev. km 325,008 v místě křížení silnice III/3318 se železniční tratí je navržena přeložka těchto silnic v trase budoucího plánovaného obchvatu města Nymburk (v trase dané územním plánem) křížící trať silničním nadjezdem ve staničení km 323,585 mezi obcemi Nymburk a Kamenné Zboží.

Náhradou rušeného železničního přejezdu P3597 silnice III/3323 v ev. km 323,639 (ul. Dvorská v Nymburce) je navržena lávka pro pěší přímo v místě stávajícího přejezdu.

Náhrada rušených železničních přejezdů v obci Kostomlaty nad Labem je navržena u přejezdu P3602 v ev. km 329,285, v místě křížení silnice III/3317 a P3603 v ev. km 330,420, v místě křížení silnice III/2725 se železniční tratí. Zde je navržena společná přeložka těchto silnic křížící trať silničním nadjezdem ve staničení km 330,693 mezi obcemi Kostomlaty nad Labem a Rozkoš, která je napojená na silnici II/331 Lysá nad Labem – Nymburk. Dochází tak k odvedení dopravy z vnitřní části obce přímo na silnici tvořící páteřní dopravní trasu v dotčeném území.

Pro zachování přístupu pro obyvatele obce Kostomlaty v místě rušeného přejezdu P3602 v ev. km 329,285, v místě stávajícího křížení silnice III/3317 byl podle požadavků MÚ Kostomlaty nad Labem podchod pro pěší v šířce min. 3,0 m, s podchozí výškou min. 2,5 m.

Stávající úrovně přejezdy polních cest v ev. km 326,125, 331,017, 332,162 a 334,843 jsou zrušeny a nahrazeny přeložkami polních cest napojenými na zachované přejezdy silnic nebo polních cest, případně přeložky silnic s nadjezdy.

V rámci stavby bylo nutné zachovat přejezdy polních cest a silnic III. třídy u zastávek Kamenné Zboží, Ostrá a Stratov ev. km 325,809, 332,708 a 333,790, protože tyto přejezdy zároveň zajišťují bezbariérový přístup na nástupiště těchto vlakových zastávek.

Úrovně přejezd polní cesty P3601, v ev. km 328,077 byl v rámci stavby zachován, z důvodu realizace stavby a možných přístupů k tělesu dráhy a zároveň z důvodu zachování přístupu a obsluhy zemědělských pozemků za tratí.

Úrovně přejezd polní cesty P3609 v ev. km 336,233 byl v rámci stavby zachován, z důvodu realizace stavby obchvatu Lysé nad Labem, která v tomto místě kříží železniční trať, pro zachování přístupu a obsluhy této související stavby.

Z hlediska urbanistického tedy stavba zachovává ve srovnání se stávajícím stavem dostatečný přístup pro obsluhu území i při zrušení stávajících přejezdů ve výše uvedeném rozsahu, při jejich nahrazení (novými stavbami) přeložkami komunikací, nadjezdy a podchody.

Seznam objektů

Železniční svršek a spodek

- SO 31-10-01 Nymburk - Kostomlaty n.L., železniční svršek
- SO 31-11-01 Nymburk - Kostomlaty n.L., železniční spodek
- SO 32-10-01 žst. Kostomlaty n.L., železniční svršek
- SO 32-11-01 žst. Kostomlaty n.L., železniční spodek
- SO 33-10-01 Kostomlaty n.L. - Lysá n.L., železniční svršek
- SO 33-11-01 Kostomlaty n.L. - Lysá n.L., železniční spodek
- SO 30-14-01 Nymburk - Lysá n.L., výstroj trati

Nástupiště

- SO 31-12-01 Nymburk - Kostomlaty n.L., zast. Kamenné Zboží, nástupiště
- SO 32-12-01 žst. Kostomlaty n.L., nástupiště
- SO 33-12-01 Kostomlaty n.L. - Lysá n.L., zast. Stratov, nástupiště
- SO 33-12-02 Kostomlaty n.L. - Lysá n.L., zast. Ostrá, nástupiště

Železniční přejezdy

- SO 31-13-03 Nymburk - Kostomlaty n.L., železniční přejezd v ev. km 325,809

- SO 32-13-01 žst. Kostomlaty n.L., železniční přejezd v ev. km 328,077
- SO 33-13-03 Kostomlaty n.L. - Lysá n.L., železniční přejezd v ev. km 332,708
- SO 33-13-04 Kostomlaty n.L. - Lysá n.L., železniční přejezd v ev. km 333,790
- SO 33-13-06 Kostomlaty n.L. - Lysá n.L., železniční přejezd v ev. km 336,233

Železniční mosty

- SO 31-20-01 Nymburk - Kostomlaty n.L., žel. nadjezd v ev. km 323,531 - zábrany proti dotyku a omezovací tyče
- SO 31-20-02 Nymburk - Kostomlaty n.L., železniční most ve st. km 325,845 - podchod
- SO 32-20-01.1 žst. Kostomlaty n.L., železniční most ve st. km 328,800 - podchod
- SO 32-20-01.2 žst. Kostomlaty n.L., železniční most ve st. km 328,800, výstup z podchodu - (budoucí správce obec Kostomlaty n.L.)
- SO 32-20-02 žst. Kostomlaty n.L., železniční most v ev. km 329,149
- SO 32-20-03 žst. Kostomlaty n.L., železniční most ve st. km 329,290 – podchod pro pěší v ul. Hronětická
- SO 33-20-01 Kostomlaty n.L. - Lysá n.L., železniční most v km 330,872 - podchod
- SO 33-20-02 Kostomlaty n.L. - Lysá n.L., železniční most v ev. km 330,889
- SO 33-20-03 Kostomlaty n.L. - Lysá n.L., železniční most ve st. km 332,675 - podchod
- SO 33-20-04 Kostomlaty

Propustky

- SO 31-21-01 Nymburk - Kostomlaty n.L., propustek v ev. km 323,756
- SO 31-21-02 Nymburk - Kostomlaty n.L., propustek v ev. km 324,433
- SO 31-21-04 Nymburk - Kostomlaty n.L., propustek v ev. km 325,607 - demolice
- SO 31-21-05 Nymburk - Kostomlaty n.L., propustek v ev. km 326,268
- SO 31-21-06 Nymburk - Kostomlaty n.L., propustek v ev. km 327,271
- SO 31-21-07 Nymburk - Kostomlaty n.L., propustek v ev. km 327,718 - demolice
- SO 32-21-01 žst. Kostomlaty n.L., propustek v ev. km 328,370
- SO 33-21-01 Kostomlaty n.L. - Lysá n.L., propustek v ev. km 329,295 - demolice
- SO 33-21-02 Kostomlaty n.L. - Lysá n.L., propustek v ev. km 331,487
- SO 33-21-03 Kostomlaty n.L. - Lysá n.L., propustek v ev. km 332,734
- SO 33-21-04 Kostomlaty n.L. - Lysá n.L., propustek v ev. km 335,097 - demolice
- SO 33-21-05 Kostomlaty n.L. - Lysá n.L., propustek v ev. km 336,225

Silniční mosty a propustky

- SO 31-25-01 Nymburk - Kostomlaty n.L., lávka pro pěší ve st. km 323,630
- SO 31-25-02 Nymburk - Kostomlaty n.L., silniční nadjezd ve st. km 324,585
- SO 33-25-01 Kostomlaty n.L. - Lysá n.L., silniční nadjezd ve st. km 330,693

Potrubní vedení (voda, plyn, kanalizace)

- SO 32-55-01 žst. Kostomlaty, srážková kanalizace ve st. km 329,309
- SO 31-50-01 Nymburk - Kostomlaty n.L., km 324,456, ochrana kanalizačního potrubí PE DN 110 mm
- SO 31-50-02 Nymburk - Kostomlaty n.L., km 324,694, ochrana kanalizačního potrubí PE DN 600 mm
- SO 31-50-03 Nymburk - Kostomlaty n.L., km 325,790, ochrana přípojky tlakové kanalizace PE DN 50 mm
- SO 31-50-04 SO 31-50-04, Nymburk – Kostomlaty n/L, přeložka tl. kanalizace PE d.110 mm v km 324,600
- SO 32-50-01 Žst. Kostomlaty n.L., odvodnění zastřešených výstupů z podchodu v km 328,800
- SO 32-50-02 žst. Kostomlaty n.L., km 329,283 , ochrana tlakové kanalizace PE DN 110 mm
- SO 33-50-01 Kostomlaty n/L - Lysá n/L, zast. Ostrá, odvodnění zastřešených výstupů z podchodu v km 333,780

- SO 31-51-01 Nymburk - Kostomlaty n.L., km 324,456, ochrana vodovodního potrubí PE DN 160 mm
- SO 31-51-02 Nymburk - Kostomlaty n.L., km 325,781, ochrana vodovodní přípojky
- SO 31-51-03 Nymburk - Kostomlaty n.L., ochrana melioračních zařízení v km 323,500 – 327,500
- SO 31-51-04 Nymburk – Kostomlaty n.L., přeložka vodovodu PE d.160 mm v km 324,600
- SO 33-51-01 Kostomlaty n.L - Lysá n.L., km 330,250, ochrana vodovodního potrubí DN 90
- SO 33-51-02 Kostomlaty n.L - Lysá n.L., km 332,130, ochrana závlahového potrubí
- SO 33-51-03 Kostomlaty n.L - Lysá n.L., km 332,820, ochrana závlahového potrubí
- SO 33-51-04 Kostomlaty n.L - Lysá n.L., km 333,290, ochrana závlahového potrubí
- SO 33-51-05 Kostomlaty n.L - Lysá n.L., km 335,027, ochrana závlahového potrubí
- SO 33-51-06 Kostomlaty n.L - Lysá n.L., ochrana melioračních zařízení v km 329,300 - 335,500
- SO 31-52-01 Nymburk - Kostomlaty n.L., km 325,866, ochrana STL plynovodu

Pozemní komunikace

- SO 31-30-01.1 Nymburk - Kostomlaty n.L., polní cesta v km 323,65 - 325,01; k.ú. Nymburk
- SO 31-30-01.2 Nymburk - Kostomlaty n.L., polní cesta v km 323,65 - 325,01; k.ú. Kamenné Zboží
- SO 31-30-02 Nymburk - Kostomlaty n.L., propojení silnic III/3318 a III/3323
- SO 31-30-03 Nymburk - Kostomlaty n.L., napojení silnice III/3323 na obchvat Nymburka
- SO 31-30-04 Nymburk - Kostomlaty n.L., napojení silnice III/3318 na obchvat Nymburka
- SO 31-30-05 Nymburk - Kostomlaty n.L., sjezd na silnici III/3318
- SO 31-30-06 Nymburk - Kostomlaty n.L., polní cesta v km 325,02 - 325,61
- SO 31-30-07 Nymburk - Kostomlaty n.L., polní cesta v km 325,80 - 326,15
- SO 31-30-08 Nymburk - Kostomlaty n.L., polní cesta v km 326,11 - 326,55
- SO 31-30-09.1 Nymburk - Kostomlaty n.L., polní cesta v km 326,26 - 328,24; k.ú. Kamenné Zboží
- SO 31-30-09.2 Nymburk - Kostomlaty n.L., polní cesta v km 326,26 - 328,24; k.ú. Kostomlátky
- SO 31-30-09.3 Nymburk - Kostomlaty n.L., polní cesta v km 326,26 - 328,24; k.ú. Kostomlaty nad Labem
- SO 31-30-10 Nymburk - Kostomlaty n.L., úprava komunikací u lávky pro pěší, st. km 323,630
- SO 32-30-01 žst. Kostomlaty n.L., polní cesta v km 328,00 - 328,08
- SO 32-30-02 žst. Kostomlaty n.L., polní cesta v km 328,15 - 328,41
- SO 32-30-03 žst. Kostomlaty n.L., přístupová komunikace k t.o. Kostomlaty
- SO 32-30-04 žst. Kostomlaty n.L., úprava zpevněných ploch u podchodu
- SO 32-30-05 žst. Kostomlaty n.L., úprava místní komunikace u podchodu
- SO 32-30-06 žst. Kostomlaty n.L., zastávky VHD
- SO 32-30-07 žst. Kostomlaty n.L., napojení ulice U Křížku
- SO 33-30-01 Kostomlaty n.L - Lysá n.L., přeložka silnice III/3317
- SO 33-30-03 Kostomlaty n.L - Lysá n.L., úprava ulice 9. května v km 330,12 - 330,38
- SO 33-30-04 Kostomlaty n.L - Lysá n.L., přeložka silnice III/2725
- SO 33-30-05.1 Kostomlaty n.L - Lysá n.L., polní cesta v km 330,40 - 331,02; k.ú. Kostomlaty nad Labem
- SO 33-30-05.2 Kostomlaty n.L - Lysá n.L., polní cesta v km 330,40 - 331,02; k.ú. Lány u Kostomlat nad Labem
- SO 33-30-06 Kostomlaty n.L - Lysá n.L., chodník v km 330,87; k.ú. Kostomlaty nad Labem
- SO 33-30-07.1 Kostomlaty n.L - Lysá n.L., polní cesta v km 332,19 - 332,73; k.ú. Stratov
- SO 33-30-07.2 Kostomlaty n.L - Lysá n.L., polní cesta v km 332,19 - 332,73; k.ú. Ostrá
- SO 33-30-08 Kostomlaty n.L - Lysá n.L., polní cesta v km 332,73 - 333,79
- SO 33-30-09 Kostomlaty n.L - Lysá n.L., polní cesta v km 332,84 - 333,24

- SO 33-30-10 Kostomlaty n.L - Lysá n.L., polní cesta v km 333,79 - 334,85
- SO 33-30-11 Kostomlaty n.L - Lysá n.L., polní cesta v km 335,72 - 336,03
- SO 33-30-12 Kostomlaty n.L - Lysá n.L., polní cesta v km 335,78 - 335,95
- SO 33-31-01 Kostomlaty n.L - Lysá n.L., zpevněná plocha u t.o. Hákov

Příprava území a zabezpečení veřejných zájmů

- SO 30-80-01 Nymburk - Lysá n.L., Příprava území
- SO 31-81-01 Nymburk - Kostomlaty n.L., přeložka koryta vodoteče v km 324,440
- SO 32-81-01 žst. Kostomlaty n.L., přeložka koryta vodoteče v km 328,370
- SO 30-82-01 Nymburk - Lysá n.L., Rekultivace zrušených komunikací
- SO 30-83-01 Nymburk - Lysá n.L., Kácení a náhradní výsadba
- SO 30-84-01 Nymburk - Lysá n.L., Zabezpečení veřejných zájmů

Pozemní stavební objekty

- SO 31-61-01 Nymburk - Kostomlaty n.L., zast. Kamenné Zboží, reléový domek
- SO 31-61-02 Nymburk - Kostomlaty n.L., TTS 6kV, 50Hz, základy
- SO 32-61-01 žst. Kostomlaty n.L., stavební úpravy VB
- SO 32-61-02 žst. Kostomlaty n.L., technologický objekt
- SO 33-61-01 Kostomlaty n.L. - Lysá n.L., odb. Hákov, technologický objekt
- SO 33-61-02 Kostomlaty n.L. - Lysá n.L., zast. Ostrá, reléový domek
- SO 33-61-03 Kostomlaty n.L. - Lysá n.L., stavební úprava objektu skladu v žst. Lysá pro ZZ
- SO 31-62-01 Nymburk - Kostomlaty n.L., zast. Kamenné Zboží, přístřešky na nástupištích
- SO 31-62-02 Nymburk - Kostomlaty n.L., zast. Kamenné Zboží, zastřešení výstupů z podchodu
- SO 32-62-03.1 žst. Kostomlaty n.L., zastřešení výstupů z podchodu
- SO 32-62-03.2 žst. Kostomlaty n.L., železniční most ve st. km 328,800, výstup z odchodu - (budoucí správce obec Kostomlaty n.L.)
- SO 32-62-04 žst. Kostomlaty n.L., zastřešení výstupů z podchodu pro pěší v ul. Hronětická
- SO 33-62-01 Kostomlaty n.L. - Lysá n.L., zast. Stratov, přístřešky na nástupištích
- SO 33-62-02 Kostomlaty n.L. - Lysá n.L., zast. Stratov, zastřešení výstupů z podchodu
- SO 33-62-03 Kostomlaty n.L. - Lysá n.L., zast. Ostrá, přístřešky na nástupištích
- SO 33-62-04 Kostomlaty n.L. - Lysá n.L., zast. Ostrá, zastřešení výstupů z podchodu

Demolice

- SO 31-65-01 Nymburk - Kostomlaty n.L., zast. Kamenné Zboží, demolice čekárny
- SO 33-65-01 Kostomlaty n.L. - Lysá n.L., zast. Ostrá, demolice drážního domku

Trakční a energetická zařízení

- SO 30-71-51 Žst. Nymburk, zavěšení ZOK na TV
- SO 31-71-01 Nymburk - Kostomlaty n.L., trakční vedení
- SO 31-71-02 Nymburk - Kostomlaty n.L., neutrální pole TV pro nadjezd km 324,58
- SO 32-71-01 Žst. Kostomlaty n.L., trakční vedení
- SO 33-71-01 Kostomlaty n.L. - Lysá n.L., trakční vedení
- SO 33-71-02 Kostomlaty n.L. - Lysá n.L., neutrální pole TV pro nadjezd km 330,250
- SO 32-74-01 žst. Kostomlaty n.L., EOv
- SO 33-74-01 odb. Hákov, EOv
- SO 31-76-01 zast. Kamenné Zboží, přípojka nn, SŽDC
- SO 31-76-02 zast. Kamenné Zboží, rozvody nn a osvětlení nástupiště
- SO 31-76-03 zast. Kamenné Zboží, osvětlení podchodu
- SO 31-76-04 Nymburk - Kostomlaty n.L., úprava rozvodu 6kV
- SO 31-76-05 Nymburk - Kostomlaty n.L., VO lávky pro pěší st. km 323,630
- SO 32-76-01 žst. Kostomlaty n.L., rozvody nn a osvětlení
- SO 32-76-02 žst. Kostomlaty n.L., osvětlení podchodu
- SO 32-76-03 žst. Kostomlaty n.L., DOÚO
- SO 32-76-04 žst. Kostomlaty n.L., přípojka vn 22kV, SŽDC

- SO 32-76-05 žst. Kostomlaty n.L., VO podchodu pro pěší ve st. km 329,290
- SO 33-76-01 zast. Stratov, rozvody nn a osvětlení nástupiště
- SO 33-76-02 zast. Stratov, osvětlení podchodu
- SO 33-76-03 odb. Hákov, rozvody nn a osvětlení
- SO 33-76-04 odb. Hákov, DOÚO
- SO 33-76-05 odb. Hákov, přípojka nn, SŽDC
- SO 33-76-06 odb. Hákov, přípojka vn 22kV, SŽDC
- SO 33-76-07 zast. Ostrá, přípojka nn, SŽDC
- SO 33-76-08 zast. Ostrá, rozvody nn a osvětlení nástupiště
- SO 33-76-09 zast. Ostrá, osvětlení podchodu
- SO 33-76-10 Kostomlaty n.L. - Lysá n.L., úprava rozvodu 6kV
- SO 33-76-11 Kostomlaty n.L. - Lysá n.L., VO pochodu místní kom. ve st. km 330,872

Dále se jedná o objekty sdělovací a zabezpečovací techniky, silnoproud, kabelovod, orientační systém pro cestující, ukolejnění, vnější uzemnění.

B.I.7. Předpokládaný termín zahájení realizace záměru a jeho dokončení

Předpokládaný termín zahájení realizace bude rok 2021. Realizace by měla trvat cca 39 měsíců s předpokládáním ukončením realizace záměru v roce 2024.

B.I.8. Výčet dotčených územních samosprávných celků

Kraj:	Středočeský
Okres:	Nymburk
Obce:	Nymburk Kamenné Zboží Kostomlátky Kostomlaty nad Labem Dvory u Nymburka Lysá nad Labem Ostrá Stratov
K.ú.	Nymburk Dvory u Nymburka Kamenné Zboží Kostomlátky Kostomlaty nad Labem Lány u Kostomlat nad Labem Lysá nad Labem Ostrá Stratov

Ovlivnění jiných správních území se nepředpokládá.

B.I.9. Výčet navazujících rozhodnutí podle § 9 odst. 3 a správních orgánů, které budou tato rozhodnutí vydávat

Níže uváděný výčet nemusí být kompletní a může být v dalších fázích projektové přípravy záměru doplněn:

- Územní rozhodnutí: příslušný stavební úřad
- Ohlášení stavby, stavební povolení: příslušný stavební úřad; stavby drah a na dráze, včetně zařízení na dráze – drážní úřad

Nutnost získání dalších povolení identifikovaných v procesu posuzování vlivů záměru na životní prostředí bude respektována v navazujících řízeních.

B.II. Údaje o vstupech (zejména pro výstavbu a provoz)

B.II.1. Půda (například druh, třída ochrany, velikost záboru)

Pozemky zemědělského půdního fondu (ZPF)

Ochrana pozemků ZPF je určena zákonem č. 334/1992 Sb., o ochraně zemědělského půdního fondu, ve znění pozdějších předpisů. Realizací záměru budou dotčeny pozemky ZPF.

Vlastní trať prochází po pozemcích ostatní plocha, způsob využití dráha. Do pozemků ZPF bude zasahováno přeložkami komunikací a silničních nadjezdů. Dále může dojít k dočasnému zásahu ZPF při realizaci stavby např. jako uložistiště materiálu, v současné době nejsou tato místa vytipována.

Realizací záměru v předkládaném rozsahu dojde k zásahu do ZPF.

Záměr vyžaduje souhlas k trvalému odnětí půdy ze ZPF. V úvodní fázi výstavby bude nejprve provedena skrývka ornice na ploše, která bude orgánem ochrany ZPF povolena k odejmutí ze ZPF.

K záborům půdy k nezemědělským účelům po dobu kratší než jeden rok včetně doby potřebné k uvedení zemědělské půdy do původního stavu, je-li termín zahájení nezemědělského využívání zemědělské půdy nejméně 15 dní předem písemně oznámen orgánu ochrany zemědělského půdního fondu není třeba souhlasu orgánu ochrany ZPF.

Skrytá ornice bude krátkodobě uložena v rámci přípravy staveniště na mezideponii v prostoru areálu. Sejmutá ornice bude použita po ukončení stavebních prací na zpětné ozelenění ploch. Zbývající část skryté ornice bude odvezena a deponována mimo stavbu a následně bude rozvezena na místo (resp. místa) jejího využití dle pokynů orgánů ochrany ZPF a využita při zúrodnění a protierozních opatření jiných pozemků.

Skrývka humusu bude odstraněna vždy v dostatečném předstihu. Po skrývce ornice budou prováděny terénní úpravy (dorovnání terénu) a výkopové práce. Přebytečná výkopová zemina při výstavbě podchodů bude použita pro zarovnání terénu v místě stavby, popř. s ní bude nakládáno, jako s odpadem.

Pro silniční těleso násypu přeložek komunikací (včetně polních cest) se předpokládá následující bilance hmot:

ornice

- sejmutí: 27 999 m³
- ohumusování: 8 132 m³
- bilance: přebytek 19 867 m³ (uložení dle pokynu orgánu ochrany ZPF)

násyp x výkop

- výkop: 11 010 m³
- násyp+ krajnice: 214 919 m³
- bilance: nedostatek 203 909 m³

Případná nevyhovující zemina bude odvážena nákladními automobily a bude s ní zacházeno v souladu se zákonem č. 185/201 Sb., o odpadech, a v souladu s vyhláškou 294/2005 Sb., o podmínkách ukládání odpadů na skládky a jejich využívání na povrchu terénu, v platném znění.

V souladu s § 11a odst. 1a zák. č. 334/1992 Sb., o ochraně zemědělského půdního fondu, nejsou plochy pro trvalé vyjmutí pro stavby drah zpoplatněny.

Záměrem dojde k trvalému i dočasnému záboru ZPF v těchto k.ú.:

- Nymburk
- Dvory u Nymburka
- Kamenné Zboží
- Kostomlátky

- Kostomlaty nad Labem
- Lány u Kostomlat nad Labem
- Lysá nad Labem
- Nymburk
- Ostrá
- Stratov

Celková plocha záměru pro trvalé vyjmutí ze ZPF činí cca 167 100 m² v různých třídách ochrany. Celková plocha záměru pro dočasné vyjmutí do 1 roku ze ZPF činí cca 105 300 m². Taxativní výčet ploch, jejich BPEJ apod. pro vyjmutí ze ZPF je v příloze č. 14.

Pozemky určené k plnění funkce lesa (PUPFL)

Revitalizace trati probíhá ve stávající železniční trati na pozemcích označených jako ostatní plochy dle KN. Dále bude provedena realizace přeložek, kterou dojde k odnětí PUPFL.

Trvalý zábor pozemků PUPFL bude v k.ú. Kamenné Zboží a Ostrá. Celková plocha trvalého záboru činí cca 1120 m².

Dočasný zábor pozemků PUPFL bude v k.ú. Kamenné Zboží a Ostrá. Celková plocha trvalého záboru činí cca 1260 m², jedná se o lesy v ochranném pásmu zdrojů přírodních léčivých vod a stolních minerálních vod a v lesích bez zvláštního určení.

Taxativní výčet ploch, druh lesa apod. pro vyjmutí ze PUPFL je v příloze č. 15.

Záměrem bude dotčeno ochranné pásmo lesa do 50 m od lesa v k.ú. Kamenné Zboží, Ostrá, Stratov.

B.II.2 Voda (například zdroj vody, spotřeba)

Se záměrem není spojena nutnost zajištění zdroje podzemní vody. Navrhovaná železniční stavba nepředstavuje v období výstavby ani provozu významnější zatížení životního prostředí odběrem vody.

Fáze realizace záměru

Není znám počet pracovníků ve výstavbě ani sociální zázemí. Bilance potřeb bude obsahem dalších stupňů projektové dokumentace. Možnou potřebu charakterizují následující požadavky:

- pitná voda pro sociální zázemí staveniště (pití, mytí, sprchování v prašném provozu)
- užitková voda
 - kropení materiálu při hutnění náspů, kropení betonu při betonářských pracích, čištění spár
 - kropení přepravních tras pro snížení prašnosti
 - oplachy vozidel a ostatních strojních zařízení
 - výroba betonových a maltových směsí, příp. ošetřování betonu ve fázi tuhnutí a tvrdnutí (mosty a propustky)
 - skrápění recyklační linky

Průměrná spotřeba pitné vody po dobu hlavních stavebních prací lze odhadnout na 30 l/pracovník/den. Bude odebírána z veřejných vodovodů, případně dodávána jako balená. Předpokládá se využívání stávajících přípojek a sociálních zařízení přímo v zastávkách. Mobilní WC a dovoz vod bude řešen na revitalizovaných mezistaničních úsecích, počet WC bude dán počtem pracujících zaměstnanců na stavbě.

Stávající stupeň projektu stavby neřeší potřebu ani zdroje vody pro technologické účely. Odběr z vodních toků se nepředpokládá, pokud nebude schválen příslušným orgánem. Kapacitní množství a dočasnost stavby nepředstavuje pro dotčenou oblast významnější zatížení. Množství vody nutné pro potřebu stavby (technologická voda) nebylo v době zpracování oznámení známo.

Spotřebu technologické vody však lze očekávat minimální. Materiály a suroviny budou na místo záměru dopravovány bez nutnosti následných úprav.

Fáze při provozu záměru

Voda se odebírá a spotřebovává pouze v rámci běžného provozu pozemních objektů, většinou používáním hygienických zařízení. Realizací záměru nedojde ke změnám v odběrech a spotřebě vody oproti stavu před rekonstrukcí.

B.II.3. Ostatní přírodní zdroje (například surovinové zdroje)

Fáze realizace záměru

Při plánované revitalizaci budou používány běžné technologie a materiály. Železniční spodek a svršek bude v max. možné míře recyklován pomocí recyklačního mobilního zařízení nebo v recyklační lince.

Při realizaci stavby vzniknou nároky na suroviny dle typu stavby.

- Kamenivo - z hlediska nároků na suroviny při výstavbě tvoří významnou položku drcené kamenivo (bude dováženo nové popř. recyklován stávající žel. svršek a spodek)
- Ocelové konstrukce a beton
- Vhodné zeminy pro výstavbu náspů
- Kolejové pražce
- Materiály pro sloupky veřejného osvětlení ve stanicích apod.
- Materiály pro inženýrské sítě
- Pohonné hmoty, oleje a maziva pro stavební mechanismy
- Kabely apod.

Celková spotřeba materiálu bude předmětem výkazu výměr a orientačního propočtu v dalších stupních projektové dokumentace, dovoz materiálu bude plně v kompetenci dodavatele stavby.

Při realizaci záměru dojde ke spotřebě stavebních hmot, pohonných hmot pro stavební stroje a dopravu související s výstavbou. Přesné stanovení bude provedeno v dalších stupních projektové přípravy (výkaz výměr), stejně jako organizace plánu výstavby. Při použití se budou používat běžné stavební materiály: kolejnice, pražce, kabely, asphalt, beton, ocel, výztuže do betonu, kamenivo, spojovací postřik, vibrovaný štěr, štěrkořt, nátěry, potrubí, elektrotechnická zařízení apod.

Při realizaci nebudou použity materiály s negativním vlivem na okolní životní prostředí a zdraví obyvatel. Recyklační linka bude provozována v ŽST Nymburk. Její vliv je řešen v rámci souvisejících studií (zejména rozptylová a hluková studie). V místě staveniště nebude zřízena čerpací stanice pohonných hmot, ty budou čerpány u veřejných čerpacích stanic. Bližší specifikace použitých materiálů a výrobků bude blíže známa až v dalších fázích přípravy záměru.

Fáze provozu záměru

Ve fázi provozu záměru budou spotřebovávány suroviny pro zajištění provozu železniční dopravy a souvisejících zařízení.

B.II.4. Energetické zdroje (například druh, zdroj, spotřeba)

B.II.4.1 Elektrická energie

Fáze realizace záměru

Ve fázi realizace záměru budou pro zajištění elektrické energie využívány motorové elektrocentrály (dieselaagregáty) a v případě dosahu elektrické sítě bude elektrická energie odebírána ze stávajících el. přípojek.

Fáze provozu záměru

Ve fázi provozu záměru bude elektrická energie spotřebovávána pro provoz drážních vozidel (pomocí sběrače) a pro elektrické zásobení drážních objektů. V celkové spotřebě elektrické energie pro napájení železničních stanic, zabezpečovacího a sdělovacího zařízení v důsledku této stavby dojde k nárůstu spotřeby el. energie.

B.II.4.2 Plyn

Zemní plyn není a nebude zaveden.

B.II.5. Biologická rozmanitost

Z hlediska biologické rozmanitosti je důležitá zejména přírodní charakteristika území, tj. příslušnost k biogeografickému regionu a fytogeografické zařazení území. Hodnocená lokalita náleží do Polabského bioregionu. Bioregion leží ve střední části středních Čech, zabírá Terežínskou, Mělnickou a Nymburskou kotlinu a rozkládá se v nejnižší části 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, naproti tomu s přirozeně hojnou borovicí lesní. Na terasách převažují borové doubravy s výskytem sarmatských prvků, v podmáčených sníženinách jsou typické slatinné černavy s ojedinělým výskytem českého endemitu tučnice české. Biota je celkově dosti diverzifikovaná, výběžek pod soutokem s Vltavou je však méně pestrý. V nivě Labe jsou četné zbytky dnes již nezaplavovaných lužních lesů, fragmenty slatin a mrtvých ramen. Na vyšších terasách jsou hojné kulturní bory. Nivní louky jsou zastoupeny relativně málo, dominuje orná půda, značnou plochu zabírají sídla.

Záměr prochází intenzivně využívanou zemědělskou krajinou s lokálními fragmenty přírodních stanovišť (ozelení podél vodních toků apod.) a intravilánem obcí. Podrobnější popis území je v biologickém hodnocení lokality v příloze č. 06.

B.II.6. Nároky na dopravní a jinou infrastrukturu (například potřeba souvisejících staveb)

Z hlediska silniční dopravy a dopravy v klidu nejsou součástí stavby žádné zásadní objekty. Pouze u stavebních úprav železničních přejezdů dojde i k minimálním úpravám přilehlých komunikací s ohledem na podélný profil komunikací na přejezdech.

Nárůst dopravy na přilehlých komunikacích, který bude způsoben dovozem a odvozem ostatního materiálu pro výstavbu objektů a ze stavby, bude časově omezen pouze na dobu výstavby. Pro transport materiálu bude využito převážně stávajících obslužných komunikací, jejichž trasování bude zpřesněno v dalším stupni PD.

Charakter stavby rovněž ovlivňuje to, že její jednotlivé části budou realizovány (a uváděny do provozu) v závislosti na navržených stavebních postupech.

V daném stupni PD nebyla dopravně inženýrská opatření v zásadách organizace výstavby podrobně řešena. V 0. etapě se zbudují základy trakčních stožárů v místech s možným přístupem ze souběžných polních cest a dále silniční nadjezdy a přeložky komunikací a teprve po jejich zprovoznění se zahájí stavební práce na tělese dráhy s rušením přejezdů. Hlavní dopravní trasy v dotčené oblasti tak i po dobu stavby zůstanou zachovány v nepřerušném provozu. Místní omezení provozu komunikací v době realizace jednotlivých SO a PS budou podrobně řešeny v následujícím stupni projektové dokumentace.

Fáze realizace záměru

Přístupy na trať a k jednotlivým stavbám

a) Nákladními automobily (zejména přeprava betonových a asfaltových směsí, šrotu, výkopové zeminy na skládky, jež nemají napojení na vlečku).

b) Nákladní železniční dopravou bude prováděn odvoz/návoz především materiál z SO železničního svršku a spodku (odvoz šterku na recyklační základnu, návoz šterku a šterkodrti ze stanice ŽST Nymburk).

c) Hlavní vjezdy na staveniště pro silniční dopravu jsou navrženy v místech úrovnových přejezdů a v místech, kde není polní cesta souběžná s dráhou oddělena příkopy (navrhne zhotovitel v rámci POV)

d) Stavbě budou sloužit především souběžné polní cesty, které budou v některých případech v rámci přípravných prací přeloženy pro uvolnění prostoru pro zřízení příkopů podél tělesa železniční trati. Pouze v některých případech budou použity souběžné komunikace II. a III. tříd.

Mezi hlavní využívané komunikace budou patřit komunikace:

- I. tř. č. I/38 příjezd k recyklační lince
- II. tř. II/331, II/503
- III. tř. III/2725, III/27517, III/32926, III/3316, III/3317, III/3318, III/3319n, III/3323, III/3324

Na tyto komunikace pak navazují staveništní komunikace:

- Přeložky komunikací, které budou využity v období výstavby pro potřebu stavby
- Polní a místní komunikace
- Zpevněné dočasné cesty – panely

Případné poškození stávajících komunikací bude řešeno uvedením do původního stavu.

Předpokládá se max. využití železnice v období výstavby.

Fáze provozu záměru

Realizace stavby „Modernizace traťového úseku Nymburk (mimo) – Lysá n/L (mimo)“ nenaruší stávající vztah k veřejnému a občanskému vybavení území. Technologie železniční dopravy se oproti současnému stavu nemění. Zlepšením parametrů infrastruktury dojde naopak k jeho zlepšení (zvýšení traťové rychlosti na veřejné železniční trati SŽDC, instalace moderního železničního zabezpečovacího zařízení a tím zvýšení bezpečnosti železničního provozu, ...).

Řešenou stavbou není dotčena stávající veřejná doprava. Pouze autobusová linka využívající úrovnový přejezd v ev. km 329,285 bude nyní vedena po nadjezdu ve st. km 330,693. V místě zrušeného přejezdu v ev. km 329,285 bude zbudován podchod pro pěší, který zachovává přístup pro pěší i cyklisty v tomto místě. Pro zachování návaznosti na autobusovou dopravu jsou náhradou za zrušené autobusové zastávky vlevo trati v ul. 9. května zbudovány nové autobusové zastávky u výstupu podchodu vpravo trati.

Náhradou rušených železničních přejezdů P3597 v ev. km 323,639 v místě křížení silnice III/3323 (ul. Dvorská v Nymburce) a P3598 v ev. km 325,008 v místě křížení silnice III/3318 se železniční tratí je navržena přeložka těchto silnic v trase budoucího plánovaného obchvatu města Nymburk (v trase dané územním plánem) křížící trať silničním nadjezdem ve staničení km 323,585 mezi obcemi Nymburk a Kamenné Zboží. Tento obchvat je mimo zastavěné území.

Náhrada rušených železničních přejezdů v obci Kostomlaty nad Labem je navržena u přejezdu P3602 v ev. km 329,285, v místě křížení silnice III/3317 a P3603 v ev. km 330,420, v místě křížení silnice III/2725 se železniční tratí. Zde je navržena společná přeložka těchto silnic křížící trať silničním nadjezdem ve staničení km 330,693 mezi obcemi Kostomlaty nad Labem a Rozkoš, která je napojená na silnici II/331 Lysá nad Labem – Nymburk. Dochází tak k odvedení dopravy z vnitřní části obce přímo na silnici tvořící páteřní dopravní trasu v dotčeném území.

Tab. 1 Rozsah dopravy počet průjezdů za 24 hodin po realizaci záměru a dnes

	Počet průjezdů v denní době výhled	Počet průjezdů v noční době výhled	Počet průjezdů v denní době nyní	Počet průjezdů v noční době nyní
Os + Sp(ř. 471)	31	12	20	6
Os + Sp (ř. 2x471)	31	12	17	6
R10 + Ex10	48	3	33	1
R23	16	0	0	0
Nex, Pn (dlouhé)	61	34	51	34
Mn (krátké)	1	1	4	2

B.III. Údaje o výstupech

B.III.1. Znečištění ovzduší, vody, půdy a půdního podloží (například přehled zdrojů znečišťování, druh a množství emitovaných znečišťujících látek, způsoby a účinnost zachycování znečišťujících látek)

Fáze realizace záměru

Zdrojem emisí bude provoz dočasného mobilního zařízení pro přetřídění materiálu drážního tělesa. Automobilová doprava nepřesáhne limitních hodnot pro zpracování rozptylové studie, rovněž se předpokládá max. využití železniční dopravy pro přesuny materiálu, proto není v rámci této studie hodnocena související doprava se záměrem. V současnosti není znám plán výstavby ani dodavatel stavby a tudíž by vyhodnocení emisí z dopravy bylo velmi neobjektivní.

Do ovzduší budou emitovány zejména: prachové částice PM₁₀ (zemní práce, provoz recyklační linky), jejichž únik provozovatel zařízení omezí intenzivním skrápěním v případě nutnosti, vytvořením skládek kamene a kameniva a zařízením a výběrem mobilní recyklační linky, kde je povinnost mít skrápění/mlžení.

Emise lze účinně snížit nejen dobrou dodavatelskou kázní, ale také dodržením následujících opatření:

- minimalizace plošného rozsahu zařízení stavenišť
- zařízení staveniště bude v suchém období roku pravidelně skrápěny
- stavební mechanismy a nákladní automobily vyjíždějící ze stavby budou důsledně čištěny
- nákladní automobily převážející zeminu a stavební materiál budou řádně zaplachtovány
- zařízení staveniště a případné sklady sypkých hmot budou umístěny mimo obytnou zástavbu

Jednotlivé dílčí stavby nebudou klasifikovány jako vyjmenované zdroje znečištění ovzduší ve vztahu k množství emisí prachových částic podle př. č. 2 bod. 11.1. stacionární zdroje, jejichž roční emise tuhých znečišťujících látek překračuje 5 t zákona, toto množství nebude do ovzduší emitováno.

Úpravu železničního svršku a spodku pomocí pojízdného zařízení po kolejích nelze klasifikovat jako vyjmenovaný stacionární zdroj, neboť z hlediska zákona č. 201/2012 Sb. lze zařadit tento zdroj jako mobilní (§ 2 zákona o ochraně ovzduší, mobilním zdrojem se rozumí samohybná a další pohyblivá, případně přenosná technická jednotka vybavená spalovacím motorem, pokud tento slouží k vlastnímu pohonu nebo je zabudován jako nedílná součást technologického vybavení) a zákon se na ně nevztahuje.

Vyjmenovaný zdroj znečištění ovzduší

Železniční svršek (spodek) neobsahující nebezpečné materiály bude přetříděn mobilním zařízením, bude převezen a přetříděn na manipulační ploše v blízkosti záměru – ŽST Nymburk.

Při vlastní činnosti je uvažováno s následujícími činnostmi:

- Odkliz/přetřídění stávajícího železničního šterku
- Manipulace s recyklovaným/novým železničním šterkem
- Manipulace s realizací podkladní vrstvy ze šterkodrti

Celková bilance recyklovaného materiálu na celou stavbu činí cca 20 000 tun za rok, max. roční kapacita je 11 000 tun. Provozní doba zařízení je plánovaná na max. 40 pracovních dnů v roce, na 10 hod. denně.

Pro potřeby výpočtu byl použit faktor pro primární třídění tj. 13 g TZL (mlžení) na tunu zpracovaného kameniva a 20 g TZL z manipulace (tj. 2x přesyp vlhkého materiálu), celkem 33 g TZL/tunu kameniva. Max. odhad roční emise činí 0,36 tun TZL, přepočten na PM₁₀ pro daný záměr je 0,185 tun/rok akcí, tj. max. 0,13 g/s.

Pro provoz zařízení pro výše uvedený zdroj znečištění ovzduší byla zpracována rozptylová studie ovlivňující okolí provozu recyklačních linek emisemi PM₁₀ „Rozptylová studie – recyklační linka ŽST Nymburk“, v srpnu 2017 s aktualizací v květnu 2019, vypracovaná autorizovanou osobou RNDr. D. Pačesnou, Ph.D., viz příloha č. 9a.

Závěr rozptylové studie:

„Pro znečišťující látku PM₁₀ bylo provedeno srovnání s imisními limity dle platných zákonných norem. Imisní příspěvky v rámci výpočtové sítě dosahují v okolí záměru měřitelných hodnot, zhoršení bude dočasné krátkodobé v těsné blízkosti záměru i v blízkosti obytných objektů.

Z výše uvedeného vyplývá, že cílový stav imisní zátěže provozem zařízení a stávajícího imisního pozadí budou v průměru ročních koncentrací v zákonných limitech s dostatečnou rezervou pro další zdroje znečištění ovzduší, toto hodnocení je vztaženo na nejvíce ovlivněný referenční bod č. 1 u recyklační linky horší varianty č. 1.

Z výše uvedeného vyplývá, že cílový stav imisní zátěže provozem nového zařízení a stávajícího imisního pozadí nebude splněn v max. denních koncentracích v zákonných limitech (denní průměr). Ke splnění zákonných limitů je nezbytné zohlednit možnost překročení v počtu 35 dnů za rok.

Doporučujeme umístění recyklační linky ve variantě č. 2 s redukováným výkonem provozu (tj. provoz po dobu 40 dnů).

Nutná je aplikace skrápění. Obec bude včas informována o plánované recyklaci, která nebude realizována za větrného slunečního počasí a za nepříznivých rozptylových podmínek.

Dle výsledků modelování nelze předpokládat, že by realizací záměru došlo k trvalému zhoršení imisní situace v oblasti.

Záměr lze z hlediska posouzených údajů považovat za akceptovatelný.“

Mobilní zdroje znečišťování ovzduší

Po dobu výstavby budou ovzduší ovlivňovat zejména automobily (doprava materiálu na stavbu, odvoz odpadu) a stavební mechanismy. Znečištění z dopravy se výrazně projevuje především v blízkém okolí komunikací. Přibližně 5 - 10 m od zdroje dochází k prudkém poklesu koncentrací imisí jednotlivých škodlivin. Automobilová doprava produkuje následující škodliviny: oxidy dusíku (NO_x), tuhé znečišťující látky (TZL), oxid uhelnatý (CO), v menší míře oxid siřičitý (SO₂), jiné anorganické a organické látky (zastoupené obvykle benzenem a benzo(a)pyrenem).

Četnost průjezdů vozidel a objížděné trasy nejsou v současné době známe, daný rozsah činnosti předpokládá krátkodobé ovlivnění v řádu desítek dnů a rozsah dopravy nenaplňuje dikci povinnosti zpracovávat rozptylovou studii.

Fáze provozu záměru

Trať je elektrifikovaná. Po ukončení stavby se předpokládá zvýšení intenzity osobní dopravy a nárůst rychlosti. Realizací záměru dojde nárůstu spotřeby el. energie, provozem nebudou vznikat žádné přímé emise.

Pro období provozu byla v obci Kostomlaty nad Labem zpracovaná rozptylová studie, která řeší lokální nárůst/ pokles emisí vlivem výstavby přeložek komunikací (přeskupení dopravy). Tato rozptylová studie je v příloze č. viz příloha č. 9b.

Závěr rozptylové studie:

Pro jednotlivé hodnocené ukazatele stávajícího i nového stavu s přeložkami komunikací bylo provedeno srovnání s jejich imisními limity.

Daný záměr nevyžaduje zpracování rozptylové studie. Výpočet byl proveden pro max. roční průměrné intenzity dopravy se zahrnutím příslušných koeficientů pro rozvoj lokality.

Cílový stav imisní zátěže provozem nového zařízení a stávajícího imisního pozadí budou v průměru ročních a denních koncentrací v zákonných limitech s dostatečnou rezervou pro další zdroje znečištění ovzduší.

Dle výsledků modelování nelze předpokládat, že by realizací záměru došlo k výraznému zhoršení imisní situace v oblasti, či dokonce k překročení imisních limitů nad zákonný rámec.

Záměr lze z hlediska posouzených údajů považovat za akceptovatelný.

B.III.2. Odpadní vody

Fáze realizace záměru

Během výstavby posuzovaného záměru budou vznikat především vody dešťové (množství je srovnatelné s množstvím stávajícím nedochází ke vzniku nových rozsáhlých zpevněných ploch), ale také splaškové odpadní vody a technologické odpadní vody na staveništi.

Technologická odpadní voda bude produkována především v rámci technologických postupů a v rámci mytí stavební techniky a zařízení. Pro mytí stavebních strojů a zařízení však budou ze strany dodavatelů stavby respektovány a dodržovány předpisy na ochranu vod a mytí bude probíhat jen v zařízeních k tomuto účelu zřízených a ve zkolaudovaných stavbách (v případě pevných staveb), které jsou umístěny mimo vlastní posuzovanou stavbu.

Množství těchto vod nelze v tomto stupni projektu odhadnout. Dalším využitím vody na stavbě bude čištění příjezdových komunikací vedoucích na jednotlivé plochy staveniště. V této záležitosti se předpokládá nasazení kropících vozů, které mají význam především při výstavbě v suchých ročních obdobích, kdy dochází na komunikacích zatížených dopravou spjatou s výstavbou záměru k vyšší prašnosti. Je třeba dbát na to, aby voda znečištěná nerozpustnými částicemi neucpávala kanalizační vpusti, či nezanášela kanalizační řád v místech, kde bude kropící technika použita.

Splaškové odpadní vody budou vznikat na stavbě ve velmi omezeném množství. Důvodem je používání chemických WC na jednotlivých zařízeních stavenišť, popř. stávající sociální zařízení v jednotlivých zastávkách.

Splaškové vody v době výstavby budou tak na vlastní stavbě omezeny pouze na vody znečištěné v důsledku mytí rukou. Jejich množství můžeme odhadnout na cca 30 l/osobu (beze sprch) na jedno zařízení staveniště a den. Vody budou jímány a následně likvidovány v souladu se zákonem o vodách.

Fáze provozu záměru

Zamýšleným záměrem se nemění počty pracovníků pro obsluhu dopravní cesty. Zároveň nejsou předmětem stavby žádné nové objekty s pobytem osob. Z tohoto důvodu se nepředpokládá změna ve spotřebě vody, ani v odvádění splaškových vod.

V rámci rekonstrukce železničního spodku bude v případě potřeby pročištěno/obnoveno odvodnění železniční tratě. Nový nárůst srážkových vod bude v místech nových komunikací, odchvatů, podchodů budou vsáknuty nebo svedeny do vodních toků. Nikde nedochází zamýšleným záměrem ke zvětšení kolejiště, nepředpokládá se tedy ani výraznější nárůst odtoku dešťových vod.

B.III.3. Odpady (například přehled zdrojů odpadů, kategorizace a množství odpadů, způsoby nakládání s odpady)

Fáze realizace záměru

Ve zvýšené míře budou odpady produkovány v procesu výstavby. Během ní bude stavba produkovat jednak výzisk, tj. hmoty určené k recyklaci (především žel. svršek a spodek se znovupoužitím v místě), jednak odpady, které lze z hlediska nebezpečnosti rozdělit do dvou skupin – odpady kategorie „O“ – „ostatní“ (tj. bez nebezpečných vlastností) a odpady kategorie „N“ – „nebezpečné“ (s možným výskytem některé z nebezpečných vlastností). Výzisky vznikající v průběhu stavby (kolejnice, výhybky, pražce, drobné kolejivo, transformátory) budou předány investorovi, který rozhodne o jejich dalším využití příp. likvidaci. Cílem je uplatnění maximálního množství výzisku před produkcí odpadu.

Přesnou specifikaci konkrétních druhů a množství jednotlivých druhů odpadů z vlastního procesu výstavby lze upřesnit až v prováděcích projektech, kdy bude znám dodavatel stavby a budou specifikovány i konkrétní použité stavební materiály a technologické postupy.

Využití či odstranění odpadů z výstavby záměru zajistí firma provádějící stavební práce, tj. stavebník.

Stavebník v souladu s požadavky zák. č. 185/2001 Sb., o odpadech, v platném znění, zajistí využití nebo odstranění odpadů, které při stavební činnosti vzniknou a to tak, že veškeré odpady předá oprávněné osobě dle § 12 odst. 3 zákona o odpadech, popř. bude s tímto materiálem manipulováno v souladu s § 3 odst. 5 zákona o odpadech, jako s vedlejším produktem, a bude plnit další povinnosti ze zákona o odpadech (evidenci odpadů, popis odpadů atd.). Druhy a množství odpadů vznikajících při výstavbě záměru budou případně upřesněny a specifikovány v navazujících dokumentacích na základě upřesněných znalostí o použitých materiálech. Na dílčích staveništích budou vytvořeny podmínky pro třídění vznikajících odpadů a jejich oddělené shromažďování.

Požadavek na třídění odpadů podle druhů a kategorií již v místě svého vzniku a jejich zabezpečení proti znehodnocení, odcizení nebo úniku do životního prostředí jakož i způsob shromažďování, skladování, třídění, využívání a odstraňování odpadů obdobně a konkretizace shromažďovacích a skladovacích míst vyplývá ze složkové legislativy a jako takové tyto požadavky musí být plněny i bez aplikace režimu posuzování vlivů na životní prostředí. Obdobně se to týká i problematiky předcházení vzniků odpadů, omezování jejich množství a nebezpečných vlastností včetně průběžné evidence vznikajících odpadů.

Mezi investorem a hlavním dodavatelem stavby bude smluvně zajištěna podmínka, že hlavní dodavatel stavby je zodpovědný za správné nakládání s odpady vznikajícími v průběhu výstavby (včetně odpadů vznikajících činnostmi subdodavatelů na stavbě), včetně jejich následného využití nebo odstranění a investor vytvoří na staveništi potřebné podmínky pro třídění a shromažďování jednotlivých druhů odpadů.

U železničního svršku (spodku) bude u materiálu proveden rozbor v rozsahu vyhl. č. 294/2005 Sb., o podmínkách ukládání odpadů na skládky a jejich využívání na povrchu terénu a změně vyhlášky č. 383/2001 Sb., o podrobnostech nakládání s odpady. Na základě výsledku analýz v rozsahu přílohy č. 10 výše uvedené vyhlášky bude rozhodnuto, zda se jedná o odpad či zda lze využít daný materiál k úpravě na povrchu terénu.

Mezi rozhodující odpady bude patřit štěrkové lože ze železničního svršku, výkopová zemina kontaminovaná, betonové a dřevěné pražce, výkopové inertní materiály, stavební sutě a betony z demolic, stavební kovové konstrukce, zbytky dřevěných konstrukcí a další. Cca 27.140 m³ výkopového materiálu v rámci železničního spodku bude odvezeno na příslušné skládky.

Kompletní analýza odpadů, jejichž vznik je předpokládán při výstavbě záměru u jednotlivých SO a odhad jejich množství (seznam, množství atd.) je uveden podle dílčích objektů podrobně v příloze č. 12, tato příloha zpřesněna v dalším stupni PD.

Při realizaci záměru bude budováno 5 podchodů. Rovněž budou realizovány přeložky komunikací a silniční nadjezdy, které budou vyžadovat práci se zeminou a terénní úpravy. Přebytečná zemina v množství cca 11 000 m³ bude použita na zarovnání okolního terénu v místě stavby, popř. s ní bude nakládáno jako s odpadem. Celková bilance stavby výkopová zemina z realizace komunikací a polních cest je deficitní chybí cca 203 909 m³.

S nevyužitelnými materiály bude nakládáno jako s odpadem.

Fáze provozu záměru

Odpady produkované v běžném provozu dopravy podléhají standardnímu režimu provozovanému dílčími složkami dráhy, tj. trvalými smlouvami zajišťující odběr těchto odpadů oprávněnými firmami.

Tab. 2 Seznam produkovaných odpadů při provozu záměru

Katalogové číslo	Druh	Název odpadu
20 01 01	O	Papír a lepenka
20 01 02	O	Sklo
20 01 39	O	Plasty
20 02 01	O	Biologicky rozložitelný odpad
20 03 03	O	Uliční smetky
20 03 01	O	Směsný komunální odpad

20 03 99	O	Komunální odpady jinak blíže neurčené
----------	---	---------------------------------------

Vlastní provoz nebude představovat žádnou produkci nebezpečných odpadů, při provozu budou produkovány různé složky vytríděného komunálního odpadu v obdobném množství jako nyní (koše na odpad ve stanici a zastávkách pro cestující a provozní personál stanice).

B.III.4. Ostatní emise a rezidua (například hluk a vibrace, záření, zápach, jiné výstupy - přehled zdrojů, množství emisí, způsoby jejich omezení)

Hluk

Podle nařízení vlády č. 272/2011 Sb., o ochraně před nepříznivými účinky hluku a vibrací, v platném znění, se hygienický limit v ekvivalentní hladině akustického tlaku A stanoví součtem základní hladiny akustického tlaku $A_{L_{Aeq,T}} = 50$ dB a korekcí přihlížejících ke druhu chráněného prostoru a denní a noční době podle přílohy č. 3 tohoto nařízení.

Pro noční dobu se pro chráněný venkovní prostor staveb přičítá korekce – 10 dB (s výjimkou hluku z dopravy na železničních drahách pouze – 5 dB).

Pro hluk ze stacionárních zdrojů hluku a pro hluk na účelových komunikacích se pro chráněný venkovní prostor ostatních staveb a chráněný ostatní venkovní prostor použije korekce 0 dB.

Chráněný venkovní prostor a chráněný venkovní prostor staveb je definován v zákoně č. 258/2000 Sb., o ochraně veřejného zdraví, v platném znění.

Z akustického hlediska je třeba stavbu posoudit pro fázi realizace záměru a jeho provozu.

Fáze realizace záměru

Z akustického hlediska bývají ve fázi přípravy nejproblematictější zemní práce a recyklace žel. svršku a spodku, kdy je třeba nasadit těžké stavební stroje – nákladní auta, bagry a nakladače. Veškeré terénní práce budou prováděny pouze v denní době.

Fáze přípravy záměru bude zdrojem hluku, který může ovlivnit akustické parametry v území. Hluk, který se šíří ze staveniště, je závislý na mnoha faktorech, např. množství, umístění, druhu a stavu používaných stavebních strojů, počtu pracovníků, druhu prací, organizaci práce i na snaze vedení stavby hluk co nejvíce omezit.

Všechny tyto parametry nezůstávají neměnné, ale mohou se i zásadním způsobem měnit v závislosti na okamžitém stádiu výstavby záměru.

Pro realizaci stavebních prací budou jako stavební stroje používány běžně používané stavební stroje. Jedná se o běžnou stavební činnost prováděnou běžnými technologiemi, které významně neovlivní životní prostředí v blízkém okolí.

Předpokládá se, že hladina hluku pracujících zemních, dopravních a stavebních strojů nepřekročí přijatelnou hlukovou hranici. Nepředpokládá se užívání všech uvedených mechanismů současně a umístění zdrojů hluku se bude neustále měnit dle okamžité potřeby. Negativní vliv hluku bude pouze dočasný. Hluk ze staveniště bude vznikat pouze během časově omezené výstavby záměru.

Přesnost určení hluku šířícího se z budoucího staveniště do okolí nemůže být vzhledem k výše uvedeným skutečnostem příliš vysoká. Základem je určitý odhad nasazení stavebních mechanismů vycházející z druhu a velikosti stavby a odhad hustoty dopravní obsluhy vycházející z předpokládaného harmonogramu stavby.

Pro realizaci záměru byla zpracovaná hluková studie pro recyklační linku v ŽST Nymburk (viz. příloha č. 8a). Pro etapu výstavby včetně příslušných technických a organizačních opatření k zajištění hygienického limitu v ekvivalentní hladině akustického tlaku A pro hluk ze stavební činnosti nebyla hluková studie zpracována, jsou pouze vymezena základní technická opatření k minimalizaci vlivů hluku, viz. Příloha 8a.

Stacionární zdroje hluku

Stacionárními zdroji v areálu bude mobilní třídící jednotka a nakladač pro manipulaci s materiálem na ploše.

Recyklační linka bude v provozu max. 40 dnů/rok, max. 10 hod. provozu.

Rýpadlo-nakladač

Pro manipulaci s materiálem v rámci areálu recyklační linky se uvažuje s využitím nakladače na kolovém podvozku. Dle nařízení vlády č. 9/2002 Sb. byla ve výpočtu použita nejvyšší přípustná hladina akustického výkonu A v $\text{dB}/1 \text{ pW} = 101 \text{ dB}$.

Třidič

Konkrétní typ třídící jednotky nebyl zatím zvolen. U jednotlivých zařízení jsou udávány různé parametry. Např. akustický výkon L_w je v rozmezí 97,2 – 105 dB. Pro výpočet byly zvoleny nejméně příznivé parametry:

- Akustický výkon $L_w = 105 \text{ dB}$
- Provozní doba max. 10 hodin denně v rozmezí 7:00 – 17:00 hodin
- Tónová složka: dostupná měření ji vylučují.
- Výška nad terénem: 2,5 m

Celková hlučnost nepřekročí 106,5 dB.

Pro provoz recyklační linky ve vybrané lokalitě byla zpracována hluková studie ze září 2017, viz. Příloha č. 8a, kde je v závěru uvedeno:

„Obecně lze předpokládat plnění limitů hluku pro denní dobu v období výstavby při dodržení navrhovaných parametrů a nápravných opatření. Stavební práce budou probíhat pouze v denní době od 7:00 hod. do 21:00 hod.

Dle výsledků výpočtu nelze předpokládat, že by realizací záměru došlo k dlouhodobému, výraznému zhoršení situace v nejbližším zájmovém území.

Pro ochranu okolí při výstavbě jsou stanovena obecná nápravná opatření:

- Všechny hlučné stavební práce v blízkosti chráněných objektů budou prováděny pouze v denní době, a to v časovém rozmezí 8 hod. až 16 hod. Méně hlučné práce lze provádět v časovém rozmezí 7 hod. až 19 hod.
- Zvolit stroje s nižší hlučností.
- Všechna staveniště obestavit směrem k obytné zástavbě mobilní PHS s min. útlumem 5 dB i v případě recyklační základny ve variantě č. 1
- Hlučné stavební stroje nenechávat běžet na prázdko a vhodně zvolit jejich časové využití.
- Dopravu související s výstavbou vést mimo obytné části.
- V případě požadavku KHS bude pro jednotlivé stavební objekty vypracovaná hluková studie pro období výstavby podle konkrétního dodavatele stavby a harmonogramu prací.

Záměr lze z hlediska posouzených údajů považovat za akceptovatelný.“

Doprava v období výstavby

V daném stupni PD nebyla dopravně inženýrská opatření v zásadách organizace výstavby podrobně řešena. V 0. etapě se zbudují základy trakčních stožárů v místech s možným přístupem ze souběžných polních cest a dále silniční nadjezdy a přeložky komunikací a teprve po jejich zprovoznění se zahájí stavební práce na tělese dráhy s rušením přejezdů. Hlavní dopravní trasy v dotčené oblasti tak i po dobu stavby zůstanou zachovány v nepřerušném provozu. Místní omezení provozu komunikací v době realizace jednotlivých SO a PS budou podrobně řešeny v následujícím stupni projektové dokumentace.

Příjezdové trasy ke staveništi z hlavních dopravních tras jsou navrženy na základě požadavků technického řešení jednotlivých stavebních objektů a na základě místního šetření zpracovatele

dokumentace. Snahou návrhu bylo zajistit přístup z místních komunikací a polních cest na drážní těleso v co nejkratších vzdálenostech.

Přístupy na trať

a) Nákladními automobily (zejména přeprava betonových a asfaltových směsí, šrotu, výkopové zeminy na skládky, jež nemají napojení na vlečku).

b) Nákladní železniční dopravou bude prováděn odvoz/návoz především materiál z SO železničního svršku a spodku (odvoz štěrku na recyklační základnu, návoz štěrku a štěrkodrti ze stanice ŽST Nymburk).

c) Hlavní vjezdy na staveniště pro silniční dopravu jsou navrženy v místech úrovňových přejezdů a v místech, kde není polní cesta souběžná s dráhou oddělena příkopy (navrhne zhotovitel v rámci POV)

d) Stavbě budou sloužit především souběžné polní cesty, které budou v některých případech v rámci přípravných prací přeloženy pro uvolnění prostoru pro zřízení příkopů podél tělesa železniční trati. Pouze v některých případech budou použity souběžné komunikace II. a III. tříd.

Mezi hlavní využívané komunikace budou patřit komunikace:

- I. tř. č. I/38 příjezd k recyklační lince
- II. tř. II/331, II/503
- III. tř. III/2725, III/27517, III/32926, III/3316, III/3317, III/3318, III/3319n, III/3323, III/3324

Na tyto komunikace pak navazují staveništní komunikace:

- Přeložky komunikací, které budou využity v období výstavby pro potřebu stavby
- Polní a místní komunikace
- Zpevněné dočasné cesty – panely

Případné poškození stávajících komunikací bude řešeno uvedením do původního stavu.

Předpokládá se max. využití železnice v období výstavby.

Fáze provozu záměru

Problematiku hluku řeší podrobně samostatná příloha č. 8b Hluková studie ve fázi provozu z dubna 2018 a její dopracování na základě požadavku obce Kostomlaty v květnu 2019, viz příloha č. 8c, kde je zhodnocena stávající situace a situace po provedení stavby.

Realizace záměru předpokládá postupný mírný nárůst počtu průjezdů, a dále dojde ke zvýšení průjezdové rychlosti. Zdrojem hluku je železniční doprava při provozu a automobilová doprava v okolí železniční trati, ta bude zachována popř. odvedena mimo intravilány obcí (obchvaty a přeložky komunikací). Stávající hluková situace byla změřena na šesti místech u obytných domů v těsné blízkosti železniční trati:

- k.ú. Nymburk, p.č. 1095/28
- Ostrá 144 (RD u železnice)
- Nádražní 194, Kostomlaty nad Labem
- Kamenné Zboží 51
- U Cukrovaru 1628/20, Nymburk - doplňkový bod v návaznosti na záměr ŽST Nymburk
- Jičínská 25, Nymburk - doplňkový bod v návaznosti na záměr ŽST Nymburk
- 9. května 126, Kostomlaty nad Labem, doměřeno v květnu 2019

Hluk z přeložek (obchvatů) nových dílčích částí komunikací nebyl hodnocen, protože navržené úpravy odvádí dopravu mimo zastavěné území obcí. Jedná se o objekty:

- SO 31-30-02 – NYMBURK - KOSTOMLATY N.L., PROPOJENÍ SILNIC III/3318 A III/3323

Náhradou rušených železničních přejezdů P3597 v ev. km 323,639 v místě křížení silnice III/3323 (ul. Dvorská v Nymburce) a P3598 v ev. km 325,008 v místě křížení silnice III/3318 se železniční tratí je navržena přeložka těchto silnic v trase budoucího plánovaného obchvatu města Nymburk (v trase dané územním plánem) křížící trať silničním nadjezdem ve staničení km 323,585 mezi obcemi Nymburk a Kamenné Zboží.

- SO 33-25-01 Kostomlaty n.L. - Lysá n.L., silniční nadjezd ve st. km 330,693

Náhrada rušených železničních přejezdů v obci Kostomlaty nad Labem je navržena u přejezdu P3602 v ev. km 329,285, v místě křížení silnice III/3317 a P3603 v ev. km 330,420, v místě křížení silnice III/2725 se železniční tratí. Zde je navržena společná přeložka těchto silnic křížící trať silničním nadjezdem ve staničení km 330,693 mezi obcemi Kostomlaty nad Labem a Rozkoš, která je napojená na silnici II/331 Lysá nad Labem – Nymburk. Dochází tak k odvedení dopravy z vnitřní části obce přímo na silnici tvořící páteřní dopravní trasu v dotčeném území.

Tab. 3 Počet průjezdů za 24 hodin – rok 2000, maximální rychlost 120 km/hod.

	Počet průjezdů v denní době	Počet průjezdů v noční době	HV	Délka [m]	Kotouč. brzdy [%]
Os (ř. 451)	18	8	451	100	0
Os (ř. 2x451)	14	2	2x451	200	0
Ex/R/Sp	22	4	163	175	0
Nex, Pn (dlouhé)	48	36	122/123/130/363	490	0
Mn (krátké)	5	5	742	200	0

Data poskytnuta od zpracovatele dopravní technologie.

Tab. 4 Stávající počet průjezdů za 24 hodin – rok 2017, maximální rychlost 120 km/hod.

	Počet průjezdů v denní době	Počet průjezdů v noční době	Délka [m]	Kotouč. brzdy [%]
Ex	1	0	201	100
Os	37	12	105	100
R	32	1	129	0
Sv	1	1	98	0
Lv	4	2	21	0
Služ	3	1	20	0
Mn	1	1	209	0
Nex	19	12	551	0
Pn	27	19	419	0

Data poskytnuta od SŽDC OŘ Praha, Ing. Tomáš Vlášil.

Tab. 5 Výhledový rozsah dopravy počet průjezdů za 24 hodin – rok 2030, maximální rychlost 160 km/hod.

	Počet průjezdů v denní době	Počet průjezdů v noční době	HV	Délka [m]	Kotouč. brzdy [%]
Os + Sp(ř. 471)	31	12	471	80	100
Os + Sp (ř. 2x471)	31	12	2x471	160	100
R10 + Ex10	48	3	163	125	100
R23	16	0	163	95	100
Nex, Pn (dlouhé)	61	34	122/123/130/363/186	600	40
Mn (krátké)	1	1	742	200	0

Důležitým faktorem ovlivňujícím výslednou hlukovou zátěž, je typ použitých brzd vlakových souprav a vlastní typ vlakových souprav. Dle informace ze SŽDC je rozdělení podle použitých brzd ve výše uvedených tabulkách.

U železniční dopravy srovnáním současného stavu a roku 2000 došlo ke zmenšení délky vlaku a nárůstu počtu průjezdů. Do roku 2030 je předpoklad další nárůst průjezdů na železnici a zachování délky vlaků.

Ostatní zdroje hluku - revitalizací železniční tratě nedochází ke vzniku žádných stacionárních zdrojů hluku, a tudíž nebyly stacionární zdroje hluku hodnoceny, ani zahrnuty do výpočtu neboť se hodnotí samostatně.

Hodnoty hluku se vyjadřují ekvivalentní hladinou akustického tlaku $A_{LAeq,T}$. V denní době se stanoví pro osm souvislých a na sebe navazujících nejhlučnějších hodin, v noční době pro nejhlučnější hodinu, pro hluk z dopravy na pozemních komunikacích, s výjimkou hluku z provozu na účelových komunikacích, a drahách, a hluku z leteckého provozu, pro které se stanoví pro celou denní a noční dobu. Hygienický limit v ekvivalentní hladině akustického tlaku A (s výjimkou hluku z leteckého provozu a vysokoenergetického impulsního hluku) se stanoví součtem základní hladiny akustického tlaku $A_{LAeq,T} = 50 \text{ dB}$ a korekcí přihlížejících ke druhu chráněného prostoru a denní a noční době podle přílohy č. 3 k nařízení vlády č. 272/2011 Sb.

V chráněném venkovním prostoru stávající zástavby, která se nachází v blízkosti tratě, jsou uvažovány následující hygienické limity hluku:

základní hodnota hluku $A_{LAeq,T} = 50 \text{ dB(A)}$,

podle přílohy č. 3 nař. vl. 272/2001 Sb. se použije

korekce pro starou hlukovou zátěž činí (*starou hlukovou zátěží hluk v chráněném venkovním prostoru a chráněných venkovních prostorech staveb, který vznikl před 1. lednem 2001 a je působený dopravou na pozemních komunikacích a drahách*): **$= +20 \text{ dB(A)}$**

Tato korekce se použije v případě staré hlukové zátěže z dopravy na pozemních komunikacích s výjimkou účelových komunikací a drahách uvedených v bodu 2) a 3). Tato korekce zůstává zachována i po položení nového povrchu vozovky, prováděné údržbě a rekonstrukci železničních drah nebo rozšíření vozovek při zachování směrového nebo výškového vedení pozemní komunikace, nebo dráhy, při kterém nesmí dojít ke zhoršení stávající hlučnosti v chráněném venkovním prostoru staveb nebo v chráněném venkovním prostoru.

Trať byla vybudována soukromou Rakouskou severozápadní dráhou po částech v letech 1870 – 1873.

pro den: **$= 70 \text{ dB(A)}$,**

pro noc: **$= 65 \text{ dB(A)}$,**

Stavba železnice byla realizovaná před rokem 2001. V roce 2000 byla intenzita železniční dopravy v uvedeném úseku nižší, než byla v roce 2017, ale nebyly kotoučové brzdy a vlakové soupravy byly delší, proto byla hluková zátěž před rokem 2001 vyšší než v současné době.

Výsledná hluková zátěž modelovaná pro rok 2030 ukazuje, že po realizaci záměru dojde v noční i denní době k nárůstu hluku, což bude způsobeno výrazným nárůstem počtu průjezdů vlaků a nárůstem rychlosti, částečně dojde k poklesu hlukové zátěže obnovou železničního svršku a spodku a procentuálního nárůstu kotoučových brzd.

Největším nepredikovatelným problémem je zastaralý vozový park především u nákladní dopravy, zde je nutno uvažovat o průběžné obměně vozového parku.

Pro nárůst kotoučových brzd, obměnu vozového parku, obnovu železničního svršku a technické vylepšení trati nebylo třeba započítat žádnou korekci. Tyto aspekty byly zohledněny výpočtovým modelem.

V závěru hlukové studie je uvedeno příloha č. 8b:

„Jednoznačně lze vyhodnotit plnění limitů hluku pro denní i noční dobu v současné době při zohlednění korekce pro starou hlukovou zátěž v celé délce záměru, mimo objektu Kamenné Zboží č.p. 51.

U objektu Kamenné Zboží č.p. 51 je při výpočtu překročen limit pro hlukovou zátěž v noční době s korekcí pro starou hlukovou zátěž. Model je kalibrován na straně bezpečnosti výpočtu + 1,5 dB (přesnost modelu $\pm 2 \text{ dB}$), po vyhodnocení nejistot je daný bod na hranici povolených hlukových

limitů. Vzhledem k umístění objektu v těsné blízkosti trati cca 3 m, je nemožné z důvodu rozhledových poměrů realizovat protihlukovou stěnu. V současné době je navržen odkup a demolice objektu.

Bude zachována PHS u referenčních bodů 1, 10 (stávající dřevěný plot).

Při vyhodnocení provozu po realizaci záměru dochází k nárůstu hlukové zátěže v noční i denní době ve všech sledovaných bodech. Je nezbytné realizovat další nápravná opatření v podobě technických opatření (navrhované stavební úpravy), která povedou k redukci hlukové zátěže, která jsou součástí předkládaného záměru, a je s nimi počítáno v modelu, jsou součástí záměru, a to:

- technologické úpravy na železniční dopravní cestě (tj. nové kolejnice, úprava železničního svršku a spodku, obnova vozového parku),
- nárůst kotoučových brzd.

Na základě výše uvedených výpočtů není třeba realizovat protihluková opatření, mimo objektu Kamenné Zboží č.p. 51 (odkup a demolice). Protihluková opatření nejsou zahrnuta pro danou trať ani v Akčním plánu protihlukových opatření na hlavních železničních tratích České republiky (II. fáze), listopad 2016. V akčním plánu je uvedena pouze optimalizace dané trati ve výhledu do roku 2025.

Záměr lze z hlediska posouzených údajů považovat za akceptovatelný při realizaci výše uvedených nápravných opatření, která souvisí se záměrem.“

V dopracované hlukové studii pro obec Kostomlaty nad Labem (příloha č. 8c), která zohledňuje výstavbu přeložek a provoz železnice, je v závěru hlukové studie uvedeno:

„Jednoznačně lze vyhodnotit plnění hygienických limitů hluku pro denní dobu v současné době i po realizaci záměru se zohledněním příslušných korekcí ve všech referenčních bodech, mimo č.p. 126. U tohoto bodu dojde po realizaci záměru k poklesu hlukové zátěže. V noční době jsou na přetížených komunikacích III. třídy překračovány hygienické limity již v současnosti.

Realizací přeložek sice nedojde k tak výraznému zlepšení, aby hlučnost klesla do zákonných limitů ve všech referenčních bodech při zohlednění příslušných korekcí, přesto dojde k výraznému celkovému poklesu hlučnosti v okolí záměru.“

Vibrace

Vibrace jsou mechanická chvění vznikající při průjezdu vozidel po dané trati. Vibrace se podloží přenášejí do obytné zástavby, kde způsobují nežádoucí účinky. Ochranu obyvatelstva před nežádoucími účinky vibrací upravuje zákon č. 258/2000 Sb., o ochraně veřejného zdraví a o změně některých souvisejících zákonů, ve znění pozdějších předpisů a nařízení vlády č. 272/2011 Sb., o ochraně zdraví před nepříznivými účinky hluku a vibrací.

Podle § 30 zákona č. 258/2000 Sb., o ochraně veřejného zdraví a o změně některých souvisejících zákonů, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „zákon o ochraně veřejného zdraví“) osoba, která používá, popřípadě provozuje stroje a zařízení, které jsou zdrojem hluku nebo vibrací, provozovatel letiště, vlastník, popřípadě správce pozemní komunikace, vlastník dráhy a provozovatel dalších objektů, jejichž provozem vzniká hluk (dále jen "zdroje hluku nebo vibrací"), jsou povinni technickými, organizačními a dalšími opatřeními v rozsahu stanoveném tímto zákonem a prováděcím právním předpisem zajistit, aby hluk nepřekračoval hygienické limity upravené prováděcím právním předpisem pro chráněný venkovní prostor, chráněné vnitřní prostory staveb a chráněné venkovní prostory staveb a aby bylo zabráněno nadlimitnímu přenosu vibrací na fyzické osoby. Vibracemi se rozumí vibrace přenášené pevnými tělesy na lidské tělo, které mohou být škodlivé pro zdraví a jejichž hygienický limit stanoví prováděcí právní předpis.

Podle § 31 zákona o ochraně veřejného zdraví, pokud při používání popřípadě provozu zdroje hluku nebo vibrací, s výjimkou letišť, nelze z vážných důvodů hygienické limity dodržet, může osoba zdroj hluku nebo vibrací provozovat jen na základě povolení vydaného na návrh této osoby

příslušným orgánem ochrany veřejného zdraví. Orgán ochrany veřejného zdraví časově omezené povolení vydá, jestliže osoba prokáže, že hluk nebo vibrace budou omezeny na rozumně dosažitelnou míru. Rozumně dosažitelnou mírou se rozumí poměr mezi náklady na protihluková nebo antivibrační opatření a jejich přínosem ke snížení hlukové nebo vibrační zátěže fyzických osob stanovený i s ohledem na počet fyzických osob exponovaných nadlimitnímu hluku nebo vibracím.

Podle § 33 zákona o ochraně veřejného zdraví v chráněných vnitřních prostorech nesmějí být instalovány stroje a zařízení o základním kmitočtu od 4 do 8 Hz. Osoba může instalovat takový stroj nebo zařízení v okolí bytových domů, rodinných domů, staveb pro školní a předškolní výchovu a pro zdravotní a sociální účely, jakož i funkčně obdobných staveb, jen pokud na základě studie o přenosu vibrací příslušnému orgánu ochrany veřejného zdraví prokáže, že nedojde k nadlimitnímu přenosu vibrací na fyzické osoby v těchto stavbách.

Podle § 34 zákona o ochraně veřejného zdraví prováděcí právní předpis (nařízení č. 272/2011 Sb., o ochraně zdraví před nepříznivými účinky hluku a vibrací) upraví hygienické limity hluku a vibrací pro denní a noční dobu, způsob jejich měření a hodnocení. Noční dobou se pro účely kontroly dodržení povinností v ochraně před hlukem a vibracemi rozumí doba mezi 22.00 a 6.00 hodinou.

Nařízení č. 272/2011 Sb., o ochraně zdraví před nepříznivými účinky hluku a vibrací (dále jen „nařízení“) stanoví v § 1 hygienické limity vibrací pro chráněné vnitřní prostory staveb a způsob měření a hodnocení hluku a vibrací pro denní a noční dobu.

Podle § 2 nařízení je údržbou a rekonstrukcí železničních drah činnost související s výměnou nebo obnovou železničního svršku, spodku a souvisejících zařízení, podbíjení a broušení kolejí, případně přidání koleje, předelektrizační úpravy, elektrizace dráhy a jiné související úpravy, při které nesmí dojít ke zhoršení stávající hlučnosti v chráněném venkovním prostoru a chráněných venkovních prostorech staveb.

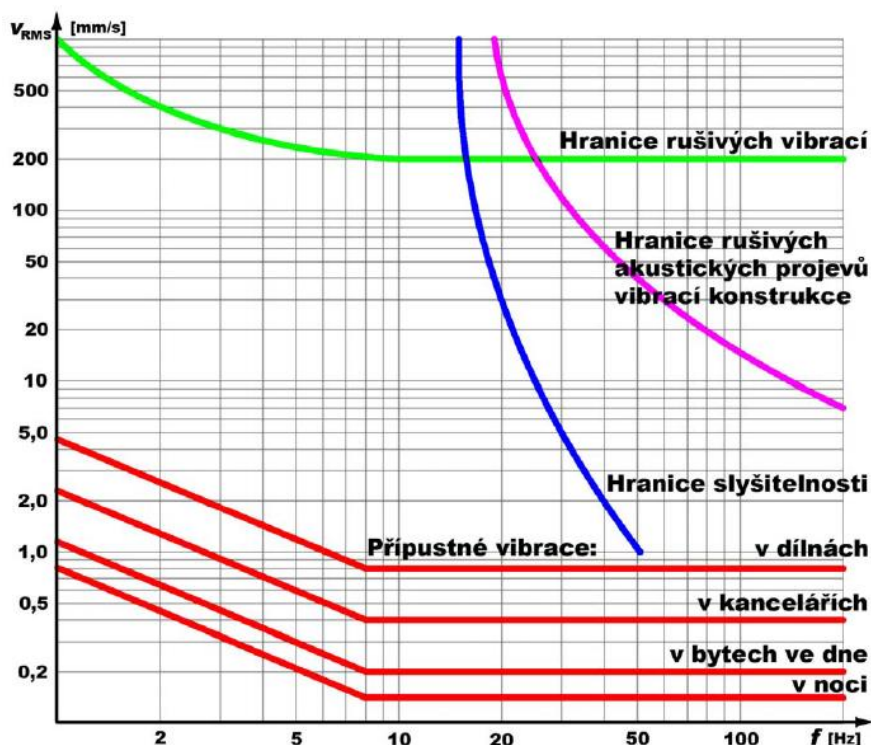
Hygienický limit vibrací v chráněných vnitřních prostorech staveb vyjádřený průměrnou váženou:

- a) hladinou zrychlení vibrací $L_{aw,T}$ se rovná 75 dB, nebo
- b) hodnotou zrychlení vibrací $a_{ew,T}$ se rovná $0,0056 \text{ m/s}^2$.

Hygienické limity vibrací uvedené v chráněných vnitřních prostorech staveb se vztahují na horizontální a vertikální vibrace v místě pobytu osob a k době trvání vibrací T . Korekce hygienického limitu jsou v závislosti na typu prostoru, denní době a povaze vibrací upraveny v příloze č. 5 k tomuto nařízení.

Na následujícím obrázku jsou přehledně znázorněny limitní hodnoty účinků vibrací na osoby v souladu s ČSN ISO 2631.

Obr. č. 1 Limitní hodnoty účinku vibrací



Šíření vibrací je velmi závislé na prostředí, viz následující tabulka (převzato ze závěrečné zprávy od spol. INSET s.r.o., divize 04, Rudná 21, 700 30 Ostrava, č. 07040388000).

Tab. 6 Rychlost šíření vibrací

Horninový typ	Rychlost šíření seismických vln V_p ($m.s^{-1}$)	Poznámka
navážky	280 – 450	podle mat. složení a ulehlosti
písky a štěrkopísky nad HPV	400 – 650	
zvodnělé štěrkopísky	1450 – 1700	
neogenní jíly měkké konz.	1200 - 1500	
neogenní jíly tuhé až pevné konz.	1500 – 1800	
neogenní jíly pevné až tvrdé konz.	1800 – 2400	

Problematika vibrací je druhotná, neboť jde o doprovodný jev hlukové zátěže, která je vždy více obtěžující a prekurzorem následné možnosti negativního účinku vibrací, což je zřejmé i z výše uvedených limitních hodnot.

Vibrace budou vznikat během výstavby, zejména při hutnění násypů a zemních pracích. Při provozu záměru se vibrace vytváří interakcí mezi příslušným vozidlem a vlastní tratí (dopravní cestou). Nejzávažnější vibrace se objevují v přímé závislosti na hmotnosti železničních vozidel, jejich rychlostí při jízdě a kvalitou železničního spodku (konstrukce trati).

Vibrace se podloží přenášejí do obytné zástavby, kde mohou způsobovat nežádoucí účinky. Přesné stanovení hodnot zrychlení mechanického chvění je velmi obtížné a pomocí modelového výpočtu téměř nemožné.

Fáze realizace záměru

Vzhledem ke značné potřebě převozu materiálu, je zřejmé, že navážka a stávající geologické podloží, hladina podzemní vody jsou středně vhodné pro přenos vibrací, tudíž ovlivnění okolí vibracemi zemními pracemi bude utlumeno do vzdálenosti v řádu prvních desítek metrů, tj. chráněný venkovní prostor staveb nebude negativně ovlivněn. Výraznějšímu ovlivnění

obyvatelstva vibracemi při realizaci záměru bude u osob pracujících se stavebními stroji, což v tomto případě řeší BOZP.

Dle studie „Seismic Effects of Above and Underground Transport on Buildings“, D. Makovička, 2007 (zdroj informací <http://www.makovicka.cz>), lze obecně konstatovat, že vibrace od silniční dopravy, které se šíří okolním prostředím do blízké obytné zástavby, jsou ve frekvencích v rozsahu přibližně 5 až 25 Hz. Amplitudové vibrace (v blízkosti zdroje) jsou v rozmezí 0,005 až 2 m/s² ve zrychleních nebo 0,05 až 25 mm/s v rychlostech, tj. výrazně pod hranicí rušivých vibrací, venkovní prostor není na obrázku znázorněn, jeho limity jsou uvedeny výše.

Z následující tabulky je zřejmé, k jakému útlumu vibrací dochází ve vztahu se vzdáleností od zdroje v období výstavby.

Tab. 7 Útlum vibrací

Zdroj vibrací (vozidlo)	Lokalita	Interval zrychlení α_{peak} (mm/s ²)	Vzdálenost snímače od zdroje (m)	Umístění snímače
Tatra	Obslužná komunikace mezi rodinnými domy	14 - 19	8	Přízemí domu
Tatra		30 - 36	8	Patro domu
Tatra		19 - 23	1	Obrubník u cesty
Tatra		12 - 18	10	Schodiště domu

Z výše uvedené tabulky je zřejmé, že se vzdáleností výrazně klesají vibrace, nejbližší objekty obytné zástavby jsou od záměru umístěny cca 10 m.

Na základě výše uvedených skutečností lze konstatovat, že vlastní záměr ve fázi přípravy záměru nebude vzhledem k předpokládané intenzitě pohybu vozidel a vzhledem k předpokládanému způsobu realizace zemních prací zdrojem vibrací, které by mohly negativně ovlivnit nejbližší objekty obytné zástavby.

Provoz záměru

Realizací záměru dojde k vylepšení stávajícího technického stavu železnice, nově je navrhována technologie pružného upevnění a celková obnova ŽST a drážního tělesa.

Měření vibrací proběhlo dne 12.9.2017 v referenčním bodě u objektu Kamenné Zboží 51. Protokol o výsledcích měření vibrací je v příloze č. 13.

Tento objekt je nadlimitně zatížen vibracemi, je umístěn v blízkosti železniční trati a nelze zde technicky navrhnout účinná antivibrační opatření, protože je v blízkosti železničního přejezdu. Z tohoto důvodu je v navazujících stupních PD a při následné realizaci navrženo, že objekt rodinného domu č.p. 51, v katastrálním území Kamenné Zboží bude v rámci stavby rekonstrukce trati odkoupen a zbourán.

Z výše uvedeného vyplývá, že realizací záměru dojde k vylepšení stávajícího stavu, realizací záměru dochází k nárůstu počtu průjezdů a ke zvýšení rychlosti, dojde k montáži nového železničního svršku na pružném upevnění, který situaci zlepší ve srovnání se stávajícím stavem, včetně jednoho odkupu a demolice nevyhovujícího objektu.

Záření

Záměr nebude ve fázi přípravy a ani provozu zdrojem radioaktivního ani elektromagnetického záření. Do podloží stávající trati nebude zasahováno.

Převažující radonový index (Rn) v zájmovém území je nízký - 1.

Vzhledem k rozsahu činnosti spojené s realizací revitalizace trati není třeba podrobný radonový průzkum oblasti, nedojde ke zvýšení radonového rizika, revitalizace je ve stávající stavbě, do podloží nebude zasahováno.

Zápach

Vzhledem k charakteru záměru se nepředpokládá únik zapáchajících látek do ovzduší.

B.III.5. Doplnující údaje (například významné terénní úpravy a zásahy do krajiny)

Realizací záměru nedojde k významným terénním úpravám, záměrem je obnova stávající železniční trati.

Realizací záměru nevznikají žádné trvalé výškové stavby.

C. ÚDAJE O STAVU ŽIVOTNÍHO PROSTŘEDÍ V DOTČENÉM ÚZEMÍ

C.1. Přehled nejvýznamnějších environmentálních charakteristik dotčeného území (např. struktura a ráz krajiny, její geomorfologie a hydrologie, určující složky flóry a fauny, části území a druhy chráněné podle zákona o ochraně přírody a krajiny, významné krajinné prvky, územní systém ekologické stability krajiny, zvláště chráněná území, přírodní parky, evropsky významné lokality, ptačí oblasti, zvláště chráněné druhy; ložiska nerostů; dále území historického, kulturního nebo archeologického významu, území hustě zalidněná, území zatěžovaná nad míru únosného zatížení, staré ekologické zátěže, extrémní poměry v dotčeném území)

Využití území

Železniční trať Lysá nad Labem - Nymburk leží ve Středočeském kraji, v okrese Nymburk. Záměrem investora je revitalizace železniční trati za účelem zvýšení průjezdní rychlosti. Trať prochází západní částí okresu.

Struktura krajiny a krajinný ráz

Středočeský kraj leží v centrální části České kotliny. Jeho reliéf je poměrně málo členitý. Sever a východ je rovinatý, na jihu a jihozápadě převládají vrchoviny. Na území Středočeského kraje se stýkají 3 ze 6 geomorfologických subprovincí provincie Česká vysočina. Jsou to Česká tabule, Českomoravská a Poberounská subprovincie. Mezi nejvyšší pohoří patří Brdy, Středočeská pahorkatina, Hřebený, Křivoklátská vrchovina či Dolnooharská tabule. Na většině území kraje je příznivé podnebí. Západní část, ale částečně i severní část, má pro zemědělství málo srážek. Důvodem je dešťový stín Krušných hor. Nejteplejší podnebí je v Polabí a dolním Povltaví. Pro Středočeský kraj je charakteristická rozvinutá zemědělská výroba. Ta těží z vynikajících přírodních podmínek v severovýchodní části kraje. Kraj vyniká hlavně rostlinnou výrobou, pěstováním pšenice, ječmene, cukrovky, v příměstských částech pěstováním ovoce, zeleniny a květin. Rozvíjí se i pěstování energetických plodin, zejména řepky olejky. Podíl zemědělské půdy z celkové rozlohy půdy je v kraji o něco větší (83,5 %) než je republikový průměr (72,4 %). Nejvyšší podíl zemědělské půdy je v okresech úrodného Polabí – Kolín a Nymburk. Středočeský kraj má kromě Prahy nejhustší, ale také nejprétíženější dopravní síť v republice. Přes území kraje vedou do hlavního města historicky radiálně uspořádané hlavní železniční i silniční tranzitní sítě.

Výstavba silničních nadjezdů si vyžádá souhlas k umístování a povolování staveb a k jiným činnostem, které by mohly snížit nebo změnit krajinný ráz.

Realizace záměru „Modernizace traťového úseku Nymburk (mimo) – Lysá nad Labem (mimo)“ bude ve stávajícím železničním náspu. Výraznější zásah do krajiny a krajinného rázu (výškové stavby) budou výstavby silničních nadjezdů:

- SO 31-25-02 Nymburk - Kostomlaty n/L, silniční nadjezd ve st. km 324,585

Podjezdná výška je 6,815 m. Stavební výška ~ 1,6 m a rozpětí 34,00 m.

- SO 33-25-01 Kostomlaty n.L. - Lysá n/L, silniční nadjezd ve st. km 330,252

Podjezdná výška je 6,815 m. Stavební výška ~ 1,6 m a rozpětí 35,5 m.

Ostatní přeložky komunikací jsou bez výrazného vlivu na krajinný ráz, neboť jde o úrovně stavby v blízkosti stávajících komunikací, nové přeložky budou realizovány zejména na plochách orné půdy a zahrad a nebudou ovlivněny lesní pozemky a vzrostlé stromy.

Záměrem nevznikají žádné nové výškové stavby, které by mohly ovlivnit krajinný ráz.

Územní systém ekologické stability krajiny (ÚSES)

ÚSES představuje účelové propojení ekologicky stabilních částí krajiny do funkčního celku, s cílem zachování biodiverzity přírodních ekosystémů a stabilizačního působení na okolní, antropicky narušenou krajinu. Je tedy jednak předpokladem zachrany genofondu rostlin, živočichů i celých geobiocenóz přirozeně se vyskytujících v širším okolí sledovaného území a jednak nezbytným východiskem pro ozdravení krajinného prostředí a uchování všech jeho užitečných funkcí.

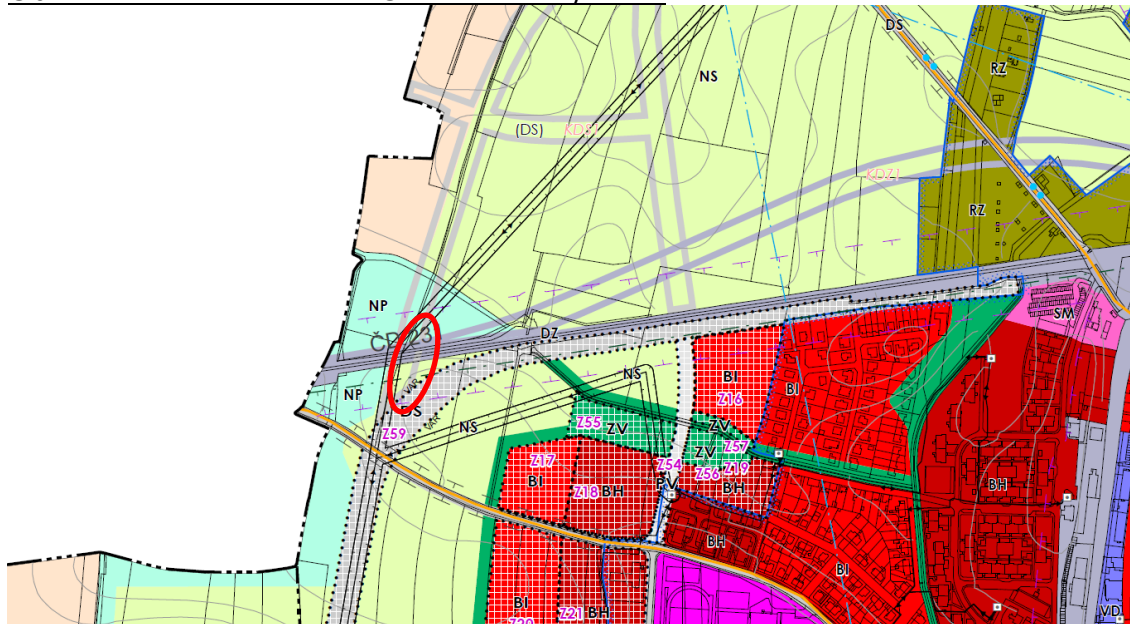
Územní systém ekologické stability je definován v ust. § 3 písm. a) zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, v platném znění, jako vzájemně propojený soubor přirozených i pozměněných, avšak přírodě blízkých ekosystémů, které udržují přírodní rovnováhu. Rozlišuje se místní, regionální a nadregionální systém ekologické stability. V ust. § 4 téhož zákona, t. j. základních povinnostech, při obecné ochraně přírody se v odst. 1 uvádí, že vymezení systému ekologické stability, zajišťujícího uchování a reprodukci přírodního bohatství, příznivé působení na okolní méně stabilní části krajiny a vytvoření základů pro mnohostranné využívání krajiny stanoví a jeho hodnocení provádějí orgány územního plánování a ochrany přírody ve spolupráci s orgány vodohospodářskými, ochrany zemědělského půdního fondu a státní správy lesního hospodářství. Ochrana systému ekologické stability je povinností všech vlastníků a uživatelů pozemků tvořících jeho základ, jeho vytváření je veřejným zájmem, na kterém se podílejí vlastníci pozemků, obce a stát.

Záměr zasahuje do územního systému ekologické stability, trať kříží nadregionální biokoridor, grafické znázornění střetu s nadregionálními a regionálními prvky ÚSES je v příloze č. 4b. Lokální ÚSES je zastoupen v jednotlivých územích takto:

k.ú. Nymburk

- V k.ú. Nymburk nedochází ke střetu s lokálním ÚSES.
- V k.ú. Nymburk se nachází na západní straně katastrálního území přírodní plochy, které budou dotčeny realizací komunikací. Stavba komunikace je vymezena v ÚP.

Obr. 2 Znázornění lokálního ÚSES – k.ú. Nymburk



K.ú. Kamenné Zboží

- V k.ú. Kamenné Zboží se se záměrem střetává pouze lokální biokoridor LBK 4 Hluboký příkop – Drahelice, kde biokoridor přímo kříží stávající železniční trať. Realizace ani provoz záměru neovlivní lokální ÚSES, bude zachován stávající stav.

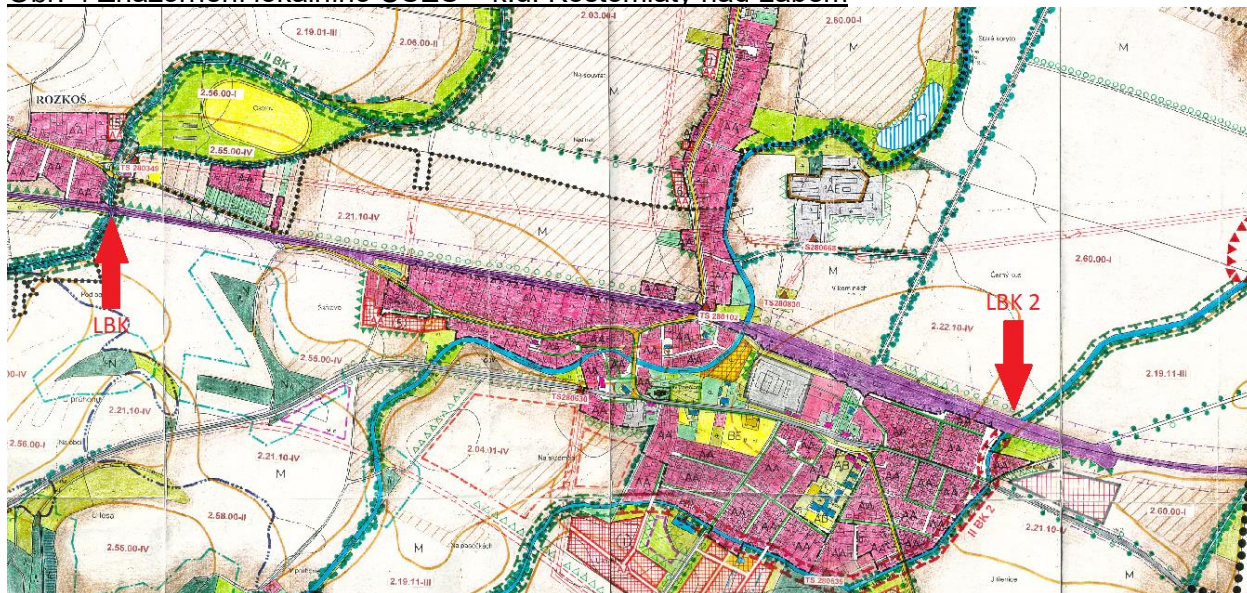
Obr. 3 Znázornění lokálního ÚSES – k.ú. Kamenné Zboží



K.ú. Kostomlaty nad Labem

- V k.ú. Kostomlaty nad Labem dochází ke křížení záměru se 2 lokálními biokoridory. LBK (Hronětický náhon) a LBK 2 (Hluboký příkop). Biokoridory zde přímo kříží stávající železniční trať. Vzhledem k zachování stávajícího umístění dráhy realizace ani provoz záměru neovlivní lokální ÚSES.

Obr. 4 Znázornění lokálního ÚSES – k.ú. Kostomlaty nad Labem



K.ú. Ostrá

V k.ú. Ostrá prochází záměr v blízkosti lokálního biocentra LBC 7 Ostrá. Realizaci ani provozem záměru nebude lokální ÚSES dotčen.

Obr. 5 Znázornění lokálního ÚSES – k.ú. Ostrá



K.ú. Lysá nad Labem

V k.ú. Lysá nad Labem nedochází k žádnému střetu lokálních prvků ÚSES se záměrem.

Lokální prvky ÚSES v ostatních dotčených katastrálních územích nejsou záměrem ovlivněny.

Téměř celou železniční trať kopíruje nadregionální biokoridor označený jako ID 1, trať se nachází v severní části biokoridoru, mapa širších vztahů k ochraně přírody a krajiny je v příloze 4b.

Lokální ÚSES není záměrem dotčen nebo se se záměrem střetávají ve stávajícím umístění dráhy (dražní těleso) a umístění dráhy nebude záměrem změněno, nebude mít záměr na tyto lokální prvky negativní vliv.

Zvláště chráněná území (ZCHÚ)

Národní parky (NP)

Podle § 15 zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „zákon o ochraně přírody“), lze rozsáhlá území, jedinečná v národním či mezinárodním měřítku, jejichž značnou část zaujímají přirozené nebo lidskou činností málo ovlivněné ekosystémy, v nichž rostliny, živočichové a neživá příroda mají mimořádný vědecký a výchovný význam, vyhlásit za národní parky. Veškeré využití národních parků musí být podřízeno zachování a zlepšení přírodních poměrů a musí být v souladu s vědeckými a výchovnými cíli sledovanými jejich vyhlášením. Národní parky, jejich poslání a bližší ochranné podmínky se vyhláší zákonem.

V zájmovém území Modernizace traťového úseku Nymburk (mimo) – Lysá nad Labem (mimo) se nenachází žádný národní park. Nejbližší se nachází Krkonošský národní park, jehož hranice je ve vzdálenosti cca 60 km SV směrem.

Chráněné krajinné oblasti (CHKO)

Podle § 25 zákona o ochraně přírody jsou chráněné krajinné oblasti rozsáhlá území s harmonicky utvářenou krajinou, charakteristicky vyvinutým reliéfem, významným podílem přirozených ekosystémů lesních a trvalých travních porostů, s hojným zastoupením dřevin, popřípadě s dochovanými památkami historického osídlení, lze vyhlásit za chráněné krajinné oblasti. Hospodářské využívání těchto území se provádí podle zón odstupňované ochrany tak, aby se udržoval a zlepšoval jejich přírodní stav a byly zachovány a vytvářeny optimální ekologické funkce těchto území. Rekreační využití je přípustné, pokud nepoškozuje přírodní hodnoty chráněných krajinných oblastí. Chráněné krajinné oblasti, jejich poslání a bližší ochranné podmínky vyhláší vláda republiky nařízením.

V blízkosti záměru se nenachází CHKO. Nejbližší CHKO je Český ráj ve vzdálenosti cca 30 km severním směrem.

Národní přírodní rezervace (NPR), národní přírodní památky (NPP)

Podle § 28 zákona o ochraně přírody jsou národní přírodní rezervace menší území mimořádných přírodních hodnot, kde jsou na přirozený reliéf s typickou geologickou stavbou vázány ekosystémy významné a jedinečné v národním či mezinárodním měřítku, může orgán ochrany přírody vyhlásit za národní přírodní rezervace; stanoví přitom také jejich bližší ochranné podmínky.

V blízkosti záměru se nenachází žádná NPR či NPP. Nejbližší NPP je Hrabanovská černava ve vzdálenosti cca 2,4 km SZ směrem u Lysé nad Labem.

Přírodní rezervace (PR), přírodní památky (PP)

Podle § 33 zákona o ochraně přírody jsou přírodní rezervace menší území soustředěných přírodních hodnot se zastoupením ekosystémů typických a významných pro příslušnou geografickou oblast může orgán ochrany přírody vyhlásit za přírodní rezervace; stanoví přitom také jejich bližší ochranné podmínky. Základní ochranné podmínky v přírodních rezervacích jsou stanoveny v § 34 zákona o ochraně přírody.

Podle § 36 zákona o ochraně přírody je přírodní památka přírodní útvar menší rozlohy, zejména geologický či geomorfologický útvar, naleziště vzácných nerostů nebo ohrožených druhů ve fragmentech ekosystémů, s regionálním ekologickým, vědeckým či estetickým významem, a to i takový, který vedle přírody formoval svou činností člověk, může orgán ochrany přírody vyhlásit za přírodní památku; stanoví přitom také její bližší ochranné podmínky. Změna nebo poškození přírodní památky nebo její hospodářské využívání vedoucí k jejímu poškození jsou zakázány.

V blízkosti záměru se nenachází žádná PR či PP. Nejbližší PR je Mydlovarský luh ve vzdálenosti cca 0,9 km jižním směrem od trati (mezi obcí Rozkoš a Stratov).

Památné stromy a jejich ochranná pásma

Podle § 46 zákona o ochraně přírody lze mimořádně významné stromy, jejich skupiny a stromořadí vyhlásit rozhodnutím orgánu ochrany přírody za památné stromy. Památné stromy je zakázáno poškozovat, ničit a rušit v přirozeném vývoji; jejich ošetřování je prováděno se souhlasem orgánu, který ochranu vyhlásil. Je-li třeba památné stromy zabezpečit před škodlivými vlivy z okolí, vymezí pro ně orgán ochrany přírody, který je vyhlásil, ochranné pásmo, ve kterém lze stanovené činnosti a zásahy provádět jen s předchozím souhlasem orgánu ochrany přírody. Pokud tak neučiní, má každý strom základní ochranné pásmo ve tvaru kruhu o poloměru desetinásobku průměru kmene měřeného ve výši 130 cm nad zemí. V tomto pásmu není dovolena žádná pro památný strom škodlivá činnost, například výstavba, terénní úpravy, odvodňování, chemizace.

V blízkosti zájmového území se nenachází památné stromy ani jejich ochranná pásma.

Nejbližší památný strom se nachází v obci Stratov – ID 103676 Lípa srdčitá, ve vzdálenosti 800 m od ŽST Stratov severním směrem.

Památné stromy ani jejich ochranná pásma nebudou záměrem dotčeny.

Území NATURA 2000 – ptačí oblast, evropsky významné lokality

Podle § 3 zákona o ochraně přírody je Natura 2000 celistvá evropská soustava území se stanoveným stupněm ochrany, která umožňuje zachovat typy evropských stanovišť a stanoviště evropsky významných druhů v jejich přirozeném areálu rozšíření ve stavu příznivém z hlediska ochrany nebo popřípadě umožní tento stav obnovit. Na území České republiky je Natura 2000 tvořena vymezenými ptačími oblastmi a vyhlášenými evropsky významnými lokalitami.

Záměr svým umístěním nezasahuje do území NATURA 2000. Nejbližší EVL je Mydlovarský luh (ID CZ0213048) ve vzdálenosti cca 1 km jižním směrem od trati mezi obcemi Stratov a Rozkoš.

Posouzení vlivu na soustavu NATURA 2000 bylo vyloučeno stanoviskem Středočeského kraje, č.j. 138706/2017/KUSK ze dne 16.11.2017, viz příloha č. 2.

Území přírodních parků

Žádný přírodní park se v místě záměru a ani v jeho blízkosti nenachází.

Významné krajinné prvky

Podle § 3 zákona o ochraně přírody je významný krajinný prvek jako ekologicky, geomorfologicky nebo esteticky hodnotná část krajiny utváří její typický vzhled nebo přispívá k udržení její stability. Dále jsou jimi jiné části krajiny, které zaregistruje podle § 6 orgán ochrany přírody jako významný krajinný prvek, 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.

VKP „ze zákona“ (VKPzz) :

Na území se vyskytují VKP ze zákona. Dle § 3 zákona jsou jimi obecně „lesy, rašeliniště, vodní toky, rybníky, jezera, údolní nivy“), kdy se v místních podmínkách dle evidence katastru nemovitostí a údajů typologických map LHP jedná o přírodní a přírodě blízké struktury územních množin tvořených dle charakteristik druhů pozemků pro účely katastru nemovitostí:

- V případě „lesů“ obecně lesními pozemky.
- V případě „údolních niv“ se jedná o spojitá území přírodního a přírodě blízkého charakteru obecně sestávajících ze zemědělských i nezemědělských pozemků v podmínkách území obce diferencovaně tvořených v kódu BPEJ hlavními půdními jednotkami 50 a 56. Údolní nivy jsou zde tedy tvořeny aktuálně přírodními a přírodě blízkými strukturami, bez ohledu na způsoby využívání (místy i využívané louky), i s výskytem ploch s nárosty dřevin (na ostatních plochách i dlouhodobě nevyužívaných zemědělských pozemcích).
- Součástí VKP ze zákona jsou i vodní plochy (i toky) většinou přírodního a přírodě blízkého charakteru, a většinou s plnohodnotnými břehovými porosty.

Realizací stavby dojde ke střetu s významnými krajinnými prvky ze zákona, a to vodními toky:

- ID 109900000100, vodní tok Liduška, vodní tok není vymezen v kategorii významný, bude překonán:
Stavebním objektem SO 31-21-01 propustek v ev. km 323,756, říčním km cca 2, stávající římsy budou ubourány, na levé straně spolu se stávající přibetonávkou a nezbytnou částí kamenných křídel a nahrazeny železobetonovou nasazenou deskou s římsami. Do říms budou chycené ocelové konzoly s pochozím roštem/plechem a závěsy pro kabelové žlaby. Pochozí rošty budou přednostně navrženy z kompozitu. Realizací nedojde k přímému střetu s vodním tokem.
- Pravostranný bezejmenný přítok potoka Lidušky ID 109900001800, vodní tok není vymezen v kategorii významný, bude dotčen těmito stavebními objekty:
Objekt SO 31-21-02 propustek v ev. km 324,433, říčním km cca 0,6 - stávající propustek bude nahrazen novým trubním propustkem o vnitřním průměru trub DN 1000mm. Propustek bude rozdělen na dvě části – železniční a silniční pod přilehlou polní cestou. Přechod bude zajištěn monolitickou šachtou, do které budou také zaústěny příkopy odvodnění železničního spodku stejně jako do vtokové části. Vzhledem k zanesení koryta a zamýšlenému nakolmení propustku dojde také ke změně vedení stávajícího koryta. Propustek bude opatřen šikmými čely s olemovanou dlažbou včetně přilehlé části vodoteče dle MVL 649.
- Pravostranný bezejmenný přítok ID 109900001900 bezejmenného potoka ID 109900001800, vodní tok není vymezen v kategorii významný, bude překonán:
Objektem SO 31-21-03 propustek v ev. km 324,694, říčním km cca 0,5 - Objekt propustku není součástí stavby. Realizací nedojde k přímému střetu s vodním tokem.

- ID 110492300200, vodní tok Hluboký příkop, levostranný přítok potoka Vlkavy ID 110490200100, vodní tok není vymezen v kategorii významný, bude dotčen těmito stavebními objekty:
Objekt SO 31-21-05 propustek v ev. km 326,268, říčním km cca 5 - na základě hydrotechnického posouzení navržen nový kolmý propustek z trub DN 1600 mm se šikmými čely, vtoková šachta bude předlážděna dle MVL 649, do obou konců propustku budou zaústěny příkopy odvodnění železničního spodku. Realizací záměru dojde k zásahu do VKP bezejmenného vodního toku ID 110492300200.
Objekt SO 31-21-06 propustek v ev. km 327,271, říčním km cca 6,6 - stávající propustek bude vybourán a nahrazen propustkem novým kolmým z patkových trub DN 1200. Propustek bude opatřen šikmými čely upravenými dle MVL 649. Do propustku bude kromě odvodnění železničního spodku zaústěna také voda procházející propustkem SO 31-21-07, který se uvažuje, že bude zrušen. Realizací záměru dojde k zásahu do VKP bezejmenného vodního toku ID 110492300200.
Objekt SO 32-21-01 propustek v ev. km 328,370, říčním km cca 2,4 - stávající propustek bude zbourán a nahrazen novým z patkových trub DN1200. Vzhledem k rozšíření železničního tělesa souvisejícího zejména s přidáním koleje č. 6 bude muset být odstraněn také související silniční propustek a provedena následná přeložka koryta vodoteče Hluboký příkop a celková změna umístění celého propustku. Samotný propustek se bude skládat ze dvou částí, silniční pod přiléhající komunikací a železniční oddělené od sebe šachtou, na vtokové části bude opatřen kolmým čelem, na výtokové části bude čelo šikmé. Do výtokové části budou zaústěny příkopy odvodnění železničního spodku a zároveň svodné potrubí trativodů. Na vtokové části bude propustek a přiléhající část koryta odlážděna dle MVL 649 v závislosti s napojením na úpravu opevnění svahu vodoteče. Realizací záměru dojde k zásahu do VKP (přeložka toku a propustek) bezejmenného vodního toku ID 110492300200.
- Levostranný bezejmenný přítok ID 110492301700 vodního toku Hluboký příkop ID 110492300200, vodní tok není vymezen v kategorii významný, bude dotčen těmito stavebními objekty:
Objekt SO 31-21-07 propustek v ev. km 327,718, říčním km cca 1,4. Propustek bude zrušen, protože z hlediska nového řešení odvodnění železničního spodku není třeba. Realizací nedojde k přímému střetu s vodním tokem.
- ID 110490200100, vodní tok Vlkava, vodní tok je vymezen v kategorii významný, bude překonán:
Stavebním objektem SO 32-20-02 žst. Kostomlaty n.L., železniční most v ev. km 329,149, říčním km cca 2,8. Realizací záměru dojde k přestavbě mostu a nahrazení jeho nové konstrukce novou železobetonovou rámovou o světlosti 10 m. Při výstavbě dojde k zásahu do VKP bezejmenného vodního toku ID 110490200100.
Stávající dvoupolový, dvoukolejný železniční most se železobetonovou deskou se zabetonovanými kolejnicemi bude nahrazen novým jednopolovým, dvoukolejným železničním mostem.
Realizací záměru dojde k zásahu do VKP vodního toku ID 110490200100.
- ID 110492700100, vodní tok Hronětický náhon, vodní tok není vymezen v kategorii významný, bude překonán:
SO 33-20-02 Kostomlaty n.L. - Lysá n.L., propustek v ev. km 331,487. Stávající deskový kamenný propustek světlosti 0,6 m a šikmosti cca 88,5° bude nahrazen prefabrikovanou žb. troubou DN 800 v kolmém uspořádání. Pro novou troubu bude využito částí konstrukce původního propustku v co největší míře s ohledem na prostorové uspořádání. Čela propustku budou navržena šikmá.
- ID 110492700200, vodní tok bezejmenný, levostranný přítok Hronětického náhonu ID 110492700100, vodní tok není vymezen v kategorii významný, bez zásahu.
- Pravostranný bezejmenný přítok ID 110492700400 vodního toku Hronětický náhon ID 110492700100, vodní tok není vymezen v kategorii významný, je překonán v ev. km 331,5, říčním km cca 0,2. Stávající deskový kamenný propustek světlosti 0,6 m a šikmosti cca 88,5° bude nahrazen prefabrikovanou žb. troubou DN 800 v kolmém uspořádání. Pro

novou troubu bude využito částí konstrukce původního propustku v co největší míře s ohledem na prostorové uspořádání. Čela propustku budou navržena šikmá.

- Ostatní propustky nepřevádějí trvalé vodní toky.

V blízkosti stavby se nachází významný krajinný prvek ze zákona, a to vodní nádrže:

- Vodní nádrž ID 104 070 270 008 na km stavby cca 2,5 ve vzdálenosti cca 100 m od trati.
- Vodní nádrž ID 104 070 270 005 na km stavby cca 6,5 v těsném sousedství trati.
- Vodní nádrž ID 104 070 310 002 na km stavby cca 7,7 ve vzdálenosti cca 70 m od trati.
- Vodní nádrž ID 104 070 330 002 na km stavby cca 13,2 ve vzdálenosti cca 100 m od trati.

Realizací ani provozem záměru nebudou dotčeny vodní nádrže.

Dále budou dotčeny pozemky PUPFL (podrobný popis dotčených pozemků je v příloze č.15) a o ochranné pásmo lesa je definováno na 50 m od p.č., kde je předmět ochrany v KN pozemek určený k plnění funkce lesa, daný výčet nemusí být v daném stupni PD konečný:

- k.ú. Kamenné Zboží, p.č. 2/3
- k.ú. Ostrá, p.č. 913
- k.ú. Ostrá, p.č. 914/2
- k.ú. Ostrá, p.č. 911
- k.ú. Stratov, p.č. 403/5
- k.ú. Stratov, p.č. 403/1

Do žádného dalšího vymezeného VKP ze zákona nebude zasahováno. Na území záměru ani v jeho blízkosti nejsou registrované VKP.

Rekonstrukcí propustků dojde k zásahu do VKP vodní tok. Při realizaci nápravných opatření k minimalizaci vlivů na vodní tok nehrozí poškození VKP.

Území historického, kulturního nebo archeologického významu

V místě záměru se nenacházejí žádné objekty, které jsou ve smyslu zákona č. 20/1987 Sb., o státní památkové péči prohlášeny za kulturní památky. V místě záměru se nenacházejí archeologická naleziště.

Území hustě zalidněné

Záměr částečně prochází mimo zastavěné území obce, ve volné zemědělské krajině, částečně intravilánem měst a obcí. Záměr se nachází ve Středočeské kraji, který je nejvíce urbanizovaným a industrializovaným celkem republiky. K 31. 12. 2015 měl Středočeský kraj 1 326 876 obyvatel a byl nejlidnatějším regionem České republiky. Hustota zalidnění byla nejvyšší v okresech Praha-západ, Kladno a Praha-východ, ve kterých dosáhla hodnoty přes 200 obyvatel na km². Všechny tyto okresy mají intenzivní sociálně – ekonomické vazby na Prahu a do jisté míry tvoří metropolitní zázemí hlavního města. Naopak nejnižší hustota zalidnění je v okresech Rakovník, Benešov a Příbram, kde hustota zalidnění nepřesahovala 70 obyvatel na km².

Území zatěžovaná nad míru únosného zatížení

V blízkosti zájmového území jsou evidovány staré zátěže:

k.ú. Nymburk

- 10823003 Drahelice, skládka TKO, cca 1500 m jižně od záměru
- 8232002 KOVOŠROT PRAHA, a.s., Nymburk, průmyslová skládka, cca 1500 m severně od záměru
- 10823001 RWE Energie, a.s. Nymburk, kontaminovaný areál - průmyslová či komerční lokalita, cca 500 m jihovýchodně od záměru

- 10823002 Zásobárna, s.r.o. Nymburk, výroba/skladování/manipulace s ropnými látkami, cca 500 m severovýchodně od záměru

k.ú. Lysá nad Labem

- 8950002 Fišerka – skládka, střelnice / vojenské výcvikové prostory, cca 3000 m severozápadně od záměru
- 48366001 Kruhovka, střelnice / vojenské výcvikové prostory, cca 5500 m západně od záměru
- 8950001 Sojovice – okopy, skládka TKO, cca 100 m jihozápadně od záměru

k.ú. Ostrá

- 13406001 chatová osada Felinka, střelnice / vojenské výcvikové prostory, cca 1700 m jižně od záměru
- 11340001 Za humny-areál Botanicus, skládka TKO, cca 800 m jižně od záměru

k.ú. Kostomlátky

- 7060001 Granagro, skládka TKO, cca 1000 m jižně od záměru

Vlastní území není zatěžováno nad míru únosného zatížení evidovanými starými ekologickými zátěžemi. Popis kvality jednotlivých složek prostředí je uveden v příslušných kapitolách.

Biogeografická charakteristika, druhy zvláště chráněné a chráněné

Bioregion leží v termofytiku a zaujímá fytogeografické okresy 5. Tereziánská kotlina a 11. Střední Polabí a část fytogeografického podokresu 7b. Podřipská tabule (terasy Labe a Vltavy).

Potenciální přirozenou vegetací říčních niv jsou lužní porosty podsvazu *Ulmenion* (*Ficario-Ulmetum campestris*), které se na nejvlhčích místech střídaly s ostrůvky vrbín svazu *Salicion albae*. Na slatinách, nepřeplovovaných každoročními záplavami, jsou potenciální vegetací olšiny svazu *Alnion glutinosae*. Na vyšších terasách jsou potenciální vegetací acidofilní doubravy (*Genisto germanicae-Quercion*), zřejmě i s autochtonní borovicí, které na extrémnějších stanovištích přecházely do borů svazu *Dicrano-Pinion* a na těžších, podmáčených půdách i ve vegetaci asociace *Tilio-Betuletum*. Vzácně byly přítomny dubohabrové háje (*Melampyro nemorosi-Carpinetum*), teplomilné doubravy (*Potentillo albae-Quercetum*) jen výjimečně na opukových vyvýšeninách. Primární bezlesí bylo ostrůvkovité a mělo podobu jednak slatinné vegetace extrémních asociací svazů *Caricion davallianae* (např. *Schoenetum nigricantis*) a *Magnocaricion elatae* (*Cladietum marisci*), a dále katény vodní a mokřadní vegetace, kterou tvořily různé asociace svazů *Phragmition communis*, *Phalaridion arundinaceae*, *Caricion gracilis*, *Oenanthion aquaticae*, *Hydrocharition*, *Nymphaeion albae* a *Potamion lucentis*.

Přirozená náhradní vegetace vlhkých luk je představována různými typy, které náležejí svazům *Calthion* i *Molinion*, často přecházejí i do ostřicových porostů svazu *Caricion gracilis*. Na slatinách jsou typické různé asociace svazu *Caricion davallianae* (např. *Juncetum subnodulosi* a *Seslerietum uliginosae*). Na suchých stanovištích jsou to zejména suché trávníky svazu *Plantagini-Festucion ovinae*, které přecházejí na otevřenějších místech do vegetace svazů *Corynephorion* a *Koelerion glaucae*. Pouze na opukových elevacích se vyskytuje vegetace svazu *Cirsio-Brachypodium pinnati*.

Flóra je dosti pestrá, převažuje soubor nivních druhů středoevropského typu. Zejména na slatinách, které mají reliktní charakter, jsou zastoupeny i exklávní prvky a výjimečně i endemity. K typickým druhům patří sněženka předjarní (*Galanthus nivalis*), česnek medvědí (*Allium ursinum*), hrachor bahenní (*Lathyrus palustris*), středoevropský endemit krušík polabský (*Epipactis albensis*). Druhy demontánní jsou nečetné, např. knotovka lesní (*Melandryum sylvestre*). Mezi kontinentálními druhy (v některých případech sarmatské tendence) jsou kozinec písečný (*Astragalus arenarius*), sinokvět chrpovitý (*Jurinea cyanoides*), violka nízká (*Viola pumila*), jarva žilnatá (*Cnidium dubium*), ostřice banátská (*Carex buekii*), mečík bahenní (*Gladiolus palustris*), dřívě matizna bahenní (*Oristecum palustre*), len vytrvalý (*Linum perenne*). Druhů, evidentně přesahujících z Panonie, je málo, příkladem je lněnka větvená (*Thesium arvense*). Na reliktních stanovištích slatin a písků jsou zastoupeny jednak druhy

boreokontinentální, např. třtina tuhá (*Calamagrostis stricta*), tomkovice vonná (*Hierochloa odorata*), Iněnka bezlistenná (*Thesium ebracteatum*), ostřice Buxbaumova (*Carex buxbaumii*), hlízovec Loeselův (*Liparis loeselii*), dříve i rosnatka anglická (*Drosera anglica*), jednak druhy alpidské, alpidsko-baltické, respektive baltické, k nimž náleží třtina pestrá (*Calamagrostis varia*), šášina načernalá (*Schoenus nigricans*), š. rezavá (*S. ferrugineus*), kohátka kalíškatá (*Tofieldia calyculata*), pěchava slatinná (*Sesleria uliginosa*) a tučnice obecná (*Pinguicula vulgaris*). Od ní je odvozen neoendemit tučnice česká (*Pinguicula bohemica*).

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 (ježek západní, ropucha krátkonohá), s ojedinělými zástupci xerothermní fauny (ještěrka zelená). Významným fenoménem je niva Labe, s torzy svérázné fauny na polabských písčích (vřetenuška pozdní, keřnatka vrásčitá), se zbytky lužních lesů (moudivláček lužní, cvrčilka říční), mokřadů a luk s periodickými tůněmi (korýši, měkkýši jantarka obecná, keřovka plavá aj., ptáci vodouš rudonohý, cvrčilka slavíková aj.) Labe a jeho větší přítoky náleží do cejnového pásma, v Labi je však biota decimována znečištěním.

Významné druhy - Savci: ježek západní (*Erinaceus europaeus*). Ptáci: chřástal malý (*Porzana parva*), vodouš rudonohý (*Tringa totanus*), mandelík hajní (*Coracias garrulus*), břehule říční (*Riparia riparia*), cvrčilka říční (*Locustella fluviatilis*), c. slavíková (*L. luscinoides*), sýkořice vousatá (*Panurus biarmicus*), moudivláček lužní (*Remiz pendulinus*), havran polní (*Corvus frugilegus*). Obojživelníci: ropucha krátkonohá (*Bufo calamita*), skokan štíhlý (*Rana dalmatina*), mlok skvrnitý (*Salamandra salamandra*). Plazi: ještěrka zelená (*Lacerta viridis*). Měkkýši: keřnatka vrásčitá (*Euomphalia strigella*), hlemýžď zahradní (*Helix pomatia*), jantarka obecná (*Succinea putris*), keřovka plavá (*Bradybaena fruticum*), závornatka kyjovitá (*Clausilia pumila*), pláštěnka sliznatá (*Myxas glutinosa*). Hmyz: vřetenuška pozdní (*Zygaena laeta*). Korýši: žábronožky *Siphonophanes grubii*, *Branchipus schaefferi*, listonozi *Lepidurus*, *Apus*, škeblovky *Ostracoda*.

Horninové prostředí, geomorfologie

Z hlediska geomorfologického se lokalita záměru nachází v soustavě Česká tabule, podsoustavě Středočeská tabule, v celku Středolabská tabule a v podcelku Nymburská kotlina, okrsek Milovická tabule.

Krajina má charakter široké roviny. Jedná se o otevřený reliéf, občasné zalesnění. Nevyskytují se výškově ani tvarově výraznější vrcholy.

Geologicky je území řazeno do soustavy České tabule – vápnité písčité prachovce, vápnité pískovce až písčité vápence, prachovité slínovce, naváté písky, fluviální písky až písčité štěrky. Zájmové území železniční trati prochází geologickou jednotkou, a to: kvartérní oblast – kvartér Labe po Jizeru.

Extrémní poměry

V zájmovém území nejsou identifikovány žádné svahové nestability.

Oblasti surovinových zdrojů

Sledovaná trasa stavby neprochází oblastí chráněných ložiskových území ani poddolovaným územím. Nejbližší chráněné ložiskové území se nachází u obce Kostomlátky cca 1,7 km jižně od záměru.

C.2. Charakteristika současného stavu životního prostředí, resp. krajiny v dotčeném území a popis jeho složek nebo charakteristik, které mohou být záměrem ovlivněny, zejména ovzduší (např. stav kvality ovzduší), vody (např. hydromorfologické poměry v území a jejich změny, množství a jakost vod atd.), půdy (např. podíl nezastavěných ploch, podíl zemědělské a lesní půdy a jejich stav, stav erozního ohrožení a degradace půdy, zábor půdy, eroze, utužování a zakrývání), přírodních zdrojů, biologické rozmanitosti (např. stav a rozmanitost fauny, flóry, společenstev, ekosystémů), klimatu (např. dopady spojené se změnou klimatu, zranitelnost území vůči projevům změny klimatu), obyvatelstva a veřejného zdraví, hmotného majetku a kulturního dědictví včetně architektonických a archeologických aspektů

Ovzduší a klima

Zájmové území se nachází v teplé klimatické oblasti T2, která má následující hlavní charakteristiky:

Tab. 8 Klimatická charakteristika

Charakteristiky klimatické oblasti	T2
Počet letních dnů	50 – 60
Počet dnů s prům. teplotou 10°C a více	160 – 170
Počet mrazových dnů	100 – 110
Počet ledových dnů	30 – 40
Průměrná teplota v lednu	- 2 až -3
Průměrná teplota v červenci	18 – 19
Průměrná teplota v dubnu	8 – 9
Průměrná teplota v říjnu	7 – 9
Průměrný počet dnů se srážkami 1 mm a více	90 – 100
Srážkový úhrn ve vegetačním období	350 – 400
Srážkový úhrn v zimním období	200 – 300
Počet dnů se sněhovou pokrývkou	40 – 50
Počet dnů zamračených	120 – 140
Počet dnů jasných	40 – 50

Kvalita ovzduší byla odečtena z map průměrných hodnot znečištění (1 km x 1 km) za roky 2013 až 2017 (www.chmi.cz), pro danou lokalitu to jsou následující hodnoty:

- Roční průměr NO₂ µg/m³ 18,1
- Roční průměr PM₁₀ µg/m³ 23,4
- Nejvyšší 24 hod. koncentrace PM₁₀ µg/m³ 41
- PM_{2,5} roční průměr µg/m³ 18,2
- Benzen roční průměr µg/m³ 1,3
- Benzo(a)pyren roční průměr ng/m³ 1,7
- Nejvyšší 24 hod. koncentrace SO₂ µg/m³ 14,9
- Arsen roční průměr ng/m³ 2,0
- Olovo roční průměr ng/m³ 5,7
- Nikl roční průměr ng/m³ 0,9
- Kadmium roční průměr ng/m³ 0,5

Řešené území je zahrnuto do oblasti se zhoršenou kvalitou ovzduší. Podrobný popis území je součástí rozptylové studie - recyklační linka ŽST Nymburk v příloze č. 9a.

Pro období provozu byla v obci Kostomlaty nad Labem zpracovaná rozptylová studie, která řeší lokální nárůst/ pokles emisí vlivem výstavby přeložek komunikací (přeskupení dopravy). Tato rozptylová studie je v příloze č. viz příloha č. 9b.

Pro daný záměr bylo zpracováno „Vyhodnocení změny klimatu – provoz záměru“, v květnu 2018, viz. Příloha č. 10. V příloze je detailně popsán stav lokality vzhledem k možné změně klimatu a

vyhodnocena nápravná opatření podle požadavků „Strategie přizpůsobení se změně klimatu v podmínkách ČR“.

Vývojové trendy klimatologických charakteristik a častější výskyt extrémních projevů počasí se už v současnosti projevují na změnách vodního režimu, v zemědělství a lesnictví a částečně ovlivňují i zdravotní stav obyvatelstva. I v krátkodobém výhledu lze očekávat další zvyšování zejména negativního působení na jednotlivé složky přírodního prostředí a relativně nově je třeba počítat rovněž s dopady na energetický sektor, rekreační možnosti a turistický ruch, i celkovou životní pohodu obyvatelstva, zvláště ve větších sídelních aglomeracích.

Celkové zvýšení teplot se projeví zejména v osídlených a zastavěných územích na vnitřním mikroklimatu měst. Tzv. „tepelný ostrov města“ se zvýší a zvýšená teplota pak způsobí vysychání povrchových a podpovrchových vod. Podpoří tak neschopnost přeschlých půd pojmout velké objemy jednorázových srážek a rychlejší odtok srážkových vod z území, příp. i poškození dopravní infrastruktury.

Další vývoj klimatické změny ovlivní biologickou rozmanitost od jednotlivých genů, až po celou krajinu. Mezi nejvíce zranitelné ekosystémy u nás patří horské ekosystémy a ekosystémy tvořené zbytky původních travinných porostů. Změny se nejvíce projeví v ekosystémech nad posouvající se horní hranicí lesa, kde zranitelnost umocňuje jejich relativně malá rozloha. Nejvíce ohroženy budou druhy planě rostoucích rostlin a volně žijících živočichů, které jsou úzce vázané na specifická stanoviště. Naopak typicky teplomilné druhy mohou osídlit většinu našeho území. Lokalita záměru není ve zranitelné oblasti vzhledem ke klimatickým změnám, viz podrobný popis v příloze č. 10.

Voda

Pro záměr byla zpracováno posouzení stavby „Modernizace traťového úseku Nymburk (mimo) – Lysá nad Labem (mimo)“ ve vztahu k čl. 4, směrnice 2000/60/ES (směrnice o vodách). V tomto dokumentu jsou podrobně popsány hydrogeologické, hydrologické poměry včetně kvalitativního popisu jednotlivých vodních útvarů a vyhodnocení potencionálního vlivu záměru na vody, viz. Příloha č. 3.

Pro období výstavby bylo zpracováno hydrogeologické posouzení pro případné vlivy na stávající studny v obci Kostomlaty, viz příloha č. 19.

Charakteristika oblasti stavby z hlediska podzemních vod

- Západní část zájmového území spadá do regionu Jizerská křída – levobřežní. Rajón zahrnuje plochu levostranných přítoků Jizery, a to dolní části povodí Žehrovky a Kněžmostky, povodí Klenice a horní část povodí Vlkavky. V rajónu jsou tři víceméně samostatné kolektory podzemních vod křídového stáří. Bazální kolektor A je vázán psamity a aleurity cenomanského stáří. Střední kolektor C je vázán psamity turonského stáří a je polohou izolátorů rozdělen na dvě části. Svrchní kolektor D je vázán psamity coniackého stáří.
- Východní část zájmového území náleží do regionu Labská křída. Rajón zahrnuje centrální část křídové pánve, která se z hydrologického hlediska odlišuje od ostatních částí zcela zanedbatelnou velikostí infiltračních ploch, malou mocností jediného bazálního cenomanského kolektoru A v klastikách perucko-korycanského souvrství, a tím i nepatrnou intenzitou oběhu podzemní vody. V plochém povrchu rajónu dominuje teplické a březenské souvrství v nepropustné jílovité labské facii.
- Posuzované území se nenachází v Chráněné oblasti přirozené akumulace vod (CHOPAV).
- Záměr se nachází ve zranitelné oblasti.
- Stavba prochází vymezeným záplavovým územím – aktivní zóna Q_{100} na vodním toku Vlkava v obci Kostomlaty nad Labem, v ev. km 329,149, říčním km cca 2,8, v tomto místě bude řešen stavební objekt SO 32-20-02 žst. Kostomlaty n.L., železniční most v ev. km 329,149. Záplavová území byla stanovena č.j. 034449I2010/KUSK ze dne 20.4.2011 pro aktivní zónu Q_{100} .

V záplavovém území nebudou skladovány žádné stavební materiály, pro období výstavby bude zpracován povodňový plán.

Záplavové území nebude realizací záměru dotčeno, realizací záměru bude propustek upraven na Q_{100} (ze stávajících 33% Q_{100}).

- Stavba prochází ochrannými pásmy vodních zdrojů:

Obec Stratov, rozhodnutí o vyhlášení OP č.j. ŽP/3777/98-Vi/VH8 ze dne 2.9.1988 pod názvem: --, stupeň ochrany: 2b a 2a, aktualizace listopad 2016

- Stavba je v těsném sousedství těchto ochranných pásem vodních zdrojů:

Obec Lysá nad Labem, rozhodnutí o vyhlášení OP č.j. VLHZ/2722/83-Ba ze dne 11.1.1984 pod názvem: Lysá nad Labem Litol vrtů L1-6, stupeň ochrany: 2 a 1

Výše uvedená ochranná pásma nezakládají speciální podmínky ani povinnosti při realizaci stavby, v ochranných pásmech 1. stupně je zákaz zřizování skládek včetně hald materiálu.

- Stavba prochází ochranným pásmem přírodních léčivých zdrojů

Dotčené území se částečně nachází v ochranném pásmu 2. stupně přírodních léčivých zdrojů v lázeňských městech Poděbrady a Sadská.

Povrchová voda

Dotčené území se nachází v povodí řeky Labe, dílčí povodí IV. řádu, kde je záměr umístěn:

- ČHP 1-04-07-0330-0-00, 1-04-07-0320-0-00, 1-04-07-0310-0-00, 1-04-07-0270-0-00 a 1-04-05-0680-0-00 vodní tok Labe.

Vodní toky

Trať Lysá nad Labem - Nymburk se střetává nebo je v blízkosti s níže uvedenými vodními toky a nádržemi, zdroj vodohospodářská mapa.

Realizací stavby dojde ke střetu s vodními toky:

- ID 109900000100, vodní tok Liduška, vodní tok není vymezen v kategorii významný, bude překonán:
Stavebním objektem SO 31-21-01 propustek v ev. km 323,756, říčním km cca 2, stávající římsy budou ubourány, na levé straně spolu se stávající přibetonávkou a nezbytnou částí kamenných křídel a nahrazeny železobetonovou nasazenou deskou s římsami. Do říms budou chycené ocelové konzoly s pochozím roštem/plechem a závěsy pro kabelové žlaby. Pochozí rošty budou přednostně navrženy z kompozitu. Realizací nedojde k přímému střetu s vodním tokem.
- Pravostranný bezejmenný přítok potoka Lidušky ID 109900001800, vodní tok není vymezen v kategorii významný, bude dotčen těmito stavebními objekty:
Objekt SO 31-21-02 propustek v ev. km 324,433, říčním km cca 0,6 - stávající propustek bude nahrazen novým trubním propustkem o vnitřním průměru trub DN 1000mm. Propustek bude rozdělen na dvě části – železniční a silniční pod přílehlou polní cestou. Přejechod bude zajištěn monolitickou šachtou, do které budou také zaústěny příkopy odvodnění železničního spodku stejně jako do vtokové části. Vzhledem k zanesení koryta a zamýšlenému nakolmení propustku dojde také ke změně vedení stávajícího koryta. Propustek bude opatřen šikmými čely s olemovanou dlažbou včetně přílehlé části vodoteče dle MVL 649.
- Pravostranný bezejmenný přítok ID 109900001900 bezejmenného potoka ID 109900001800, vodní tok není vymezen v kategorii významný, bude překonán:
Objektem SO 31-21-03 propustek v ev. km 324,694, říčním km cca 0,5 - Objekt propustku není součástí stavby. Realizací nedojde k přímému střetu s vodním tokem.

- ID 110492300200, vodní tok Hluboký příkop, levostranný přítok potoka Vlkavy ID 110490200100, vodní tok není vymezen v kategorii významný, bude dotčen těmito stavebními objekty:

Objekt SO 31-21-05 propustek v ev. km 326,268, říčním km cca 5 - na základě hydrotechnického posouzení navržen nový kolmý propustek z trub DN 1600 mm se šikmými čely, vtoková šachta bude předlážděna dle MVL 649, do obou konců propustku budou zaústěny příkopy odvodnění železničního spodku. Realizací záměru dojde k zásahu do bezejmenného vodního toku ID 110492300200.

Objekt SO 31-21-06 propustek v ev. km 327,271, říčním km cca 6,6 - stávající propustek bude vybourán a nahrazen propustkem novým kolmým z patkových trub DN 1200. Propustek bude opatřen šikmými čely upravenými dle MVL 649. Do propustku bude kromě odvodnění železničního spodku zaústěna také voda procházející propustkem SO 31-21-07, který se uvažuje, že bude zrušen. Realizací záměru dojde k zásahu do bezejmenného vodního toku ID 110492300200.

Objekt SO 32-21-01 propustek v ev. km 328,370, říčním km cca 2,4 - stávající propustek bude zbourán a nahrazen novým z patkových trub DN1200. Vzhledem k rozšíření železničního tělesa souvisejícího zejména s přidáním koleje č. 6 bude muset být odstraněn také související silniční propustek a provedena následná přeložka koryta vodoteče Hluboký příkop a celková změna umístění celého propustku. Samotný propustek se bude skládat ze dvou částí, silniční pod přiléhající komunikací a železniční oddělené od sebe šachtou, na vtokové části bude opatřen kolmým čelem, na výtokové části bude čelo šikmé. Do výtokové části budou zaústěny příkopy odvodnění železničního spodku a zároveň svodné potrubí trativodů. Na vtokové části bude propustek a přiléhající část koryta odlážděna dle MVL 649 v závislosti s napojením na úpravu opevnění svahu vodoteče. Realizací záměru dojde k zásahu do (přeložka toku a propustek) bezejmenného vodního toku ID 110492300200.
- Levostranný bezejmenný přítok ID 110492301700 vodního toku Hluboký příkop ID 110492300200, vodní tok není vymezen v kategorii významný, bude dotčen těmito stavebními objekty:

Objekt SO 31-21-07 propustek v ev. km 327,718, říčním km cca 1,4. Propustek bude zrušen, protože z hlediska nového řešení odvodnění železničního spodku není třeba. Realizací nedojde k přímému střetu s vodním tokem.
- ID 110490200100, vodní tok Vlkava, vodní tok je vymezen v kategorii významný, bude překonán:

Stavebním objektem SO 32-20-02 žst. Kostomlaty n.L., železniční most v ev. km 329,149, říčním km cca 2,8, přestavba mostu a nahrazení jeho nové konstrukce novou železobetonovou rámovou o světlosti 10 m.

Stávající dvoupolový, dvoukolejný železniční most se železobetonovou deskou se zabetonovanými kolejnicemi bude nahrazen novým jednopolovým, dvoukolejným železničním mostem.

Realizací záměru dojde k zásahu do vodního toku ID 110490200100.
- ID 110492700100, vodní tok Hronětický náhon, vodní tok není vymezen v kategorii významný, bude překonán:

Stavebním objektem SO 33-20-02, železniční most v ev. km 330,889.

Stávající kamenná klenba se světlým rozpětím 5,0 m bude zachována a rekonstruována (spárování a nové římsy a izolace).
- ID 110492700200, vodní tok bezejmenný, levostranný přítok Hronětického náhonu ID 110492700100, vodní tok není vymezen v kategorii významný, bez zásahu.
- Pravostranný bezejmenný přítok ID 110492700400 vodního toku Hronětický náhon ID 110492700100, vodní tok není vymezen v kategorii významný, je překonán v ev. km 331,5, říčním km cca 0,2. SO 33-21-02 Kostomlaty n.L. - Lysá n.L., propustek v ev. km 331,487. Stávající deskový kamenný propustek světlosti 0,6 m a šikmosti cca 88,5° bude nahrazen prefabrikovanou žb. troubou DN 800 v kolmém uspořádání. Pro novou troubu bude využito částí konstrukce původního propustku v co největší míře s ohledem na prostorové uspořádání. Čela propustku budou navržena šikmá.

- Ostatní propustky nepřevádějí trvalé vodní toky.

Rekonstrukcí propustků dojde k zásahu do vodních toků. Při realizaci nápravných opatření k minimalizaci vlivů na vodní tok nehrozí jejich poškození poškození.

Vodní nádrže v blízkosti záměru:

- Vodní nádrž ID 104 070 270 008 na km stavby cca 2,5 ve vzdálenosti cca 100 m od trati.
- Vodní nádrž ID 104 070 270 005 na km stavby cca 6,5 v těsném sousedství trati.
- Vodní nádrž ID 104 070 310 002 na km stavby cca 7,7 ve vzdálenosti cca 70 m od trati.
- Vodní nádrž ID 104 070 330 002 na km stavby cca 13,2 ve vzdálenosti cca 100 m od trati.

Realizací ani provozem záměru nebudou dotčeny vodní nádrže.

Půda

V labské nivě převládá typická fluvizem (typu vega). Na terasových štěrkopiscích vystupují chudé (oligobazické) arenické kambizemě, na vátých pískách málo vyvinuté půdy typu kyselých rankerů. V plochých, špatně drenovaných okrsích podél bočních přítoků Labe se vyskytují černice, obvykle víceméně oglejené, na výchozech křídly se vyvinuly pararendziny. Černozemě a hnědozemní šedozemě se váží na pokryvy spraše a sprašovitých hlín, větší ostrovy tvoří na levém břehu proti Mělníku a níže po proudu. Místy významné plochy tvoří organozemě (slatinné půdy, náslatě) a glejové fluvizemě, lokálně značně karbonátově vápnité. Organozemě jsou vyvinuty nejvýrazněji v Mělnické kotlině.

Zemědělství je jedním z nejdůležitějších odvětví středních Čech. Ve Středočeském kraji je přibližně 670 tis. ha zemědělské půdy, z toho 556 tis. ha představuje půda orná. Zemědělská půda zaujímá přibližně 61 % celé rozlohy Středočeského kraje.

Taxativní výčet dočasných a trvalých záborů ZPF a PUPFL je uveden v přílohové části - 14a, 14b, 15a, 15b.

Lesy

Středočeský kraj je svou rozlohou 1 101 552 ha největším krajem České republiky, avšak lesnatostí je v rámci krajů, shodně s Jihomoravským krajem, nejmenší. Ve Středočeském kraji je 298 304 ha lesa, což představuje průměrnou lesnatost kolem 27 %. Největší lesnatost mají okresy Příbram (47 %) a Rakovník (40 %), naopak nejméně lesnaté jsou okresy Nymburk a Kolín (18 %). Lesnatost je vyšší v jižní až severozápadní části kraje.

V lesích Středočeského kraje se převážně vyskytují jehličnaté dřeviny (okolo 72 %) – většinu tvoří smrk ztepilý (32 %) a borovice lesní (29 %). Mezi listnatými dřevinami dominují dub zimní, letní a habr obecný.

Záměrem budou dotčeny lesy hospodářské a lesy v ochranném pásmu zdrojů léčivých vod.

Fauna, flora a biologická rozmanitost

Pro záměr „Modernizace traťového úseku Nymburk (mimo) – Lysá nad Labem (mimo)“ byly zpracovány následující průzkumy:

- Biologické posouzení zpracované ing. Michalem Pravcem, rok 2017, kompletní průzkum je v příloze č. 6 Biologické posouzení

Hodnocená lokalita náleží do Polabského bioregionu. Bioregion leží ve střední části středních Čech, zabírá Tereziňskou, Mělnickou a Nymburskou kotlinu a rozkládá se v nejnižší části 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, naproti tomu s přirozeně hojnou borovicí lesní. Na terasách převažují borové doubravy s výskytem sarmatských prvků, v podmáčených sníženinách jsou typické slatinné černavy s ojedinělým výskytem českého endemitu tučnice české. Biota je celkově dosti diverzifikovaná, výběžek pod soutokem s Vltavou však je méně pestrý. V nivě Labe jsou četné zbytky dnes již nezaplavovaných lužních lesů,

fragmenty slatin a mrtvých ramen. Na vyšších terasách jsou hojné kulturní bory. Nivní louky jsou zastoupeny relativně málo, dominuje orná půda, značnou plochu zabírají sídla.

Reliéf

- Reliéf bioregionu má charakter roviny s výškovou členitostí do 30 m, pouze v oblasti výskytu svědeckých vrchů má charakter ploché pahorkatiny s členitostí 30 - 75 m. Nejnižším bodem je koryto Labe u Lovosic s kótou 140 m, nejvyšším kóta cca 235 m jihovýchodně od Mělníka. Typická výška bioregionu je 145 - 200 m.

Biota

- Bioregion leží v termofytiku a zaujímá fytogeografické okresy 5. Tereziánská kotlina a 11. Střední Polabí a část fytogeografického podokresu 7b. Podřipská tabule (terasy Labe a Vltavy).
- Potenciální přirozenou vegetací říčních niv jsou lužní porosty podsvazu *Ulmenion* (*Ficario-Ulmetum campestris*), které se na nejvlhčích místech střídaly s ostrůvky vrbín svazu *Salicion albae*. Na slatinách, nepřeplovovaných každoročními záplavami, jsou potenciální vegetací olšiny svazu *Alnion glutinosae*. Na vyšších terasách jsou potenciální vegetací acidofilní doubravy (*Genisto germanicae-Quercion*), zřejmě i s autochtonní borovicí, které na extrémnějších stanovištích přecházely do borů svazu *Dicrano-Pinion* a na těžších, podmáčených půdách i ve vegetaci asociace *Tilio-Betuletum*. Vzácně byly přítomny dubohabrové háje (*Melampyro nemorosi-Carpinetum*), teplomilné doubravy (*Potentillo albae-Quercetum*) jen výjimečně na opukových vyvýšeninách. Primární bezlesí bylo ostrůvkovité a mělo podobu jednak slatinné vegetace extrémních asociací svazů *Caricion davallianae* (např. *Schoenetum nigricantis*) a *Magnocaricion elatae* (*Cladietum marisci*), a dále katény vodní a mokřadní vegetace, kterou tvořily různé asociace svazů *Phragmition communis*, *Phalaridion arundinaceae*, *Caricion gracilis*, *Oenanthion aquaticae*, *Hydrocharition*, *Nymphaeion albae* a *Potamion lucentis*.
- Přirozená náhradní vegetace vlhkých luk je představována různými typy, které náležejí svazům *Calthion* i *Molinion*, často přecházejí i do ostrůvkových porostů svazu *Caricion gracilis*. Na slatinách jsou typické různé asociace svazu *Caricion davallianae* (např. *Juncetum subnodulosi* a *Seslerietum uliginosae*). Na suchých stanovištích jsou to zejména suché trávníky svazu *Plantagini-Festucion ovinae*, které přecházejí na otevřenějších místech do vegetace svazů *Corynephorion* a *Koelerion glaucae*. Pouze na opukových elevacích se vyskytuje vegetace svazu *Cirsio-Brachypodion pinnati*.
- Flóra je dosti pestrá, převažuje soubor nivních druhů středoevropského typu. Zejména na slatinách, které mají reliktní charakter, jsou zastoupeny i exklávní prvky a výjimečně i endemity. K typickým druhům patří sněženka předjarní (*Galanthus nivalis*), česnek medvědí (*Allium ursinum*), hrachor bahenní (*Lathyrus palustris*), středoevropský endemit krušík polabský (*Epipactis albensis*). Druhy demontánní jsou nečetné, např. knotovka lesní (*Melandryum sylvestre*). Mezi kontinentálními druhy (v některých případech sarmatské tendence) jsou kozinec písečný (*Astragalus arenarius*), sinokvět chrpovitý (*Jurinea cyanoides*), violka nízká (*Viola pumila*), jarva žilnatá (*Cnidium dubium*), ostřice banátská (*Carex buekii*), mečík bahenní (*Gladiolus palustris*), dřívě matizna bahenní (*Oristecum palustre*), len vytrvalý (*Linum perenne*). Druhů, evidentně přesahujících z Panonie, je málo, příkladem je lněnka větvená (*Thesium arvense*). Na reliktních stanovištích slatin a písků jsou zastoupeny jednak druhy boreokontinentální, např. třtina tuhá (*Calamagrostis stricta*), tomkovice vonná (*Hierochloa odorata*), lněnka bezlistenná (*Thesium ebracteatum*), ostřice Buxbaumova (*Carex buxbaumii*), hlízovec Loeselův (*Liparis loeselii*), dřívě i rosnatka anglická (*Drosera anglica*), jednak druhy alpidské, alpidsko-baltické, respektive baltické, k nimž náleží třtina pestrá (*Calamagrostis varia*), šášina načernalá (*Schoenus nigricans*), š. rezavá (*S. ferrugineus*), kohátka kalíškatá (*Tofieldia calyculata*), pěchava slatinná (*Sesleria uliginosa*) a tučnice obecná (*Pinguicula vulgaris*). Od ní je odvozen neoendemit tučnice česká (*Pinguicula bohemica*).
- 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 (ježek západní, ropucha krátkonohá), s ojedinělými zástupci xerothermní fauny (ještěrka zelená). Významným fenoménem je niva Labe, s torzy svérázné fauny na polabských písčích (vřetenuška pozdní, keřnatka vrásčitá), se zbytky lužních lesů (moudivláček lužní, cvrčilka říční), mokřadů a luk s periodickými tůněmi (korýši, měkkýši jantarka obecná, keřovka plavá aj., ptáci vodouš rudonohý, cvrčilka slavíková aj.) Labe a jeho větší přítoky náleží do cejnového pásma, v Labi je však biota decimována znečištěním.

- Významné druhy - Savci: ježek západní (*Erinaceus europaeus*). Ptáci: chřástal malý (*Porzana parva*), vodouš rudonohý (*Tringa totanus*), mandelík hajní (*Coracias garrulus*), břehule říční (*Riparia riparia*), cvrčilka říční (*Locustella fluviatilis*), c. slavíková (*L. luscinioides*), sýkořice vousatá (*Panurus biarmicus*), moudivláček lužní (*Remiz pendulinus*), havran polní (*Corvus frugilegus*). Obojživelníci: ropucha krátkonohá (*Bufo calamita*), skokan štíhlý (*Rana dalmatina*), mlok skvrnitý (*Salamandra salamandra*). Plazi: ještěrka zelená (*Lacerta viridis*). Měkkýši: keřnatka vrásčitá (*Euomphalia strigella*), hlemýžď zahradní (*Helix pomatia*), jantarka obecná (*Succinea putris*), keřovka plavá (*Bradybaena fruticum*), závoznatka kyjovitá (*Clausilia pumila*), pláštěnka sliznatá (*Myxas glutinosa*). Hmyz: vřetenuška pozdní (*Zygaena laeta*). Korýši: žábronožky *Siphonophanes grubii*, *Branchipus schaefferi*, listonozi *Lepidurus*, *Apus*, škeblovky *Ostracoda*.

Hodnocené území není ekologicky významné. Většinu plochy tvoří agrární a urbanizovaná krajina s nízkou druhovou diverzitou.

Výstavbou přeložek a nadjezdů dojde k mírnému ovlivnění populace ještěrky obecné (*Lacerta agilis*). Ostatní pozorované chráněné druhy (4 druhy) nebudou záměrem ovlivněny.

Dendrologický průzkum vybraných lokality - kácení dřevin

Potenciální přirozenou vegetací říčních niv jsou lužní porosty podsvazu *Ulmenion* (*Ficario-Ulmetum campestris*), které se na nejvlhčích místech střídaly s ostrůvky vrbin svazu *Salicion albae*. Na slatinách, nepřeplovovaných každoročními záplavami, jsou potenciální vegetací olšiny svazu *Alnion glutinosae*. Na vyšších terasách jsou potenciální vegetací acidofilní doubravy (*Genisto germanicae-Quercion*), zřejmě i s autochtonní borovicí, které na extrémnějších stanovištích přecházely do borů svazu *Dicrano-Pinion* a na těžších, podmačených půdách i ve vegetaci asociace *Tilio-Betuletum*. Vzácně byly přítomny dubohabrové háje (*Melampyro nemorosi-Carpinetum*), teplomilné doubravy (*Potentillo albae-Quercetum*) jen výjimečně na opukových vyvýšeninách. Primární bezlesí bylo ostrůvkovité a mělo podobu jednak slatinné vegetace extrémních asociací svazů *Caricion davallianae* (např. *Schoenetum nigricantis*) a *Magnocaricion elatae* (*Cladietum marisci*), a dále katény vodní a mokřadní vegetace, kterou tvořily různé asociace svazů *Phragmition communis*, *Phalaridion arundinaceae*, *Caricion gracilis*, *Oenanthion aquaticae*, *Hydrocharition*, *Nymphaeion albae* a *Potamion lucentis*.

Pro potřeby stavby bude nezbytné realizovat kácení ve vybraných úsecích.

Součástí předkládaného oznámení je i kácení dřevin v k.ú. Kostomlaty a k.ú. Ostrá. Ostatní kácení dřevin je průběžně realizováno z důvodu pravidelné údržby tratě.

Realizace záměru si vyžádá kácení dřevin dle následujícího rozsahu (mapy s orientačním zákresem jsou v příloze č. 7):

a. Dřeviny v k.ú. Kostomlaty nad Labem

Dřeviny určené ke kácení v k.ú. Kostomlaty nad Labem rostou na pozemcích p.č. 942/8, 942/9, 942/3, 943, 703 a 988 na ploše vyznačené v příloze č. 7.

Z uvedených dřevin dominují porostu dvě vícekmenné vrby a hrušeň. Tyto stromy dosahují obvodu kmenů ve výšce 130 cm nad zemí více než 80 cm a jejich kácení bude realizováno pouze na základě pravomocného rozhodnutí o povolení kácení.

Tab. 9 Výsledky dendrologického průzkumu k.ú. Kostomlaty nad Labem

pořadové číslo	druh stromu	pozemek p.č.	obvod kmene (cm) ve výšce 130 cm	případná další charakteristika
1	vrba (<i>Salix sp.</i>)	703	88, 97, 86, 42	čtyřkmen
2	vrba (<i>Salix sp.</i>)	942/3	157, 98, 126, 124, 120, 130, 83, 116	osmikmen, jehož kmeny se dělí ve výšce cca 60 cm nad zemí, dříve částečně ořezaný
3	hrušeň (<i>Pyrus sp.</i>)	703	72	hrušeň ve výšce 130 cm dosahuje obvodu kmene 72 cm, ve výšce 40 cm je však obvod kmene 91 cm

Dále na lokalitě rostou vzrostlé slivoně, jejichž obvody kmenů však uvedený zákonný rozměr nedosahují.

pořadové číslo	druh stromu	pozemek p.č.	obvod kmene (cm)	případná další charakteristika
4	slivoň (<i>Prunus sp.</i>)	988	73	
5	slivoň (<i>Prunus sp.</i>)	988	62, 77, 58	trojkmen
6	slivoň (<i>Prunus sp.</i>)	988	58, 38	rozlámaná

Zbývající dřeviny rostoucí na uvedené lokalitě jsou převážně keře a nízké listnaté stromy. I přes drobné plochy, na kterých dřeviny nerostou, lze porost charakterizovat jako zapojený, jehož celková plocha přesahuje 40 m². Kácení těchto dřevin proto bude realizováno až na základě pravomocného povolení kácení.

pořadové číslo	pozemek p.č.	druhy dřevin	orientační plocha	případná další charakteristika
SP1	942/8	jasan ztepilý, svída sp., ořešák královský, javor mléč, vrba sp., slivoň sp., bříza bělokorá, ptačí zob obecný	370 m ²	
SP2	703	růže sp., slivoň sp., jasan ztepilý, ptačí zob obecný, svída sp., ořešák královský, jabloň sp., ostružiník	400 m ²	jeden z jasanů se ve výšce cca 30 a 50 cm nad zemí větví v trojkmen s obvody kmenů 40, 35, 22 cm; tato dřevina je z cca 75% suchá
SP3	942/9	jasan ztepilý, svída sp., slivoň sp., brslen evropský	60 m ²	
SP4	942/3	ptačí zob obecný, javor klen, ořešák královský, růže sp., brslen evropský, slivoň sp., jasan ztepilý	220 m ²	
SP5	988	ořešák královský, slivoň sp., hloh sp., bez černý, jasan ztepilý, svída sp.	150 m ²	
SP6	942/3	svída sp., růže sp., jasan ztepilý	30 m ²	skupina keřů a stromů navazující na souvislý porost rostoucí na pozemku p.č. 943

Neboť uvedené jednotlivé plochy porostů na sebe navazují, je nutné na plochu, ač velmi členitou, nahlížet jako na plochu o velikosti 1 230 m².

Výše uvedené dřeviny jsou pravděpodobně náletového původu rostoucí bez údržby. Vrby a mnohé slivoně jsou již ve stavu samovolné redukce koruny odesycháním. Ovocné stromy jsou pravděpodobně rovněž náletového původu bez známek ošetřování a pěstování s nulovou sadovnickou hodnotou.

b. Dřeviny v k.ú. Ostrá

Dřeviny učené ke kácení u železniční zastávky Stratov v k.ú. Ostrá rostou na pozemcích p.č. 854/9, 913 a 914/2 na ploše vyznačené v příloze č. 7.

Pozemek p.č. 854/9 v k.ú. Ostrá je v katastru nemovitostí veden jako cesta a pozemky p.č. 913 a 914/2 jsou určeny k plnění funkcí lesa. Z důvodu realizace záměru bude nutné vykácet pás dřevin funkčně tvořících okraj lesa podél polní cesty.

Pás dřevin rostoucích na pozemku p.č. 854/9 v k.ú. Ostrá je tvořen stromy a keři dosahujícími výšky 0,5 až 8 metrů. I přes značný výškový rozdíl lze tento souvislý pás dřevin charakterizovat jako zapojený porost. Je zcela zřejmé, že dřeviny jsou náletového původu bez jakékoliv údržby.

Tab. 10 Výsledky dendrologického průzkumu k.ú. Ostrá

pořadové číslo	pozemek p.č.	druhy dřevin	orientační plocha	další charakteristika
SP1	854/9	borovice lesní, dub červený, dub letní, habr obecný, ptačí zob obecný, růže sp., trnovník akát, pámelník bílý, meruzalka sp., bez černý, hloh sp., jablonoň sp., topol osika, bříza bělokorá, ostružiník sp.	1130 m ²	Dominantní dřevinou v západní části popisovaného porostu je akát, který ve východní části přechází v dub červený a topol osiku.

Z tohoto souvislého porostu je třeba vyčlenit následujících 14 stromů, jejichž obvod kmene ve výšce 130 cm nad zemí je větší než 80 cm.

pořadové číslo	druh stromu	pozemek p.č.	obvod kmene (cm)	další charakteristika
1	borovice lesní	854/9	125	
2	trnovník akát	854/9	82	
3	trnovník akát	854/9	96	stromy č. 2 a 3 rostou těsně u sebe
4	dub červený	854/9	97	
5	dub červený	854/9	77	
6	dub letní	854/9	133	
7	dub červený	854/9	95	
8	dub červený	854/9	103	
9	dub červený	854/9	90	
10	dub červený	854/9	114	
11	dub červený	854/9	88	
12	bříza bělokorá	854/9	86	
13	topol osika	854/9	80	
14	dub červený	na hranici pozemků 854/9 a 913	127	

Jak stromy uvedené v předchozí tabulce, jejichž obvod přesahuje 80 cm ve výšce 130 cm nad zemí, tak i ostatní dřeviny tvořící souvislý porost na pozemku p.č. 854/9 budou káceny až na základě pravomocného rozhodnutí o povolení kácení.

Tento náletový okraj pás dřevin rostoucích mimo les přechází v okraj vysázeného duboborového lesa. Na pozemku p.č. 914/2 v k.ú. Ostrá rostou převážně borovice, dub letní, růže sp. a zmlazení dubu červeného. Na pozemku p.č. 913 v k.ú. Ostrá rostou převážně dub letní, dub červený, trnovník akát (výmladky), ostružiník sp., pámelník bílý, bez černý a bříza bělokorá. Ze stavu

dřevin je zřejmé, že přirozená obnova lesa není v těchto místech poškozována zvěří. Ke kácení z důvodu realizace záměru dojde pouze v první řadě dřevin tvořících les (na ploše cca 850 m²), což nebude mít vliv na ohrožení porostu otevřením jeho okraje.

Obyvatelstvo

Záměr částečně prochází mimo zastavěné území obce, ve volné zemědělské krajině, částečně intravilánem měst a obcí. Záměr se nachází ve Středočeské kraji, který je nejvíce urbanizovaným a industrializovaným celkem republiky. K 31. 12. 2015 měl Středočeský kraj 1 326 876 obyvatel a byl nejlidnatějším regionem České republiky. Hustota zalidnění byla nejvyšší v okresech Praha-západ, Kladno a Praha-východ, ve kterých dosáhla hodnoty přes 200 obyvatel na km². Všechny tyto okresy mají intenzivní sociálně – ekonomické vazby na Prahu a do jisté míry tvoří metropolitní zázemí hlavního města. Naopak nejnižší hustota zalidnění je v okresech Rakovník, Benešov a Příbram, kde hustota zalidnění nepřesahovala 70 obyvatel na km².

Horninové prostředí, geomorfologie

Z hlediska geomorfologického se lokalita záměru nachází v soustavě Česká tabule, podsoustavě Středočeská tabule, v celku Středolabská tabule a v podcelku Nymburská kotlina, okrsek Milovická tabule.

Krajina má charakter široké roviny. Jedná se o otevřený reliéf, občasně zalesněný. Nevyskytují se výškově ani tvarově výraznější vrcholy.

Geologicky je území řazeno do soustavy České tabule – vápnité písčité prachovce, vápnité pískovce až písčité vápence, prachovité slínovce, naváté písky, fluviální písky až písčité štěrky. Zájmové území železniční trati prochází geologickou jednotkou, a to: kvartérní oblast – kvartér Labe po Jizeru.

C.3. Celkové zhodnocení stavu životního prostředí v dotčeném území z hlediska jeho únosného zatížení a předpoklad jeho pravděpodobného vývoje v případě neprovedení záměru, je-li možné jej na základě dostupných informací o životním prostředí a vědeckých poznatků posoudit

Záměr nezasahuje přímo do vod podzemních. Trať prochází v těsné blízkosti i přes ochranná pásma vodních zdrojů. Zájmové území neleží v záplavovém území. V území stavby se nenachází staré ekologické zátěže s aktuálním rizikem ve vztahu k předkládanému záměru. Záměr se nenachází ve ZCHÚ.

Realizací záměru dojde k výměně železničního svršku a spodku na stávající trati, průběžně dochází k výměně vozového parku.

Železniční trať Lysá nad Labem - Nymburk leží ve Středočeském kraji, v okrese Nymburk. Záměrem investora je revitalizace železniční trati za účelem zvýšení průjezdní rychlosti. Trať prochází západní částí okresu.

V úseku z Prahy do Lysé nad Labem (Nymburk) dominuje osobní příměstská doprava ve spojení s rychlíky do Hradce Králové a nákladní doprava (převoz automobilů). Výhledový stav nákladní dopravy závisí na několika faktorech. Především je to poptávka po elektrické energii z hnědouhelných elektráren Chvaletice a Opatovice nad Labem.

Realizací záměru dochází k nárůstu rychlosti, časem dojde k obměně vozového parku. Ve výhledu se předpokládá, že bude intenzita dopravy vyšší ve srovnání se stávajícím stavem.

Trasa Lysá nad Labem – Nymburk je dlouhá automobilem cca 18 km a trvá 23 minut, je vedena rovinatým terénem po komunikacích II. a III. třídy, dálková automobilová doprava je svedena na dálnici D11.

Vlakové spojení je dostupné v pracovní dny cca v intervalu 20 minut, rychlíky jednou v intervalu 1 hodiny, cesta vlakem trvá 20 minut.

Realizací záměru dochází ke zlepšení podmínek pro cestující, případně i nákladní dopravy, a tím se eliminuje nárůst automobilové (lokální) dopravy v zájmovém území, které je na dopravní vzdálenost auty delší. Cílem záměru je udržet max. počet cestujících i nákladní dopravy na železnici.

Daná trať nezajišťuje pouze regionální dopravu, ale je součástí spojení Praha – Hradec Králové - Trutnov.

Je vhodné využít (vylepšit) stávající trať elektrifikovanou, než přenést veškerou dopravu osobní i nákladní na silnice.

D. KOMPLEXNÍ CHARAKTERISTIKA A HODNOCENÍ VÝZNAMNÝCH Vlivů Záměru na životní prostředí a veřejné zdraví

D.I. Charakteristika a hodnocení velikosti a významnosti předpokládaných přímých, nepřímých, sekundárních, kumulativních, přeshraničních, krátkodobých, střednědobých, dlouhodobých, trvalých i dočasných, pozitivních i negativních vlivů záměru, které vyplývají z výstavby a existence záměru (včetně případných demoličních prací nezbytných pro jeho realizaci), použitých technologií a látek, emisí znečišťujících látek a nakládání s odpady, kumulace záměru s jinými stávajícími nebo povolenými záměry (s přihlédnutím k aktuálnímu stavu území chráněných podle zákona o ochraně přírody a krajiny a využívání přírodních zdrojů s ohledem na jejich udržitelnou dostupnost) se zohledněním požadavků jiných právních předpisů na ochranu životního prostředí:

V dalších bodech je používána slovní klasifikace možnosti ovlivnění jednotlivých složek následovně:

- 0 vliv nulový
- 1 vliv malý
- 2 vliv málo významný
- 3 vliv významný
- 4 vliv nepříjemný

Záměrem investora je rekonstruovat železniční svršek a spodek v zájmovém území, navýšit traťovou rychlost na max. 160 km/hod.

Stavba „Modernizace traťového úseku Nymburk (mimo) – Lysá nad Labem (mimo)“ řeší stavební úpravy stávající železniční trati. Stavbou jsou dotčeny pozemky, na kterých se již dnes železniční trať nachází. Tyto pozemky jsou v majetku SŽDC, s.o. a ČD, a.s. Dále je součástí obměna stávající zabezpečovací techniky.

Během modernizace dojde ke zbourání několika budov, výstavbě nadjezdů a přeložek, obnově propustků (mostů) a obnově železničního svršku a spodku.

D.I.1 Vlivy na obyvatelstvo a veřejné zdraví

Realizace záměru nevyvolá změnu životní úrovně místního obyvatelstva ani pravděpodobně nezmění jejich dosavadní návyky. Záměr neovlivní strukturu obyvatel v daném území - např. dle věku, zastoupení pohlaví, postavení v zaměstnání, odvětví ekonomické činnosti atd.

Realizace záměru bude mít zřejmý pozitivní trvalý vliv na cestování v regionu. Nejen že se zvýší estetická úroveň železničních zastávek a stanic, ale navrhovanými změnami dojde k výraznému zvýšení bezpečnosti cestujících i silniční dopravy a zkrácení cestovní doby.

Z hlediska potenciálního ovlivnění veřejného zdraví přicházejí v rámci realizace a provozu záměru teoreticky v úvahu faktory fyzikální (hluk, vibrace), chemické (znečišťování ovzduší, vody a půdy) a psychosociální (rušení pohody aj.). Hlavním škodlivým vlivem železniční dopravy je hluk a to nejen v období provozu, ale i v období výstavby.

Vlivy na veřejné zdraví jsou dány zejména vlivem na ovzduší při realizaci záměru, na hlukovou situaci v území a možnost šíření vibrací při provozu záměru.

Fáze realizace záměru

Emise

Dočasným negativním působením v průběhu realizace záměru bude zvýšená prašnost v bezprostředním okolí staveniště zejména při realizaci zemních prací (výměna šterkového lože, opravy mostních objektů). V průběhu stavebních prací je nezbytné provést především technická a organizační opatření, která povedou ke snížení znečišťování ovzduší emisemi tuhých částic -

jedná se např. o minimalizaci plošného rozsahu zařízení stavenišť, čištění komunikací, skrápění ploch zařízení stavenišť a komunikací v suchém období roku a při provozu recyklační linky.

Ke zhoršení kvality ovzduší dojde rovněž krátkodobě během realizace stavby, a to především emisemi z těžké automobilové dopravy v rámci přesunů materiálu a na staveništi.

Záměr bude realizován z velké části v dostatečné vzdálenosti od nejbližší obytné zástavby. Vlivy budou pouze po krátké období výstavby záměru, a to především zvýšená hluková zátěž z výstavby a sekundární prašnost ze stavby.

Pro období výstavby byla zpracovaná rozptylová studie, která zahrnuje práci na staveništi a provoz recyklační linky, která je v příloze č. 9a této dokumentace. V závěru RS je uvedeno: „Pro znečišťující látku PM₁₀ bylo provedeno srovnání s imisními limity dle platných zákonných norem. Imisní příspěvky v rámci výpočtové sítě dosahují v okolí záměru měřitelných hodnot, zhoršení bude dočasné krátkodobé v těsné blízkosti záměru i v blízkosti obytných objektů.

Doporučujeme umístění recyklační linky ve variantě č. 2 (vzdálenější od obytné zástavby) po dobu 40 pracovních dnů během roku.

Nutná je aplikace skrápění. Obec bude včas informována o plánované recyklaci, která nebude realizována za větrného slunečního počasí.

Dle výsledků modelování nelze předpokládat, že by realizací záměru došlo k trvalému zhoršení imisní situace v oblasti.

Záměr lze z hlediska posouzených údajů považovat za akceptovatelný.“

Hluk

Pro realizaci stavebních prací budou jako stavební stroje používány běžně používané stavební stroje. Jedná se o běžnou stavební činnost prováděnou běžnými technologiemi, které významně neovlivní životní prostředí v blízkém okolí. Pouze v lokalitě umístění recyklační linky (v řádu desítek dnů) bude zhoršena akustická zátěž provozem linky. Pro provoz recyklační linky byla vypracovaná hluková studie viz příloha č. 8a.

Podrobnější vyhodnocení vlivů hluku pro období výstavby je uvedeno v příslušné části týkající se vlivu na hlukovou situaci. V závěru hlukové studie pro období výstavby je uvedeno: „Obecně lze předpokládat plnění limitů hluku pro denní dobu v období výstavby při dodržení navrhovaných parametrů a nápravných opatření. Stavební práce budou probíhat pouze v denní době od 7:00 hod. do 21:00 hod. Dle výsledků modelování nelze předpokládat, že by realizací záměru došlo k dlouhodobému, výraznému zhoršení situace v nejbližším zájmovém území“.

Lze konstatovat, že vliv výstavby záměru na veřejné zdraví bude dočasný, malý. Je třeba realizovat nápravná opatření pro období výstavby, nejen v místě recyklační linky.

Fáze provozu záměru

Emise

Trat' je elektrifikovaná. Po ukončení stavby se předpokládá zvýšení intenzity osobní dopravy a nárůst rychlosti. Realizací záměru dojde nárůstu spotřeby el. energie, provozem nebudou vznikat žádné přímé emise.

Pro období provozu byla v obci Kostomlaty nad Labem zpracovaná rozptylová studie, která řeší lokální nárůst/ pokles emisí vlivem výstavby přeložek komunikací (přeskupení dopravy). Tato rozptylová studie je v příloze č. viz příloha č. 9b.

Závěr rozptylové studie:

Pro jednotlivé hodnocené ukazatele stávajícího i nového stavu s přeložkami komunikací bylo provedeno srovnání s jejich imisními limity.

Daný záměr nevyžaduje zpracování rozptylové studie. Výpočet byl proveden pro max. roční průměrné intenzity dopravy se zahrnutím příslušných koeficientů pro rozvoj lokality.

Cílový stav imisní zátěže provozem nového zařízení a stávajícího imisního pozadí budou v průměru ročních a denních koncentrací v zákonných limitech s dostatečnou rezervou pro další zdroje znečištění ovzduší.

Hluk

Realizací záměru dojde ke zvýšení průjezdové rychlosti. Zdrojem hluku je železniční doprava při provozu, automobilová doprava v okolí železniční trati se nemění nebo bude odvedena mimo obytnou zástavbu a nebyla do modelu zahrnuta. Pro provoz záměru byla vypracovaná hluková studie viz příloha č. 8b. Pro obec Kostomlaty byla zpracována doplňková hluková studie, která řeší synergický vliv hluku ze železnice a automobilové dopravy.

V závěru hlukové studie pro období provozu železnice (příloha č. 8b) se uvádí: „Jednoznačně lze vyhodnotit plnění limitů hluku pro denní i noční dobu v současné době při zohlednění korekce pro starou hlukovou zátěž v celé délce záměru, mimo objektu Kamenné Zboží č.p. 51.

U objektu Kamenné Zboží č.p. 51 je při výpočtu překročen limit pro hlukovou zátěž v noční době s korekcí pro starou hlukovou zátěž. Model je kalibrován na straně bezpečnosti výpočtu + 1,5 dB (přesnost modelu ± 2 dB), po vyhodnocení nejistot je daný bod na hranici povolených hlukových limitů. Vzhledem k umístění objektu v těsné blízkosti trati cca 3 m, je nemožné z důvodu rozhledových poměrů realizovat protihlukovou stěnu, je navržen odkup a demolice objektu.

Bude zachována PHS u referenčních bodů 1, 10 (stávající dřevěný plot).

Při vyhodnocení provozu po realizaci záměru dochází k nárůstu hlukové zátěže v noční i denní době ve všech sledovaných bodech. Je nezbytné realizovat další nápravná opatření v podobě technických opatření (navrhované stavební úpravy), která povedou k redukci hlukové zátěže, která jsou součástí předkládaného záměru, a je s nimi počítáno v modelu, a to:

- technologické úpravy na železniční dopravní cestě (tj. nové kolejnice, úprava železničního svršku a spodku, obnova vozového parku),
- nárůst kotoučových brzd.

Na základě výše uvedených výpočtů není třeba realizovat protihluková opatření, mimo objektu Kamenné Zboží č.p. 51, který bude v rámci záměru odkoupen a zdemolován. Protihluková opatření nejsou zahrnuta pro danou trať ani v Akčním plánu protihlukových opatření na hlavních železničních tratích České republiky (II. fáze), listopad 2016. V akčním plánu je uvedena pouze optimalizace dané trati ve výhledu do roku 2025.

Záměr lze z hlediska posouzených údajů považovat za akceptovatelný při realizaci výše uvedených nápravných opatření, která souvisí se záměrem.“

V dopracované hlukové studii pro obec Kostomlaty nad Labem (příloha č. 8c), která zohledňuje výstavbu přeložek a provoz železnice, je v závěru hlukové studie uvedeno:

„Jednoznačně lze vyhodnotit plnění hygienických limitů hluku pro denní dobu v současné době i po realizaci záměru se zohledněním příslušných korekcí ve všech referenčních bodech, mimo č.p. 126. U tohoto bodu dojde po realizaci záměru k poklesu hlukové zátěže. V noční době jsou na přetížených komunikacích III. třídy překračovány hygienické limity již v současnosti.

Realizací přeložek sice nedojde k tak výraznému zlepšení, aby hlučnost klesla do zákonných limitů ve všech referenčních bodech při zohlednění příslušných korekcí, přesto dojde k výraznému celkovému poklesu hlučnosti v okolí záměru.“

Lze konstatovat, že provoz záměru na veřejné zdraví bude trvalý, malý z hlediska nárůstu hluku. Doporučujeme řešit individuální opatření před hlukem u objektu Kamenné Zboží č.p. 51 (odkup, demolice).

D.1.2 Vlivy na ovzduší a klima (např. povaha a množství emisí znečišťujících látek a skleníkových plynů, zranitelnost záměru vůči změně klimatu)

Fáze realizace záměru

Zdrojem emisí bude provoz dočasného mobilního zařízení pro přetřídění materiálu drážního

tělesa. Automobilová doprava nepřesáhne limitních hodnot pro zpracování rozptylové studie, rovněž se předpokládá max. využití železniční dopravy pro přesuny materiálu, proto není v rámci této studie hodnocena související doprava se záměrem. V současnosti není znám plán výstavby ani dodavatel stavby a tudíž by vyhodnocení emisí z dopravy bylo velmi neobjektivní.

Do ovzduší budou emitovány zejména: prachové částice PM_{10} , jejichž únik provozovatel zařízení omezí intenzivním skrápěním v případě nutnosti, vytvořením skládek kamene a kameniva a zařízení a výběrem mobilní linky, kde je povinnost mít skrápění/mlžení.

Po dobu výstavby budou ovzduší ovlivňovat zejména automobily (doprava materiálu na stavbu, odvoz odpadu) a stavební mechanismy. Znečištění z dopravy se výrazně projevuje především v blízkém okolí komunikací. Přibližně 5 - 10 m od zdroje dochází k prudkém poklesu koncentrací imisí jednotlivých škodlivin. Automobilová doprava produkuje následující škodliviny: oxidy dusíku (NO_x), tuhé znečišťující látky (TZL), oxid uhelnatý (CO), v menší míře oxid siřičitý (SO_2), jiné anorganické a organické látky (zastoupené obvykle benzenem a benzo(a)pyrenem).

Četnost průjezdů vozidel a objízdne trasy nejsou v současné době známe, daný rozsah činnosti předpokládá krátkodobé ovlivnění v řádu desítek dnů.

Výrazné množství emisí skleníkových plynů a dalších emisí s vlivem na změnu klimatu ve fázi výstavby záměru není předpokládáno a nelze je nyní kvantifikovat, bude se jednat pouze o emise z nákladní dopravy, většina dopravy v rámci výstavby má být vázaná na železnici.

Vliv v období výstavby bude dočasný, malý.

Fáze provozu záměru

Jedná se o opravu stávající elektrifikované trati, realizací záměru nevznikají nové zpevněné plochy, kácení zeleně je vázáno pouze na udržení rozhledových poměrů. Odvod srážkových vod je do vsaku, je zachován stávající stav.

Záměr vzhledem ke svému charakteru nemůže mít negativní vliv na změnu klimatu, a to z hlediska možného výkyvu teplot, extrémních srážek apod. Podrobné vyhodnocení a popis je v příloze č. 10.

Vyhodnocení provozu záměru ve vztahu k adaptačním opatřením v dopravě:

„Zajistit flexibilitu a spolehlivost dopravního sektoru, zajištění provozu po extrémních projevech počasí. Zvýšení spolehlivosti dopravního sektoru odstraňováním „bottlenecks“. Předkládaný záměr řeší zvýšení spolehlivosti - údržbu tratě – splněno.

„Výstavba nových a zvyšování kapacity existujících objízdnych tras zejména na železnici výrazně zlepšují jízdní vlastnosti a tím i propustnost tratí.“ Předkládaný záměr řeší zvýšení spolehlivosti - údržbu tratě – splněno.

„Železnice, silnice 1. tříd a dálnice konstruovat s ohledem na 100 letou vodu“. Splněno.

„Dopravní politika počítá s postupnou náhradou za alternativní energie v silniční dopravě a s další elektrizací železnic a městské hromadné dopravy, s postupným přesunem nákladní dopravy ze silniční na železniční, případně vodní dopravu. Podobný dílčí cíl si do roku 2030 stanovuje i Státní energetická koncepce (2015) a Národní program snižování emisí ČR (2015).“ Splněno.

Výrazné množství emisí skleníkových plynů a dalších emisí s vlivem na změnu klimatu ve fázi provozu záměru není vzhledem k elektrifikaci trati předpokládáno. Bilance spotřeby (navýšení) elektrické energie nebylo vzhledem k danému stupni PD vyhodnoceno a tudíž nelze ani kvantifikovat případný vliv nepřímých emisí (nárůst spotřeby elektrické energie) emisí a skleníkových plynů při provozu záměru.

Vliv v období provozu na změnu klimatu bude nulový.

D.I.3 Vlivy na hlukovou situaci a event. další fyzikální a biologické charakteristiky (např. vibrace, záření, vznik rušivých vlivů)

Vliv na hlukovou situaci

Fáze realizace záměru

Nejhlučnější část výstavby je situována mimo zastavěná území měst a obcí. Významný zdroj hluku situovaný v blízkosti obytné zástavby představuje recyklační linka. Pro tento objekt bylo provedeno i posouzení hluku pro období výstavby, viz příloha č. 8a, pro ostatní části stavby byla navržena základní pravidla výstavby vedoucí k omezení hlukové zátěže.

Obecně lze předpokládat plnění limitů hluku pro denní dobu v období výstavby při dodržení navrhovaných parametrů a nápravných opatření. Stavební práce budou probíhat pouze v denní době od 7:00 hod. do 21:00 hod.

Dle výsledků výpočtu nelze předpokládat, že by realizací záměru došlo k dlouhodobému, výraznému zhoršení situace v nejbližším zájmovém území.

Pro ochranu okolí při výstavbě jsou stanovena obecná nápravná opatření:

- Všechny hlučné stavební práce v blízkosti chráněných objektů budou prováděny pouze v denní době, a to v časovém rozmezí 8 hod. až 16 hod. Méně hlučné práce lze provádět v časovém rozmezí 7 hod. až 19 hod.
- Zvolit stroje s nižší hlučností.
- Všechna staveniště obestavit směrem k obytné zástavbě mobilní PHS s min. útlumem 5 dB i v případě recyklační základny ve variantě č. 1
- Hlučné stavební stroje nenechávat běžet na prázdko a vhodně zvolit jejich časové využití.
- Dopravu související s výstavbou vést mimo obytné části.
- V případě požadavku KHS bude pro jednotlivé stavební objekty vypracovaná hluková studie pro období výstavby podle konkrétního dodavatele stavby a harmonogramu prací.

Vliv na hlukovou situaci v období výstavby bude dočasný, malý.

Fáze provozu záměru

Realizací záměru dojde ke zvýšení průjezdové rychlosti. Zdrojem hluku je železniční doprava při provozu. Pro provoz záměru byla vypracovaná hluková studie viz příloha č. 8b.

V závěru hlukové studie pro období provozu se uvádí: „Jednoznačně lze vyhodnotit plnění limitů hluku pro denní i noční dobu v současné době při zohlednění korekce pro starou hlukovou zátěž v celé délce záměru, mimo objektu Kamenné Zboží č.p. 51.

U objektu Kamenné Zboží č.p. 51 je při výpočtu překročen limit pro hlukovou zátěž v noční době s korekcí pro starou hlukovou zátěž. Model je kalibrován na straně bezpečnosti výpočtu + 1,5 dB (přesnost modelu ± 2 dB), po vyhodnocení nejistot je daný bod na hranici povolených hlukových limitů. Vzhledem k umístění objektu v těsné blízkosti trati cca 3 m, je nemožné z důvodu rozhledových poměrů realizovat protihlukovou stěnu, doporučujeme řešit individuálním opatřením (odkup a demolice objektu).

Bude zachována PHS u referenčních bodů 1, 10 (stávající dřevěný plot).

Při vyhodnocení provozu po realizaci záměru dochází k nárůstu hlukové zátěže v noční i denní době ve všech sledovaných bodech. Je nezbytné realizovat další nápravná opatření v podobě technických opatření (navrhované stavební úpravy), která povedou k redukci hlukové zátěže, která jsou součástí předkládaného záměru, a je s nimi počítáno v modelu, a to:

- technologické úpravy na železniční dopravní cestě (tj. nové kolejnice, úprava železničního svršku a spodku, obnova vozového parku),
- nárůst kotoučových brzd.

Na základě výše uvedených výpočtů není třeba realizovat protihluková opatření, mimo objektu Kamenné Zboží č.p. 51. Protihluková opatření nejsou zahrnuta pro danou trať ani v Akčním plánu protihlukových opatření na hlavních železničních tratích České republiky (II. fáze), listopad 2016. V akčním plánu je uvedena pouze optimalizace dané trati ve výhledu do roku 2025. Záměr lze z hlediska posouzených údajů považovat za akceptovatelný při realizaci výše uvedených nápravných opatření, která souvisí se záměrem.“

V dopracované hlukové studii pro obec Kostomlaty nad Labem (příloha č. 8c), která zohledňuje výstavbu přeložek a provoz železnice, je v závěru hlukové studie uvedeno:

„Jednoznačně lze vyhodnotit plnění hygienických limitů hluku pro denní dobu v současné době i po realizaci záměru se zohledněním příslušných korekcí ve všech referenčních bodech, mimo č.p. 126. U tohoto bodu dojde po realizaci záměru k poklesu hlukové zátěže. V noční době jsou na přetížených komunikacích III. třídy překračovány hygienické limity již v současnosti.

Realizací přeložek sice nedojde k tak výraznému zlepšení, aby hlučnost klesla do zákonných limitů ve všech referenčních bodech při zohlednění příslušných korekcí, přesto dojde k výraznému celkovému poklesu hlučnosti v okolí záměru.“

Lze konstatovat, že provoz záměru na veřejné zdraví bude trvalý, malý z hlediska nárůstu hluku. Doporučujeme řešit individuální opatření před hlukem u objektu Kamenné Zboží č.p. 51 (odkup a demolice objektu).

Vliv z hlediska produkce vibrací

Nepředpokládá se, že by výstavba či provoz uvažovaného záměru měly být významným zdrojem vibrací. Při přípravě a provozu záměru budou respektovány požadavky nařízení vlády č. 272/2011 Sb., o ochraně zdraví před nepříznivými účinky hluku a vibrací. Stavební práce, které by mohly být zdrojem vibrací, je třeba provádět tak, aby nedocházelo k přenosu vibrací do okolního prostředí, k překračování povolených hodnot vibrací a k poškozování budov či hmotného majetku.

Měření vibrací proběhlo dne 12.9.2017 v referenčním bodě u objektu Kamenné Zboží 51. Protokol o výsledcích měření vibrací je v příloze č. 13.

Tento objekt je nadlimitně zatížen vibracemi, je umístěn v blízkosti železniční trati a nelze zde technicky navrhnout účinná antivibrační opatření, protože je v blízkosti železniční přejezd. Z tohoto důvodu je v navazujících stupních PD a při následné realizaci navrženo, že objekt rodinného domu č.p. 51, v katastrálním území Kamenné Zboží bude v rámci stavby rekonstrukce trati odkoupen a zbourán.

Vliv realizace výstavby záměru lze v daném směru hodnotit jako nulový až malý. Během provozu záměru bude vliv nulový až malý.

D.1.4 Vlivy na povrchové a podzemní vody

Fáze realizace záměru

Stavba nevyvolává změny ve způsobu odvodnění tělesa trati, dešťové vody budou sváděny příkopy na terén a do recipientů (příkopy, vodoteče). Při provádění stavby je třeba dbát na to, aby nedošlo ke znečištění vodních toků vlivem stavebních prací. Použité stavební mechanismy je nutné udržovat v dobrém technickém stavu, aby nedocházelo k úkapům pohonných hmot a olejů.

U křížení trati s vybranými vodními toky dojde k opravě železničních mostů, propustků (křížení s vodními toky). V těchto místech budou muset být realizována zvýšená bezpečnostní opatření k zamezení kontaminace vod (především ropnými látkami), tato opatření jsou zahrnuta do nápravných opatření.

V rámci realizace záměru bude přímo zasahováno do vybraných vodních toků pouze v ojedinělých případech. V případě stavebního zásahu lze očekávat dočasné zakalení vodního sloupce. Krátkodobý zákal vodního sloupce nebude představovat žádné riziko pro biotu ve vodním toku, neboť se jedná i o přirozený jev např. při zvýšeném množství srážek a při povodňových stavech.

Záměr prochází v těsné blízkosti nebo i přes stanovená záplavová území Q_{100} vodních toků. Vzhledem k charakteru a rozsahu záměru nelze předpokládat ovlivnění rozsahu nebo charakteru záplavových území. Ve srovnání se stávajícím stavem nejsou předpokládány žádné změny charakteru a velikosti vlivů. Realizací záměru dojde k navýšení propustnosti propustků na Q_{100} .

Je přísně zakázáno skladování materiálu v záplavové zóně (materiál bude přivezen a zpracován).

Při provádění stavby je třeba dbát na to, aby nedošlo ke znečištění vodních toků vlivem stavebních prací a pohybu stavební mechanizace.

V době výstavby pitná voda bude na stavenišťe dovážena balená. Vodovodní přípojky pro stavenišťe záměru nebudou zřizovány. Na staveništi budou pouze chemická mobilní WC. Sprchy nebo umývárny nebudou na staveništi zřizovány.

Záměr nezasahuje přímo do vod podzemních. Trať prochází v těsné blízkosti i přes ochranná pásma vodních zdrojů. Vzhledem k charakteru a rozsahu záměru lze předpokládat možnost ovlivnění vodních zdrojů pouze v případě havárie a úniku látek nebezpečných vodám. Ve srovnání se stávajícím stavem nejsou předpokládány žádné změny charakteru a velikosti vlivů.

Záměr prochází v blízkosti nebo přes ochranná pásma přírodních léčivých zdrojů. Vzhledem k charakteru a rozsahu záměru lze předpokládat možnost ovlivnění přírodních léčivých zdrojů pouze v případě havárie a úniku látek nebezpečných vodám, a to ve fázi přípravy i provozu trati. Ve srovnání se stávajícím stavem nejsou předpokládány žádné změny charakteru a velikosti vlivů.

Záměr neprochází územím CHOPAV.

Podrobnější popis vlivu záměru na povrchové vody uvádí kapitola C.II. Pro období výstavby bylo zpracováno hydrogeologické posouzení pro případné vlivy na stávající studny v obci Kostomlaty, viz příloha č. 19.

Realizací záměru dojde k dočasnému zásahu do volné hladiny podzemních a lokálnímu snížení hladiny podzemních vod. Výstavbou objektů nedojde k porušení kolektoru v celé jeho mocnosti, ale dojde pouze ke vzniku trvalé lokální překážky (nepřehradí celý kolektor), která by neměla trvale ovlivnit vydatnost ani směr proudění vody po realizaci výstavby.

Z důvodu vyloučení vlivu doporučujeme před zahájením prací v místech realizace zakládání pochodů a podjezdu sledovat hladinu podzemní vody v okolních studních. V případě poklesu během výstavby budou tyto zdroje obnoveny do původní vydatnosti.

Při respektování zvýšených bezpečnostních opatření v daných úsecích lze vyhodnotit vliv na vody jako krátkodobý, z hlediska významnosti lze zásah vyhodnotit jako malý.

Fáze provozu záměru

Ovlivnění vodních toků, vodních nádrží a podzemních vod v období provozu se nepředpokládá. Odvodnění zpevněných ploch a drážního tělesa bude v podobném rozsahu jako před realizací záměru, ba naopak v případě potřeby dojde k jeho obnově. Při provozu záměru dojde k mírnému nárůstu odvodu srážkových vod do vsaku popř. vodních toků.

Vliv záměru na podzemní a povrchové vody v období provozu bude nulový.

D.1.5 Vlivy na půdu

Zemědělský půdní fond (ZPF)

Ochrana pozemků ZPF je určena zákonem č. 334/1992 Sb., o ochraně zemědělského půdního fondu, ve znění pozdějších předpisů. Realizací záměru budou dotčeny pozemky ZPF.

Vlastní trať prochází po pozemcích ostatní plocha, způsob využití dráha. Do pozemků ZPF bude zasahováno přeložkami komunikací a silničních nadjezdů. Dále může dojít k dočasnému zásahu

ZPF při realizaci stavby např. jako uložistiště materiálu, v současné době nejsou tato místa vytipována.

Přebytečná zemina při výstavbě podchodů bude použita do zarovnání terénu v místě stavby, popř. s ní bude nakládáno, jako s odpadem.

Záměr vyžaduje souhlas k trvalému odnětí půdy ze ZPF. V úvodní fázi výstavby bude nejprve provedena skrývka ornice na ploše, která bude orgánem ochrany ZPF povolena k odejmutí ze ZPF. Vyjmutí bude provedeno na všech třídách ochrany půd. Kompletní příloha pro vyjmutí ze ZPF je v příloze č. 14. Záměr bude z hlediska bilance výkopových zemin nevyrovnaný (deficitní) a ornice bude přebytečná, bude předávána dle pokynů orgánu ZPF.

Záměrem dojde k trvalému i dočasnému záboru ZPF v těchto k.ú.: Dvory u Nymburka, Kamenné Zboží, Kostomlátky, Kostomlaty nad Labem, Lány u Kostomlat nad Labem, Lysá nad Labem, Nymburk, Ostrá a Stratov. Vyjmutí je vázáno na přeložky komunikací na realizaci obchvatů.

Pozemky určené k plnění funkce lesa (PUPFL)

Revitalizace trati probíhá ve stávající železniční trati na pozemcích označených jako ostatní plochy dle KN. Dále bude provedena realizace přeložek, kterou dojde k odnětí PUPFL. Kompletní příloha pro vyjmutí ze ZPF je v příloze č. 15.

Trvalý zábor pozemků PUPFL bude v k.ú. Kamenné Zboží a Ostrá.

Záměrem bude dotčeno ochranné pásmo lesa, je definováno na 50 m od p.č., kde je předmět ochrany v KN pozemek určený k plnění funkce lesa, v k.ú. Kamenné Zboží, k.ú. Ostrá, k.ú. Stratov.

Záměr zasahuje na pozemky náležící do ZPF a PUPFL. Vliv záměru na ZPF a PUPFL lze hodnotit jako trvalý, málo významný pro období výstavby a malý pro období provozu záměru. Vyjmutí je především vázáno na přeložky komunikací a výstavbu obchvatů.

D.1.6 Vlivy na přírodní zdroje

Ložiska nerostných surovin, dobývací prostory a jiné přírodní zdroje se v dotčeném území nenacházejí.

Vlivy záměru na horninové prostředí a přírodní zdroje lze označit za nulové.

D.1.7 Vlivy na biologickou rozmanitost (fauna, flóra, ekosystémy)

Fáze realizace záměru

Biologický průzkum, viz příloha č. 6, ukázal na absenci významných druhů rostlin. Společenstva tvoří běžné druhy, u kterých nelze předpokládat jejich významné ovlivnění realizací záměru. Trasování tratě je vedeno zejména ve stávajícím umístění, okolo kterého se nacházejí zejména zemědělské pozemky, na kterých se nachází kromě zemědělských plodin pouze běžné a adaptabilní druhy. Přemostění Hronětického náhonu a Vlkavy bude uskutečněno podél stávající železniční trati a pravděpodobně zasáhne do části břehových porostů. Tyto porosty jsou však tvořeny černými bezy nebo topoly kanadskými, tedy kříženci domácího topolu černého (*Populus nigra*) s americkými druhy (např. *Populus deltoides*), které nepředstavují vyšší ekologickou hodnotu.

Biologické průzkumy prokázaly přítomnost 5 zvláště chráněných druhů živočichů:

1. Zlatohlávek tmavý
2. Skokan zelený
3. Ještěrka obecná
4. Lejsek šedý
5. Žluva hajní

Vzhledem k jejich nárokům na stanoviště, rozšíření a dotčení jejich biotopů, vyjma ještěrky obecné, lze vlivy záměru modernizace železniční trati na tyto druhy vyloučit.

Závěr biologického hodnocení:

1. Plánovaná výstavba silniční sítě nijak neovlivní již tak chudá společenstva rostlin a živočichů.
2. Jediným rizikem by mohlo být zavlečení a rozšíření nepůvodních a invazivních rostlin a mírný vliv na populaci ještěrky obecné.
3. Jak již bylo uvedeno výše, 4 zvláště chráněné druhy z 5 pozorovaných nebudou nijak ovlivněné, jelikož jsou běžně rozšířené (zlatohlávek, skokan, lejsek, žluva) mají malou vazbu na stanoviště (zlatohlávek) byly pozorovány na stanovištích, která jsou v dostatečné vzdálenosti od budoucí výstavby (skokan, lejsek, žluva) neopouští stávající stanoviště (vodní prostředí – skokani)
4. Pozornost by tak měla být zaměřená pouze na ještěrku obecnou a zamezení šíření nepůvodních druhů rostlin.

Vliv na biologickou rozmanitost v období realizace bude dočasný, malý.

Fáze provozu záměru

Vliv na biologickou rozmanitost v období provozu záměru bude podobný jako ve fázi před realizací záměru. Významné ovlivnění flory není třeba zvažovat. Fauna bude ovlivněna liniovou migrační překážkou (stávající), kterou zájmová trať představuje.

Vliv záměru na biologickou rozmanitost v období provozu bude trvalý, malý.

Vliv na územní systém ekologické stability (ÚSES)

S ohledem na charakter záměru (obnova vybraných propustků), lze hodnotit vliv na prvky ÚSES během výstavby jako malý (pouze s vazbou na vodní toky). Záměr je ve střetu s lokálním ÚSES, vzhledem k tomu, že se jedná o zásah do stávajícího železničního tělesa bez významných zásahů do chráněných prvků, lze během provozu záměru vliv hodnotit také jako malý. Vliv na vodní toky je podrobněji popsán ve vlivech na VKP a vliv na povrchové a podzemní toky.

Stejný vliv bude na ÚSES i při provozu záměru, kdy budou provozem rušeny stávající biotopy.

Vliv na soustavu Natura 2000

Záměr není realizován na pozemcích spadajících do územní soustavy Natura 2000. Nejbližší EVL je Mydlovarský luh (ID CZ0213048) ve vzdálenosti cca 1 km jižním směrem od trati mezi obcemi Stratov a Rozkoš. Posouzení vlivu na soustavu NATURA 2000 bylo vyloučeno stanoviskem Středočeského kraje.

Vliv záměru na soustavu Natura 2000 lze tedy vyhodnotit při realizaci i provozu jako nulový.

Vliv na zvláště chráněná území

Záměr je umístěn mimo území národních přírodních památek, národních přírodních rezervací, přírodních památek, přírodních rezervací. Záměr nebude mít negativní vlivy na národní přírodní památky, národní přírodní rezervace, přírodní památky a přírodní rezervace.

V bezprostředním okolí se nenacházejí maloplošná zvláště chráněná území.

Vliv záměru na zvláště chráněná území proto bude při realizaci i provozu nulový.

Vliv na přírodní parky

V místě záměru a blízkém okolí zájmové lokality se žádný přírodní park nenachází.

Vliv záměru na přírodní parky bude při realizaci i provozu nulový.

Vliv na významné krajinné prvky

Realizací stavby dojde ke střetu s významnými krajinnými prvky ze zákona, a to vodními toky:

- ID 109900000100, vodní tok Liduška, vodní tok není vymezen v kategorii významný
- Pravostranný bezejmenný přítok potoka Lidušky ID 109900001800, vodní tok není vymezen v kategorii významný
- Pravostranný bezejmenný přítok ID 109900001900 bezejmenného potoka ID 109900001800, vodní tok není vymezen v kategorii významný
- ID 110492300200, vodní tok Hluboký příkop, levostranný přítok potoka Vlkavy ID 110490200100, vodní tok není vymezen v kategorii významný
- Levostranný bezejmenný přítok ID 110492301700 vodního toku Hluboký příkop ID 110492300200, vodní tok není vymezen v kategorii významný
- ID 110490200100, vodní tok Vlkava, vodní tok je vymezen v kategorii významný
- ID 110492700100, vodní tok Hronětický náhon, vodní tok není vymezen v kategorii významný
- ID 110492700200, vodní tok bezejmenný, levostranný přítok Hronětického náhonu ID 110492700100, vodní tok není vymezen v kategorii významný
- Pravostranný bezejmenný přítok ID 110492700400 vodního toku Hronětický náhon ID 110492700100, vodní tok není vymezen v kategorii významný

Realizací stavby nedojde ke střetu s vodními nádržemi.

Dále bude dotčeno ochranné pásmo lesa, které je definováno na 50 m od p.č., kde je předmět ochrany v KN pozemek určený k plnění funkce lesa v k.ú. Kamenné Zboží, k.ú. Ostrá, k.ú. Stratov.

Do žádného dalšího vymezeného VKP ze zákona nebude zasahováno. Na území záměru ani v jeho blízkosti nejsou registrované VKP.

Rekonstrukcí propustků dojde k zásahu do VKP vodní tok. Při realizaci nápravných opatření k minimalizaci vlivů na vodní tok nehrozí poškození VKP.

Vliv záměru na významné krajinné prvky ve fázi realizaci záměru bude krátkodobý, malý, při provozu bude nulový.

Vliv na památné stromy

V blízkosti zájmového území se nenachází žádný památný strom vyhlášený dle zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, ve znění pozdějších předpisů. V místě záměru se nenachází žádný památný strom. Nejbližší památný strom se nachází v obci Stratov – ID 103676 Lípa srdčitá, ve vzdálenosti 800 m od ŽST Stratov severním směrem.

Vliv záměru na památné stromy bude v období realizace i provozu nulový.

D.1.8 Vlivy na krajinu a její ekologické funkce

Hodnocené území není ekologicky významné. Většinu plochy tvoří agrární a urbanizovaná krajina s nízkou druhovou diverzitou.

Stavba nemá výrazný vliv na urbanistické a architektonické členění území. Její náplní je hlavně instalace nových technologických zařízení a rekonstrukce a modernizace stávajících zařízení

železniční infrastruktury (železničního svršku a spodku, železničních přejezdů a nástupišť) ve převážně stávající stopě. Vzhled a výtvarné řešení se její realizací nemění.

Součástí stavby jsou přeložky komunikací a výstavba silničních nadjezdů pro silnice III. tříd. Jejich umístění je projednáno s dotčenými obcemi a není v rozporu s dosavadním využitím dotčeného území.

Architektonický vzhled přeložek komunikací a nadjezdů nemá výrazný dopad do začlenění stavby do stávajícího území. V případě požadavku orgánu ochrany přírody a krajiny bude vypracováno hodnocení vlivu stavby na krajinný ráz.

Výstavba silničních nadjezdů si vyžádá souhlas k umístování a povolování staveb a k jiným činnostem, které by mohly snížit nebo změnit krajinný ráz.

Realizace záměru „Modernizace traťového úseku Nymburk (mimo) – Lysá nad Labem (mimo)“ bude ve stávajícím železničním náspu. Výraznější zásah do krajiny a krajinného rázu (výškové stavby) budou výstavby silničních nadjezdů:

- SO 31-25-02 Nymburk - Kostomlaty n/L, silniční nadjezd ve st. km 324,585

Podjezdná výška je 6,815 m. Stavební výška ~ 1,6 m a rozpětí 34,00 m.

- SO 33-25-01 Kostomlaty n.L. - Lysá n/L, silniční nadjezd ve st. km 330,252

Podjezdná výška je 6,815 m. Stavební výška ~ 1,6 m a rozpětí 35,5 m.

Ostatní přeložky komunikací jsou bez výrazného vlivu na krajinný ráz, neboť jde o úrovně stavby v blízkosti stávajících komunikací, nové přeložky budou realizovány zejména na plochách orné půdy a zahrad a nebudou ovlivněny lesní pozemky a vzrostlé stromy.

Záměrem nevznikají žádné nové výškové stavby, které by mohly ovlivnit krajinný ráz.

Pro potřeby stavby bude nezbytné realizovat kácení ve vybraných úsecích. Podle § 3 zákona o ochraně je dřevina rostoucí mimo les strom či keř rostoucí jednotlivě i ve skupinách ve volné krajině i v sídelních útvarech na pozemcích mimo lesní půdní fond.

Podle § 7 zákona o ochraně přírody jsou dřeviny chráněny podle tohoto ustanovení před poškozováním a ničením, pokud se na ně nevztahuje ochrana přísnější (§ 46 a 48 zákona o ochraně přírody a krajiny – památné stromy) nebo ochrana podle zvláštních předpisů. Péče o dřeviny, zejména jejich ošetřování a udržování je povinností vlastníků. Při výskytu nákazy dřevin epidemickými či jinými vážnými chorobami, může orgán ochrany přírody uložit vlastníkům provedení nezbytných zásahů, včetně pokácení dřevin.

Podle § 8 zákona o ochraně přírody je ke kácení dřevin nezbytné povolení orgánu ochrany přírody, není-li dále stanoveno jinak. Povolení lze vydat ze závažných důvodů po vyhodnocení funkčního a estetického významu dřevin. Povolení ke kácení dřevin na silničních pozemcích může orgán ochrany přírody vydat jen po dohodě se silničním správním úřadem a povolení ke kácení dřevin u železničních drah může orgán ochrany přírody vydat jen po dohodě s drážním správním úřadem.

Povolení ke kácení je vyžadováno pro:

- pro dřeviny o obvodu kmene nad 80 cm měřeného ve výšce 130 cm nad zemí
- pro zapojené porosty dřevin, pokud celková plocha kácených zapojených porostů dřevin přesahuje 40 m²

Součástí předkládaného oznámení je i kácení dřevin v k.ú. Kostomlaty a k.ú. Ostrá. Ostatní kácení dřevin je průběžně realizováno z důvodu pravidelné údržby tratě. Kácení bude realizováno pouze na základě pravomocného rozhodnutí o povolení kácení.

Dřeviny určené ke kácení v k.ú. Kostomlaty nad Labem rostou na pozemcích p.č. 942/8, 942/9, 942/3, 943, 703 a 988 na ploše vyznačené v příloze č. 7.

Z uvedených dřevin dominují porostu dvě vícekmenné vrby a hrušeň. Tyto stromy dosahují obvodu kmenů ve výšce 130 cm nad zemí více než 80 cm

Zbývající dřeviny rostoucí na uvedené lokalitě jsou převážně keře a nízké listnaté stromy. I přes drobné plochy, na kterých dřeviny nerostou, lze porost charakterizovat jako zapojený, jehož celková plocha přesahuje 40 m².

Dřeviny učené ke kácení u železniční zastávky Stratov v k.ú. Ostrá rostou na pozemcích p.č. 854/9, 913 a 914/2 na ploše vyznačené v příloze č. 7.

Pozemek p.č. 854/9 v k.ú. Ostrá je v katastru nemovitostí veden jako cesta a pozemky p.č. 913 a 914/2 jsou určeny k plnění funkcí lesa. Z důvodu realizace záměru bude nutné vykácet pás dřevin funkčně tvořících okraj lesa podél polní cesty.

Pás dřevin rostoucích na pozemku p.č. 854/9 v k.ú. Ostrá je tvořen stromy a keři dosahujícími výšky 0,5 až 8 metrů. I přes značný výškový rozdíl lze tento souvislý pás dřevin charakterizovat jako zapojený porost. Je zcela zřejmé, že dřeviny jsou náletového původu bez jakékoliv údržby.

Tento náletový okraj pás dřevin rostoucích mimo les přechází v okraj vysázeného duboborového lesa. Na pozemku p.č. 914/2 v k.ú. Ostrá rostou převážně borovice, dub letní, růže sp. a zmlazení dubu červeného. Na pozemku p.č. 913 v k.ú. Ostrá rostou převážně dub letní, dub červený, trnovník akát (výmladky), ostružiník sp., pámelník bílý, bez černý a bříza bělokorá. Ze stavu dřevin je zřejmé, že přirozená obnova lesa není v těchto místech poškozována zvěří. Ke kácení z důvodu realizace záměru dojde pouze v první řadě dřevin tvořících les (na ploše cca 850 m²), což nebude mít vliv na ohrožení porostu otevřením jeho okraje.

Předpokládá se nahrazení pokácených dřevin náhradní výsadbou v lokalitě blízké místu kácení, která bude určena orgány životního prostředí.

V místě nově budované odbočky Hákov (u zast. Stratov), předpokládá se nahrazení pokácených dřevin náhradní výsadbou v lokalitě blízké místu kácení, která bude určena orgány životního prostředí.

Vliv záměru na krajinu a její ráz bude malý při realizaci i provozu záměru.

D.I.9 Vlivy na hmotný majetek a kulturní dědictví včetně architektonických a archeologických aspektů

V místě záměru se nenacházejí žádné objekty, které jsou ve smyslu zákona č. 20/1987 Sb., o státní památkové péči, prohlášeny za kulturní památky. V místě záměru se nenacházejí archeologická naleziště.

Vlivy záměru na hmotný majetek a kulturní památky bude během realizace záměru a provozu záměru nulový.

D.I.10 Vlivy záměru na produkci a nakládání s odpady

Fáze realizace záměru

Ve zvýšené míře budou odpady produkovány v procesu výstavby. Během ní bude stavba produkovat jednak výzisk, tj. hmoty určené k recyklaci (především železa, svařek a spodek se znovupoužitím v místě), jednak odpady, které lze z hlediska nebezpečnosti rozdělit do dvou skupin – odpady kategorie „O“ – „ostatní“ (tj. bez nebezpečných vlastností) a odpady kategorie „N“ – „nebezpečné“ (s možným výskytem některé z nebezpečných vlastností). Výzisky vznikající v průběhu stavby (kolejnice, výhybky, pražce, drobné kolejivo, transformátory) budou předány investorovi, který rozhodne o jejich dalším využití příp. likvidaci. Cílem je uplatnění maximálního množství výzisku před produkcí odpadu.

Přesnou specifikaci konkrétních druhů a množství jednotlivých druhů odpadů z vlastního procesu výstavby lze upřesnit až v prováděcích projektech, kdy bude znám dodavatel stavby a budou specifikovány i konkrétní použité stavební materiály a technologické postupy.

Mezi rozhodující odpady bude patřit štěrkové lože ze železničního svršku, výkopová zemina kontaminovaná, betonové a dřevěné pražce, výkopové inertní materiály, stavební sutě a betony

z demolic, stavební kovové konstrukce, zbytky dřevěných konstrukcí a další. Cca 27.140 m³ výkopového materiálu v rámci železničního spodku bude odvezeno na příslušné skládky.

Při realizaci záměru bude budováno 5 podchodů. Rovněž budou realizovány přeložky komunikací a silniční nadjezdy, které budou vyžadovat práci se zeminou a terénní úpravy. Přebytečná zemina v množství cca 11 000 m³ bude použita na zarovnání okolního terénu v místě stavby, popř. s ní bude nakládáno jako s odpadem. Celková bilance stavby výkopová zemina z realizace komunikací a polních cest je deficitní chybí cca 203 909 m³.

S nevyužitelnými materiály bude nakládáno jako s odpadem.

Vlivy záměru na produkci odpadů bude během realizace záměru malý.

Fáze provozu záměru

Odpady produkované v běžném provozu dopravy podléhají standardnímu režimu provozovanému dílčími složkami dráhy, tj. trvalými smlouvami zajišťující odběr těchto odpadů oprávněnými firmami.

Vlastní provoz nebude představovat žádnou produkci nebezpečných odpadů, při provozu budou produkovány různé složky vyříděného komunálního odpadu v obdobném množství jako nyní.

Vlivy záměru na produkci odpadů bude během provozu záměru malý.

Během výstavby a provozu lze vlivy záměru na životní prostředí a veřejné zdraví označit za nulové až málo významné, většina vlivů je vázána na realizaci záměru, tj. vlivy budou krátkodobé. Malý trvalý negativní vliv provozem záměru je nárůst hlukové zátěže z důvodu nárůstu počtu průjezdů a rychlosti na trati.

Z výše uvedeného shrnutí lze vyvodit, že nepříznivé vlivy posuzovaného záměru nepřekračují ekologickou únosnost území a neznamenaají ohrožení životního prostředí.

Za předpokladu realizace dále navržených podmínek k ochraně zdraví obyvatelstva a životního prostředí vyplývajících z procesu posuzování lze konstatovat, že životní prostředí v dotčené lokalitě jako celek nebude ovlivněno nad únosnou mírou.

Tab. 11 Souhrnný přehled vlivů záměru na životní prostředí a veřejné zdraví z hlediska jejich velikosti a významnosti

Hodnocený aspekt	Míra vlivu při výstavbě záměru	Míra vlivu při provozu záměru
Vliv záměru na veřejné zdraví obyvatelstva včetně sociálně ekonomických vlivů		
Vliv na veřejné zdraví	1	1
Vliv záměru na vybrané fyzikální a biologické charakteristiky prostředí		
Vliv na hlukovou situaci	1	1
Vliv na produkci vibrací	0-1	0-1
Vliv na produkci odpadů	1	1
Vliv záměru na vybrané složky životního prostředí		
Vliv na půdu, PUPFL	2	1
Vliv na kvalitu ovzduší	1	1
Vliv na klima	1	0
Vliv na horninové a př. zdroje	0	0
Vliv na povrch. a podzem. vody	1	0
Vliv záměru na faunu, flóru a ekosystémy		
Vliv na faunu	1	1
Vliv na flóru	1	1
Vliv na Naturu 2000	0	0
Vliv na zvláště chráněná území	0	0
Vliv na ÚSES	1	1
Vliv na přírodní parky	0	0
Vliv na významné kraj. prvky	1	0
Vliv na památné stromy	0	0

Hodnocený aspekt	Míra vlivu při výstavbě záměru	Míra vlivu při provozu záměru
Vliv záměru na krajinu		
Vliv na krajinu a její ráz	1	1
Vliv záměru na hmotný majetek		
Vliv na hm. majetek a kul. pam.	0	0

D.II. Charakteristika rizik pro veřejné zdraví, kulturní dědictví a životní prostředí při možných nehodách, katastrofách a nestandardních stavech a předpokládaných významných vlivů z nich plynoucích

Fáze realizace záměru

- riziko úniku ropných látek z dopravního prostředku nebo stavebního stroje na staveništi
- riziko požáru

Fáze provozu záměru

- riziko úniku ropných látek z dopravního prostředku
- riziko požáru

Únik ropných látek

V případě havárie dopravního prostředku hrozí úkapy provozních tekutin. Pro maximální eliminaci rizika budou na strojích a dopravních prostředcích prováděny pravidelné a průběžné prohlídky technického stavu. Mohlo by dojít k úniku mazacího či hydraulického oleje. Případná havárie by byla neprodleně odstraněna běžnými prostředky pro likvidaci následků havárie tohoto typu. Kontaminovaná zemina by byla odtěžena, uložena do nepropustného kontejneru a předána specializované firmě k odstranění podle úrovně kontaminace (biodegradace, uložení na vhodnou skládku, spálení ve spalovně nebezpečných odpadů).

Požár

Požár lze považovat za mimořádnou událost spojenou s únikem emisí škodlivin. Riziko požáru je možné u dopravního prostředku nebo nádražního objektu. Při požáru unikají do ovzduší toxické zplodiny hoření. Tímto může dojít u některých škodlivin k překročení jejich nejvyšších přípustných krátkodobých koncentrací v ovzduší. Vzhledem k charakteru záměru je riziko požáru velmi nízké.

Hasebním zásahem může být zdrojem ohrožení životního prostředí voda, která byla použita k likvidaci požáru.

S postupem při odstranění náhodného úniku závadných látek a požárními předpisy budou pravidelně seznamováni všichni dotčení pracovníci. Pracovníci budou důkladně proškoleni také v oblasti bezpečnosti práce na pracovišti.

D.III. Komplexní charakteristika vlivů záměru podle části D bodů I a II z hlediska jejich velikosti a významnosti včetně jejich vzájemného působení, se zvláštním zřetelem na možnost přeshraničních vlivů

Fáze realizace záměru

Při provádění stavby by mohlo dojít k úniku paliva nebo mazacího či hydraulického oleje ze stavebního stroje nebo nákladního automobilu. Případná havárie by byla neprodleně odstraněna běžnými prostředky pro likvidaci následků havárie tohoto typu. Kontaminovaná zemina by byla odtěžena, uložena do nepropustného kontejneru a předána specializované firmě k odstranění podle úrovně kontaminace (biodegradace, uložení na vhodnou skládku, spálení ve spalovně nebezpečných odpadů). Vzhledem k moderním technologiím výstavby je riziko takové havárie minimalizováno.

Vedení stavby bude dbát na to, aby stavba byla prováděna v souladu s platnými předpisy a normami a přijme taková preventivní opatření, aby pravděpodobnost vzniku havárií v průběhu stavby byla minimalizována.

V území stavby se nenachází staré ekologické zátěže s aktuálním rizikem ve vztahu k předkládanému záměru.

Nepříznivé přeshraniční vlivy není třeba, vzhledem ke geografickému umístění záměru a jeho charakteru, zvažovat.

Fáze provozu záměru

Ve fázi provozu záměru může dojít k havárii či mimořádné události související s provozem železniční tratě. Při dodržení bezpečnostních předpisů a zavedených drážních postupů bude riziko minimalizováno.

Nepříznivé přeshraniční vlivy není třeba, vzhledem ke geografickému umístění záměru a jeho charakteru, zvažovat.

D.IV. Charakteristika a předpokládaný účinek navrhovaných opatření k prevenci, vyloučení a snížení všech významných negativních vlivů na životní prostředí a veřejné zdraví a popis kompenzací, pokud jsou vzhledem k záměru možné, popřípadě opatření k monitorování možných negativních vlivů na životní prostředí (např. post-projektová analýza), které se vztahují k fázi výstavby a provozu záměru, včetně opatření týkajících se připravenosti na mimořádné situace podle kapitoly II a reakcí na ně

Níže je uveden návrh opatření, která zpracovatel oznámení doporučuje respektovat v případě realizace záměru. Tato doporučení vyplývají ze zhodnocení vlivů záměru na životní prostředí a vyhodnocení vlivů na veřejné zdraví a budou následně doplněna o požadavky dotčených správních úřadů v navazujících správních řízeních, případně jejich účastníků.

Případné další podmínky vzešlé z vyjádření dotčených správních úřadů k oznámení záměru budou zpracovány do následné projektové dokumentace a žádostí o vydání navazujících rozhodnutí.

Prevence nebo vyloučení nepříznivých vlivů vyplývá zejména z dodržování platných zákonů, norem, předpisů a povolovacích rozhodnutí. Opatření k prevenci, vyloučení nebo snížení nepříznivých vlivů záměru na životní prostředí jsou uvedena v jednotlivých kapitolách tohoto oznámení. Níže uvedené podmínky vyplývající z platné legislativy jsou uvedeny jako příklad.

Pro jednoduchost a přehlednost jsou navrhovaná opatření rozdělena na:

- Fáze přípravy záměru
- Fáze realizace záměru
- Fáze provozu záměru

Fáze přípravy záměru

- V rámci další projektové přípravy záměru bude zpracován plán organizace výstavby, jehož součástí bude i návrh opatření ke snížení negativních vlivů výstavby záměru.
- Odůvodněné připomínky a návrhy opatření vzešlé z vyjádření dotčených úřadů, samosprávních celků a veřejnosti budou zpracovány do žádostí o vydání navazujících rozhodnutí a dodržována při provozu záměru.

Fáze realizace záměru

- Objekt Kamenné Zboží je nadlimitně zatížen hlukem a vibracemi. Je umístěn v blízkosti železniční trati a nelze zde technicky navrhnout účinná antivibrační a protihluková opatření. Z tohoto důvodu je v navazujících stupních PD a následné realizace navrženo, že objekt rodinného domu č.p. 51, v katastrálním území Kamenné Zboží bude v rámci stavby rekonstrukce trati odkoupen a zbourán.

- Před zahájením prací budou v místech realizace zakládání pochodů a podjezdů sledovány hladiny podzemních vod v okolních studních a v případě poklesu během výstavby budou tyto zdroje obnoveny do původní vydatnosti.
- Rozmístění nadbytečné ornice dle pokynů orgánu ochrany ZPF (zúrodnění).
- V místě záměru nebudou prováděny opravy a údržba stavebních strojů a dopravní techniky kromě běžné denní kontroly.
- Před započítím stavby by bylo vhodné uskutečnit biologický průzkum, jehož cílem by mělo být zjištění míst výskytu ještěrky obecné instalace dočasných migračních zábran a popřípadě záchranný transfer ještěrky obecné.
- Bude bráněno vzniku dočasných kaluží, pokud vzniknou, tak bude v měsících duben až červen zajištěna jejich kontrola zda nedošlo k osídlení obojživelníky.
- Průzkum, instalaci zábran a záchranný transfer by měla dělat odborně fundovaná osoba.
- Invazivní druhy je potřeba neprodleně zlikvidovat a zabránit tím jejich dalšímu šíření.
- Zemní práce (včetně kácení dřevin) budou provedeny v období mimo hlavní období reprodukce, vaječných snůšek a líhnutí mláďat. Během stavebních prací musí být zajištěna prostupnost lokality, aby živočišné měly možnost opustit lokalitu. Tzn. neprovádět v období duben – červenec.
- Náhradní výsadba zeleně.
- Všechny hlučné stavební práce v blízkosti chráněných objektů budou prováděny pouze v denní době, a to v časovém rozmezí 8 hod. až 16 hod. Méně hlučné práce lze provádět v časovém rozmezí 7 hod. až 19 hod.
- Zvolit stroje s nižší hlučností.
- Všechna staveniště obestavit směrem k obytné zástavbě mobilní PHS s min. útlumem 5 dB.
- Hlučné stavební stroje nenechávat běžet na prázdko a vhodně zvolit jejich časové využití.
- Dopravu související s výstavbou vést mimo obytné části.
- V případě požadavku KHS bude pro jednotlivé stavební objekty vypracována hluková studie pro období výstavby podle konkrétního dodavatele stavby a harmonogramu prací.
- Instalací pevného plotu (protažení severní hrany domu) u objektu Kamenné Zboží č.p. 51. Toto opatření je zapracováno v PD ve stavební objektu SO 30-66-01 Nymburk - Kostomlaty n. L., oplocení.
- Doporučujeme umístění recyklační linky ve variantě č. 2 (vzdálenější od obytné zástavby). Nutná je aplikace skrápění recyklační linky při provozu. Obec bude včas informována o plánované recyklaci, která nebude realizována za větrného slunečného počasí. Doporučujeme, recyklaci provést v max. možném výkonu recyklační linky, tj. v co nejkratším čase.
- Snižování emisí TZL:
 - Minimalizace plošného rozsahu zařízení staveniště
 - Používané komunikace budou pravidelně čištěny, aby nedocházelo vlivem povětrnostních podmínek ke zvýšené prašnosti
 - Používané komunikace a zařízení staveniště budou v suchém období roku pravidelně skrápěny
 - Stavební mechanismy a nákladní automobily vyjíždějící ze stavby budou důsledně čištěny
 - Nákladní automobily převážející zeminu a stavební materiál budou řádně zaplachtovány

- Zařízení staveniště a případné sklady sypkých hmot je třeba umístit mimo obytnou zástavbu
- Zásoby sypkých stavebních hmot na staveništi budou minimalizovány a případně zabezpečeny proti nadměrnému prášení.
- Je vhodné minimalizovat jakékoliv zásahy do toků a jejich niv v místě křížení s železniční tratí. Taktéž by měly být minimalizovány vstupy těžké mechanizace do toku.
- Je zakázáno skladování stavebních hmot (materiálu z demolic atd.) v záplavových územích a v blízkosti vodních toků.
- Bude provedeno kontrolní měření před realizací a po realizaci záměru u předem definovaných objektů KHS k ověření změny hlukové zátěže.
- Odůvodněné připomínky a návrhy opatření vzešlé z vyjádření dotčených úřadů, samosprávných celků a veřejnosti budou zapracovány do žádostí o vydání navazujících rozhodnutí a dodržovány při realizaci záměru.
- Provádět případná měření v rozsahu požadavků orgánů státní správy v oblasti životního prostředí a veřejného zdraví.
- Při úpravě mostů a propustků budou dodrženy následující zásady:
 - Zpevnění koryta toku s použitím betonu, pokud bude nutné, provést kameny různé velikosti umístěnými do betonu a vyčnívající různě vysoko nad úroveň dna
 - Na zpevněnou vrstvu v korytě toku umístit ještě jemnější štěrk, nahrazující spolu s použitými většími kameny přirozené štěrkokamenité dno
 - Na břehové lavice, pokud musí být zpevněny, by měl být umístěn ještě další jemnější materiál nahrazující přirozený povrch (jemný štěrk, písek a hlína), který umožní i migraci živočichů po souši
 - V podmostí větších mostů, kde je holý povrch bez vegetace, je vhodné instalovat několik větších kamenných bloků přirozeného tvaru, které budou sloužit jako dočasný úkryt pro živočichy a dále tak podpoří jejich využívání průchodu podmostím.
- Při rekonstrukci mostních objektů a propustků by měla být zajištěna průchodnost těchto objektů pro živočichy (maximální světlost)
- Před a za propustky (ani přímo v nich) by neměly být usazovací jímky s kolmými nebo prudkými stěnami – tyto jímky se stávají pastmi pro menší živočichy, také příkré stupně vyšší jak 10 cm zabraňují migraci živočichů.
- Případné nutné zásahy do vodních toků by měly být naplánovány na období mimo hlavní dobu rozmnožování vodních živočichů (jarní měsíce) a mimo období s nedostatkem vody (suchá letní období), tzn. nejlépe v podzimních či zimních měsících.
- Případné kamenné opevnění propustků atd. bude fixováno do dna a budou vyskládány tak, aby netvořily migrační překážku v toku.
- Manipulace při rekonstrukci mostních objektů přímo z vodního toku bude minimalizována, tak aby se předešlo tvorbě zákalu a havárii na vodním toku.

Fáze provozu záměru

- Bude provedeno kontrolní měření před realizací a po realizaci záměru u předem definovaných objektů KHS k ověření změny hlukové zátěže.
- V případě nutnosti bude následně zabezpečena řádná péče o vysázenou zeleň.
- Bude zajištěno provedení případných měření v rozsahu požadavků orgánů státní správy v oblasti životního prostředí a veřejného zdraví.

D.V. Charakteristika použitých metod prognózování a výchozích předpokladů a důkazů pro zjištění a hodnocení významných vlivů záměru na životní prostředí

Seznam použité literatury a podkladů

Při zpracování oznámení byly použity následující podklady:

- Literární údaje z odborných publikací
- Terénní průzkumy
- Osobní jednání
- Protokol o měření hluku
- Aktuální hydrologická data
- Mapové podklady
- Projektová dokumentace pro územní řízení (přípravná dokumentace) vypracovaná spol. SUDOP PRAHA a.s., odpovědný projektant Ing. Tomáš Martinek, březen 2018
- Materiály použité pro zpracování dílčích studií jsou citovány pouze u dílčích studií

Studie pro konkrétní záměr

- Biologické hodnocení, vypracované Mgr. Michalem Pravcem, srpen 2017
- Rozptylová studie - recyklační linka ŽST Nymburk, květen 2019
- Doplnění rozptylové studie o emise z automobilové dopravy – Kostomlaty nad Labem, květen 2019
- Hluková studie pro období výstavby, září 2017
- Hluková studie pro období provozu, duben 2018
- Doplnění hlukové studie o hluk z automobilové dopravy – Kostomlaty nad Labem, květen 2019
- Posouzení stavby ve vztahu k čl. 4, směrnice 2000/60/ES, únor 2018
- Vyhodnocení změny klimatu – provoz záměru, květen 2018
- Hydrogeologické posouzení – vliv na okolní studny, květen 2019

Postup při zpracování dokumentace

Při zpracování dokumentace bylo postupováno v následujících krocích:

- Sběr vstupních dat a informací
- Vyhodnocení archivních podkladů, rešerše odborné literatury, studií
- Analýza vstupů, rekognoskace lokality, terénní průzkumy
- Modelové výpočty
 - SYMOS - Výpočet je realizován dle Metodického pokynu odboru ochrany ovzduší MŽP ČR - výpočtu znečištění ovzduší z bodových a mobilních zdrojů „SYMOS97“, zveřejněném ve věstníku životního prostředí České Republiky. (1998 duben, částka 3)
 - CADNA - hlukové výpočty pro období provozu, Program Cadna A, verze 2018, výrobce: DataKustik GmbH počítá v souladu s metodickým pokynem vydaným Ministerstvem zdravotnictví – hlavním hygienikem České republiky, Metodický návod pro měření a hodnocení hluku v mimopracovním prostředí, věstník MZ, částka 11/2017, přesnost +-2dB.
 - HLUK10+ Modelové výpočty hlukové studie pro období výstavby byly realizovány pomocí matematického programu HLUK+ (verze 10.24 profi 10, srpen 2015) určeného pro výpočet dopravního a průmyslového hluku ve venkovním prostředí, včetně zohlednění terénu, přesnost +-2dB.
- Analýza dopadů a vlivů

Metodika vyhodnocování vlivů

Při hodnocení bylo použito standardních metod a dostupných vstupních informací. Použitá metodika je zmíněna v rámci příslušných odborných kapitol. Není-li tomu tak, je metodika uvedena v příslušných studiích v příloze.

Jednotlivé vlivy na životní prostředí byly hodnoceny v porovnání s normovanými limity, které jsou obsaženy v právních předpisech pro složky životního prostředí. V oborech, u nichž normované limity nejsou stanoveny, je předpokládáný dopad verbálně zhodnocen a navrženo řešení s minimálním vlivem na okolí.

Vstupní podklady pro vyhodnocení vlivu na životní prostředí byly dostatečné a odpovídaly danému stupni PD a potřebnému rozsahu pro vyhodnocení vlivů. Absence byla pouze u informací o dodavatelské společnosti harmonogram prací, nápravná opatření jsou stanovena pro další stupeň PD, v daném stupni PD nelze tyto informace mít k dispozici.

Další zdroje informací:

- www.env.cz
- www.irz.cz
- www.heis.vuv.cz
- www.nature.cz
- www.pla.cz
- www.chmi.cz
- www.rsd.cz

D.VI. Charakteristika všech obtíží (technických nedostatků nebo nedostatků ve znalostech), které se vyskytly při zpracování dokumentace, a hlavních nejistot z nich plynoucích

Vlivy zpracované v tomto oznámení nebyly řešeny na základě zásadních nedostatků nebo neurčitostí, které by mohly ovlivnit rozsah závěrů tohoto posouzení realizovaného v rámci oznámení. Určité neznalosti jsou dány stupněm projektové přípravy.

Nelze např. přesně odhadnout množství emisí a hlučnost ve fázi realizace záměru, vzhledem k neznalosti dodavatele stavby a přesného harmonogramu stavebních prací.

Absence těchto údajů však nemůže ovlivnit hodnocení vlivů záměru na zdraví a životní prostředí. V pochybnostech při zpracování byla vždy volena horší varianta pro období provozu i realizace záměru.

E. POROVNÁNÍ VARIANT ŘEŠENÍ ZÁMĚRU (pokud byly předloženy)

Aktivní varianta – předkládané řešení

Oznámení je předkládána v jediné aktivní variantě spočívající v realizaci záměru.

Vyhodnocení vlivů na jednotlivé složky životního prostředí a veřejné zdraví je provedeno pro navrhovaný stav, případně ve srovnání se stavem stávajícím.

Daný návrh je kompromisem vyjednávání se zástupci obcí a potřeb investora.

Nulová varianta

Ponechání stávajícího stavu.

F. ZÁVĚR

Zpracovaná dokumentace hodnotí vlivy realizace „**Modernizace traťového úseku Nymburk (mimo) – Lysá nad Labem (mimo)**“. V dokumentaci byly posouzeny všechny známé vlivy a rizika z hlediska možného negativního ovlivnění životního prostředí.

Z hlediska adaptace krajiny na probíhající klimatické změny je navrhovaný záměr v souladu se Státní politikou životního prostředí ČR.

Vzhledem k charakteru úprav a charakteru provozu lze konstatovat, že záměr nezpůsobí významné zhoršení emisních a hlukových vlivů, že budou eliminovány všechny možné negativní vlivy, které by mohla realizace a provoz záměru přinést a že je záměr dobře zabezpečen jak z hlediska funkčnosti, tak následného monitoringu.

Zpracovatel předkládané dokumentace nenalezl důvody závažného negativního ovlivnění životního prostředí v důsledku realizace záměru.

Veškeré negativní vlivy, které by záměr mohl přinést, mohou být technicky nebo organizačně zajištěny a eliminovány. Předpokladem je plnění navrhovaných opatření v době přípravy, realizace a provozu záměru.

Na základě výše uvedených rozborů je možné konstatovat, že je v silách investora realizovat záměr tak, aby nebyly výrazně negativně ovlivněny antropogenní ani přírodní systémy a celkově životní prostředí.

Vzhledem k uvedeným výsledkům hodnocení vlivů záměru „**Modernizace traťového úseku Nymburk (mimo) – Lysá nad Labem (mimo)**“ je možné záměr investora za dodržení podmínek uvedených v bodě D.IV., doporučit k realizaci.

G. VŠEOBECNĚ SROZUMITELNÉ SHRUTÍ NETECHNICKÉHO CHARAKTERU

Název záměru: „Modernizace traťového úseku Nymburk (mimo) – Lysá nad Labem (mimo)“

Umístění záměru:

Kraj: Středočeský

Okres: Nymburk

Dotčené obce: Nymburk
Kamenné Zboží
Kostomlátky
Kostomlaty nad Labem
Dvory u Nymburka
Lysá nad Labem
Ostrá
Stratov

Trať dle č. JŘ: č. 020 (Praha) – Velký Osek – Hradec Králové - Choceň
č. 0231 Praha – Lysá nad Labem - Kolín

Katastrální území: Dvory u Nymburka
Nymburk
Kamenné Zboží
Kostomlátky
Kostomlaty nad Labem
Lány u Kostomlat nad Labem
Lysá nad Labem
Nymburk
Ostrá
Stratov

Popis a kapacita záměru

Záměrem investora je rekonstruovat železniční svršek a spodek v zájmovém území, navýšit traťovou rychlost na max. 160 km/hod. Stavba „Modernizace traťového úseku Nymburk (mimo) – Lysá nad Labem (mimo)“ řeší stavební úpravy stávající železniční trati.

Stavbou jsou dotčeny pozemky, na kterých se již dnes železniční trať nachází. Tyto pozemky jsou v majetku SŽDC, s.o. a ČD, a.s. Dále je součástí obměna stávající zabezpečovací techniky. Během modernizace dojde ke zbourání několika budov, výstavbě nadjezdů a přeložek, obnově propustků (mostů) a obnově železničního svršku a spodku.

Vyhodnocení vlivů na jednotlivé složky životního prostředí

a. Vlivy na obyvatelstvo a veřejné zdraví

Realizace záměru nevyvolá změnu životní úrovně místního obyvatelstva ani pravděpodobně nezmění jejich dosavadní návyky. Záměr neovlivní strukturu obyvatel v daném území - např. dle věku, zastoupení pohlaví, postavení v zaměstnání, odvětví ekonomické činnosti atd.

Realizace záměru bude mít zřejmý pozitivní trvalý vliv na cestování v regionu. Nejen že se zvýší estetická úroveň železniční zastávek a stanic, ale navrhovanými změnami dojde k výraznému zvýšení bezpečnosti cestujících i silniční dopravy a zkrácení cestovní doby.

Z hlediska potenciálního ovlivnění veřejného zdraví přicházejí v rámci realizace a provozu záměru teoreticky v úvahu faktory fyzikální (hluk, vibrace), chemické (znečišťování ovzduší, vody a půdy) a psychosociální (rušení pohody aj.). Hlavním škodlivým vlivem železniční dopravy je hluk a to nejen v období provozu, ale i v období výstavby.

Dočasným negativním působením v průběhu realizace záměru bude zvýšená prašnost v bezprostředním okolí staveniště zejména při realizaci zemních prací (výměna šterkového lože, opravy mostních objektů). V průběhu stavebních prací je nezbytné provést především technická a organizační opatření, která povedou ke snížení znečišťování ovzduší emisemi tuhých částic - jedná se např. o minimalizaci plošného rozsahu zařízení staveniště, čištění komunikací, skrápění ploch zařízení staveniště a komunikací v suchém období roku a při provozu recyklační linky.

Ke zhoršení kvality ovzduší dojde rovněž krátkodobě během realizace stavby, a to především emisemi z těžké automobilové dopravy v rámci přesunů materiálu a na staveništi.

Záměr bude realizován z velké části v dostatečné vzdálenosti od nejbližší obytné zástavby. Vlivy budou pouze po krátké období výstavby záměru, a to především zvýšená hluková zátěž z výstavby a sekundární prašnost ze stavby.

Pro realizaci stavebních prací budou jako stavební stroje používány běžně používané stavební stroje. Jedná se o běžnou stavební činnost prováděnou běžnými technologiemi, které významně neovlivní životní prostředí v blízkém okolí. Pouze v lokalitě umístění recyklační linky (v řádu desítek dnů) bude zhoršena akustická zátěž provozem linky.

Lze konstatovat, že vliv výstavby záměru na veřejné zdraví bude dočasný, malý. Je třeba realizovat nápravná opatření pro období výstavby, nejen v místě recyklační linky.

Trat' je elektrifikovaná. Po ukončení stavby se předpokládá zvýšení intenzity osobní dopravy a nárůst rychlosti. Realizací záměru dojde nárůstu spotřeby el. energie, provozem nebudou vznikat žádné přímé emise.

Realizací záměru dojde ke zvýšení průjezdové rychlosti. Zdrojem hluku je železniční doprava při provozu.

V závěru hlukové studie pro období provozu se uvádí: „Jednoznačně lze vyhodnotit plnění limitů hluku pro denní i noční dobu v současné době při zohlednění korekce pro starou hlukovou zátěž v celé délce záměru, mimo objektu Kamenné Zboží č.p. 51.

Tento objekt je nadlimitně zatížen hlukem a vibracemi. Z tohoto důvodu je v navazujících stupních PD a následné realizace navrženo, že objekt rodinného domu č.p. 51, v katastrálním území Kamenné Zboží bude v rámci stavby rekonstrukce trati odkoupen a zbourán.

V dopracované hlukové studii pro obec Kostomlaty nad Labem (příloha č. 8c), která zohledňuje výstavbu přeložek a provoz železnice, je v závěru hlukové studie uvedeno:

„Jednoznačně lze vyhodnotit plnění hygienických limitů hluku pro denní dobu v současné době i po realizaci záměru se zohledněním příslušných korekcí ve všech referenčních bodech, mimo č.p. 126. U tohoto bodu dojde po realizaci záměru k poklesu hlukové zátěže. V noční době jsou na přetížených komunikacích III. třídy překračovány hygienické limity již v současnosti.

Realizací přeložek sice nedojde k tak výraznému zlepšení, aby hlučnost klesla do zákonných limitů ve všech referenčních bodech při zohlednění příslušných korekcí, přesto dojde k výraznému celkovému poklesu hlučnosti v okolí záměru.“

Lze konstatovat, že provoz záměru na zbylé části trati na veřejné zdraví bude trvalý, malý.

b. Vlivy na ovzduší a klima

Zdrojem emisí bude provoz dočasného mobilního zařízení pro přetřídění materiálu drážního tělesa. Automobilová doprava nepřesáhne limitních hodnot pro zpracování rozptylové studie, rovněž se předpokládá max. využití železniční dopravy pro přesuny materiálu, proto není v rámci této studie hodnocena související doprava se záměrem. V současnosti není znám plán výstavby ani dodavatel stavby a tudíž by vyhodnocení emisí z dopravy bylo velmi neobjektivní.

Do ovzduší budou emitovány zejména: prachové částice PM₁₀, jejichž únik provozovatel zařízení omezí intenzivním skrápěním v případě nutnosti, vytvořením skládek kamene a kameniva a zařízením a výběrem mobilní linky, kde je povinnost mít skrápění/mlžení.

Po dobu výstavby budou ovzduší ovlivňovat zejména automobily (doprava materiálu na stavbu, odvoz odpadu) a stavební mechanismy. Znečištění z dopravy se výrazně projevuje především v

blízkém okolí komunikací. Přibližně 5 - 10 m od zdroje dochází k prudkém poklesu koncentrací imisí jednotlivých škodlivin. Automobilová doprava produkuje následující škodliviny: oxidy dusíku (NO_x), tuhé znečišťující látky (TZL), oxid uhelnatý (CO), v menší míře oxid siřičitý (SO_2), jiné anorganické a organické látky (zastoupené obvykle benzenem a benzo(a)pyrenem).

Výrazné množství emisí skleníkových plynů a dalších emisí s vlivem na změnu klimatu ve fázi výstavby záměru není předpokládáno a nelze je nyní kvantifikovat, bude se jednat pouze o emise z nákladní dopravy.

Vliv v období výstavby bude dočasný, malý.

Jedná se o opravu stávající elektrifikované trati, realizací záměru nevznikají nové zpevněné plochy, kácení zeleně je vázáno pouze na udržení rozhledových poměrů. Odvod srážkových vod je do vsaku, je zachován stávající stav.

Záměr vzhledem ke svému charakteru nemůže mít negativní vliv na změnu klimatu, a to z hlediska možného výkyvu teplot, extrémních srážek apod.

Vyhodnocení provozu záměru ve vztahu k adaptačním opatřením v dopravě:

„Zajistit flexibilitu a spolehlivost dopravního sektoru, zajištění provozu po extrémních projevech počasí. Zvýšení spolehlivosti dopravního sektoru odstraňováním „bottlenecks“. Předkládaný záměr řeší zvýšení spolehlivosti - údržbu tratě – splněno.

„Výstavba nových a zvyšování kapacity existujících objízdných tras zejména na železnici výrazně zlepšují jízdní vlastnosti a tím i propustnost tratí.“ Předkládaný záměr řeší zvýšení spolehlivosti - údržbu tratě – splněno.

„Železnice, silnice 1. tříd a dálnice konstruovat s ohledem na 100 letou vodu“. Splněno.

„Dopravní politika počítá s postupnou náhradou za alternativní energie v silniční dopravě a s další elektrizací železnic a městské hromadné dopravy, s postupným přesunem nákladní dopravy ze silniční na železniční, případně vodní dopravu. Podobný dílčí cíl si do roku 2030 stanovuje i Státní energetická koncepce (2015) a Národní program snižování emisí ČR (2015).“ Splněno.

Výrazné množství emisí skleníkových plynů a dalších emisí s vlivem na změnu klimatu ve fázi provozu záměru není vzhledem k elektrifikaci trati (mírnému nárůstu spotřeby el. energie) předpokládáno.

Vliv v období provozu na změnu klimatu bude nulový.

c. Vliv na hlukovou situaci

Nejhlučnější část výstavby je situována mimo zastavěná území měst a obcí. Významný zdroj hluku situovaný v blízkosti obytné zástavby představuje recyklační linka. Pro tento objekt bylo provedeno i posouzení hluku pro období výstavby, pro ostatní části stavby byla navržena základní pravidla výstavby vedoucí k omezení hlukové zátěže.

Obecně lze předpokládat plnění limitů hluku pro denní dobu v období výstavby při dodržení navrhovaných parametrů a nápravných opatření. Stavební práce budou probíhat pouze v denní době od 7:00 hod. do 21:00 hod.

Vliv na hlukovou situaci v období výstavby bude dočasný, malý.

Realizací záměru dojde ke zvýšení průjezdové rychlosti. Zdrojem hluku je železniční doprava při provozu.

V závěru hlukové studie pro období provozu se uvádí: „Jednoznačně lze vyhodnotit plnění limitů hluku pro denní i noční dobu v současné době při zohlednění korekce pro starou hlukovou zátěž v celé délce záměru, mimo objektu Kamenné Zboží č.p. 51.

Vzhledem k umístění objektu v těsné blízkosti u trati cca 3 m, je nemožné z důvodu rozhledových poměrů realizovat protihlukovou stěnu, doporučujeme řešit individuálním opatřením – je navržen odkup a demolice objektu.

V dopracované hlukové studii pro obec Kostomlaty nad Labem (příloha č. 8c), která zohledňuje výstavbu přeložek a provoz železnice, je v závěru hlukové studie uvedeno:

„Jednoznačně lze vyhodnotit plnění hygienických limitů hluku pro denní dobu v současné době i po realizaci záměru se zohledněním příslušných korekcí ve všech referenčních bodech, mimo č.p. 126. U tohoto bodu dojde po realizaci záměru k poklesu hlukové zátěže. V noční době jsou na přetížených komunikacích III. třídy překračovány hygienické limity již v současnosti.

Realizací přeložek sice nedojde k tak výraznému zlepšení, aby hlučnost klesla do zákonných limitů ve všech referenčních bodech při zohlednění příslušných korekcí, přesto dojde k výraznému celkovému poklesu hlučnosti v okolí záměru.“

Lze konstatovat, že provoz záměru mimo objektu Kamenné Zboží 51 na veřejné zdraví bude trvalý, malý z hlediska nárůstu hluku.

d. Vliv z hlediska produkce vibrací

Nepředpokládá se, že by výstavba či provoz uvažovaného záměru měly být významným zdrojem vibrací.

e. Vlivy na povrchové a podzemní vody

Stavba nevyvolává změny ve způsobu odvodnění tělesa trati, dešťové vody budou sváděny příkopy na terén a do recipientů (příkopy, vodoteče). Při provádění stavby je třeba dbát na to, aby nedošlo ke znečištění vodních toků vlivem stavebních prací. Použité stavební mechanismy je nutné udržovat v dobrém technickém stavu, aby nedocházelo k úkapům pohonných hmot a olejů.

U křížení trati s vybranými vodními toky dojde k opravě železničních mostů, propustků (křížení s vodními toky). V těchto místech budou muset být realizována zvýšená bezpečnostní opatření k zamezení kontaminace vod, tato opatření jsou zahrnuta do nápravných opatření.

Záměr nezasahuje přímo do vod podzemních. Trať prochází v těsné blízkosti i přes ochranná pásma vodních zdrojů. Vzhledem k charakteru a rozsahu záměru lze předpokládat možnost ovlivnění vodních zdrojů pouze v případě havárie a úniku látek nebezpečných vodám. Ve srovnání se stávajícím stavem nejsou předpokládány žádné změny charakteru a velikosti vlivů.

Záměr prochází v blízkosti nebo přes ochranná pásma přírodních léčivých zdrojů. Vzhledem k charakteru a rozsahu záměru lze předpokládat možnost ovlivnění přírodních léčivých zdrojů pouze v případě havárie a úniku látek nebezpečných vodám, a to ve fázi přípravy i provozu trati. Ve srovnání se stávajícím stavem nejsou předpokládány žádné změny charakteru a velikosti vlivů.

Záměr neprochází územím CHOPAV.

Při respektování zvýšených bezpečnostních opatření v daných úsecích lze vyhodnotit vliv na vody jako krátkodobý, z hlediska významnosti lze zásah vyhodnotit jako malý.

Ovlivnění vodních toků, vodních nádrží a podzemních vod v období provozu se nepředpokládá. Odvodnění zpevněných ploch a drážního tělesa bude v podobném rozsahu jako před realizací záměru, ba naopak v případě potřeby dojde k jeho obnově. Při provozu záměru dojde k mírnému nárůstu odvodu srážkových vod do vsaku popř. vodních toků.

Vliv záměru na podzemní a povrchové vody v období provozu bude nulový.

f. Zemědělský půdní fond

Vlastní trať prochází po pozemcích ostatní plocha, způsob využití dráha. Do pozemků ZPF bude zasahováno přeložkami komunikací a silničních nadjezdů.

Přebytečná zemina při výstavbě podchodů bude použita do zarovnání terénu v místě stavby, popř. s ní bude nakládáno, jako s odpadem.

Záměr vyžaduje souhlas k trvalému odnětí půdy ze ZPF. Záměr bude z hlediska bilance zemin nevyrovnaný (deficitní) a ornice přebytečná, bude dále ukládána dle pokynů orgánu ZPF.

Záměrem dojde k trvalému i dočasnému záboru ZPF v těchto k.ú.: Dvory u Nymburka, Kamenné Zboží, Kostomlátky, Kostomlaty nad Labem, Lány u Kostomlat nad Labem, Lysá nad Labem, Nymburk, Ostrá a Stratov.

Záměr zasahuje na pozemky náležící do ZPF. Vliv záměru na ZPF lze hodnotit jako trvalý, málo významný pro období výstavby a malý pro období provozu záměru.

g. Pozemky určené k plnění funkce lesa

Revitalizace trati probíhá ve stávající železniční trati na pozemcích označených jako ostatní plochy dle KN. Dále bude provedena realizace přeložek, kterou dojde k odnětí PUPFL.

Trvalý zábor pozemků PUPFL bude v k.ú. Kamenné Zboží a Ostrá. Záměrem bude dotčeno ochranné pásmo lesa, které je definováno na 50 m od p.č., kde je předmět ochrany v KN pozemek určený k plnění funkce lesa, v k.ú. Kamenné Zboží, k.ú. Ostrá, k.ú. Stratov.

Záměr zasahuje na pozemky náležící do PUPFL. Vliv záměru na PUPFL lze hodnotit jako trvalý, málo významný pro období výstavby a malý pro období provozu záměru.

h. Vlivy na přírodní zdroje

Ložiska nerostných surovin, dobývací prostory a jiné přírodní zdroje se v dotčeném území nenacházejí.

Vlivy záměru na horninové prostředí a přírodní zdroje lze označit za nulové.

i. Vlivy na biologickou rozmanitost (fauna, flóra, ekosystémy)

Biologický průzkum, ukázal na absenci významných druhů rostlin. Společenstva tvoří běžné druhy, u kterých nelze předpokládat jejich významné ovlivnění realizací záměru. Trasování tratě je vedeno zejména ve stávajícím umístění, okolo kterého se nacházejí zejména zemědělské pozemky, na kterých se nachází kromě zemědělských plodin pouze běžné a adaptabilní druhy. Přemostění Hronětického náhonu a Víkavy bude uskutečněno podél stávající železniční trati a pravděpodobně zasáhne do části břehových porostů. Tyto porosty jsou však tvořeny černými bezy nebo topoly kanadskými, tedy kříženci domácího topolu černého (*Populus nigra*) s americkými druhy (např. *Populus deltoides*), které nepředstavují vyšší ekologickou hodnotu.

Biologické průzkumy prokázaly přítomnost 5 zvláště chráněných druhů živočichů:

- Zlatohlávek tmavý
- Skokan zelený
- Ještěrka obecná
- Lejsek šedý
- Žluva hajní

Vzhledem k jejich nárokům na stanoviště, rozšíření a dotčení jejich biotopů, vyjma ještěrky obecné, lze vlivy záměru modernizace železniční trati na tyto druhy vyloučit.

Závěr biologického hodnocení:

- Plánovaná výstavba záměr (silniční sítě) nijak neovlivní již tak chudá společenstva rostlin a živočichů.
- Jediným rizikem by mohlo být zavlečení a rozšíření nepůvodních a invazivních rostlin a mírný vliv populaci ještěrky obecné.
- Jak již bylo uvedeno výše, 4 zvláště chráněné druhy z 5 pozorovaných nebudou nijak ovlivněné, jelikož jsou běžně rozšířené (zlatohlávek, skokan, lejsek, žluva) mají malou vazbu na stanoviště (zlatohlávek) byly pozorovány na stanovištích, která jsou

v dostatečné vzdálenosti od budoucí výstavby (skokan, lejsek, žluva) neopouští stávající stanoviště (vodní prostředí – skokani)

- Pozornost by tak měla být zaměřená pouze na ještěrku obecnou a zamezení šíření nepůvodních druhů rostlin.

Vliv na biologickou rozmanitost v období realizace bude malý.

Vliv na biologickou rozmanitost v období provozu záměru bude podobný jako ve fázi před realizací záměru. Významné ovlivnění flory není třeba zvažovat. Fauna bude ovlivněna liniovou migrační překážkou, kterou zájmová trať a komunikace představují.

Vliv záměru na biologickou rozmanitost v období provozu bude malý.

j. Vliv na územní systém ekologické stability (ÚSES)

S ohledem na charakter záměru (obnova vybraných propustků), lze hodnotit vliv na prvky ÚSES během výstavby jako malý. Záměr je ve střetu s lokálním ÚSES, vzhledem k tomu, že se jedná o zásah do stávajícího železničního tělesa bez významných zásahů do chráněných prvků, lze během provozu záměru vliv hodnotit také jako malý.

Stejný vliv bude na ÚSES i při provozu záměru, kdy budou provozem rušeny stávající biotopy.

k. Vliv na soustavu Natura 2000

Záměr není realizován na pozemcích spadajících do územní soustavy Natura 2000.

Vliv záměru na soustavu Natura 2000 lze tedy vyhodnotit při realizaci i provozu jako nulový.

l. Vliv na zvláště chráněná území

Záměr je umístěn mimo území národních přírodních památek, národních přírodních rezervací, přírodních památek, přírodních rezervací.

V bezprostředním okolí se nenacházejí maloplošná zvláště chráněná území.

Vliv záměru na zvláště chráněná území proto bude při realizaci i provozu nulový.

m. Vliv na přírodní parky

V místě záměru a blízkém okolí zájmové lokality se žádný přírodní park nenachází.

Vliv záměru na přírodní parky bude při realizaci i provozu nulový.

n. Vliv na významné krajinné prvky

Realizací stavby dojde ke střetu s významnými krajinnými prvky ze zákona, a to vybranými vodními toky.

Realizací stavby nedojde ke střetu s vodními nádržemi.

Dále budou dotčeny pozemky PUPFL přeložkami komunikací.

Do žádného dalšího vymezeného VKP ze zákona nebude zasahováno. Na území záměru ani v jeho blízkosti nejsou registrované VKP.

Rekonstrukcí propustků dojde k zásahu do VKP vodní tok. Při realizaci nápravných opatření k minimalizaci vlivů na vodní tok nehrozí poškození VKP.

Vliv záměru na významné krajinné prvky ve fázi realizaci záměru bude krátkodobý, malý, při provozu bude nulový.

o. Vliv na památné stromy

V blízkosti zájmového území se nenachází žádný památný strom vyhlášený dle zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, ve znění pozdějších předpisů. V místě záměru se nenachází žádný památný strom. Nejbližší památný strom se nachází v obci Stratov – ID 103676 Lípa srdčitá, ve vzdálenosti 800 m od ŽST Stratov severním směrem.

Vliv záměru na památné stromy bude v období realizace i provozu nulový.

p. Vlivy na krajinu a její ekologické funkce

Hodnocené území není ekologicky významné. Většinu plochy tvoří agrární a urbanizovaná krajina s nízkou druhovou diverzitou.

Stavba nemá výrazný vliv na urbanistické a architektonické členění území. Její náplní je hlavně instalace nových technologických zařízení a rekonstrukce a modernizace stávajících zařízení železniční infrastruktury (železničního svršku a spodku, železničních přejezdů a nástupišť) ve převážně stávající stopě. Vzhled a výtvarné řešení se její realizací nemění.

Součástí stavby jsou přeložky komunikací a výstavba silničních nadjezdů pro silnice III. tříd. Jejich umístění je projednáno s dotčenými obcemi a není v rozporu s dosavadním využitím dotčeného území.

Architektonický vzhled přeložek komunikací a nadjezdů nemá výrazný dopad do začlenění stavby do stávajícího území.

Realizace záměru „Modernizace traťového úseku Nymburk (mimo) – Lysá nad Labem (mimo)“ bude ve stávajícím železničním náspu. Výraznější zásah do krajiny a krajinného rázu (výškové stavby) budou výstavby silničních nadjezdů:

- SO 31-25-02 Nymburk - Kostomlaty n/L, silniční nadjezd ve st. km 324,585
Podjezdná výška je 6,815 m. Stavební výška ~ 1,6 m a rozpětí 34,00 m.
- SO 33-25-01 Kostomlaty n.L. - Lysá n/L, silniční nadjezd ve st. km 330,252
Podjezdná výška je 6,815 m. Stavební výška ~ 1,6 m a rozpětí 35,5 m.

Ostatní přeložky komunikací jsou bez výrazného vlivu na krajinný ráz, neboť jde o úrovně stavby v blízkosti stávajících komunikací, nové přeložky budou realizovány zejména na plochách orné půdy a zahrad a nebudou ovlivněny lesní pozemky a vzrostlé stromy.

Součástí předkládaného oznámení je i kácení dřevin v k.ú. Kostomlaty a k.ú. Ostrá. Ostatní kácení dřevin je průběžně realizováno z důvodu pravidelné údržby tratě.

Kácení je vázáno především na lokalitu oprav propustků, přejezdů a rozhledové poměry.

Záměrem nevznikají žádné nové výškové stavby, které by mohly ovlivnit krajinný ráz.

Vliv záměru na krajinu a její ráz bude malý při realizaci i provozu záměru.

q. Vlivy na hmotný majetek a kulturní dědictví

V místě záměru se nenacházejí žádné objekty, které jsou ve smyslu zákona č. 20/1987 Sb., o státní památkové péči, prohlášeny za kulturní památky. V místě záměru se nenacházejí archeologická naleziště.

Vlivy záměru na hmotný majetek a kulturní památky bude během realizace záměru a provozu záměru nulový.

r. Vliv záměru na produkci a nakládání s odpady

Vliv záměru na produkci odpadů je podrobněji popsán v příslušné kapitole B.III.3.

Přesnou specifikaci konkrétních druhů a množství jednotlivých druhů odpadů z vlastního procesu je uveden dle jednotlivých objektů v příloze č. 12.

Vliv realizace záměru při dodržení zákonných podmínek při nakládání s odpady lze označit za malý, součástí stavby je i recyklační linka z důvodu max. využití materiálu.

Vlastní provoz nebude představovat žádnou produkci nebezpečných odpadů, při provozu budou produkovány různé složky vytríděného komunálního odpadu v obdobném množství jako nyní.

Při odpovědném a kvalifikovaném nakládání s odpady lze vliv provozu záměru označit za malý.

H. PŘÍLOHY

1. Vyjádření příslušného úřadu územního plánování k záměru z hlediska územně plánovací dokumentace (ke skutečnostem jiným a novým vzhledem k oznámení)
2. Stanovisko k vlivům záměru na území soustavy Natura 2000
3. Posudek o vodách dle směrnice 2000/60/ES
 - a. Situace
4. Mapy
 - a. NATURA
 - b. Ochrana přírody a krajiny
 - c. Vodní hospodářství
5. Plná moc
6. Biologické hodnocení
7. Dendrologická mapa
8. Hlukové studie
 - a. Období výstavby
 - b. Období provozu
 - c. Doplnění hlukové studie o hluk z automobilové dopravy – Kostomlaty nad Labem
9. Rozptylová studie
 - a. Recyklační linka
 - b. Rozptylová studie o emise z automobilové dopravy – Kostomlaty nad Labem
10. Vliv na změnu klimatu
11. Seznam zařízení – odpady
12. Množství odpadů
13. Protokol o měření vibrací
14. Příloha vyjmutí ZPF
 - a. Trvalé
 - b. Dočasné
15. Přílohy vyjmutí PUPFL
 - a. Trvalé
 - b. Dočasné
16. Stanovisko k EIA Krajského úřadu Středočeského kraje (nepodléhá)
17. Stanovisko k EIA MŽP (podléhá zjišťovacímu řízení)
18. Kopie autorizace EIA
19. Hydrogeologické posouzení – vliv na okolní studny

Datum zpracování oznámení:

V Praze, 21.6.2019

Jméno, příjmení, bydliště a telefon zpracovatele oznámení a osob, které se podílely na zpracování oznámení:

RNDr. Daniela Pačesná, Ph.D.

(osoba s autorizací podle zákona EIA, č. autorizace 38495/ENV/11)

V Lukách 446/12, 507 41 Hradec Králové 7

Telefon: +420 776 813 743

Podpis zpracovatele dokumentace:**Řešitelský tým**

- Biologické hodnocení, vypracoval: Mgr. Michal Pravec, Ing. Jolanta Pravcová, RNDr. Ondřej Sedláček, Ph.D., Bc. David Sommer
- Rozptylová studie, vypracovala: RNDr. Daniela Pačesná, Ph.D., NDCON s.r.o.
- Hluková studie, vypracoval: Ing. Tomáš Staš, Ing. Tomáš Kunart, RNDr. Daniela Pačesná, Ph.D., NDCON s.r.o.
- Posouzení stavby ve vztahu k čl. 4, směrnice 2000/60/ES, vypracoval: Ing. Robert Michek, RNDr. Daniela Pačesná, Ph.D., NDCON s.r.o.
- Vyhodnocení změny klimatu, vypracovala: RNDr. Daniela Pačesná, Ph.D., Ing. Markéta Kašparová, NDCON s.r.o.
- Evidence dřevin, vypracovala: Ing. Iveta Látalová, Ing. Jakub Knap, NDCON s.r.o.
- Odpadové hospodářství, vypracoval: Ing. Tomáš Staš, NDCON s.r.o.