

Česká zemědělská univerzita v Praze

**Fakulta životního prostředí
Katedra aplikované ekologie**

ODSTRANĚNÍ PROPADU TRAŽOVÉ RYCHLOSTI V ÚSEKU KANÍN - PŘEVÝŠOV

Oznámení záměru

(v rozsahu přílohy č. 3 k zákonu č. 100/2001 Sb., o posuzování
vlivů na životní prostředí, v platném znění)

**P R A H A
Březen 2014**

Objednatel: Tým dopravního inženýrství s.r.o.

Název dokumentu: Odstranění propadu traťové rychlosti v úseku Kanín - Převýšov

Druh zprávy: Oznámení záměru v rozsahu přílohy č. 3 k zákonu č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí, v platném znění

Zpracovatel: Fakulta životního prostředí Česká zemědělská univerzita v Praze

Odpovědný řešitel Ing. Vladimír Zdražil

Tým zpracovatele: Ing. Zdeněk Keken
prof. RNDr. Vladimír Bejček, CSc.

OBSAH

A. ÚDAJE O OZNAMOVATELI	6
B. ÚDAJE O ZÁMĚRU	7
I. ZÁKLADNÍ ÚDAJE.....	7
1. NÁZEV ZÁMĚRU A JEHO ZAŘAZENÍ DLE PŘÍLOHY Č. 1	7
2. KAPACITA (ROZSAH) ZÁMĚRU	7
3. UMÍSTĚNÍ ZÁMĚRU (KRAJ, OBEC, KATASTRÁLNÍ ÚZEMÍ)	8
4. CHARAKTER ZÁMĚRU A MOŽNOST KUMULACE S JINÝMI ZÁMĚRY	10
5. ZDŮVODNĚNÍ POTŘEBY ZÁMĚRU A JEHO UMÍSTĚNÍ, VČETNĚ PŘEHLEDU ZVAŽOVANÝCH VARIANT A HLAVNÍCH DŮVODŮ (I Z HLEDISKA ŽIVOTNÍHO PROSTŘEDÍ) PRO JEJICH VÝBĚR, RESPEKTIVE ODMÍTNUTÍ.....	10
6. POPIS TECHNICKÉHO A TECHNOLOGICKÉHO ŘEŠENÍ ZÁMĚRU	13
7. PŘEDPOKLÁDANÝ TERMÍN ZAHÁJENÍ REALIZACE ZÁMĚRU A JEHO DOKONČENÍ	20
8. VÝČET DOTČENÝCH ÚZEMNĚ SAMOSPRÁVNÝCH CELKŮ.....	20
9. VÝČET NAVAZUJÍCÍCH ROZHODNUTÍ A SPRÁVNÍCH ÚŘADŮ, KTERÉ BUDOU TATO ROZHODNUTÍ VYDÁVAT.....	20
II. ÚDAJE O VSTUPECH	21
1. PŮDA (ZÁBOR PŮDY ZPF)	21
2. LESNÍ POZEMKY (ZÁBOR PUPFL).....	21
3. VODA	21
4. OSTATNÍ SUROVINOVÉ A ENERGETICKÉ ZDROJE	22
5. NÁROKY NA DOPRAVNÍ A JINOU INFRASTRUKTURU	22
III. ÚDAJE O VÝSTUPECH	22
1. OVZDUŠÍ (MNOŽSTVÍ A DRUH EMISÍ)	22
2. ODPADNÍ VODY	23
3. ODPADY	23
4. OSTATNÍ.....	25
C. ÚDAJE O STAVU ŽIVOTNÍHO PROSTŘEDÍ V DOTČENÉM ÚZEMÍ	26
1. VÝČET NEJZÁVAŽNĚJŠÍCH ENVIRONMENTÁLNÍCH CHARAKTERISTIK DOTČENÉHO ÚZEMÍ	26
CELOSVĚTOVÁ ÚROVEŇ OCHRANY PŘÍRODY A KRAJINY	26
KOMUNITÁRNÍ ÚROVEŇ OCHRANY PŘÍRODY A KRAJINY	26
NÁRODNÍ ÚROVEŇ OCHRANY PŘÍRODY A KRAJINY	26
2. STRUČNÁ CHARAKTERISTIKA STAVU SLOŽEK ŽIVOTNÍHO PROSTŘEDÍ V DOTČENÉM ÚZEMÍ	27
KLIMA A OVZDUŠÍ.....	27
FAUNA.....	27
FLÓRA	28
PŮDA A GEOLOGIE	29
CHRÁNĚNÁ ÚZEMÍ	30
EKOLOGICKÉ SÍTĚ A MIGRAČNÍ KORIDORY	35
D. KOMPLEXNÍ CHARAKTERISTIKA A HODNOCENÍ VLIVŮ ZÁMĚRU NA VEŘEJNÉ ZDRAVÍ A ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ	38
1. CHARAKTERISTIKA MOŽNÝCH VLIVŮ A ODHAD JEJICH VELIKOSTI A VÝZNAMNOSTI	38
VLIVY NA OBYVATELSTVO, VČETNĚ SOCIÁLNĚ EKONOMICKÝCH VLIVŮ	38

VLIVY NA OVZDUŠÍ A KLIMA	38
VLIVY NA HLUKOVOU SITUACI A EVENTUÁLNĚ DALŠÍ FYZIKÁLNÍ A BIOLOGICKÉ CHARAKTERISTIKY.....	38
VLIVY NA POVRCHOVÉ A PODZEMNÍ VODY	38
VLIVY NA PŮDU.....	38
VLIVY NA HORNINOVÉ PROSTŘEDÍ A PŘÍRODNÍ ZDROJE	39
VLIVY NA FAUNU, FLÓRU A EKOSYSTÉMY	39
VLIVY NA KRAJINU	39
VLIVY NA HMOTNÝ MAJETEK A KULTURNÍ PAMÁTKY.....	39
ZMĚNA UKAZATELŮ Z HLEDISKA PRODUKCE ODPADŮ	39
2. ROZSAH VLIVŮ VZHLEDNĚ K ZASAŽENÉMU ÚZEMÍ A POPULACI	40
3. ÚDAJE O MOŽNÝCH VÝZNAMNÝCH NEPŘÍZNIVÝCH VLIVECH PŘESAHUJÍCÍCH STÁTNÍ HRANICE	41
4. OPATŘENÍ K PREVENCI, VYLOUČENÍ, SNÍŽENÍ, POPŘÍPADĚ KOMPENZACI NEPŘÍZNIVÝCH VLIVŮ.....	42
5. CHARAKTERISTIKA NEDOSTATKŮ VE ZNALOSTECH A NEURČITOSTÍ, KTERÉ SE VYSKYTLY PŘI ZPRACOVÁNÍ DOKUMENTACE	44
<u>E. POROVNÁNÍ VARIANT ŘEŠENÍ ZÁMĚRU</u>	<u>45</u>
<u>ZÁVĚR.....</u>	<u>46</u>
<u>F. DOPLŇUJÍCÍ ÚDAJE</u>	<u>47</u>
<u>G. VŠEOBECNĚ SROZUMITELNÉ SHRNUTÍ NETECHNICKÉHO CHARAKTERU.....</u>	<u>48</u>
<u>H. PŘÍLOHY</u>	<u>50</u>

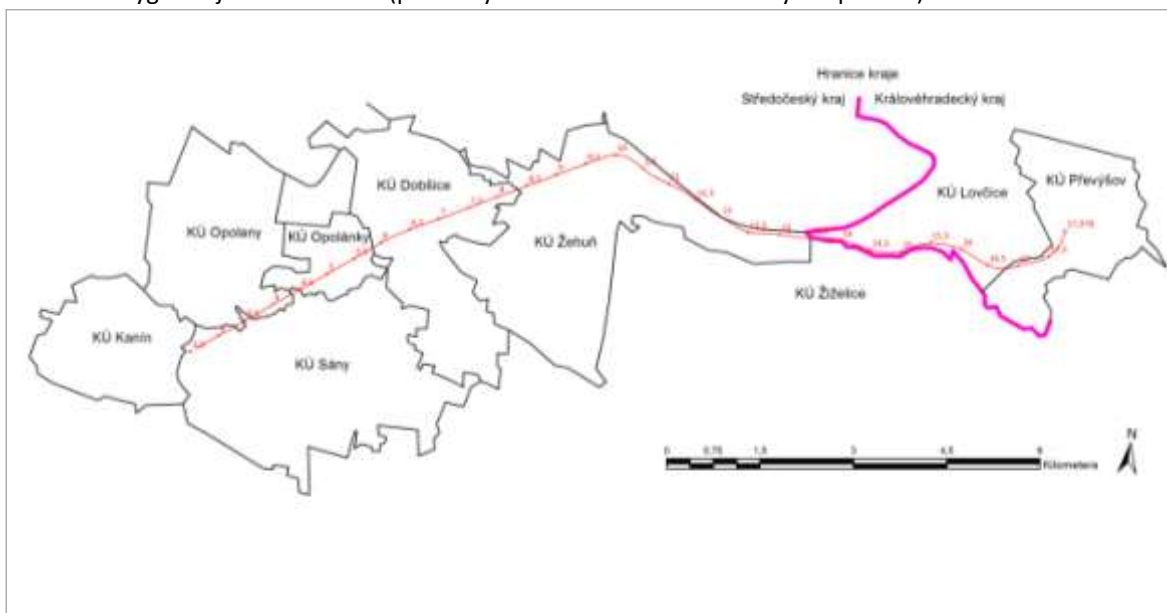
SEZNAM OBRÁZKŮ	
Obr. č. 1 Polygon zájmového území (pozemky dotčené realizací technických opatření)	5
Obr. č. 2 Lokalizace záměru ve vztahu k širším vztahům	9
Obr. č. 3 Klimatická rajonizace	27
Obr. č. 4 Třídy ochrany ZPF.....	29
Obr. č. 5 Půdní typy.....	29
Obr. č. 6 Natura 2000.....	30
Obr. č. 7 Maloplošné chráněné území	34
Obr. č. 8 Územní systém ekologické stability	35
Obr. č. 9 Migračně významné území a dálkové migrační koridory	36
Obr. č. 10 Lokální infrastruktura	37

ÚVOD

Oznámení záměru ODSTRANĚNÍ PROPADU TRAŽOVÉ RYCHLOSTI V ÚSEKU KANÍN - PŘEVÝŠOV je vypracováno ve smyslu § 6 odst. (4) v náležitosti oznámení stanovené přílohou č. 3 k zákonu č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí, v platném znění. Předkládané oznámení slouží jako základní podklad pro navazující činnost příslušného úřadu dle § 6 odst. (6) a § 7 citovaného zákona.

Předmětem záměru je realizace technických opatření na stávající vlakové trati, které povedou k odstranění propadu tražové rychlosti v předmětném úseku. Rozsahem záměr zasahuje do správních obvodů (NUTS III.) Středočeského kraje a Královéhradeckého kraje.

Obr. č. 1 Polygon zájmového území (pozemky dotčené realizací technických opatření)



Hlavním účelem oznámení záměru ODSTRANĚNÍ PROPADU TRAŽOVÉ RYCHLOSTI V ÚSEKU KANÍN - PŘEVÝŠOV je poskytnout objektivní, odborné a detailní informace o záměru, respektive jeho případném vlivu v průběhu realizace a provozu na jednotlivé složky životního prostředí a veřejné zdraví a tím preventivně přispět k minimalizaci rizika ve vztahu k životnímu prostředí a veřejnému zdraví.

A. ÚDAJE O OZNAMOVATELI

- | | |
|--|--|
| 1. Obchodní firma: | Tým dopravního inženýrství s.r.o. |
| 2. IČ: | 24831832 |
| 3. Sídlo (bydliště): | Moskevská 532/60
Praha 10
101 00 |
| 4. Jméno, příjmení, bydliště a telefon
oprávněného zástupce oznamovatele: | Ing. Miroslav Rykl
jednatel, společník
+420 602 424 825
rykl@tymdi.cz

Ing. František Bouda
jednatel
+420 606 709 825
bouda@tymdi.cz |

B. Údaje o záměru

I. Základní údaje

1. Název záměru a jeho zařazení dle přílohy č. 1

ODSTRANĚNÍ PROPADU TRAŽOVÉ RYCHLOSTI V ÚSEKU KANÍN - PŘEVÝŠOV

Oznámení je vyhotovené v rozsahu přílohy č. 3 k zákonu č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí, v platném znění. Vzhledem k tomu, že dotčené správní úřady předem nevyloučily významný vliv předmětného záměru na příznivý stav předmětu ochrany nebo celistvost evropsky významné lokality nebo ptačí oblasti, podléhá tento záměr dle § 4 odst. (1) písm. c) posuzování, pokud se tak stanoví ve zjišťovacím řízení dle § 7 citovaného zákona. Toto oznámení je zpracováno jako základní podklad k realizaci zjišťovacího řízení a jeho integrální součástí je hodnocení dle § 45i zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, v platném znění.

Zařazení dle přílohy č. 1 k zákonu č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí, v platném znění:

Kategorie: II
Bod: 9.2
Sloupec: B
Název: Novostavby (záměry neuvedené v kategorii I), rekonstrukce, elektrizace nebo modernizace železničních drah, novostavby nebo rekonstrukce železničních nebo intermodálních zařízení a překladišť.

Vzhledem ke skutečnosti, že polygon dotčeného území předmětného záměru zasahuje do obvodů dvou územních samosprávných celků dle nomenklatury územních statistických jednotek NUTS III Středočeský kraj a Královéhradecký kraj, byl osloven ústřední správní úřad v oblasti posuzování vlivů na životní prostředí, aby stanovil, který z příslušných úřadů bude kompetentní k zahájení procesu EIA.

MŽP ČR svým stanoviskem č. 68463/ENV/13 ze dne 9. 10. 2013 rozhodlo, že na základě skutečnosti, že převážná většina dotčeného území se nachází ve Středočeském kraji, bude příslušným úřadem k provedení procesu EIA Krajský úřad Středočeského kraje.

2. Kapacita (rozsah) záměru

V celé délce úseku (km 2, 631 – 17,978) dojde k opravě železničního svršku, čili k výměně betonových pražců a kolejnic.

Následně dojde v celém úseku ke strojnímu čištění kolejového lože. Kvůli velmi omezeným přístupovým možnostem v celé délce rekonstruovaného úseku se předpokládá čištění bez snášení kolejového roštu. Čištění se provede až po výměně kolejového roštu za nový (z důvodu špatného stavu stávajících upevňovadel).

Stávající šterkové lože je středně znečištěné. Předpokládané množství pro zpětné použití vyčištěného kolejového lože bude cca 40 %. V celém úseku dojde k výměně celkem šesti výhybek za nové. Všechny tyto výhybky budou vybaveny elektrickým ohřevem výhybek.

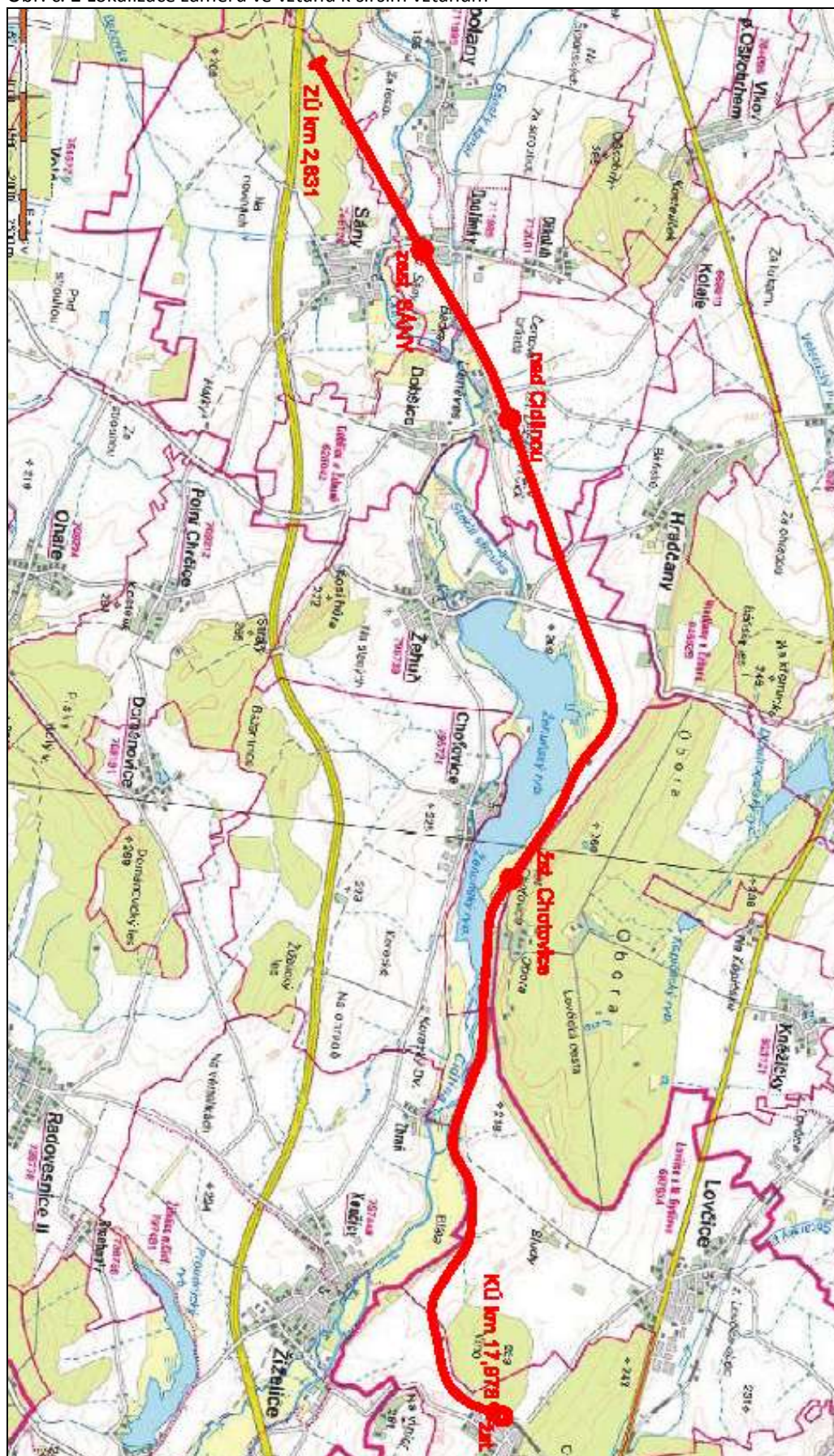
V navrhovaném řešení bude zachována stávající osa koleje. Pomocí úpravy nedostatku převýšení bude umožněno zvýšit v některých úsecích rychlost a tím zrušit výrazné propady rychlostí, snížit potřebný čas a zároveň snížit potřebnou energii pro projetí vlaku. Navíc v případě každoročních oprav na tomto úseku je nutné zavádět pomalé jízdy, a tak dochází na více místech ještě k větším

propadům rychlostí. Odstranění propadu rychlosti nepřekročí hladinu 100 km/h, která je již podmíněna celkovou modernizací zabezpečovacího zařízení.

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

Území	(NUTS I):	Česká republika	CZ0
Region	(NUTS II):	Střední Čechy	CZ02
		Severovýchod	CZ05
Kraj	(NUTS III):	Středočeský kraj	CZ020
		Královéhradecký kraj	CZ052
Katastrální území:		Kanín	711977
		Sány	746126
		Opolany	711993
		Opolánky	711985
		Dobšice	683281
		Žehuň	795739
		Žiželice	797481
		Lovčice	687634
		Převýšov	735299

Obr. č. 2 Lokalizace záměru ve vztahu k širším vztahům



4. Charakter záměru a možnost kumulace s jinými záměry

Účelem stavby je provedení především takových stavebních činností, které povedou k opravě železniční infrastruktury a odstranění propadu traťové rychlosti v celém traťovém úseku Kanín – Převýšov. Dojde k lokálním sanacím železničního spodku, včetně pročištění příkopů a obnovení jejich funkcí tak, aby bylo v budoucnu zamezeno častým poruchám geometrického podloží koleje. Dále bude opraven nevyhovující stav nástupišť a umělých staveb (propustků a mostů).

Z povahy, kapacity a charakteru stavby i jednotlivých charakteristik stavu dotčeného území, lze předem vyloučit významnou kumulaci s jinými záměry.

5. Zdůvodnění potřeby záměru a jeho umístění, včetně přehledu zvažovaných variant a hlavních důvodů (i z hlediska životního prostředí) pro jejich výběr, respektive odmítnutí

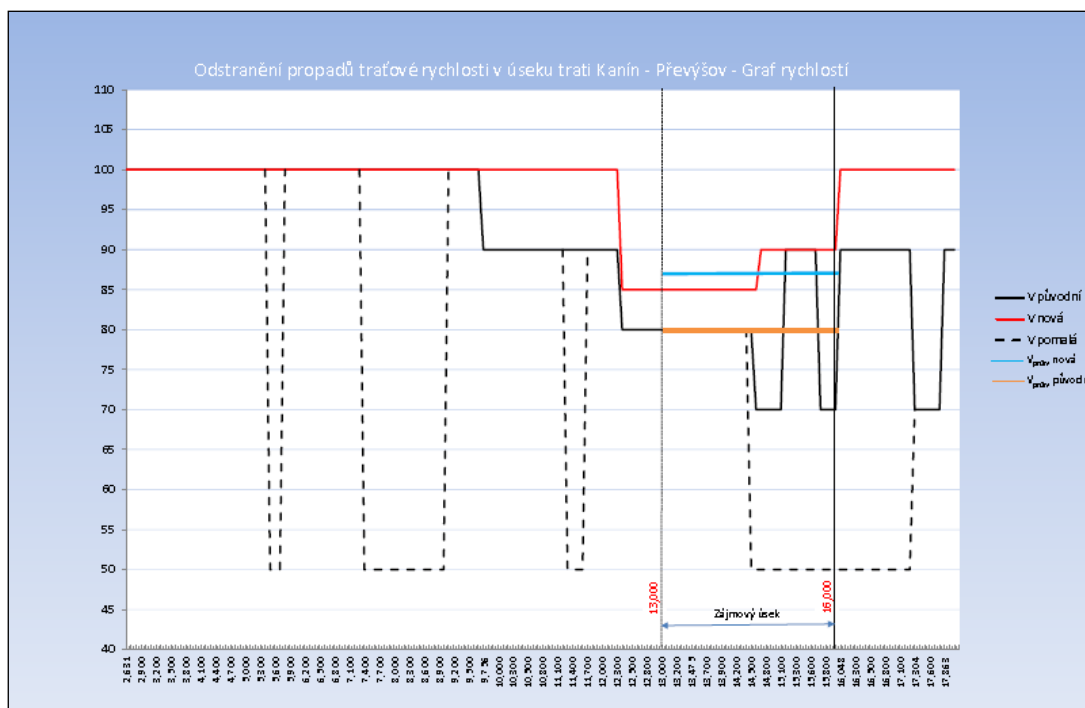
Stávající traťový úsek Velký Osek – Chlumec nad Cidlinou byl postupně dáván do provozu v průběhu let 1870 až 1875. V roce 1940 byla dokončena Kanínská spojka ve Velkém Oseku a v roce 1965 byla provedena elektrifikace tratě. Poslední rekonstrukce koleje byla provedena v roce 1985. Celá trať je elektrifikovaná stejnosměrnou napájecí soustavou. Mezistaniční úseky jsou jednokolejné.

Účelem stavby je provedení především takových stavebních činností, které povedou k opravě železniční infrastruktury a odstranění propadu traťové rychlosti v části traťovém úseku (km 9,5-17,8). Stávající stav je nevyhovující a daleko za hranicí své životnosti. Dojde k lokálním sanacím železničního spodku, včetně rozsáhlého pročištění původních příkopů a obnovení jejich funkcí tak, aby bylo zamezeno poruchám geometrické polohy koleje a následným pomalým jízdám. Dále bude opraven nevyhovující stav stávajících nástupišť a umělých staveb (propustků a mostů).

Železniční spodek je v některých úsecích zdrojem poruch GPK z důvodu neúnosného podloží či nefunkčního odvodnění (nešetrné strojní čištění a uložení podsítného materiálu z čističek přímo do prostoru příkopů a na přilehlé svahy v 70. a 80. letech).

V navrhovaném řešení bude zachována stávající osa koleje, která neopustí stávající pozemky dráhy a ani nemění konfiguraci koleje. Pomocí úpravy nedostatku převýšení (to znamená nárůstem převýšení koleje v oblouku beze změny jiných parametrů) bude umožněno zvýšit v některých úsecích rychlost a tím zrušit výrazné propady rychlostí, snížit potřebný čas a zároveň snížit potřebnou energii pro projetí vlaku. Navíc v případě každoročních oprav na tomto úseku je nutné zavádět pomalé jízdy, a tak dochází na více místech ještě k větším propadům rychlostí. Odstranění propadu rychlosti nepřekročí hladinu 100 km/h, která je již podmíněna celkovou modernizací zabezpečovacího zařízení. Ta však není součástí této stavby. Srovnání jednotlivých rychlostí je ukázáno v grafu na obr. 3. Z něj vyplývá, že průměrná hladina rychlosti s projektem, zájmového úseku pro posouzení v km 13,000 - km 16,000 (obr. 2) vykazuje jen mírnou diferenční odchylku střední hodnoty, a to **7 km.hod⁻¹**. Předmětem stavby tedy není zvyšování rychlosti, ale uvedení zájmového traťového úseku do provozuschopného stavu na původní návrhové rychlosti z roku 1985 s cílem eliminace nákladů na opravu a údržbu v letech budoucích.

Obr. 3

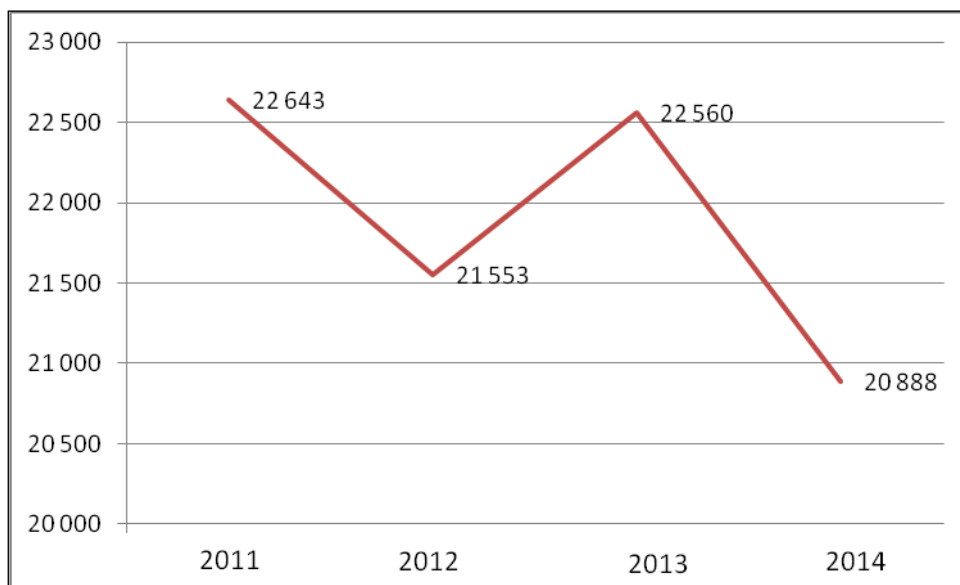


Vzhledem k tomu, že úprava traťové rychlosti je z hlediska případného zvýšení propustné výkonnosti zanedbatelná, není tedy možné stávající kapacitu traťových úseků navyšovat. Navíc kapacita traťových úseků je z hlediska dopravní technologie přímo závislá na kapacitě přilehlých dopraven (železničních stanic-dále jen ŽST). Zde se však ke změně konfigurace kolejiště nedojde. Není tedy možné navýšit již danou maximální četnost vlaků (Kprakt – praktickou propustnou výkonnost) nacházejících se v definovaných úsecích a přilehlých ŽST. Z toho vyplývá, že infrastruktura SŽDC znovu uvedená do optimálně provozuschopného stavu neumožní zavedení vlaků osobní a nákladní dopravy nad limit platný od roku 1985.

Počty tranzitních vlaků v zájemové oblasti v DÚ Dobšice - Choťovice				
Rok	2010	2011	2012	2013
Nákladních vlaky tranzitní	5 353	5 155	5 586	5 357
Osobních vlaky tranzitní	16 249	15 441	15 839	14 429
Lokomotivní vlaky tranzitní	1 041	957	1 135	1 102
Celkem za rok	22 643	21 553	22 560	20 888
Celkem za 24 hod	62	59	62	57

Tendence vývoje smíšené dopravy je patrná z obr. 4. Mezi roky 2012 a 2013 byl zaznamenán výrazný meziroční propad objemu nákladních vlaků. Obecně je možné konstatovat, že od roku 1990 došlo poklesům přepravených nákladů železniční dopravou o přibližně 50 %. Důvodem bylo a stále je převedení objemů přeprav na pozemní komunikace. I kdyby došlo v průběhu následujících let k mírnému nárůstu objemu železniční nákladní dopravy, což by bylo možné za jistých okolností předpokládat, bude tento nárůst jen velice pozvolný a v horizontu 10 let s maximálním přírůstkem 10 - 20 %, což je velice optimistická předpověď. Takto by se objem nákladní železniční dopravy dostal na 60 – 70 % původních výkonů z 90 let.

Obr. 4 – Vývoj frekvence smíšené dopravy.



Aktivní varianta: Realizace záměru v prezentovaném charakteru a kapacitě.

Nulová varianta: Nerealizace záměru „non action“, respektive prolongace současného stavu.

Aktivní varianta

Záměr Odstranění propadu traťové rychlosti v úseku Kanín - Převýšov je navržen v jedné variantě řešení, jelikož se jedná o rekonstrukci stávajícího železničního úseku (z čehož vyplývá i mono variantní umístění, charakter a kapacita záměru).

Varianta nulová („non action“)

V rámci této varianty se jedná o ponechání traťového úseku ve stávajícím stavu, bez realizace rekonstrukce, který je z hlediska poruch v geometrickém podloží kolejí neúnosný, což se projevuje na výrazném propadu traťové rychlosti.

6. Popis technického a technologického řešení záměru

Stavba bude členěna následujícím způsobem, a to zejména na jednotlivé provozní soubory **PS** a stavební objekty **SO**.

6.1 Subsystem Řízení a Zabezpečení (ŽELEZNIČNÍ ZABEZPEČOVACÍ ZAŘÍZENÍ)

PZS	Přejezdové zabezpečení světelné
PZZ	Přejezdové zabezpečení závorové
PS	Provozní soubory

PS	00-01-01	TÚ Odbočka Kanín - Převýšov úprava zab. zař.
PS	03-01-02	Železniční přejezd v ev. km 8,427 - Úprava PZZ
PS	05-01-01	Železniční přejezd v ev. km 12,321 - Úprava PZZ

V rámci těchto provozních souborů dojde na přejezdech k výměně všech stávajících výstražníků za nové, včetně betonových základů. Na každém přejezdovém zařízení světelném bude opravena místní kabelizace v délce cca 150 m. U přejezdu v km 8,427 dojde k výměně jednoho stykového transformátoru.

PS	01-01-01	Železniční přejezd v ev. km 4,792 - Úprava PZZ
PS	01-01-02	Železniční přejezd v ev. km 5,711 - Úprava PZZ

U těchto provozních souborů dojde na přejezdech k výměně všech stávajících závorových stojanů s výstražníkem, včetně betonového základu. Na každém PZZ bude provedena oprava místní kabelizace v délce cca 150 m a dojde k výměně dvou stykových transformátorů.

PS	03-01-03	Železniční přejezd v ev. km 9,011 - Úprava PZZ
-----------	-----------------	---

U tohoto přejezdu dojde k výměně jednoho stávajícího závorového stojanu za nový, včetně betonového základu. Provede se oprava stávající technologie a doplní se o elektronické doplňky včetně baterie s dobíječem. Dojde k opravě místní kabelizace v délce cca 150 m. Bude vyměněn jeden stykový transformátor.

6.2 Subsystem Infrastruktura (ŽELEZNIČNÍ SVRŠEK A SPODEK)

SO	01-10-01	Odb. Kanín - Dobšice nad Cidlinou, železniční svršek
SO	01-11-01	Odb. Kanín - Dobšice nad Cidlinou, železniční spodek
rozsah úprav: km 2, 631 – 6,549		

V celém úseku dojde k opravě železničního svršku, čili stávající pražce budou vyměněny za nové betonové a stávající kolejnice R65 budou nahrazeny kolejnicemi typu UIC 60. Dále proběhne výměna poškozených zajišťovacích značek v charakteristických bodech, výstroj dráhy a dojde k úpravě geometrického podloží koleje automatickou strojní podbíječkou v celém rozsahu.

Poté dojde v celém úseku ke strojnímu čištění kolejového lože. Kvůli velmi omezeným přístupovým komunikacím k trati se předpokládá čištění bez snášení kolejového roštu. V rámci železničního spodku dojde k pročištění a odvodnění příkopů a propustků, odstranění vegetace, odtěžení materiálu ze strojních čištění, dále dojde k obnově odvodňovací funkce příkopů.

V rámci objektu železničního spodku dojde k úpravě povrchu nástupiště na zastávce Sáňy a provedení přechodových zídek z drátokamenných košů za všemi křídly u mostu v km 5,508.

Dále v rámci tohoto objektu dojde k pročištění stávajících propustků v km 4,257 a 6,038 a zasypání a tím i zrušení tří nefunkčních a nepotřebných propustků v km 3, 293; 5,258 a 6,318. V celém úseku se dosypou a upraví drážní stezky do požadovaného tvaru.

SO 02-10-01 Dobšice nad Cidlinou, železniční svršek
SO 02-11-01 Dobšice nad Cidlinou, železniční spodek
rozsah úprav: km 6,549 – 7,459

V železniční zastávce Dobšice nad Cidlinou se provede oprava hlavní koleje č. 1. Jde opět o výměnu stávajících pražců za nové betonové a výměnu stávajících kolejnic R65 za kolejnice typu UIC 60. Dále proběhne výměna poškozených zajišťovacích značek v charakteristických bodech, výstroj dráhy a dojde k úpravě geometrického podloží koleje automatickou strojní podbíječkou v celém rozsahu včetně přebroušení nových kolejnic.

Poté dojde ke strojnímu čištění kolejového lože. V rámci železničního spodku dojde k pročištění a odvodnění příkopů a propustků, odstranění vegetace, odtěžení materiálu ze strojních čištění z minulých let, dále dojde k obnově odvodňovací funkce příkopů.

V železniční zastávce Dobšice nad Cidlinou se vymění 4 stávající výhybky (č. 1, 2, 8 a 9) za nové, které budou vybaveny elektrickým ohřevem.

V rámci železničního spodku se provede sanace pražcového podloží v km 7,400 - 7,500. Jedná se o úsek pod výhybkami, kde dochází k opakované poruše geometrie koleje. Opraví se stávající nástupiště mezi 1. a 3. kolejí. Výška nástupiště zůstane v současné výšce, tedy 300 mm nad traťovou kolejí.

Dále dojde k pročištění a úpravě tvaru příkopů v celkové délce cca 5,823 km. Na část svahů, po úpravě příkopů se použijí travní rohože (kokosová juta). V celém úseku se dosypou a upraví drážní stezky do požadovaného tvaru.

SO 03-10-01 Dobšice nad Cidlinou - Choťovice, železniční svršek
SO 03-11-01 Dobšice nad Cidlinou - Choťovice, železniční spodek
rozsah úprav: km 7,459 – 11,266

V celém úseku dojde k opravě železničního svršku, čili k výměně stávajících pražců za nové betonové a k výměně stávajících kolejnic R65 za kolejnice typu UIC 60. Dále proběhne výměna poškozených zajišťovacích značek v charakteristických bodech, výstroj dráhy a dále dojde k úpravě geometrického podloží koleje automatickou strojní podbíječkou v celém rozsahu včetně přebroušení nových kolejnic.

Poté dojde v celém úseku ke strojnímu čištění kolejového lože. Kvůli velmi omezeným přístupovým komunikacím k trati se předpokládá čištění bez snášení kolejového roštu. V rámci železničního spodku dojde k pročištění a odvodnění příkopů a propustků, odstranění vegetace, odtěžení materiálu ze strojních čištění, dále dojde k obnově odvodňovací funkce příkopů.

V rámci objektu železničního spodku dojde v km 9,200 - 9,500 a 10,450-10,600 k sanaci pražcového podloží. Z důvodu špatné přístupnosti trati se předpokládá sanace bez snášení kolejového lože.

Proběhne pročištění stávajících propustků v km 7,791 a 10,376. Dále dojde k pročištění a úpravě tvaru příkopů v celkové délce cca 5,823 km. Na svahy po úpravě některých příkopů se použijí travní rohože (kokosová juta). V celém úseku se dosypou a upraví drážní stezky do požadovaného tvaru.

SO 04-10-01 Choťovice, železniční svršek
SO 04-11-01 Choťovice, železniční spodek
rozsah úprav: km 11,266 – 12,313

V železniční stanici Choťovice se jedná o opravu hlavní koleje č. 1. Jde o výměnu stávajících betonových pražců za nové s výměnou stávajících kolejnic R65 za kolejnice typu UIC 60. Dále proběhne výměna poškozených zajišťovacích značek v charakteristických bodech, výstroj dráhy a dále dojde k úpravě geometrického podloží koleje automatickou strojní podbíječkou v celém rozsahu obnovy koleje. Poté dojde ke strojnímu čištění kolejového lože.

V železniční stanici Choťovice se také vymění 2 stávající výhybky č. 1 a 5 za nové, které budou vybaveny elektrickým ohřevem. Ve stávající výhybce č. 3 se doplní elektrický ohřev výměn. Na výhybce č. 4 proběhne výměna jazyku a opornice a u výhybky č. 2 dojde k výměně pražců a srdcovky.

V rámci železničního spodku se provede sanace pražcového podloží ve dvou úsecích a to v km 11,400 – 11,600 a 11,900 – 12,100. Jedná se o úseky, kde je kolejové lože silně znečištěno, a tím se znehodnocuje i pražcové podloží. Z důvodu špatné přístupnosti trati se předpokládá sanace bez snášení kolejového lože.

Dojde k výměně stávajícího zábradlí za nové třímadlové a dojde k pročištění u propustků v km 11,540 a 11,855. Dále dojde k úpravě nástupiště u výpravní budovy a případně se zkrátí na nezbytně potřebnou délku. Předpokládá se nástupiště s pevnou nástupní hranou. Výška nástupiště zůstane v současné výšce, tedy 300 mm nad traťovou kolejí. Nástupiště mezi 1. a 2. staniční kolejí se zruší bez náhrady.

Poté dojde k pročištění a úpravě tvaru příkopu u první staniční koleje v celkové délce cca 800 m. V celém úseku se dosypou a upraví drážní stezky do požadovaného tvaru. V tomto úseku bude také provedena likvidace starých betonových základů po původních mechanických návěstidlech.

SO 05-10-01 Choťovice - Převýšov, železniční svršek
SO 05-11-01 Choťovice - Převýšov, železniční spodek
rozsah úprav: km 12,313 – 17,978

V celém úseku dojde k opravě železničního svršku, čili k výměně stávajících pražců za nové betonové a k výměně kolejnic typu R65 na typ UIC 60. Dále proběhne výměna poškozených zajišťovacích značek v charakteristických bodech, výstroj dráhy a dále dojde k úpravě geometrického podloží koleje automatickou strojní podbíječkou v celém rozsahu.

Poté dojde v celém úseku ke strojnímu čištění kolejového lože. Kvůli velmi omezeným přístupovým komunikacím k trati se předpokládá čištění bez snášení kolejového roštu. V rámci železničního spodku dojde k pročištění a odvodnění příkopů a propustků, odstranění vegetace, odtěžení materiálu ze strojních čištění z minulých let a k obnově odvodňovací funkce příkopů.

V rámci objektu železničního spodku dojde na čtyřech místech k sanaci pražcového podloží a to v km 14,300 – 14,350; 14,600 – 14,800; 15,750 – 16,050 a 16,900 – 17,350. Z důvodu špatné přístupnosti trati se předpokládá sanace bez snášení kolejového lože.

Dojde také k pročištění stávajících propustků v 12,677; 13,184; 13,949 a 14,240. U dvou posledních zmíněných se osadí před poprsní zdí gabionové koše, které zabrání vysypávání štěrkového lože.

Dále dojde k pročištění a úpravě tvaru příkopů v celkové délce cca 7,480 km. Na svahy, kde by při úpravě příkopů nevyšel sklon podle normy, se použijí travní rohože (kokosová juta). V celém úseku se dosypou a upraví drážní stezky do požadovaného tvaru.

6.3 ŽELEZNIČNÍ PŘEJEZDY

SO 01-13-01 Železniční přejezd v ev. km 4,792

Železniční přejezd kříží silnici III. třídy č. 3289. Navrhuje se plastbetonová konstrukce pro střední zatížení včetně napojení na stávající komunikaci. Konstrukce bude umožňovat souvislé čištění kolejového lože bez nutnosti demontáže závěrných zídek.

SO 01-13-02 Železniční přejezd v ev. km 5,711

Železniční přejezd kříží silnici III. třídy č. 32812. Navrhuje se celopryžová konstrukce pro střední zatížení včetně napojení na stávající komunikaci. Konstrukce bude umožňovat souvislé čištění kolejového lože bez nutnosti demontáže závěrných zídek.

SO 01-13-03 Železniční přejezd v ev. km 6,545

Železniční přejezd kříží silnici III. třídy č. 32813. Navrhuje se celopryžová konstrukce pro střední zatížení včetně napojení na stávající komunikaci. Konstrukce bude umožňovat souvislé čištění kolejového lože bez nutnosti demontáže závěrných zídek.

SO 03-13-01 Železniční přejezd v ev. km 7,768

Železniční přejezd kříží místní komunikaci. Navrhuje se plastbetonová konstrukce pro střední zatížení včetně napojení na stávající komunikaci. Konstrukce bude umožňovat souvislé čištění kolejového lože bez nutnosti demontáže závěrných zídek.

SO 03-13-02 Železniční přejezd v ev. km 8,427

Železniční přejezd kříží silnici III. třídy č. 32818. Navrhuje se celopryžová konstrukce pro střední zatížení včetně napojení na stávající komunikaci. Konstrukce bude umožňovat souvislé čištění kolejového lože bez nutnosti demontáže závěrných zídek.

SO 03-13-03 Železniční přejezd v ev. km 9,011

Železniční přejezd kříží silnici II. třídy č. 328. Navrhuje se plastbetonová konstrukce pro těžké zatížení včetně napojení na stávající komunikaci. Konstrukce bude umožňovat souvislé čištění kolejového lože bez nutnosti demontáže závěrných zídek.

SO 05-13-01 Železniční přejezd v ev. km 12,321

Železniční přejezd místní komunikaci. Navrhuje se plastbetonová konstrukce pro střední zatížení včetně napojení na stávající komunikaci. Konstrukce bude umožňovat souvislé čištění kolejového lože bez nutnosti demontáže závěrných zídek.

SO 05-13-02 Železniční přejezd v ev. km 17,971

Železniční přejezd kříží silnici III. třídy č. 32734. Navrhuje se plastbetonová konstrukce pro těžké zatížení včetně napojení na stávající komunikaci. Konstrukce bude umožňovat souvislé čištění kolejového lože bez nutnosti demontáže závěrných zídek.

6.4 ŽELEZNIČNÍ MOSTY A PROPUSTKY

SO 01-20-01 Most v ev. km 3,536

Navrhuje se obnova PKO na celém mostě, kompletní výměna mostnic a pozednic, oprava praskliny ve stěně podélníku nad opěrou O2, repase pohyblivých ložisek na O2, jejich nové podlití, obnova závěrných zídek a jejich hydroizolace, zřízení nového ZKPP na předpolích, nové zábradlí na opěrách a křídlech.

SO 01-20-02 Most v ev. km 4,438 (revize ložisek, nátěr alternativně)

Navrhuje se obnova PKO na celém mostě, repase pohyblivých ložisek na O2 a jejich nové podlití.

SO 01-21-01 Propustek v ev. km 6,449

SO 03-21-04 Propustek v ev. km 9,828

SO 03-21-03 Propustek v ev. km 9,111

SO 03-21-05 Propustek v ev. km 10,058

Navrhovaná oprava propustků spočívá v odstranění stávající NK včetně spodní stavby a její nahrazení novým žlb. trubním propustkem o \varnothing 1300 mm, délky 8,0 m, v provedení bez čel. Po demontáži koleje a snesení železničního svršku budou provedeny výkopové a bourací práce. Proveďte se základ pro nový propustek, osadí se nová NK, nové zásepové vrstvy a svršek se uvede do původní polohy. Koncové trouby budou seříznuty dle průběhu přilehlého terénu a na styku s ním bude provedeno odláždění kamennou dlažbou do betonového lože.

SO 02-21-01 Propustek v ev. km 7,161

Navrhuje se odhalení rubu klenby pod kolejí č. 1, sanace podkladu pro položení hydroizolace a pokládka nového systému vodotěsné izolace. Na takto připravený povrch se provedou nové zásepové vrstvy a nový železniční svršek.

SO 03-21-01 Propustek v ev. km 8,348

Vzhledem k nutnosti prodloužení propustku se navrhuje jeho oprava s využitím tzv. reliningu – vložení nové ocelové flexibilní konstrukce do stávajícího profilu a zainjektování prostoru mezi stávající a novou NK betonovou směsí. Je navržena ocelová flexibilní trouba o \varnothing 1500 mm, délky 11,0 mm, s čely provedenými ve sklonu odpovídajícím svahům železničního tělesa. Na styku s terénem bude provedeno odláždění kamennou dlažbou do betonového lože. Dále se provede vyčištění vtoku a výtoku z propustku.

SO 03-21-02 Propustek v ev. km 8,996

Navrhovaná oprava propustku spočívá v odstranění stávající NK včetně spodní stavby a její nahrazení novým žlb. trubním propustkem o \varnothing 1300 mm, délky 8,0 m, v provedení bez čel. Po demontáži koleje a snesení železničního svršku budou provedeny výkopové a bourací práce. Proveďte se základ pro nový propustek, osadí se nová NK, drážní síť se přeloží do nových zásepových vrstev a svršek se uvede do původní polohy. Koncové trouby budou seříznuty dle průběhu přilehlého terénu a na styku s ním bude provedeno odláždění kamennou dlažbou do betonového lože.

SO 03-21-06 Propustek v ev. km 10,478

Navrhuje se prodloužení propustku o cca 0,5 m na vtoku i výtoku. Na nově provedených čelech jsou navrženy nové žlb. římsy. Dále se provede vyčištění na vtoku, v profilu propustku a na výtoku.

SO 03-21-07 Propustek v ev. km 11,227

Navrhuje se prodloužení propustku s využitím tzv. reliningu – vložení nové ocelové flexibilní konstrukce do stávajícího profilu a zainjektování prostoru mezi stávající a novou NK betonovou směsí. Je navržena ocelová flexibilní trouba o \varnothing 1600 mm, délky 10,0 m, s čely provedenými ve sklonu odpovídajícím svahům železničního tělesa. Na styku s terénem bude provedeno odláždění kamennou dlažbou do betonového lože. Ocelové zábradlí bude odstraněno, římsy budou odbourány. Dále se provede vyčištění vtoku a výtoku z propustku.

SO 04-21-01 Propustek v ev. km 12,072

Navrhuje se odhalení rubu nosné konstrukce, sanace podkladu pro položení hydroizolace a pokládka nového systému vodotěsné izolace. Na takto připravený povrch se provedou nové zásypové vrstvy a nový železniční svršek. Stávající ocelové zábradlí bude odstraněno a nahrazeno zábradlím novým, třímadlovým, z otevřených profilů, výšky 1100 mm nad horní hranou říms. Sloupky zábradlí budou kotveny pomocí patních plechů chemickými kotvami vlepenými v ŽB římsách. Dále se provede očištění čel od vegetace, vyčištění na vtoku, v profilu propustku a na výtoku.

SO 05-21-01 Propustek v ev. km. 12,234

Navrhovaná oprava propustku spočívá v odstranění stávající NK včetně spodní stavby a její nahrazení novým žlb. trubním propustkem o \varnothing 900 mm, délky 9,0 m, v provedení bez čel. Po demontáži koleje a snesení železničního svršku budou provedeny výkopové a bourací práce. Provede se základ pro nový propustek, osadí se nová NK, provedou se nové zásypové vrstvy a nový svršek. Koncové trouby budou seříznuty dle průběhu přilehlého terénu a na styku s ním bude provedeno odláždění kamennou dlažbou do betonového lože.

SO 05-21-02 Propustek v ev. km 13,431

Navrhovaná oprava propustku spočívá v odstranění stávající NK včetně spodní stavby a její nahrazení novým žlb. trubním propustkem o \varnothing 800 mm, délky 8,5 m, v provedení bez čel. Po demontáži koleje a snesení železničního svršku budou provedeny výkopové a bourací práce. Provede se základ pro nový propustek, osadí se nová NK, nové zásypové vrstvy a svršek se uvede do původní polohy. Koncové trouby budou seříznuty dle průběhu přilehlého terénu a na styku s ním bude provedeno odláždění kamennou dlažbou do betonového lože.

SO 05-21-03 Propustek v ev. km 15,226

SO 05-21-04 Propustek v ev. km 15,492

SO 05-21-05 Propustek v ev. km 15,615

Navrhovaná oprava propustku spočívá v odstranění stávající NK včetně spodní stavby a její nahrazení novým žlb. trubním propustkem o \varnothing 1000 mm, délky 10,0 m, s vtokovou jímkou. Na výtoku je navržena úprava koncové trouby seříznutím dle průběhu přilehlého terénu. Na styku s terénem bude provedeno odláždění kamennou dlažbou do betonového lože. Po demontáži koleje a snesení železničního svršku budou provedeny výkopové a bourací práce. Provede se základ pro nový propustek, osadí se nová NK, provedou se nová čela, nové zásypové vrstvy a svršek se uvede do původní polohy.

SO 05-21-06 Propustek v ev. km 15,893

Navrhuje se oprava odtržených křídel propustku. Vzhledem k tomu, že křídla nejeví známky dalšího pohybu vůči konstrukci klenby, navrhuje se vyčištění těchto spár a jejich vyplnění trvale pružným materiálem tak, aby nedocházelo k zachycování vegetace. Provede se sanace defektu ve spodní stavbě. Stávající ocelové zábradlí bude odstraněno, odbourá se stávající římsa a na její místo se provede nová, ze železového betonu. Osadí se nové zábradlí, třímadlové, z otevřených profilů, výšky 1100 mm nad horní hranou říms. Sloupky zábradlí budou kotveny pomocí patních plechů chemickými kotvami vlepenými v ŽB římsách. Na závěr se provede očištění čel a křídel od vegetace.

SO 05-21-07 Propustek v ev. km 16,630

Navrhuje se provedení nových žlb. říms a nových žlb. čel. Dále se provede vyčištění propustku na vtoku, v jeho profilu i na výtoku.

SO 05-21-08 Propustek v ev. km 17,138

Navrhuje se provedení nových žlb. říms a nového žlb. čela na výtoku. Dále se provede odstranění vzrostlé vegetace v blízkosti propustku, jeho vyčištění na vtoku, uvnitř i na výtoku.

6.5 SUBSYSTÉMY ENERGIE (TRAKČNÍ VEDENÍ)

SO 03-60-01 TÚ Dobšice nad Cidlinou - Choťovice, úpravy TV

SO 04-60-01 ŽST Choťovice, úpravy TV

SO 05-60-01 TÚ Choťovice - Převýšov, úpravy TV

V rámci těchto objektů se v úseku Choťovice – Dobšice, v ŽST Choťovice a v úseku Choťovice – Převýšov provede sanace hlavic trakčních podpěr v počtu cca 198 ks.

ELEKTRICKÝ OHŘEV VÝMĚN

SO 02-64-01 ŽST Dobšice nad Cidlinou EOVS

V rámci tohoto objektu se u všech čtyř výhybek (výh. č. 1, 2, 8 a 9) v ŽST. Dobšice nad Cidlinou provede elektrický ohřev výměn. V případě, že nedojde k výměně výhybky č. 3 za užitou s el. ohřevem, bude stávající výhybka č. 3 doplněna o EOVS

SO 04-64-01 ŽST Choťovice EOVS

V rámci tohoto objektu se u dvou nových výhybek (výh. č. 1 a 5) v ŽST. Choťovice provede elektrický ohřev výměn. Stávající výhybka č. 3 bude doplněna o EOVS

UKOLEJNĚNÍ VODIVÝCH KONSTRUKCÍ

SO 00-61-01 Úprava a ukolejnění kolejových konstrukcí

V celém úseku Kanín – Převýšov dojde k výměně průrazek a ukolejnění. Nové zábradlí na propustcích bude taktéž ukolejнено přes průrazku dle budoucích projektů jednotlivých SO propustků.

7. Předpokládaný termín zahájení realizace záměru a jeho dokončení

Předpokládaným termínem zahájení realizace stavby je rok 2014.

Z hlediska realizace se nepředpokládá delší časová náročnost nežli 1 rok.

8. Výčet dotčených územně samosprávných celků

Kraje: Středočeský Kraj

Středočeský kraje
Krajský úřad
Zborovská 11
150 21 Praha 5
tel.: 257 280 111

Královéhradecký kraj

Královéhradecký kraj
Pivovarské náměstí 1245
500 03 Hradec Králové
tel.: 495 817 111

Obce: Kanín

Sány
Opolany
Opolánk
Dobšice
Žehuň
Žiželic
Lovčice
Převýšov

9. Výčet navazujících rozhodnutí a správních úřadů, které budou tato rozhodnutí vydávat

Vzhledem ke skutečnosti, že se jedná o rekonstrukci stávajících železničních staveb a zařízení, v rámci případného staveniště nedojde k dodatečnému záboru pozemků či věcným břemenům. Nedojde ke změně osy koleje a nedojde ani ke změně nivelety, dle Stanoviska dotčeného správního úřadu stavba nevyžaduje územní rozhodnutí - viz „Stanovisko příslušného Odboru výstavby podle ustanovení § 15 odst. 2 stavebního zákona“.

Za navazující rozhodnutí správních úřadů lze považovat vydání stavebního povolení pro předmětnou stavbu.

II. Údaje o vstupech

1. Půda (zábor půdy ZPF)

Záměr svojí podstatou nevyvolává potřebu změny osy nebo nivelety rekonstruované tratě. Rekonstrukce bude realizovaná převážně na pozemcích SŽDC, s.o. a ČD a.s. V rámci předběžného rozpočtu akce jsou alokovány finanční prostředky i v kapitole „Nákup pozemků“. Realizací záměru nedojde k trvalým záborům půdy ZPF ve smyslu § 9 zákona č. 334/1992 Sb., o ochraně zemědělského půdního fondu, v platném znění.

Důvodem pro možný dočasný zábor ZPF jsou úpravy přejezdů, rekonstrukce vedení kabelových tras (nová nebo doplňovaná kabelizace). Stavební práce budou v těchto případech ukončeny tak, aby případný dočasný zábor ZPF nepřekročil svým trváním dobu, která je pro realizaci jednotlivých stavebních objektů a provozních souborů nezbytně nutná a to včetně doby potřebné k uvedení dočasně dotčené půdy do původního stavu.

Provozovatelé tedy nejsou dle § 8 odst. (3) zákona č. 334/1992 Sb., o ochraně zemědělského půdního fondu, v platném znění povinni žádat orgány ochrany ZPF (pokud dočasný zábor nepřesáhne dobu trvání jednoho roku). Přesný rozsah dočasných záborů bude zpřesněn v další fázi projektové přípravy.

2. Lesní pozemky (zábor PUPFL)

Rekonstrukce traťového úseku nebude vyžadovat zábor pozemků určených k plnění funkce lesa ve smyslu § 3 zákona č. 289/1995 Sb., o lesích (lesní zákon), v platném znění.

Ovšem realizace záměru se dotkne ochranného pásma lesa ve smyslu § 14 odst. 2 zákona č. 289/1995 Sb., o lesích (lesní zákon), v platném znění, které je definováno vzdáleností 50 m od hranice lesa.

3. Voda

Období realizace záměru

Voda bude odebírána v prostoru zařízení staveniště (především železniční stanice) jednak pro sociální účely a jednak pro potřeby stavby. Množství vody pro sociální účely bude záviset na počtu pracovníků a rychlosti stavebních prací. Předpokládaná spotřeba vody na jednoho pracovníka:

pitná voda 5 l/os/směna

voda pro hygienické účely 120 l/os/směna (v závislosti na povětrnostních a klimatických podmínkách, prašný a špinavý provoz)

Spotřeba vody pro technologické účely není vyčíslena. Může být upřesněna v dalších stupních projektové dokumentace po výběru dodavatele stavby, nemá však praktický význam při hodnocení stavby. V případě nutnosti užití betonové směsi bude dovážena hotová a ostatní technologické nároky na vodu jsou zanedbatelné.

Období provozu záměru

V rámci provozu záměru nedojde k žádné změně z hlediska nároků na pitnou či užitkovou vodu oproti stávajícímu stavu.

4. Ostatní surovinové a energetické zdroje

Období realizace záměru

V rámci rekonstrukce traťového úseku budou spotřebovány standardní stavební hmoty od subdodavatelů realizátora stavby v co nejmenší vzdálenosti od stavby, podle vlastností ekonomických ukazatelů.

Období provozu záměru

Provoz záměru neklade zvláštní nároky na spotřebu materiálů mimo potřebu údržby.

5. Nároky na dopravní a jinou infrastrukturu

Období realizace záměru

Případné nároky na silniční dopravní infrastrukturu, čili jednotlivé dotčené komunikace budou při rekonstrukci minimální, protože většina stavebních operací a operací sloužících k materiálovému zásobování budou realizována po železnici, čili v ose trati. Nároky na dopravní infrastrukturu menšího rázu budou vznikat během rekonstrukcí křížení tratě s tělesem silnice, čili jednotlivých železničních přejezdů.

Období provozu záměru

Provoz dle charakteru a kapacity záměru nebude měnit nároky na dopravní infrastrukturu.

Ostatní infrastruktura

Jedná se v podstatě jen o nová napojení el. energie v železničních stanicích a zastávkách.

III. Údaje o výstupech

1. Ovzduší (množství a druh emisí)

Charakteristika zdroje, množství emitovaných škodlivin

Podle stávající legislativy v ochraně ovzduší jsou rozlišovány stacionární a mobilní zdroje znečišťování ovzduší. Pro potřeby posuzování vlivů záměrů na životní prostředí je obvykle používáno členění na bodové (stacionární), liniové a plošné zdroje znečišťování ovzduší.

Období realizace záměru

Bodové zdroje znečištění ovzduší

Za dočasný bodový zdroj znečištění ovzduší lze ve fázi realizace rekonstrukce traťového vedení považovat mechanizaci, kterou budou prováděny práce (pakliže nebude využívat elektrický proud z vedení podél trati. U rekonstrukcí přejezdů lze předpokládat i zapojení mechanismů pohybujících se po silniční infrastruktuře.

Plošné zdroje znečištění

Za plošné zdroje znečištění dočasného charakteru v období realizace záměru lze považovat skládky sybkých materiálů, deponie sybkých odpadů a zemní práce během rekonstrukce, za které lze považovat skryvky, výkopy, úpravy zářezů a násypů. S dalšími plošnými zdroji znečištění není pro rekonstrukci traťového vedení Kanín – Převýšov uvažováno.

V současné době projektové přípravy nelze s určitostí označit klimatické období, ve kterém budou většinou veškeré zemní práce, jež jsou spojeny s rizikem plošného znečištění ovzduší prováděny,

proto tedy nelze detailně a objektivně kvantifikovat rozlohu a dobu trvání jednotlivých plošných zdrojů.

Liniové zdroje znečištění

Liniové zdroje znečištění ovzduší pro období realizace záměru budou reprezentovány nákladními automobily při zemních úpravách a při návozu stavebního materiálu, respektive odvozu odpadu na stanovené mezidoponie a konečné deponie (sklárky), který nebude možné přepravovat po železnici. Odhad pohybů nákladních automobilů v etapě realizace rekonstrukce jakož směr i cíl jejich pohybů by byl spekulativní. Odhad emisí z liniových zdrojů v celé etapě realizace rekonstrukce nelze spolehlivě predikovat.

Období provozu záměru

Pro období provozu záměru se neuvažuje s žádnými zdroji znečištění ovzduší. Železniční úsek je v celé své délce Kanín – Převýšov elektrifikován.

2. Odpadní vody

Období realizace záměru

Splaškové odpadní vody budou vznikat během výstavby v areálech dodavatelských firem a budou řešeny v rámci těchto areálů. Při zřizování dočasných zařízení staveniště se předpokládá využívání hygienických zařízení v železničních stanicích, případně využívání chemických WC.

Se vznikem technologické odpadní vody se v rámci realizace rekonstrukce nepočítá.

Srážkové vody budou likvidovány na místě jejich spadu vsakováním do terénu. Rekonstrukci nebudou vznikat nové zpevněné plochy, kde by docházelo k akumulaci srážkových vod a jejich následnému odtoku po povrchu.

Období provozu záměru

Provoz rekonstruovaného úseku Kanín - Převýšov nemění stávající situaci z hlediska vzniku, či nakládání s odpadními vodami. Naopak díky revitalizaci příkopů a kanálků a díky obnově jejich odvodňovacích funkcí lze předpokládat zlepšení z hlediska nakládání se srážkovými vodami.

3. Odpady

Období realizace záměru

Pro období realizace záměru lze očekávat produkci odpadů ve zvýšené míře. Během ní bude stavba produkovat jednak výzisk, tj. hmoty určené k recyklaci, jednak odpady. Pro fázi realizace záměru lze předpokládat vznik odpadů uvedených v následující tabulce č. 1. Odpady, které vzniknou v průběhu stavebních prací, budou skladovány v mezideponiích a následně odváženy na určené sklárky, což bude zajištěno prováděcí firmou nebo odbornou firmou. Stavební dodavatel je povinen vést evidenci odpadů.

Tabulka č. 1 Předběžný přehled odpadů, které mohou vznikat v průběhu rekonstrukce trati

Druh opadu	Číslo kategorie	kategorie	Specifikace odpadu
Odpad rostlinných pletiv	02 01 03	O	Odstraněné keře a trávy
Odpady jinak blíže neurčené	07 02 99	O	pryžové podložky
Vyřazená zařízení neuvedená pod čísly 16 02 09 -12	16 02 14	O	likvidované sdělovací a zabezpečovací zařízení
Ni – Cd baterie a akumulátory	16 06 02*	N	Ni – Cd akumulátory
Beton	17 01 01	O	železniční pražce betonové, beton z demolic objektů, kůly, sloupy
Cihly	17 01 02	O	stavební a demoliční suť
Tašky a keramické výrobky	17 01 03	O	porcelánové izolátory, porcelánové podpěrky
Dřevo	17 02 01	O	dřevo po stavebním použití, z demolic
Sklo	17 02 02	O	sklo z interiérů rekonstruovaných objektů
Plasty	17 02 03	O	plasty z interiérů rekonstruovaných objektů
Sklo, plasty a dřevo obsahující nebezpečné látky nebo neb. látkami znečištěné	17 02 04*	N	železniční pražce dřevěné, dřevěné kůly sloupy
Asfaltové směsi neuvedené pod č. 17 03 01	17 03 02	O	vybouraný asfaltový beton bez dehtu
Uhelný dehet a výrobky z dehtu	17 03 03*	N	asfaltové stavební nátěry
Hliník	17 04 02	O	odpad hliníku
Železo a ocel	17 04 05	O	železniční pražce ocelové konstrukce, stožáry, koleje, rozvaděče kovové
Kovový odpad znečištěný neb. látkami	17 04 09*	N	výhybky znečištěné mazadly
Kabely neuvedené pod 17 04 10	17 04 11	O	zbytky kabelů a vodičů
Zemina a kamení neuvedené pod číslem 17 05 03	17 05 04	O	výkopová zemina – odkop, kámen z demolic
Štěrka ze železničního svršku obsahující nebezpečné látky	17 05 07	N	lokálně znečištěný štěrka
Štěrka ze železničního svršku neuvedený pod číslem 17 05 07	17 05 08	O	štěrka z kolejiště
Izolační materiály neuvedené pod č. 17 06 01 a 17 06 03	17 06 04	O	zbytky izolačních materiálů
Stavební materiály obsahující azbest	17 06 05*	N	stavební a demoliční suť s obsahem azbestu
Komunální odpady jinak blíže neurčené	20 03 99	O	komunální odpad

Období provozu záměru

Řešení plánované rekonstrukce trati Kanín - Převýšov neobsahuje žádné nové stavební objekty nebo provozní soubory, které by mohly generovat (jako jsou dílenské nebo opravárenské celky). Množství a kategorie odpadů produkované v běžném provozu v současném stavu bude nezměněné. Tyto odpady podléhají standardnímu režimu provozovanému dílčími složkami dráhy, tj. trvalými smlouvami zajištěnému odběru těchto odpadů oprávněnými firmami. Uvedené složky jsou začleněny do plánu odpadového hospodářství kraje.

4. Ostatní

Hluk

Období realizace záměru

V období realizace rekonstrukce trati lze očekávat dodatečné množství akustického tlaku emitovaného do okolního prostředí v důsledku činnosti stavebních mechanismů. Avšak stávající pozadí zatížení hlukem bude upozaděno v důsledku výluky vlakových souprav v rekonstruovaných úsecích.

Období provozu záměru

Vlivem zlepšení technických podmínek lze očekávat i příznivé promítnutí do snížení zatížení akustickým tlakem z provozu vlakových souprav. Avšak současně dojde k navýšení traťové rychlosti, což se může na hlukové depozici projevit mírným nárůstem.

Vibrace

Období realizace záměru

V období realizace rekonstrukce trati lze očekávat dodatečné množství vibrací vnášených do okolního prostředí v důsledku činnosti stavebních mechanismů.

Období provozu záměru

Realizace záměru povede k zlepšení technických podmínek v rámci celého traťového úseku, čili lze očekávat, že stávající vibrace vznikající provozem předmětné stavby budou spíše omezeny.

Záření

Období realizace záměru

V polygonu dotčeného území rekonstrukcí traťového úseku Kanín – Převýšov se pro období realizace záměru neuvažuje s užíváním zařízení, jež by generovala nebezpečné záření.

Období provozu záměru

Pro období provozu se vyjma zlepšení geometrického podloží koleje a celkového zlepšení technického stavu trati nic nemění, tudíž možnost vzniku a emise nebezpečného záření je i pro tuto fázi irelevantní.

C. Údaje o stavu životního prostředí v dotčeném území

1. Výčet nejzávažnějších environmentálních charakteristik dotčeného území

Polygon zájmového území je z větší části lokalizován na území Středočeského Kraje, dále pak zasahuje i do územního celku kraje Královéhradeckého. Z hlediska environmentálních kritérií se jedná o území, které je chráněno několika úrovněmi ochrany přírody a krajiny.

Celosvětová úroveň ochrany přírody a krajiny

Nebyly identifikovány žádné prvky, které by značily ochranu stanovišť v kontextu Ramsarské úmluvy či v duchu vyhlášení biosférické rezervace.

Komunitární úroveň ochrany přírody a krajiny

Posuzovaný záměr vede přes území, které je chráněno na základě Natury 2000, čili může přímo či nepřímo ovlivnit jak dotčenou ptačí oblast, tak evropsky významné lokality. V zájmovém území byly identifikovány následující výskyty PO nebo EVL:

PO Žehuňský rybník - Obora Kněžičky

EVL Žehuňsko

EVL Víno

EVL Olešnice

Národní úroveň ochrany přírody a krajiny

Maloplošné zvláště chráněné území

V širším zázemí předmětného záměru byly identifikovány následující výskyty maloplošných zvláště chráněných území, dle zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, v platném znění:

NPR Žehuňský rybník

NPR Kněžičky

PP Víno

Územní systém ekologické stability

Cílem ÚSES je zachování biodiverzity přírodních ekosystémů, stabilizační působení na okolní, antropicky narušenou krajinu. Trať funguje jako migrační koridor, podél něhož se druhy pohybují, a zároveň jako bariéra pohybu živočichů. Průchodnost železnice pro živočichy je dána intenzitou dopravy, výškovým vedením trati (trať na náspu, v zářezu, v rovině s okolní krajinou) a množstvím a charakterem migračních profilů (propustků, mostů). V rámci zájmového území byly identifikovány následující prvky ÚSES:

Lokální biocentrum: U Cidlín

Nadregionální biocentrum: Žehuňská obora

Nadregionální biokoridor: Žehuňská obora Polabský luh

Nadregionální biokoridor: Žehuňská obora - Bohdaneč

Migračně významné území

Trasa rekonstruovaného úseku vede napříč migračně významným územím a tudíž i napříč osou dálkového migračního koridoru. V místě konfliktu je identifikované místo omezení dálkového migračního koridoru.

Území historického, kulturního nebo archeologického významu

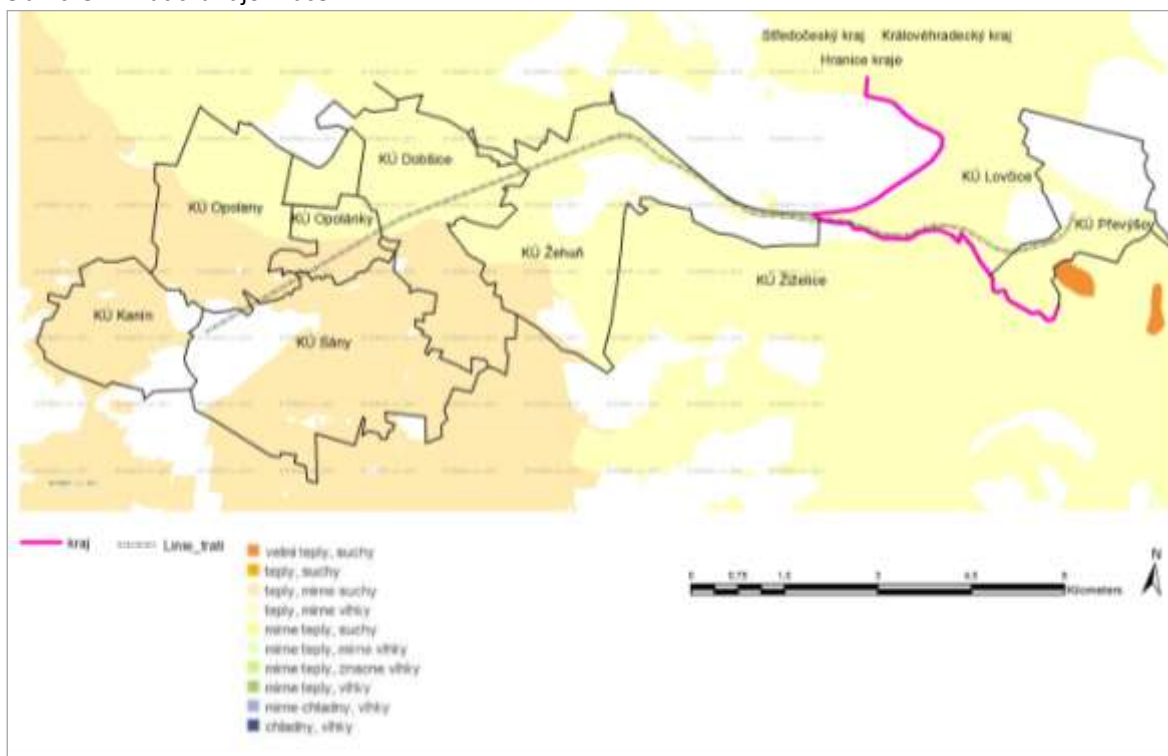
Úsek nevede skrze centra s vysokou hustotou osídlení. Okolní krajinu lze charakterizovat jako kulturní krajiny skládající se z relativně přírodních biotopů (zejména lesní společenstva) a biotopů lidskou činností více či méně ovlivňovaných (zejména zemědělsky využívané území). V polygonu zájmového území nebyly identifikovány výskyty ploch zvýšeného kulturního či archeologického významu.

2. Stručná charakteristika stavu složek životního prostředí v dotčeném území

Klima a ovzduší

Z hlediska klimatické rajonizace patří zájmové území do oblastí teplé, mírně suché a mírně teplé, suché. Kvalita ovzduší v zájmovém území koresponduje s kvalitou ovzduší rozhraní Středočeského a Královéhradeckého kraje, čili je na relativně dobré úrovni.

Obr. č. 3 Klimatická rajonizace



Fauna

Pestrá mozaika prostředí poskytuje útočiště kromě ptačích druhů i mnoha dalším druhům živočichů. Velmi bohatá je entomofauna. Lesní porosty s vysokým podílem starých a rozpadajících se stromů, ležící uvnitř obory Kněžičky, jsou biotopem vzácných druhů hmyzu - např. kovařika rezavého (*Elater ferrugineus*), roháče obecného (*Lucanus cervus*), zlatohlávka skvostného (*Cetonischema aeruginosa*), chrobáka ozbrojeného (*Odontes armiger*) či bráněnky červené (*Clitellaria ephippium*). Pro brouka *Oxylaemus cylindricus* se jedná o jedinou známou lokalitu v Čechách. Na jižně exponovaných stepních stráních žijí teplomilné druhy hmyzu s řadou stepních prvků. Mezi nejvýznamnější patří motýly, např. okáč ovsový (*Minois dryas*), který zde má jednu z nejbohatších lokalit v Čechách, okáč strdivkový (*Coenonympha arcania*), perleťovec prostřední (*Argynnis adippe*), hnědásek černýšový (*Melitaea aurelia*) a běloskvrnák pampeliškový (*Amatxa phegea*). Ke vzácnějším mokřadním druhům patří perleťovec kopřivový (*Brenthis ino*). Mezi vzácné

stepní druhy patří také sarančata *Chorthippus vagans* a *Stenobothrus crassipes*. Poměrně hojná je zde cikáda chlumní (*Cicadetta montana*). Z oblasti byly popsány, poprvé pro území České republiky nálezy stepních druhů dvoukřídlých *Metopina formicomendicula* a *Billotia inermis* z čeledi hrbilkovitých (*Phoridae*). V posledních letech je vzácně zjišťována na nejteplejších místech stepních strání i kudlanka nábožná (*Mantis religiosa*). V okolí rybníků bylo zjištěno i 18 druhů vážek jako např. ohrožená leskllice skvrnitá (*Somatochlora flavomaculata*) či vážka žíhaná (*Sympetrum striolatum*). Na loukách u Žehuňského, Dlouhopolského a Kopicáckého rybníka přežívá malá populace vzácného plže vrkoče útlého (*Vertigo angustior*). Na Kopicáckém rybníku byl v roce 2008 znovu objeven pro Českou republiku drobný evropsky významný měkkýš svinutec tenký (*Anisus vorticulus*). Ze samotného Žehuňského rybníka je popisován nález vzácného vodního plže točenky kulovité (*Valvata piscinalis*). Rybník dále obývá několik druhů vodních měkkýšů. Z pohledu ochrany přírody je významná populace škeble rybníčné (*Anodonta cygnea*) a velevruba malířského (*Unio pictorum*). Zoologicky velmi cenným je zjištění výskytu škeble asijské (*Sinanodonta woodiana*), neboť se jedná se o první nález pro Čechy. Bohužel další druhy velevrubů již zřejmě vymizeli. Týká se to velevruba nadmutého (*Unio tumidus*) a především velmi vzácného velevruba tupého (*Unio crassus*) u kterých byly v posledních letech nalezeny jen staré lastury.

Flóra

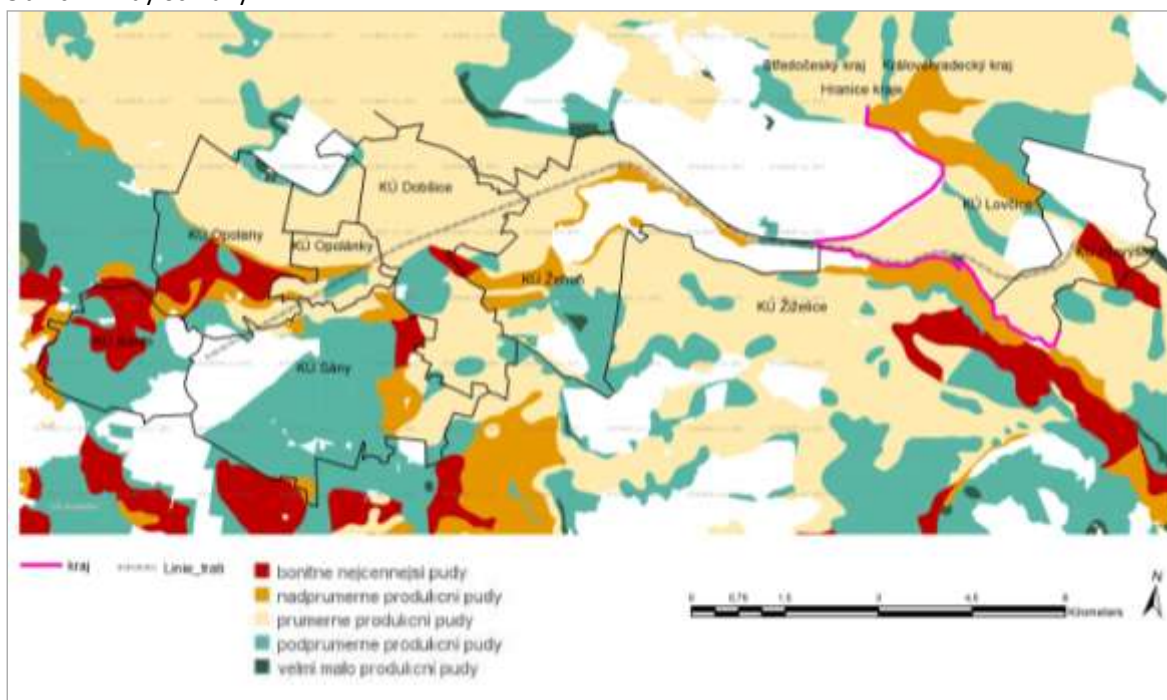
Z hlediska floristického zájmovému území dominuje lokalita Žehuňského rybníka a jeho širší okolí, které lze charakterizovat jako lokalitu se širokým spektrem vlhkomilné vegetace, od porostů vodních makrofyt, rákosin a vysokých ostřic, po aluviální a slatinné louky. Významné jsou především porosty vodních a bažinných rostlin. Vodní makrovegetaci rybníčního sublitorálu zde představují v první řadě nápadné porosty stulíku žlutého (*Nuphar lutea*), nejlépe vyvinuté v oblasti ústí Cidliny do rybníka. Z dalších zde zjištěných druhů volné vody lze uvést řečanku mořskou (*Najas marina*). Místní litorály jsou z naprosté většiny tvořeny rákosinami. V jejich kompaktních porostech lze místy narazit na floristicky zajímavější druhy jako puškvorec obecný (*Acorus calamus*), sevlák širolistý (*Sium latifolium*), řeřišnice bahenní (*Cardamine dentata*) a na jižním břehu rybníka pryskyřník velký (*Ranunculus lingua*). Na rákosiny navazující luční porosty byly v minulosti dosti intenzivně zemědělsky využívány, což s sebou přineslo ochuzení jejich druhové skladby. Lze identifikovat hojný výskyt starčku bludného (*Senecio erraticus*), dále česnek hranatý (*Allium angulosum*), žluťucha lesklá (*Thalictrum lucidum*), bahnička jednoplevá (*Eleocharis uniglumis*) či štírovník tenkolistý (*Lotus tenuis*). Výskyt omezený především na polohy, jež unikly hnojení kejdou dnes mají citlivé druhy jako pěchava slatinná (*Sesleria coerulea*), ostřice Davallova (*Carex davalliana*), prstnatec pleťový (*Dactylorhiza incarnata*), prstnatec májový (*Dactylorhiza majalis*), ožanka čpavá (*Teucrium scordium*), violka nízká (*Viola pumila*), hadilka obecná (*Ophioglossum vulgatum*) nebo bařička bahenní (*Triglochin palustre*).

V rámci NPR kněžičky lze nalézt stepní stráně s vegetací xerothermních trávníků. Vyskytují se v nich sasanka lesní (*Anemone sylvestris*), hvězdnice zlatohlávek (*Aster linosyris*), lněnka lnolistá (*Thesium linophyllon*), pcháč bělohlavý (*Cirsium eriophorum*), hořec brvitý (*Gentianopsis ciliata*), rozrazil ožankový (*Veronica teucrium*), vítod nahořklý (*Polygala amarella*), zlatovlásek obecný (*Crinitina linosyris*), bělozářka větvitá (*Anthericum ramosum*), kamejka modronachová (*Aegonychon purpureocaeruleum*), ostřice Micheliho (*Carex michelii*) nebo ožanka kalamandra (*Teucrium chamaedrys*). Zvláštní pozornost si zaslouží i mimořádně bohatá populace hořečku nahořklého pravého (*Gentianella amarella* subsp. *amarella*) a hlaváčku jarního (*Adonis vernalis*). Chráněné území je vůbec nejvýchodnějším nalezištěm dubu šipáku (*Quercus pubescens*) v Čechách. Na vlhčích místech, kde xerothermní trávníky volně přecházejí v ostrůvky střídavě vlhkých a subhalofilních společenstev lze narazit i na vzácnější ostřici oddálenou (*Carex distans*), bahničku jednoplevou (*Eleocharis uniglumis*), zeměžluč spanilou (*Centaurium pulchellum*), šišák hrálovitý (*Scutellaria hastifolia*), drobnou kapradinu hadilku obecnou (*Ophioglossum vulgatum*) nebo ledenec přímořský (*Tetragonolobus maritimus*) a violku nízkou (*Viola pumila*).

Půda a geologie

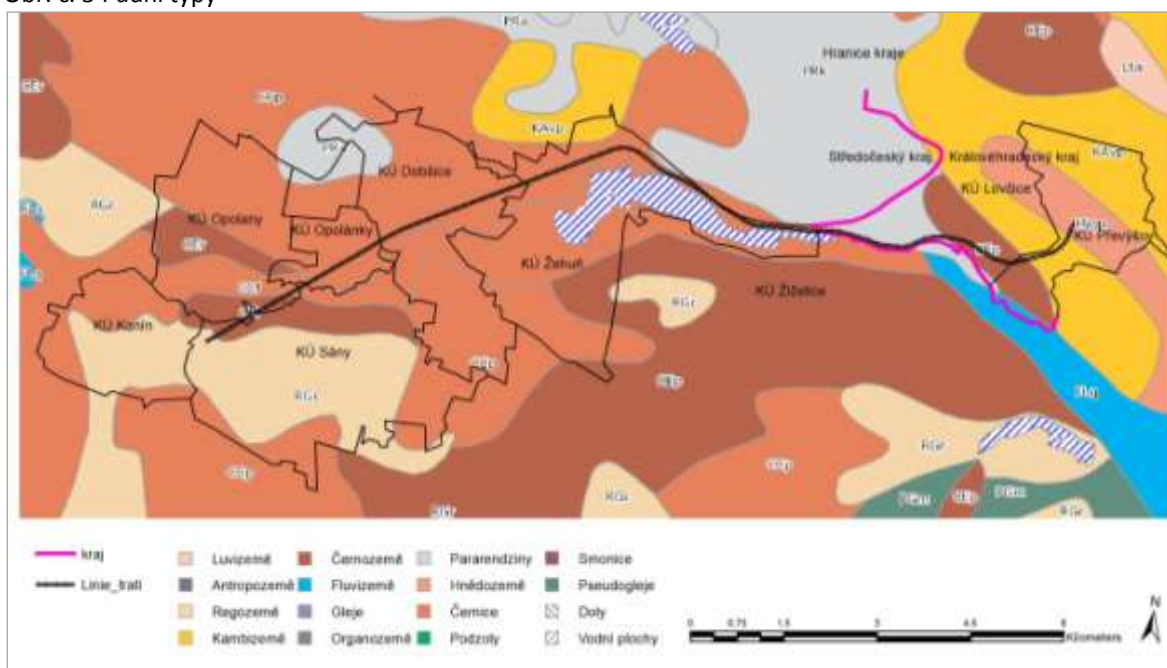
Trasa rekonstruovaného úseku vede převážně na pozemcích ZPF, které jsou z hlediska jejich bonity zařazeny do třetí a čtvrté třídy ochrany ZPF, pomístně se předmětný záměr dotýká pozemků, které spadají do druhé třídy ochrany ZPF.

Obr. č. 4 Třídy ochrany ZPF



Z hlediska výskytu jednotlivých půdních typů je zájmové území charakteristické pro skupiny hnědých půd, které místy přecházejí do černozemí a místy do pararendziny.

Obr. č. 5 Půdní typy

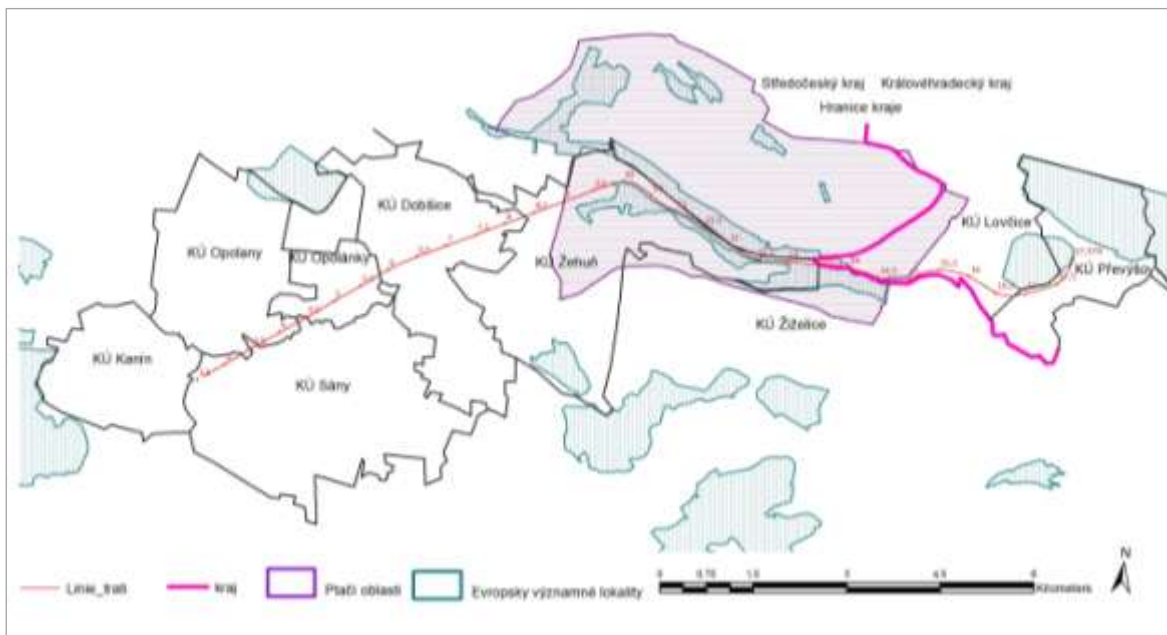


Chráněná území

Komunitární úroveň (Natura 2000)

V případě hodnoceného záměru Odstranění propadu traťové rychlosti v úseku Kanín – Převýšov připadají v úvahu dvě možnosti možných disturbancí ve vztahu k lokalitám Natura 2000. A to buď je záměr v přímém územním střetu (zábór půdy, kácení dřevin), anebo ovlivnění provozem projíždějícími vlaky (hluk, vibrace, možné přerušení migračních tras).

Obr. č. 6 Natura 2000



PO Žehuňský rybník - Obora Kněžičky (CZ0211011)

Rozloha: 1964 ha
Nadmořská výška: 203 - 272 m n. m.
Poloha: Lokalita se nachází ve středních Čechách mezi obcemi Hradčany, Žehuň a Lovčice. Jádrem PO jsou dvě NPR: Žehuňský rybník s rozsáhlými rákosinami a podmáčenými loukami v okolí a Žehuňská obora s převážně dubohabrovým lesem s význačnými porosty dubu šípáku.
Předmět ochrany: A022 bukáček malý (*Ixobrychus minutus*)
A119 chrástal kropenatý (*Porzana porzana*)
Zranitelnost PO: Udržování vysoké hladiny vody v rybnících, zejména v Žehuňském rybníku, rozpad litorálních rákosin, šíření terestrických rákosin na úkor stanovišť s porosty zblochanu a ostřice.

Konflikt záměru s PO: Úsek železniční trati Kanín – Převýšov přímo protíná tuto Ptačí oblast.

EVL Žehuňsko (CZ0214050)

Rozloha:	358 ha
Nadmořská výška:	202 - 263 m n. m.
Poloha:	Nesouvislá lokalita rozkládající se mezi obcemi Žehuň, Hradčany, Dlouhopolsko, Choťovice a Žiželice, která zahrnuje část Báňského lesa, rozsáhlé stepní stráně při jižním okraji Žehuňské obory a Báňského lesa, mokřadní a slatinné louky v okolí Žehuňského a Dlouhopolského rybníka, Kopicácký rybník s přilehlým bezlesím a Čihadelské rybníčky.
Předměty ochrany:	
Stanoviště:	3150 Přirozené eutrofní vodní nádrže s vegetací typu <i>Magnopotamion</i> nebo <i>Hydrocharition</i> (V1F Makrofytní vegetace přirozeně eutrofních a mezotrofních stojatých vod - ostatní porosty).
Ohrožení:	Vodohospodářské úpravy a s nimi spojená absence pravidelných záplav a vysychání aluviálních vod, zasypávání tůní a říčních ramen odpadem, přerybnění, chov herbivorních ryb a vodní drůbeže, masovější rekreace, silné znečištění vod, kosení porostů vodních rostlin v rybnících, používání herbicidů.
Stanoviště:	6210* Polopřirozené suché trávníky a facie křovin na vápnitých podložích (<i>Festuco-Brometalia</i>), význačná naleziště vstavačovitých - prioritní stanoviště (T3.4C Širokolisté suché trávníky s význačným výskytem vstavačovitých a bez jalovce obecného <i>Juniperus communis</i>)
Ohrožení:	Neobhospodařování pozemků, spad atmosférického dusíku a následný vznik druhově chudých porostů s vysokou biomasou válečky prapořité (<i>Brachypodium pinnatum</i>), zarůstání invazními dřevinami pajasanem žláznatým (<i>Ailanthus altissima</i>), kustovnicí cizí (<i>Lycium barbarum</i>) a trnovníkem akátem (<i>Robinia pseudacacia</i>), výsadby borovice lesní (<i>Pinus sylvestris</i>), případně borovice černé (<i>P. nigra</i>).
Stanoviště:	6210 Polopřirozené suché trávníky a facie křovin na vápnitých podložích <i>Festuco-Brometalia</i> (T3.4D Širokolisté suché trávníky bez význačného výskytu vstavačovitých a bez jalovce obecného <i>Juniperus communis</i>)
Ohrožení:	Neobhospodařování pozemků, spad atmosférického dusíku a následný vznik druhově chudých porostů s vysokou biomasou válečky prapořité (<i>Brachypodium pinnatum</i>), zarůstání invazními dřevinami pajasanem žláznatým (<i>Ailanthus altissima</i>), kustovnicí cizí (<i>Lycium barbarum</i>) a trnovníkem akátem (<i>Robinia pseudacacia</i>), výsadby borovice lesní (<i>Pinus sylvestris</i>), případně borovice černé (<i>P. nigra</i>).
Stanoviště:	6410 Bezkolencové louky na vápnitých, rašelinných nebo hlinito-jílovitých půdách <i>Molinion caeruleae</i> (T1.9 Střídavě vlhké bezkolencové louky)
Ohrožení:	Eutrofizace v důsledku hnojení nebo atmosférického spadu dusíku, odvodňování, opouštění a následné zarůstání pozemků.

Stanoviště:	6440 Nivní louky říčních údolí svazu <i>Cnidion dubii</i> (T1.7 Kontinentální zaplavované louky).
Ohrožení:	Nekosení, ponechání pokosené hmoty na louce, absence pravidelných záplav nebo naopak dlouhodobé zadržování vody na loukách, rozorání, zalesnění, přesetí komerčními travními směskami, těžba štěrkopísku.
Stanoviště:	6510 Extenzivní sečené louky nížin až podhůří <i>Arrhenatherion</i> , <i>Brachypodio-Centaureion nemoralis</i> (T1.1 Mezofilní ovsíkové louky).
Ohrožení:	Přehnojování, ruderalizace, opouštění pozemků a následné zarůstání.
Stanoviště:	7230 Zásaditá slatiniště (R2.1 Vápnitá slatiniště)
Ohrožení:	Povrchové odvodnění, snížení hladiny podzemní vody nebo čerpání pitné vody z podloží a následná mineralizace slatiny, zarůstání dřevinami a rákosem, eutrofizace (letecké hnojení, splachy z polí), mechanické narušování těžkou mechanizací nebo zvěří, zalesňování.
Stanoviště:	91H0* Panonské šípákové doubravy (L6.1 Perialpidské bazifilní teplomilné doubravy).
Ohrožení:	Oborní chov zvěře a přezvěření i mimo obory, převody na borové monokultury, invaze trnovníku akátu (<i>Robinia pseudacacia</i>), tracheomykózy, eutrofizace.
Stanoviště:	91I0* Eurosibiřské stepní doubravy (L6.4 Středoevropské bazifilní teplomilné doubravy).
Ohrožení:	Výsadba borových monokultur, invaze trnovníku akátu (<i>Robinia pseudacacia</i>), oborní chov zvěře a přezvěření i mimo obory, tracheomykózy, eutrofizace.
Druh:	1014 Vrkoč útlý (<i>Vertigo angustior</i>)
Ohrožení:	Mezi nejvýznamnější negativní faktory, které mohou výrazně ovlivnit populace vrkoče útlého, patří zejména změna vodního režimu, trofie a následně vážnější změny vegetace. Vzhledem k tomu, že je vrkoč útlý silně vlhkomilný druh, reaguje velmi citlivě na jakékoliv vysušování stanoviště. Nežádoucí je zarůstání lokalit vegetací a náletovými křovinami. Intenzivní pastva může rovněž vést k velmi rychlé degradaci nebo likvidaci stanoviště v souvislosti s mechanickým poškozením a eutrofizací fekáliemi. Mezi další negativní vlivy lze počítat vypalování vegetace, nesprávné sečení, obdělávání půdy, produkce siláže, používání umělých hnojiv (včetně organických hnojiv) a aplikace pesticidů (včetně herbicidů).
Druh:	1083 Roháč obecný (<i>Lucanus cervus</i>)
Ohrožení:	Zejména nevhodné lesní hospodaření. K vývoji potřebuje rozsáhlejší listnaté lesy s dostatkem starých stromů, pařezů a trouchnivějících kmenů. Často lze roháče nalézt ve starých parcích. Hlavním ohrožujícím faktorem je odstraňování starého dřeva, především vytrhávání pařezů a orba pasek. Odchyt jednotlivých kusů sběrateli nemůže populace druhu ohrozit. Vysoké stavy černé zvěře, která může vyhledávat larvy, a aplikace insekticidů mohou populaci ovlivnit velmi významně.

Zranitelnost EVL: Území je z části intenzivně využíváno k chovu ryb a obornímu chovu zvěře. V důsledku toho dochází k eutrofizaci a celkové degradaci biotopů. U rybníků je rizikem i vyhrnování dna a tvorba deponií v lučních a mokřadních porostech. Xerothermním porostům trávníků hrozí zarůstání expanzivními druhy rostlin. Nebezpečím pro luční porosty je přerušení pravidelné údržby s následnou expanzí rákosu, kopřiv a dřevin, střídavě vlhké louky jsou ohroženy odvodněním, případně zalesněním. Okrajové části území na kontaktu se zemědělskými kulturami jsou ohroženy splachem hnojiv a následnou ruderalizací. Lesní část území je na jedné straně ohrožena intenzivním lesnickým hospodařením (holoseče) na straně druhé však při absenci jakéhokoli hospodaření v porostech teplomilných doubrav dochází vlivem silného zastínění stromovým a keřovým patrem k ochuzování typického bylinného podrostu těchto společenstev.

Konflikt záměru s EVL: Úsek železniční trati Kanín – Převýšov bezprostředně sousedí s touto EVL a v jedné části ji přímo protíná.

EVL Víno (CZ0523293)

Rozloha: 72,4 ha
Nadmořská výška: 222 - 226 m n. m.
Poloha: Lesní komplex tvořený přirozeným dubovým porostem západně od Převýšova
Předmět ochrany:
Druh: 1083 Roháč obecný (*Lucanus cervus*)
Ohrožení: viz komentář u EVL Žehuňsko

Zranitelnost EVL: Potenciální ohrožení skýtá případná aplikace pesticidů či nevhodné lesnické zásahy (např. odstraňování starého dřeva - stromů, pařezů).

Konflikt záměru s EVL: Úsek železniční trati Kanín – Převýšov bezprostředně sousedí s touto EVL.

EVL Olešnice (CZ0523283)

Rozloha: 390, 4 ha
Nadmořská výška: 224 - 253 m n. m.
Poloha: Starý přirozený dubový porost s výskytem xylofágních a mykoxylofágních druhů hmyzu na severozápadním okraji obce Olešnice
Předmět ochrany:
Druh: 1083 Roháč obecný (*Lucanus cervus*)
Ohrožení: viz komentář u EVL Žehuňsko

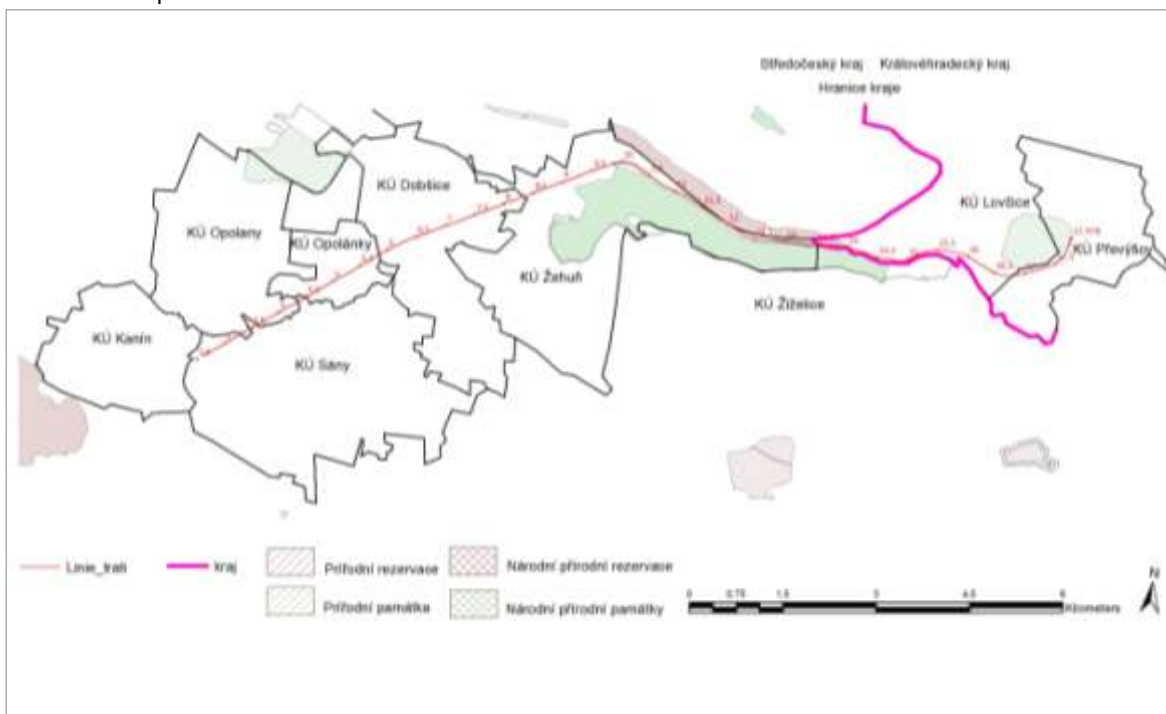
Zranitelnost EVL: Potenciální ohrožení skýtá případná aplikace pesticidů či nevhodné lesnické zásahy (např. odstraňování starého dřeva - stromů, pařezů).

Konflikt záměru s EVL: Úsek železniční trati Kanín – Převýšov s ní přímo nesousedí, je ale blízkosti této EVL.

Národní úroveň ochrany přírody a krajiny (MZCHU)

V případě hodnoceného záměru Odstranění propadu traťové rychlosti v úseku Kanín – Převýšov připadají v úvahu dvě možnosti možných disturbancí ve vztahu k maloplošnému zvláště chráněnému území dle zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, v platném znění. A to buď je záměr v přímém územním střetu (záběr půdy, kácení dřevin), anebo ovlivnění provozem projíždějícími vlaky (hluk, vibrace, možné přerušení migračních tras).

Obr. č. 7 Maloplošné chráněné území



NPR Žehuňský rybník

Rozloha: 511 ha

Nadmořská výška: 198 - 204 m n. m.

Poloha a popis: Významné jsou především porosty vodních a bažinných rostlin. Vodní makrovegetaci rybníčního sublitorálu zde představují v první řadě nápadné porosty stulíku žlutého (*Nuphar lutea*), nejlépe vyvinuté v oblasti ústí Cidliny do rybníka. Z dalších zde zjištěných druhů volné vody stojí lze uvést řečanku přímořskou (*Najas marina*).

NPR Kněžičky

Rozloha: 89,17 ha

Nadmořská výška: 200 - 260 m n. m.

Poloha a popis: NPR je přibližně z jedné poloviny tvořena šípákovými doubravami, jedinečným výskytem stromové formy dubu šípáku (*Quercus pubescens*). Lesní porosty s vysokým podílem starých a rozpadajících se stromů, ležící uvnitř obory Kněžičky, jsou biotopem vzácných druhů xylofágního hmyzu kovařík rezavý (*Elater ferrugineus*), roháč obecný (*Lucanus cervus*), zlatohlávek skvostný (*Cetonia aeruginosa*) a další.

PP Víno

Rozloha: 72,84 ha

Nadmožská výška: 220 - 239 m n. m.

Poloha a popis: Hlavním cílem přírodní památky je zajištění stabilní populace silně ohroženého druhu roháče obecného vhodnou údržbou stávajících biotopů (zejména skupin starých stromů ponechaných až do stadia rozpadu, včetně torz a jejich zbytků a pařezů pokácených stromů).

Ekologické sítě a migrační koridory

Územní systém ekologické stability ÚSES

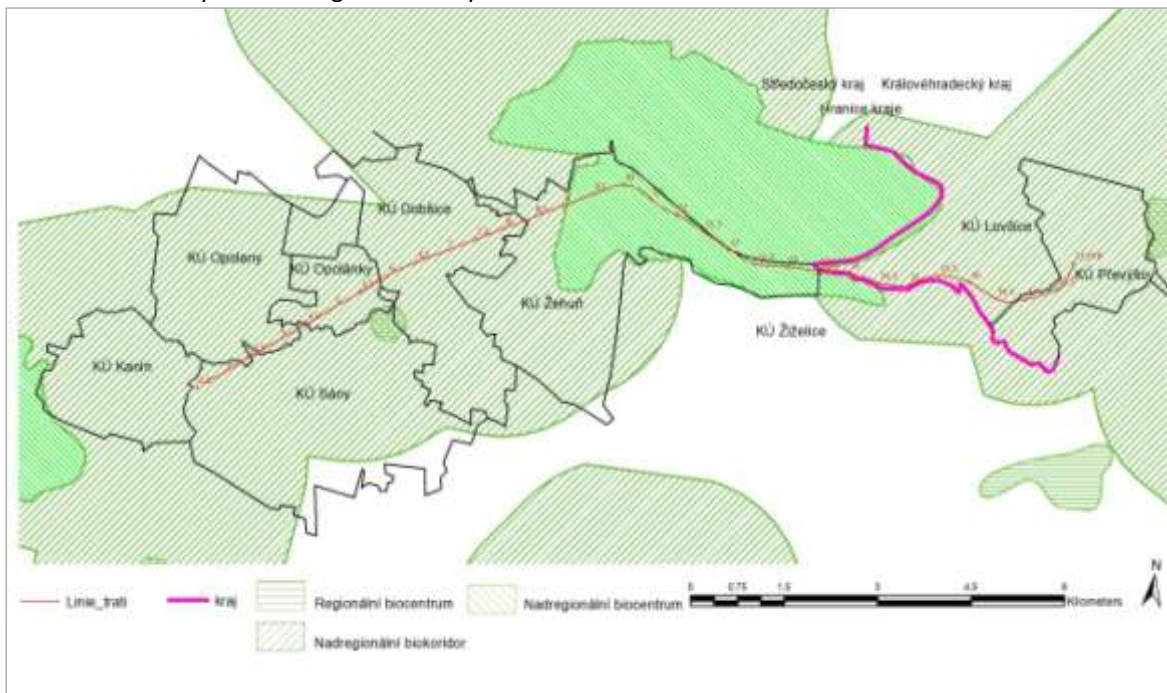
V polygonu dotčeného území a jeho širším zázemí lze identifikovat jako skladebné části Územního systému ekologické stability výskyt jednoho regionálního centra a následně nadregionálního biokoridoru a nadregionálního centra, skrze které rekonstruovaná trať vede (obr. č. X).

Biocentrum (BC) je biotop, nebo centrum biotopů v krajině, který svým stavem a velikostí umožňuje trvalou existenci přirozeného či pozměněného, avšak přírodě blízkého ekosystému.

Biokoridor (BK) je území, které neumožňuje rozhodující části organismů trvalou dlouhodobou existenci, avšak umožňuje jejich migraci mezi biocentry a tím vytváří z oddělených biocenter síť. Nadregionální ÚSES je rozlehlé ekologicky významné krajinné celky a oblasti s min. plochou alespoň 1000 ha. Jejich síť by měla zajistit podmínky existence charakteristických společenstev s úplnou druhovou rozmanitostí bioty v rámci určitého biogeografického regionu.

Vymezení a hodnocení nadregionálního ÚSES zajišťuje Ministerstvo životního prostředí ČR. Regionální ÚSES jsou ekologicky významné krajinné celky s minimální plochou podle typů společenstev od 10 do 50 ha. Jejich síť musí reprezentovat rozmanitost typů biotopů v rámci určitého biogeografického regionu.

Obr. č. 8 Územní systém ekologické stability



V rámci rekognoskace jsou identifikovány následující prvky ÚSES jež se nalézají v širším zázemí posuzovaného záměru.

Lokální biocentrum:	U Cidlíny
Nadregionální biocentrum:	Žehuňská obora
Nadregionální biokoridor:	Žehuňská obora Polabský luh
Nadregionální biokoridor:	Žehuňská obora - Bohdaneč

Migračně významné území a dálkové migrační koridory

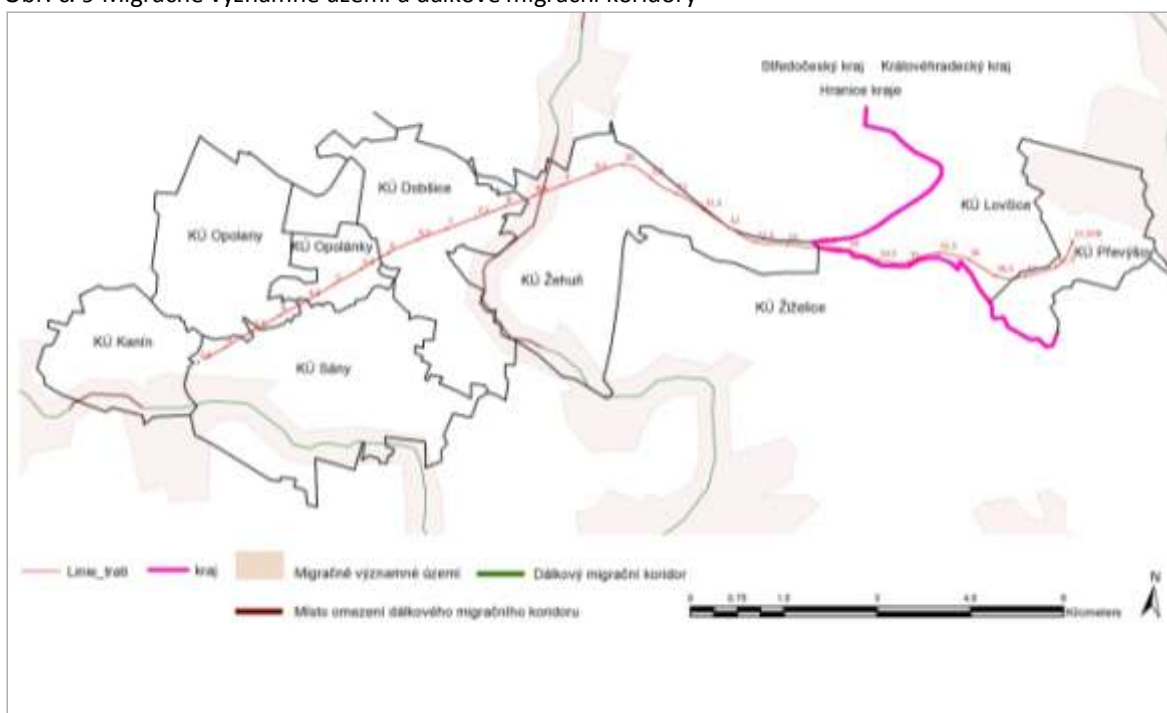
Migračně významné území

Je území zvýšené hodnoty jak pro trvalý výskyt, tak pro migraci lesních druhů. V rámci MVÚ je třeba zajistit omezení dalšího dělení dosud nefragmentovaných území migračními bariérami a ochranu migrační propustnosti krajiny tak, aby byla vždy zajištěna dostatečná plocha lesních biotopů bez bariér a variabilita jejich vzájemného propojení v rámci širšího kontextu krajiny.

Dálkové migrační koridory

Dálkové migrační koridory jsou základní jednotkou pro zachování dlouhodobě udržitelné průchodnosti krajiny pro velké savce. Propojují oblasti významné pro trvalý i přechodný výskyt velkých savců, a to v národním i nadnárodním měřítku. Představují místa se zvýšenou pravděpodobností pohybu velkých savců a jsou navrženy v hustotě, která představuje nezbytné minimum pro zajištění trvalého migračního propojení, a tedy i nezbytné minimum pro zachování dlouhodobé existence populací velkých savců.

Obr. č. 9 Migračně významné území a dálkové migrační koridory



Záměr Odstranění propadu traťové rychlosti v úseku Kanín – Přebyslav vede v jednom výskytu přes migračně významné území a napříč osou dálkového migračního koridoru.

Z hlediska kontaktu s dalšími prvky dopravní infrastruktury kříží předmětný úsek silnice 1. a 2. třídy (viz obr. č. 10). Součástí stavby je i rekonstrukce dotčený železničních přejezdů.

Map showing the proposed railway line (black line) connecting Opole and Wrocław. The map includes labels for various districts (KU) and regions (kraj). The legend indicates:

- staj (station)
- silnice 1 třídy (1st class road)
- silnice 2 třídy (2nd class road)
- silnice 3 třídy (3rd class road)
- dálnice (motorway)
- Linka trati (line of the railway)
- místo železnice se silnicí (intersection of railway and road)

The map also includes a scale bar (0 to 5 km) and a north arrow.

D. Komplexní charakteristika a hodnocení vlivů záměru na veřejné zdraví a životní prostředí

1. Charakteristika možných vlivů a odhad jejich velikosti a významnosti

Vlivy na obyvatelstvo, včetně sociálně ekonomických vlivů

V průběhu realizace záměru budou do jisté míry dotčeni obyvatelé nejbližších obytných objektů, které leží v blízkosti stavby, jde zejména o lokality Opolánky, Libněves, Nové domy, Obora a Převýšov. Tento vliv bude způsoben jak dopravou materiálů, tak vlastními pracemi. Jedná se o imise hluku, o imise škodlivin z nákladních aut a z mechanizačních prostředků. Rozsah tohoto negativního ovlivnění bude muset být omezen na nejnížší možnou míru. Z hlediska celkového charakteru a kapacity se nepředpokládá, že by míra ovlivnění měla nabývat významnějších hodnot. Změny současné zátěže obyvatelstva při provozu záměru se nepředpokládají.

Vlivy na ovzduší a klima

Charakter emisí emitovaných do ovzduší z bodových zdrojů znečištění lze označit jako nevýznamný s minimálním rizikem ve vztahu ke svému okolí. Vlastní rekonstrukce, jakož i dočasné skládky sypkých materiálů a zemní práce nemusí bezprostředně narušovat kvalitu ovzduší, pokud budou během výstavby všechny plošné zdroje chráněny před vznikem nadměrné prašnosti.

V doporučeních předkládaného oznámení jsou proto formulována opatření směřující k eliminaci sekundární prašnosti v souvislosti s plošnými zdroji znečištění ovzduší typu: vlastní zemní práce provádět po etapách vždy v rozsahu nezbytně nutném, v případě nepříznivých klimatických podmínek v období zemních prací bude prováděno skrápění příslušných stavebních ploch.

Změny současné zátěže ovzduší při provozu záměru se nepředpokládají.

Vlivy na hlukovou situaci a eventuálně další fyzikální a biologické charakteristiky

Prováděné práce budou rozdrobeny na řadu dílčích lokalit a budou rozděleny v rámci delšího časového úseku. Přesnější sled pracovních operací bude stanoven v navazujícím stupni projektové přípravy. Větší kumulaci prací lze předpokládat na železničních stanicích, kde bude docházet k dílčím sanacím železničního svršku a spodku. Realizace záměru se nepředpokládá v hodinách mimo 06:00 – 22:00, čili nočních hodinách. Vzhledem k rozsahu prací není a jejich lokalizaci není předpoklad překračování hygienických limitů z hlediska zatížení akustickým tlakem k potenciálně ovlivněné populaci pro období realizaci záměru. Z hlediska provozu záměru nevzniknou žádné nové prvky, které by generovaly další hlukové zatížení, naopak lze očekávat, že v důsledku rekonstrukce kolejového spodku dojde k omezení hlučnosti provozu.

Vlivy na povrchové a podzemní vody

V cílovém stavu nebude měněn stávající způsob kontaktu s vodními toky, či stálými vodními hladinami. V rámci rekonstrukce trati bude provedena rekonstrukce stávajících mostních objektů a příkopů, což bude mít pro dotčené vodní prostředí pozitivní dopad.

Vlivy na půdu

Potencionální vlivy na pozemky zemědělského půdního fondu lze považovat za zanedbatelné. Rekonstrukcí traťového úseku nebude docházet k trvalým záborům ZPF. Případný dočasný zábor ZPF svým trváním nepřekročí časový limit, jež by svojí délkou vyžadoval speciální povolení orgánu ochrany ZPF (1 rok).

Vlivy na pozemky určené k plnění funkce lesa lze považovat také za minimální, svojí podstatou bezvýznamné. Veškeré stavební činnosti v těchto úsecích budou prováděny tak, aby prostor přilehlých lesních pozemků byl v co nejmenší míře zasažen, především s ohledem na vzrostlé dřeviny a půdní kryt. Režim provádění prací v ochranném pásmu lesa bude projednán s místně příslušnými orgány státní správy lesů.

Vlivy na horninové prostředí a přírodní zdroje

Vzhledem k tomu, že práce dle záměru budou probíhat téměř výlučně na drážním pozemku, nelze předpokládat vliv na horninové prostředí a to ani v případě částečných sanací železničního svršku a spodku. Trať ve své trase není ve střetu a ani kontaktu s žádným chráněným ložiskem nerostných surovin

Vlivy na faunu, flóru a ekosystémy

Z hlediska vlivů na faunu, flóru a ekosystémy jsou problematické úseky, které procházejí územím Natury 2000. Vliv záměru Odstranění propadu traťové rychlosti v úseku Kanín – Převýšov na soustavu lokalit Natury 2000 byl řešen v samostatném vyhodnocení, které ve svém závěru definovalo, že případný vliv je mírně negativní.

Vlivy na krajinu

Vzhledem k tomu, že realizací záměru se nemění směrové poměry trati, nevznikají nové nadzemní stavby (naopak nepotřebné objekty se demolují) a nebudou se měnit ani niveletní poměry trati, lze konstatovat, že vliv záměru na krajinu a krajinný ráz je přijatelný.

Vlivy na hmotný majetek a kulturní památky

Na základě analýz nebyly identifikovány vlivy na hmotný majetek či kulturní památky

Změna ukazatelů z hlediska produkce odpadů

Řešení posuzované stavby neobsahuje žádné dílenské nebo opravárenské celky. Odpady produkované v běžném provozu dopravy podléhají standardnímu režimu provozovanému dílčími složkami dráhy, tj. trvalými smlouvami zajištěnému odběru těchto odpadů oprávněnými firmami. Uvedené složky jsou začleněny do plánu odpadového hospodářství kraje.

V rámci nakládání s odpady, které budou vznikat v průběhu staveních prací, jsou stanoveny následující postupy:

rozsah úprav: km 2, 631 – 6,549

Odpad z čištění bude odvezen na mezideponii do ŽST Dobšice nad Cidlinou a poté na předpokládanou skládku Lodín.

rozsah úprav: km 6,549 – 7,459

Odpad z čištění bude odvezen na mezideponii zřízené u železniční stanice Dobšice nad Cidlinou a poté na předpokládanou skládku Lodín.

rozsah úprav: km 7,459 – 11,266

Odpad z čištění bude odvezen na mezideponii do železniční stanice Dobšice nad Cidlinou, případně na mezideponii do ŽST Choťovice a poté na předpokládanou skládku Lodín.

rozsah úprav: km 11,266 – 12,313

Odpad z čištění bude odvezen na mezideponii zřízené u železniční stanice Choťovice a poté na předpokládanou skládku Lodín.

rozsah úprav: km 12,313 – 17,978

Odpad z čištění bude odvezen na mezideponii do železniční stanice Dobšice nad Cidlinou, případně na mezideponii do ŽST Choťovice nebo ŽST Převýšov a poté na předpokládanou skládku Lodín.

2. Rozsah vlivů vzhledem k zasaženému území a populaci

Z hlediska rozsahu impaktů vzhledem k zasaženému území a populaci, lze tyto kategorizovat do následujících hlavních subimpaktů, v rámci jednotlivých složek životního prostředí.

1. Vliv na úrovni zatížení akustickým tlakem
2. Vliv na ovzduší
3. Vliv na vodu
4. Vliv na floru, faunu a ekosystémy
5. Vlivy na půdu
6. Vlivy na horninové prostředí
7. Vlivy na krajinu

Ad 1. Vliv na úrovni zatížení akustickým tlakem

Prováděné práce budou rozdrobeny na řadu dílčích lokalit a budou rozděleny v rámci delšího časového úseku. Přesnější sled pracovních operací bude stanoven v navazujícím stupni projektové přípravy. Větší kumulaci prací lze předpokládat na železničních stanicích, kde bude docházet k dílčím sanacím železničního svršku a spodku. Realizace záměru se nepředpokládá v hodinách mimo 06:00 – 22:00, čili nočních hodinách. Vzhledem k rozsahu prací není a jejich lokalizaci není předpoklad překračování hygienických limitů z hlediska zatížení akustickým tlakem k potenciálně ovlivněné populaci pro období realizaci záměru. Z hlediska provozu záměru nevzniknou žádné nové prvky, které by generovaly další hlukové zatížení, naopak lze očekávat, že v důsledku rekonstrukce kolejového spodku dojde k omezení hlučnosti provozu.

Ad 2. Vliv na ovzduší

Vlastní lokality prací včetně zařízení stavenišť lze považovat za maloplošné zdroje znečišťování ovzduší. Z hlediska dopravy materiálů budou ovlivněny liniové zdroje v okolí realizace (železnice i sinice zejména u přejezdů, kde budou mechanismy jak kolejové, tak kolové platformy). Vzhledem k rozsahu prací v jednotlivých lokalitách však nedojde k významné změně frekvence dopravy na dotčených komunikacích. Z převážné části bude doprava materiálů řešena po železnici.

Ad 3. Vliv na vodu

Realizace stavby bude prováděna na drážních pozemcích a ve svém úseku bude překonávat řeku Cidlinu, Sánský kanál, Milešovický potok, a vede v těsném sousedství Žehuňského rybníku. V rámci rekonstrukce trati bude provedena rekonstrukce stávajících mostních objektů. Ochrana vod při realizaci stavby bude zajištěna opatřeními technické ale i technologické povahy.

Ad 4. Vliv na faunu, floru a ekosystémy

Práce v některých oblastech budou probíhat v citlivých oblastech ochrany přírody, jde zejména o lokality soustavy Natura 2000 (ptačí oblasti a evropsky významné lokality). V rámci realizace stavebních operací budou respektovány požadavky příslušných orgánů ochrany přírody a vznikne nutnost uvedení dotčených pozemků do odpovídajícího, původního stavu. V rámci samostatně provedeného vyhodnocení vlivu záměru na lokality Natura 2000 bylo zjištěné, že záměr Odstranění propadu traťové rychlosti v úseku Kanín - Převýšov nemá významný negativní vliv dle §

45i odst. (9) zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, v platném znění) na celistvost a předměty ochrany žádné ptačí oblasti a evropsky významné lokality.

Ad 5. Vliv na veřejné zdraví

Realizace záměru se nepředpokládá v nočních hodinách. Vzhledem k rozsahu prací a charakteru území, kde jsou lokalizovány, nevzniká předpoklad překračování platných hygienických limitů jak pro období realizace, tak i samotného provozu. V průběhu realizace záměru budou do jisté míry dotčeni obyvatelé nejbližších obytných objektů, které leží v blízkosti stavby. Vzhledem k rozsahu prací a délce trvání bude toto lokální ovlivnění malé a nepřesáhne únosnou míru. Významné vlivy na zdraví nelze předpokládat.

Ad 6. Vliv na půdu

Realizace stavby bude prováděna na drážních pozemcích bez zásahů do okolních pozemků. V rámci realizace jednotlivých stavebních objektů a provozních souborů může vznikat nárok na dočasný zábor pozemků, avšak pouze krátkodobý (do 1 roku) bez potřeby získání dílčích povolení od dotčených správních úřadů. V případě vzniku dočasného záboru vznikne i povinnost navrácení pozemků do původního stavu.

Ad 7. Vlivy na horninové prostředí

Vzhledem k tomu, že práce dle záměru budou probíhat téměř výlučně na drážním pozemku, nelze předpokládat vliv na horninové prostředí, a to ani v případě částečných sanací horninového svršku a spodku.

Ad 8. Vliv na krajinu

Vzhledem k tomu, že realizací záměru se nemění směrové poměry trati, nevznikají nové nadzemní stavby (naopak nepotřebné objekty se demolují) a nebudou se měnit ani niveletní poměry trati, lze konstatovat, že vliv záměru na krajinu a krajinný ráz je přijatelný.

3. Údaje o možných významných nepříznivých vlivech přesahujících státní hranice

S ohledem na kapacitu, umístění a charakter záměru Odstranění propadu traťové rychlosti v úseku Kanín – Převýšov, lze zcela vyloučit možnost přeshraničního vlivu.

4. Opatření k prevenci, vyloučení, snížení, popřípadě kompenzaci nepříznivých vlivů

Krizová havarijní situace při realizaci záměru může nastat v souvislosti s únikem pohonných hmot, mazadel a olejů (ropných produktů) a případně, pokud by došlo k požáru.

V úvahu připadá havarijní únik ropných látek z dopravních prostředků nekolejové platformy (u rekonstrukcí přejezdů) a prostředků kolejové platformy (užití elektrifikace trati se nepředpokládá, jelikož i ta bude předmětem rekonstrukce) včetně mechanismů stavby.

Pro likvidaci úniku ropných látek (pokud dojde k úniku) je nutné, aby dodavatel stavby (zařízení staveniště) byl vybaven lehkými sorbenty. Nejčastěji se používají pěnové polymery, emulgační prostředky, expandované perlity pod označením VAPEX E, který se rozhazuje na povrch hladiny. Po několika minutách se sbírá perforovanými nebo sítovými sběrači s následným spálením.

Součástí vybavení stavby v environmentálně exponovaném území by měly být i nádoby na uložení znečištěného vapexu, zeminy a vody a to zejména v úsecích, kde trať křížuje vodoteče a stálé vodní plochy, a kde dochází ke křížení tratě s environmentálně senzitivním územím zejména oblasti náležící do soustavy lokalit Natura 2000.

Příčinou vzniku požáru mohou být např. závady na elektroinstalaci. Nutno konstatovat, že požáry v obdobných případech jsou zcela výjimečné.

Při požáru ropných produktů a hořlavých látek, instalací nebo stavebních konstrukcí vznikají sloučeniny s dráždivými účinky, narkotickými nebo toxickými pro organismus. Při tepelném rozkladu ropných produktů (asfalt) a plastů vznikají oxidy uhlíku, dusíku, aromatické uhlovodíky (benzen, toluen) a při hoření plastů mohou vznikat další nebezpečné látky (chlorovodík, kyanovodík, fosgen). Tyto zplodiny představují negativní zásah do životního prostředí, nebezpečí pro zasahující hasiče, pro práci na požářišti a v jeho okolí, kam mohou být zaneseny zkondenzované nebezpečné uhlovodíky a saze.

Preventivní opatření

Ve smyslu ČSN 753415 bude skladování ropných látek (nafta, oleje) zajišťováno podle schváleného provozního řádu. Kromě dokumentace stavby včetně technického vybavení musí být k dispozici plán opatření pro případ havárie, záznamy o provedených zkouškách těsnosti a kontrolách zařízení (pokud taková zařízení na stavbě budou) a záznamy o odstranění zjištěných závad.

Opatření proti výbuchu nebo požáru spočívají zejména v dodržování bezpečnostních předpisů při nakládání s hořlavými látkami.

Požadavky na zabezpečení požární ochrany pracoviště:

- únikové cesty, přístup k prostředkům na hašení požáru musí být stále volné;
- veškeré úniky ropných látek musí být ihned likvidovány;
- po ukončení směny musí být zařízení odstaveno z provozu, musí být proveden úklid pracoviště;
- pro případ požáru musí být staveniště vybaveno hasicími přístroji. V případě požáru se uvažuje, že represivní zásah provede příslušný hasičský záchranný sbor.

Obecně zakázané činnosti na lokalitě předmětného záměru:

- spalování jakýchkoliv druhů odpadů na volných plochách či v kterékoliv části záměru;
- porušování podnikových předpisů;
- překračování povolených provozních teplot;
- skladování a používání jiných než odsouhlasených surovin;
- vypouštění organických sloučenin a jiných látek na volné plochy či do kanalizace;
- ponechání obalů s těkavými látkami bez uzávěrů (mimo dobu, kdy jsou suroviny stáčeny).

Opatření k prevenci, vyloučení, snížení nepříznivých vlivů

Územně plánovací opatření nejsou zapotřebí, jelikož trať nemění svoji trasu a to ani dílčím způsobem a není měněna ani niveleta trati. Dle vyjádření místně příslušného dotčeného správního úřadu z hlediska územního plánování a stavebního řádu, nebude realizace záměru vyžadovat získání územního povolení.

Technická opatření

V období realizace záměru:

- v rámci další projektové přípravy bude upřesněno místo umístění recyklační základny pro uvažovaný záměr;
- v rámci další projektové přípravy zpřesnit rozsah dočasných záborů;
- případné dočasné zábory nepřekročí svým trváním dobu 1 roku a to včetně doby potřebné k uvedení do původního stavu;
- investor stavby vytvoří v rámci zařízení staveniště podmínky pro třídění a shromažďování jednotlivých druhů odpadů v souladu se stávajícími předpisy v oblasti odpadového hospodářství. O vznikajících odpadech v průběhu stavby a způsobu jejich odstranění nebo využití bude vedena odpovídající evidence. Součástí smlouvy se zhotovitelem stavby bude požadavek vznikající odpady v etapě výstavby nejprve nabídnout k využití;
- všechny mechanizmy, které se budou pohybovat na staveništi, musí být v dokonalém technickém stavu, nezbytné bude je kontrolovat zejména z hlediska možných úkapů ropných látek;
- dodavatel stavby bude v případě nutnosti eliminovat sekundární prašnost pravidelným kropením prostoru staveniště, deponií zemin a stavebních komunikací;
- vlastní zemní práce je nutné provádět po etapách vždy v rozsahu nezbytně nutném;
- tam, kde je to technicky možné a je předpoklad ohrožení povrchových vod zřídit u zařízení staveniště zemní jímky pro záchyt povrchových vod, popřípadě je vybavit lapolem pokud budou zachycené vody kontaminovány, likvidovat je na odpovídajících ČOV v okolí rekonstruované trati;
- veškeré činnosti na zařízeních staveniště organizovat tak, aby byla minimalizována možnost ohrožení povrchových a podzemních vod především ropnými látkami;
- v průběhu realizace záměru nutno respektovat požadavky příslušných orgánů ochrany přírody;
- při stavebních pracích je nezbytné dbát na dodržování všech zásad ochrany vod před znečišťujícími látkami
- na všech zařízeních staveniště musí být zajištěn takový způsob manipulace s pohonnými hmotami a dalšími látkami, který vyloučí možnost jejich úniku do okolního prostředí
- při provádění rekonstrukcí přejezdů je nutno dodržet ochranu proti znečišťování přilehlých komunikací;

V období provozu záměru

- po ukončení technických prací dle záměru nutnost rekultivace dotčených pozemků, respektive jejich uvedení do odpovídajícího, původního stavu po provedení záměru.

Opatření z hlediska Natury 2000

V době probíhající rekonstrukce trati lze za zmírňující opatření považovat správné načasování prací tak, aby veškeré rušivé aktivity byly v úseku km 13,00 až km 16, 00 vyloučeny v době hnízdění předmětů ochrany ptačí oblasti Žehuňský rybník - Obora Kněžičky. To se týká též kácení náletových dřevin v ochranném pásmu železničního tělesa.

V době provozu je žádoucí, aby byly soustavně odstraňovány náletové dřeviny tak, aby okolí tratě bylo maximálně přehledné, a tím se minimalizovalo riziko potencionálních střetů živočichů a projíždějících vlakových souprav,

5. Charakteristika nedostatků ve znalostech a neurčitostí, které se vyskytly při zpracování dokumentace

Z hlediska předloženého oznámení k záměru Odstranění propadu traťové rychlosti v úseku Kanín - Převýšov nebyly zjištěny žádné nedostatky ve znalostech či neurčitosti, které by neumožňovaly vyhodnocení velikosti a významnosti vlivů na jednotlivé složky životního prostředí, sociální dopady a vliv na veřejné zdraví.

E. POROVNÁNÍ VARIANT ŘEŠENÍ ZÁMĚRU

Posuzovaný záměr Odstranění propadu traťové rychlosti v úseku Kanín – Převýšov je jednoznačně vázán k výše uvedenému zájmovému území a při přípravě byl řešen invariantně, čili pouze v jedné aktivní variantě, což vyplývá z charakteru rekonstrukce, která svojí povahou nemění ani směrové ani niveletní vlastnosti traťového úseku. Proto pro účely porovnání variant jsou uvažovány pouze dvě varianty, a to varianta aktivní (realizace záměru) a varianta nulová (zachování stávajícího stavu).

Aktivní varianta

Aktivní variantou chápeme realizace rekonstrukce předmětného traťového úseku a následný provoz na něm, tak jak je navrženo investorem záměru. Aktivní varianta je v rámci oznámení porovnávána s tzv. nulovou (nerealizace záměru). Aktivní varianta by měla řešit současnou nevyhovující situaci z hlediska propadu traťové rychlosti a nevyhovujícího technického stavu předmětné trati v úseku Kanín – Převýšov.

Nulová varianta

Nulová varianta znamená nerealizaci záměru. Území by tak bylo ponecháno v původním stavu. Při upřednostnění této varianty by docházelo ještě k dalším dodatečným propadům traťové rychlosti a jejich promítnutí do dotčeného systému železniční dopravy. Neuspokojivý technický stav traťového úseku by se nadále zhoršoval, což by vedlo k vyšším rizikům jak ve vztahu k životnímu prostředí, tak i bezpečností situaci v daném úseku.

Při posuzování vlivů na jednotlivé složky životního prostředí i vyhodnocení možných synergických vlivů aktivní varianty nebyly zjištěny žádné významné negativní vlivy, které by znemožňovaly realizaci záměru a to jak z hlediska jeho vlivu na životní prostředí, sociálních dopadů, tak i vlivů na veřejné zdraví.

Závěr

Realizace záměru Odstranění propadu traťové rychlosti v úseku Kanín – Převýšov vyplývá z potřeby řešení neuspokojivého stávajícího technického stavu trati, který se projevuje významnými propady traťové rychlosti.

Předkládaný záměr je v rámci oznámení řešen v jedné aktivní variantě, která je komparována s nulovým stavem (čili prolongací stávajícího stavu). V rámci předkládaného oznámení byl záměr Odstranění propadu traťové rychlosti v úseku Kanín – Převýšov vyhodnocen ze všech podstatných hledisek. Vypracované oznámení předkládá základní vyhodnocení velikosti a významnosti vlivů na jednotlivé složky životního prostředí, jež by mohly být záměrem nepříznivě ovlivněny.

Samostatnou přílohou tohoto oznámení je podrobně zpracované Vyhodnocení vlivů na lokality Natura 2000.

Vliv záměru na jednotlivé složky životního prostředí je přijatelný. V rámci realizace záměru nebudou nikterak nad míru únosnou ohroženy žádné chráněné druhy rostlin či živočichů.

Natura 2000

Z hlediska Natury 2000 lze konstatovat, že předložený záměr „Odstranění propadu traťové rychlosti v úseku Kanín - Převýšov“ nemá významný negativní vliv, resp. negativní vliv dle § 45i odst. (9) zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, v platném znění) na celistvost a předměty ochrany žádné ptačí oblasti a evropsky významné lokality.

Byla navržena zmírňující opatření ve prospěch předmětů ochrany bukáčka malého a chřástala kropenatého v PO Žehuňský rybník – Obora Kněžičky a to pro fázi výstavby.

F. Doplnující údaje

1. mapová a jiná dokumentace týkající se údajů v oznámení

Údaje uvedené v oznámení nemají samostatnou mapovou dokumentaci.

2. Další podstatné informace oznamovatele

V rámci předkládané oznámení záměru Odstranění propadu traťové rychlosti v úseku Kanín – Převýšov neexistují žádné další podstatné informace, které by byly v držení oznamovatele a zároveň by nebyly uvedeny v oznámení.

G. VŠEOBECNĚ SROZUMITELNÉ SHRNUTÍ NETECHNICKÉHO CHARAKTERU

Posuzovaný úsek železniční trati Kanín – Převýšov, který lze také nazývat jako Kanínská spojka byl dokončen v roce 1940. V roce 1965 byla provedena elektrifikace tratě. Celá trať je elektrifikovaná stejnosměrnou napájecí soustavou, mezistaniční úseky jsou jednokolejné. Poslední rekonstrukce byla provedena v roce 1985.

Současný stav traťového úseku lze charakterizovat jako nevyhovující a daleko za hranicí své životnosti, což se projevuje zejména propadem traťové rychlosti vlivem poruch v geometrickém podloží koleje. Realizací záměru dojde k lokálním sanacím (rekonstrukcím) kolejí, včetně rozsáhlého pročištění příkopů a obnovení jejich funkcí. Součástí záměru je oprava nevyhovujících nástupišť a umělých staveb (propustků a mostů), které se v předmětném úseku nacházejí.

V důsledku realizace záměru se výrazně zvýší komfort pro cestující a zajistí se spolehlivé provozování železniční dopravy a bezpečnost pohybu cestujících. Zvýší se také kultura cestování a atraktivní se využívání železniční dopravy pro cestující.

Odstraněním propadu traťové rychlosti opravou úseku a realizací ostatních stavebních objektů a provozních souborů budou vytvořeny předpoklady pro budoucí zvýšení rychlosti nad 100 km/h i v ostatních úsecích (zejména Kanín – Dobšice nad Cidlinou – Choťovice), jakmile bude provedena modernizace zabezpečovacího zařízení včetně kódování vlaků v celém úseku.

V navrhovaném řešení bude zachována stávající osa koleje, která neopustí stávající pozemky dráhy a ani nemění konfiguraci koleje. Pomocí úpravy nedostatku převýšení (to znamená nárůstem převýšení koleje v oblouku beze změny jiných parametrů) bude umožněno zvýšit v některých úsecích rychlost a tím zrušit výrazné propady rychlostí, snížit potřebný čas a zároveň snížit potřebnou energii pro projetí vlaku. Navíc v případě každoročních oprav na tomto úseku je nutné zavádět pomalé jízdy, a tak dochází na více místech ještě k větším propadům rychlostí. Odstranění propadu rychlosti nepřekročí hladinu 100 km/h, která je již podmíněna celkovou modernizací zabezpečovacího zařízení. Ta však není součástí této stavby. Srovnání jednotlivých rychlostí je ukázáno v grafu na obr. 3. Z něj vyplývá, že průměrná hladina rychlosti s projektem, zájmového úseku pro posouzení v km 13,000 - km 16,000 (obr. 2) vykazuje jen mírnou diferenční odchylku střední hodnoty, a to **7 km.hod⁻¹**. Předmětem stavby tedy není zvyšování rychlosti, ale uvedení zájmového traťového úseku do provozuschopného stavu na původní návrhové rychlosti z roku 1985 s cílem eliminace nákladů na opravu a údržbu v letech budoucích.

Vzhledem k tomu, že úprava traťové rychlosti je z hlediska případného zvýšení propustné výkonnosti zanedbatelná, není tedy možné stávající kapacitu traťových úseků navyšovat.

Posuzovaná stavba představuje racionalizaci tratě z hlediska zabezpečení, jejího vlivu na okolí a komfortu pro cestující v celém svém úseku. Délka řešeného úseku trati Kanín – Převýšov je 15,347 km (dle staničení se jedná o úsek mezi km 2,631 – 17,978). Trať v důsledku realizace záměru nemění svojí osu a nebude docházet ani k výškovým úpravám nivelety koleje. Po provedení rekonstrukce se počítá se stávajícím množstvím průjezdů, které ovšem nebudou brzděny propady traťové rychlosti.

Záměr bude realizován z hlediska technologických postupů mechanismy přímo z kolejí, pouze v případech rekonstrukce přejezdů budou využívány i mechanismy nekolejové platformy. Záměr bude realizován převážně na pozemcích SŽDC, s. o. Během výstavby však může dojít i k dočasným záborům půdy jiných vlastníků. Realizací záměru nedojde k trvalým záborům pozemků určených k plnění funkce lesa (PUPFL) ani pozemků evidovaných a tudíž i chráněných v rámci zemědělského půdního fondu (ZPF). Na základě stávající projektové přípravy lze soudit, že rovněž veškerá zařízení staveniště týkající se předmětného záměru budou realizována na drážních pozemcích.

V případě zařízení staveniště u rekonstrukcí některých přejezdů bude toto řešeno v nutných případech např. krátkodobým pronájmem.

Z hlediska potencionálního vlivu na kvalitu ovzduší v období realizace záměru, jediným dočasným bodovým zdrojem znečištění může být recyklační linka k recyklaci šterku. Přesné umístění a využití recyklační linky bude řešeno v navazujících stupních projektové dokumentace. Dočasné skládky sypkých materiálů během výstavby a vlastní zemní práce během výstavby skrývky, opravy a úpravy násypů a zářezů lze považovat za hlavní plošné zdroje znečištění ovzduší. Liniové zdroje znečištění ovzduší budou představovány provozem nákladní techniky nekolejové platformy při zemních pracích a při náoze stavebního materiálu, respektive odvozu odpadů ke stanovenému využití, pokud nebude realizována po železnici. Z hlediska zdrojů znečišťování ovzduší při provozu záměru je možno konstatovat, že železniční trať zůstane z hlediska vlastního provozu i co se týče frekvence přibližně ve stávajícím stavu, takže vlivy na znečištění ovzduší v hodnoceném území lze v souvislosti s rekonstrukcí železniční trati považovat za minimální, nevýznamné (v úvahu připadá pouze sekundární prašnost způsobená průjezdem vlakových souprav).

Z hlediska odpadů mezi významné druhy v rámci realizace bude patřit kontaminované šterkové lože, stavební suť a staré železniční pražce. Předpokládá se, že bude provedena recyklace části šterku ze železničního svršku cca 40 %, v úsecích kde je předpokládána sanace železničního svršku (vybrané úseky a stanice). Je uvažováno s maximálním využitím stávajícího šterkového lože (recykláž). Část odpadů z likvidací a rekonstrukcí bude dále využitelná – železo (kolej, výhybky apod.), nekontaminovaná stavební suť na recyklaci apod. jako druhotné suroviny.

Z hlediska životního prostředí vede trať lokalitou a současně sousedí s lokalitou Natura 2000. Jedná se o PO Žehuňský rybník - Obora Kněžičky, EVL Žehuňsko, EVL Vín, EVL Olešnice. Dále zde dochází k územnímu střetu či těsnému sousedství u NPR Žehuňský rybník, NPR Kněžičky, PP Víno. Územní systém ekologické stability je v zájmovém území reprezentován jak regionální, tak nadregionální úrovní. Jedná se o prvky RBC U Cidliny, NBC Žehuňská obora, NBK Žehuňská obora Polabský luh, NBK Žehuňská obora – Bohdaneč.

V průběhu realizace záměru budou do jisté míry dotčeni obyvatelé nejbližších obytných objektů, které leží v blízkosti rekonstruovaného úseku. Tento vliv bude způsoben jak dopravou materiálů, tak vlastními pracemi. Jedná se jednak o emise hluku, emise škodlivin z nákladních aut a z prostředků mechanizace. Veškeré stavební operace budou muset být plánovány tak, aby rozsah tohoto negativního ovlivnění byl na nejnižší možné míře. Za tímto účelem bude vypracována projektová dokumentace a harmonogram výstavby, kde bude řešena otázka přístupových cest. Negativním vlivům bude rovněž předcházet dodržování režimu výstavby tak, aby tyto nepříznivé vlivy byly minimalizovány (např. stavba nebude prováděna v nočních hodinách apod.) Při realizaci záměru nevzniknou žádné nové bodové zdroje znečišťování ovzduší. Vlastní lokality prací včetně zařízení staveniště lze považovat za maloplošné zdroje znečišťování ovzduší. Z hlediska dopravy materiálů budou ovlivněny liniové zdroje v okolí realizace, ovšem míra ovlivnění bude bezvýznamná. Vzhledem k situaci, že většina stavebních operací bude realizována mechanismy s kolejovou platformou, nedejde k významné změně frekvence dopravy na dotčených komunikacích.

Vzhledem k tomu, že realizací záměru se nemění směrové poměry na trati, nevznikají nové nadzemní stavby (naopak nepotřebné objekty se demolují), nemá realizace vliv na krajinu z hlediska aspektů krajinného rázu. Na základě posouzení obsaženého v předkládaném oznámení je možno konstatovat, že případné vlivy na životní prostředí a veřejné zdraví jsou malé a nevýznamné, přesto je navržena řada opatření, které povedou prevenci či ještě k dalšímu zmírnění nepříznivých vlivů.

H. Přílohy

1. Vyjádření místně příslušného stavebního úřadu o tom zdali je předkládaný záměr v souladu s platnou územně plánovací dokumentací.
2. Stanovisko orgánu ochrany přírody a krajiny dle § 45i odst. (1) zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, v platném znění.

Součástí předkládaného oznámení je samostatně vypracované vyhodnocení vlivu záměru Odstranění propadu traťové rychlosti v úseku Kanín – Převýšov na lokality soustavy Natura 2000.

Datum zpracování oznámení: 07. 03. 2014

Jméno, příjmení, bydliště a telefon zpracovatele oznámení a osob, které se podílely na zpracování oznámení:

Podpis zpracovatele oznámení:

Ing. Vladimír Zdražil
Tismice 128
28201 Český Brod
603 216 643

Ing. Zdeněk Keken
Vimperská 200
341 92 Kašperské Hory
732 123 950

prof. RNDr. Vladimír Bejček, CSc.
Klešická 1554
190 16 Praha 9 Újezd nad Lesy
606 474 485

V Praze dne 07. 03. 2014

.....
Ing. Vladimír Zdražil