Prodloužení koleje č. 4
v železniční stanici

Ždírec n. D.

Oznámení záměru
dle § 6 a příl. 3
zák. 100/2001 Sb.
v platném znění

Prodloužení koleje č. 4
v železniční stanici
Ždírec nad Doubravou

Oznámení záměru
podle § 6 a příl. č. 3 Zákona 100/2001 Sb.,
v platném znění

Oznamovatel:

DMC Havlíčkův Brod s.r.o., Průmyslová 941, 580 01 Havlíčkův Brod
Oprávněný zástupce: **Ing. Pavel Bláha**, jednatel společnosti

. . . . . .

Zpracovatel oznámení záměru:
RNDr. Petr Obst, držitel autorizace k hodnocení vlivů staveb, činností, technologií a koncepcí na životní prostředí podle zák. č. 100/2001 Sb. (osvědčení MŽP a MZd ČR č.j. 17832/2781/OPVŽP/01 z 24. 10. 2001, osvědčení MŽP ČR č.j. 4532/OPVŽP/02 z 18. 9. 2002 a rozhodnutí o prodloužení autorizace č.j. 41659/ENV/06 z 21. 6. 2006)

. . . . . .

Havlíčkův Brod, 15. 11. 2007

ÚDAJE O ZPRACOVATELI:

Obchodní jméno:	**G.L.I., sdružení podnikatelů**
IČO:	101 22 826
sídlo:	Vilémov 35, 396 01 Humpolec
kancelář (doručovací adresa):	Havlíčkovo nám. 839, 396 01 Humpolec
telefon:	606 674 162
e-mail:	p.obst@gli.cz

Odpovědný řešitel úkolu:

RNDr. Petr Obst:

- držitel autorizace ke zpracování dokumentací a posudků o hodnocení vlivů staveb, činností, technologií a koncepcí na životní prostředí (E.I.A.) podle zák. 100/2001 Sb.
  (osvědčení MŽP a MZd ČR č.j. 17832/2781/OPVŽP/01 z 24. 10. 2001, osvědčení MŽP ČR č.j. 4532/OPVŽP/02 z 18. 9. 2002 a rozhodnutí o prodloužení autorizace čj. 41659/ENV/06 z 21. 6. 2006
- autorizovaný projektant územních systémů ekologické stability
  (osvědčení České komory architektů, poř. č. 02 873 z 20. 6. 2000)
- držitel osvědčení o odborné způsobilosti projektovat, provádět a vyhodnocovat geologické práce v oborech ložisková geologie, geochemie, environmentální geologie a sanace
  (rozhodnutí MŽP ČR. poř. č. 1437/2001 z 21. 6. 2001)
- soudní znalec v oborech
  - ochrana přírody, specializace ekologie a ochrana životního prostředí
  - těžba, specializace geologie a těžba nerostných surovin

  (jmenovací dekret Krajského soudu Hradec Králové, poř. č. 2868 z 27. 4. 2000)

Vilémov 35, 396 01 Humpolec
tel.: 606 674 162
e-mail: p.obst@gli.cz

Spoluřešitelé a zpracovatelé podkladových studií a průzkumů (abecedně):

Irena Dundychová – Npor. Jana Lašky 3095, 580 01 Havlíčkův Brod, *tel.:* 603 857 955

Barbora Obstová – Masarykova univerzita, Přírodovědecká fakulta, Kotlářská 2, 611 37 Brno, tel.: 721 559 403, *e-mail:* artemis7@centrum.cz

OBSAH:

A. ÚDAJE O OZNAMOVATELI 1

B. ÚDAJE O ZÁMĚRU 2

B.I Základní údaje 2

B.I.1 Název záměru 2

B.I.2 Rozsah a kapacita záměru 2

B.I.3 Lokalizace záměru 2

B.I.4 Charakter záměru a možné kumulace s jinými záměry 2

B.I.5 Zdůvodnění potřeby záměru a přehled zvažovaných variant 2

B.I.6 Stručný popis technického a technologického řešení záměru 3

B.I.7 Termíny realizace záměru 3

B.I.8 Dotčené správní celky 3

B.I.9 Přehled navazujících rozhodnutí podle § 10, odst. 4 4

B.II Údaje o vstupech 4

B.II.1 Půda 4

B.II.2 Voda 4

B.II.3 Elektrická energie 4

B.II.4 Stavební materiál 4

B.II.5 Ostatní surovinové a energetické zdroje 5

B.II.6 Nároky na dopravní infrastrukturu 5

B.II.7 Nároky na ostatní infrastrukturu, potřeba souvisejících staveb, zařízení staveniště 6

B.III Údaje o výstupech 6

B.III.1 Ovzduší 6

B.III.2 Odpadní vody 7

B.III.3 Odpady 7

B.III.4 Hluk a vibrace 9

B.III.5 Záření 10

B.III.6 Environmentální rizika při haváriích 10

C. STAV ŽIVOTNÍHO PROSTŘEDÍ V ZÁJMOVÉM ÚZEMÍ 11

C.1 Základní environmentální charakteristiky území 11

C.2 Stav ovlivnitelných složek životního prostředí 12

D. VLIVY ZÁMĚRU NA OBYVATELSTVO A NA ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ 14

D.1 Charakteristika předpokládaných vlivů záměru a hodnocení jejich významnosti 14

D.1.1 Vlivy na veřejné zdraví, vč. sociálně-ekonomických aspektů 14

D.1.2 Vliv na hlukovou situaci, vibrace 14

D.1.3 Vlivy na ovzduší a klima 15

D.1.4 Vlivy na povrchové a podzemní vody 16

D.1.5 Vlivy na půdu 16

D.1.6 Vlivy na horninové prostředí a přírodní zdroje 16

D.1.7 Vlivy na biotopy (ekosystémy), flóru a faunu 17

D.1.8 Vliv na krajinný ráz 18

D.1.9 Vlivy na hmotný majetek a kulturní památky 18

D.2 Rozsah vlivů vzhledem k zasaženému území a populaci 18

D.3 Údaje o vlivech přesahujících státní hranice 19

D.4 Opatření k prevenci a eliminaci nepříznivých vlivů 19

D.4.1 Opatření ke snížení hlučnosti 19

D.4.2 Ochrana ovzduší 19

D.4.3 Ochrana povrchových a podzemních vod 19

D.4.4 Ochrana půdy a horninového prostředí 20

D.4.5 Ochrana biotopů 20

D.4.6 Ochrana krajinného rázu 20

D.4.7 Ochrana hmotného majetku a kulturních památek 20

D.4.8 Ochrana veřejného zdraví 20

D.5 Nedostatky ve znalostech a neurčitosti při hodnocení vlivů 20

E. POROVNÁNÍ VARIANT ŘEŠENÍ ZÁMĚRU 21

F. DOPLŇUJÍCÍ ÚDAJE 22

F.1 Mapová a jiná dokumentace 22

F.1.1 Mapa širšího okolí se zákresem záměru, 1 : 25 000 22

F.1.2 Detail projektované situace na lokalitě, 1 : 1 500 23
F.2 Další podstatné informace oznamovatele 24
F.2.1 Plná moc k zastupování ve věci předmětného záměru 24
F.2.2 Vyjádření Krajské hygienické stanice kraje Vysočina 25
F.2.3 Územní rozhodnutí o změně druhu pozemků 26
F.2.4 Stanovisko Městského úřadu Chotěboř, odbor životního prostředí 27
F.2.5 Stanovisko AOPK SCHKO Železné hory k umístění stavby 28
F.2.6 Stanovisko AOPK SCHKO Železné hory k dotčení EVL... 29
F.3 Podkladové studie samostatné textové přílohy, zařazené na konci svazku
F.3.1 Dendrologický průzkum (DUNDYCHOVÁ 2007)
F.3.2 Mapy přírodovědných průzkumů (OBST, OBSTOVÁ 2007)
G. SHRNUTÍ NETECHNICKÉHO CHARAKTERU 30
H. PŘÍLOHA (vyjádření příslušného stavebního úřadu) 31
POUŽITÉ PODKLADY A LITERATURA 32

ZKRATKY POUŽITÉ V TEXTU

AOPK	Agentura ochrany přírody a krajiny
BPEJ	bonitované půdně ekologické jednotky
BÚ	botanický ústav
ČAV	Česká akademie věd
ČD	České dráhy, a.s.
ČR	Česká republika
ČSAV	Československá akademie věd
ČSN	česká státní norma
DOSS	dotčený orgán státní správy
ES	ekologická stabilita
EVL	evropsky významná lokalita Natura 2000
GÚ	geografický ústav
HZS	hasičská záchranná služba
CHKO	chráněná krajinná oblast
IČ	identifikační číslo
KN	katastr nemovitostí
KrÚ	krajský úřad
k.ú.	katastrální území
MěÚ	městský úřad
MZd	ministerstvo zdravotnictví
MŽP	ministerstvo životního prostředí
NN	nízké napětí
NUTS	Nomenclature Unit of Territorial Statistic (územně statistická jednotka)
OP	ochranné pásmo
OŽP	odbor životního prostředí
PHM	pohonné hmoty (a maziva)
PS	provozní soubor
SCHKO	správa chráněné krajinné oblasti
SDC	Správa dopravní cesty (divize ČD)
SET	Stora Enso Timber Ždírec, spol. s r.o.
SO	stavební objekt
TNV	těžká nákladní vozidla
ÚPD	územně plánovací dokumentace
ÚSES	územní systém ekologické stability
ÚTJ	územně technická jednotka
ZÚJ	základní územní jednotka
ZPF	zemědělský půdní fond
žst.	železniční stanice

A. ÚDAJE O OZNAMOVATELI

A.1	*Název:*	**DMC Havlíčkův Brod s.r.o.**[I]
A.2	*IČ:*	252 84 525
A.3	*Sídlo:*	Průmyslová 941, 580 01 Havlíčkův Brod
A.4	*Oprávněný zástupce:*	**Ing. Pavel Bláha**
	adresa:	Průmyslová 941, 580 01 Havlíčkův Brod
	telefon, fax:	569 400 513, 606 624 091
	e-mail:	blaha@chladek-tintera.cz

[I] Oznamovatel byl ke všem úkonům týkajícím se územního a stavebního řízení ve věci předmětného záměru zplnomocněn investorem stavby, kterým je Správa železniční dopravní cesty, státní organizace, Prvního pluku 367/5, 186 00 Praha 8 – Karlín, IČ 709 94 234, zastoupená svou organizační složkou Stavební správa Plzeň, P.O.Box 188, Purkyňova 22, 304 88 Plzeň (plná moc – viz kap. F.2.1).

B. ÚDAJE O ZÁMĚRU

B.I ZÁKLADNÍ ÚDAJE

B.I.1 Název záměru

Záměr je uváděn pod názvem ***Prodloužení koleje č. 4 v železniční stanici (žst.) Ždírec nad Doubravou***.

B.I.2 Rozsah a kapacita záměru

Posuzovaným záměrem je rekonfigurace kolejiště v železniční stanici Ždírec nad Doubravou, konkrétně rekonstrukce a prodloužení staniční koleje č. 4 v úseku o celkové délce 365 m, resp. užitné délce 312 m.

Projekt v předložené podobě a rozsahu splňuje kritéria pro záměry vyžadující zjišťovací řízení podle zákona č. 100/2001 Sb., příloha č. 1., kategorie II, bod 9.2 – ***novostavby, rekonstrukce, elektrizace nebo modernizace železničních drah; novostavby nebo rekonstrukce železničních a intermodálních zařízení a překladišť***. Příslušným úřadem pro zjišťovací řízení je v souladu s výše citovanou přílohou Krajský úřad kraje Vysočina se sídlem v Jihlavě.

B.I.3 Lokalizace záměru

Lokalita se nachází v kraji Vysočina, v k.ú. Ždírec nad Doubravou a Horní Studenec, v západní polovině kolejiště železniční stanice Ždírec nad Doubravou – viz kap. F.1.1 a F.1.2. Administrativní začlenění stavby podává tab. 1. Lokalizace záměru je v souladu s platnou ÚPD města Ždírec nad Doubravou (viz kap. H).

Tab. 1: Administrativní začlenění stavby:

Admin. jednotka	***název***	***č. (ident. kód)***
NUTS2 – oblast	Jihovýchod	CZ06
NUTS3 – kraj	Vysočina (KrÚ Jihlava)	CZ061
NUTS4 – okres	Havlíčkův Brod	CZ0611
NUTS5 – obec (ZÚJ)	Ždírec nad Doubravou	569 780
katastrální území (ÚTJ)	Horní Studenec	644 358
pozemky	550/5, 560/4, 560/20, 560/22, 560/23	
katastrální území (ÚTJ)	Ždírec nad Doubravou	795 640
pozemky	275/14	

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

Záměr svým charakterem představuje rekonstrukci a doplnění (novostavbu) kolejiště žst. Ždírec nad Doubravou. Žádný další záměr podobného charakteru není na lokalitě ani v jejím širším okolí v současné době plánován.

B.I.5 Zdůvodnění potřeby záměru a přehled zvažovaných variant

Projekt koncepčně navazuje na investiční akci realizovanou v roce 2006 „Rekonstrukce vlečkové koleje a zřízení nákladiště žst. Ždírec nad Doubravou," jejímž účelem bylo zlepšení dopravní obslužnosti a rozvoje průmyslové zóny II-SEVER ve Ždírci nad Doubravou. V současné době je kapacita kolejiště stanice plně vytížena a dochází k tomu, že dopravní obslužnost při nakládce a vykládce je zvládána jen díky maximální koordinaci. Řešením této situace je vybudování kusé koleje spočívající v prodloužení staniční koleje č. 4, která by byla využita především pro deponování železničních nákladních vozů. Realizace stavby by měla i pozitivní vliv na technický stav kolejiště, neboť navrhované odvodnění přispěje ke zlepšení žel. spodku a především k prodloužení životnosti a zjednodušení údržby koleje.

Vzhledem k poněkud omezeným prostorovým možnostem na předmětné lokalitě a k nutnosti vazby záměru na kolejiště žst. Ždírec n. D. nebyl záměr projektován ve více variantách, resp. variantní řešení se týkala pouze technických detailů některých stavebních objektů. Kromě varianty **základní** (stavební), je tedy jedinou další posuzovatelnou variantou varianta **nulová**, tzn. záměr nerealizovat.

B.I.6 Stručný popis technického a technologického řešení záměru

Posuzovaným záměrem je rekonfigurace kolejiště v železniční stanici Ždírec nad Doubravou, konkrétně rekonstrukce a prodloužení staniční koleje č. 4 v úseku o celkové délce 365 m, resp. užitné délce 312 m (BLÁHA 2007). Stavba neobsahuje objekty jako jsou výpravní budovy, nástupiště apod., ale jedná se pouze o rekonstrukci a částečnou novostavbu železničního svršku a spodku a o vyvolané úpravy infrastruktury (inženýrské sítě, zabezpečovací zařízení). Stavba je členěna na stavební objekty (SO) a provozní soubory (PS):

SO 01 – železniční svršek: v rámci rekonstrukce železničního svršku bude do oblouku v mateční koleji č. 4 vložena výhybka. Přímá větev koleje za touto výhybkou je navržena v celkové délce 365 m (užitná délka je 312 m), kolej bude ukončena kolejnicovým zarážedlem. Odbočná větev bude zapojena do spojky se stávající vyhybkou č. 4 v koleji č. 2.

Stávající kolejový rošt v dotčeném úseku bude vytržen a nahrazen novým, tvořeným železobetonovými pražci SB 8 (SB 6), výhybka je navržena na dřevěných pražcích. V nezbytné míře bude směrově a výškově upravena geometrická poloha předmětných kolejí a budou zřízeny drážní stezky. Součástí tohoto i následujícího SO jsou i demolice nahrazovaných částí a zařízení současného kolejiště.

SO 02 – železniční spodek: návrh konstrukce železničního spodku vychází z výsledků a doporučení geotechnického průzkumu a je navržen dle zásad předpisu ČD S4 - Železniční spodek a Vzorových listů železničního spodku Ž v aktuálním znění. V rámci tohoto SO bude sanován železniční spodek v dotčené části koleje č. 4 a pod nově prodlužovanou kolejí na celkové ploše 2 000 m^2.

Součástí SO 02 je i drenážní systém, navržený jako kombinace odvodňovacích příkopů a drenážního potrubí (DN150, dl. 296,5m). Drenážní systém je opatřen kontrolními šachtami (v potrubní větvi) a lapačem splavenin.

SO 03 – osvětlení a úprava kabelových tras: podél navržené koleje budou umístěny osvětlovací stožáry (9 ks), osazené sodíkovými vysokotlakými výbojkami 250 W.

SO 04 – přeložka STL plynovodu, podcházejícího v současné době prostor budoucích stavebních objektů SO 01–02.

PS 101 – úprava (přeložka) zabezpečovacího zařízení.

PS 102 – přeložka kabelu ČD Telematika − obě přeložky (PS 101 a PS 102) budou vedeny v souběhu, cca 2,5 m od osy nové koleje č. 4.

Z výše uvedených údajů je zřejmé, že stavebním činnostem při výstavbě záměru výrazně dominují zemní práce a realizace objektů v úrovni terénu, podíl technologicky náročnějších stavebních prací a nadzemních konstrukcí je minimální. Při výstavbě projektovaného záměru a doprovodných pracích budou používány technologie a materiály naprosto běžné v obdobných případech, tedy s poměrně spolehlivě stanovitelnými vlivy na životní prostředí.

B.I.7 Termíny realizace záměru

Zahájení stavebních prací	**06/2008**
Ukončení stavebních prací	**12/2008**
Zahájení provozu	**12/2008**
Ukončení provozu (předpoklad)	**daleký výhled v řádu desítek let**

B.I.8 Dotčené správní celky

Kraj Vysočina: Krajský úřad kraje Vysočina, Žižkova 1882/57, 586 01 Jihlava

Město Ždírec nad Doubravou: Městský úřad Ždírec nad Doubravou, Školní 500, 582 63 Ždírec nad Doubravou.

B.I.9 Výčet navazujících rozhodnutí podle § 10, odst. 4, a správních úřadů, které budou tato rozhodnutí vydávat

Územní rozhodnutí: Městský úřad Ždírec nad Doubravou, Stavební úřad, Školní 500, 582 63 Ždírec nad Doubravou.

Stavební povolení: Drážní úřad, sekce stavební, oblast Praha, Wilsonova 80, 121 06 Praha 2.

B.II ÚDAJE O VSTUPECH

B.II.1 Půda

Z tab. 2 je zřejmé, že záměr je ze značné části realizován na stávajících pozemcích železniční stanice, vedených v KN jako ostatní plochy s využitím *dráha* nebo *ostatní komunikace*, pouze okrajově se dotýká zemědělských pozemků č. 560/22, 560/23.

Tab. 2: Přehled stavebních (stavbou dotčených) pozemků:

Parcel. číslo	***výměra*** *[m^2]*	***druh pozemku***	***využití pozemku***	***forma ochrany půdy***	***vlastnické právo***
K.ú Horní Studenec					
550/5	717	ostatní plocha	ost. komunikace		Město Ždírec nad D.
560/4	14 945	ostatní plocha	dráha		Správa žel. dopravní cesty, s.o.
560/20	10 101	ostatní plocha	dráha		České dráhy, a.s.
560/22 ZE	2 995	orná půda		ZPF III. tř.	Město Ždírec nad D.
560/23 ZE	3 547	orná půda		ZPF III. tř.	Město Ždírec nad D.
K.ú. Ždírec nad Doubravou					
275/14	32 076	ostatní plocha	dráha		České dráhy, a.s.

Trvalý zábor ZPF, související se stavbou záměru, ovšem z celkové plochy obou pozemků 6 542 m^2 představuje pouhých cca 315 m^2 orné půdy s BPEJ 75011, tzn. zařazené do III. třídy ochrany (zastavitelné). Dle informace zástupce společnosti Stora Enso Timber je v současnosti na pozemky č. 560/22 a 560/23 (k.ú. Horní Studenec, nyní ve vlastnictví Města Ždírec nad Doubravou) vydáno územní rozhodnutí o změně druhu pozemku na druh *ostatní plocha***,** včetně vydaného souhlasu o vyjmutí ze ZPF (viz kap. F.2.3). Platba za vynětí ještě neproběhla a nebyla podána žádost o změnu na katastrální úřad, ovšem předpokládá se, že tento proces bude ukončen do konce roku 2007 a že uvedené pozemky Stora Enso odkoupí k 1.1.2008 (BLÁHA 2007).

Záměrem nebude zabrán ani dotčen žádný pozemek určený k plnění funkce lesa.

B.II.2 Voda

Pitnou i užitkovou vodou bude posuzovaný záměr jak **během stavby**, tak **za provozu** zásobován ze mobilních zdrojů zhotovitele stavby, za provozu jsou ovšem nároky hodnoceného zařízení na zásobování vodou prakticky nulové.

B.II.3 Elektrická energie

Projektovaný záměr bude jak **v době výstavby** tak **během provozu** připojen na stávající rozvody NN na lokalitě (součástí stavebních prací jsou i odpovídající úpravy rozvodné sítě). Příkon v době výstavby bude záviset na aktuální etapě stavebních prací, požadovaný příkon dokončeného záměru je cca 2,3 kW (osvětlení).

B.II.4 Stavební materiál

Veškeré stavební materiály a suroviny budou buď připraveny ve specializovaných výrobnách mimo lokalitu a na sledované stavbě obvyklým způsobem aplikovány (beton, drcené kamenivo) nebo budou navezeny ve formě polotovarů, z nichž budou na místě montovány finální technologické celky (betonové

prefabrikáty, dřevěné pražce, koleje, rozvody, elektroinstalace apod.). V rámci této stavby se předpokládá provádění sanací železničního spodku v dotčené části koleje č. 4 a pod nově prodlužovanou kolejí o celkové ploše sanace 2 000 m^2; pokud bude vytěžený štěrk ze štěrkového lože vyhovující z hlediska zákona o odpadech, bude použit do nového násypového tělesa. Na přípravu stavební plochy a na dokončovací terénní úpravy bude použita inertní zemina z vlastních skrývek stavby.

Jak již bylo uvedeno v kap. B.I.6, budou při výstavbě projektovaného záměru používány technologie a stavební materiály naprosto běžné v obdobných případech, tedy s poměrně spolehlivě stanovitelnými vlivy na životní prostředí.

B.II.5 Ostatní surovinové a energetické zdroje

Kromě materiálů, surovin a energií, uvedených v předchozím textu, bude **v období výstavby** nutno zásobovat stavební stroje pohonnými hmotami, mazivy, chladícími médii a obdobnými materiály. Lze předpokládat, že s výjimkou pohonných hmot půjde u těchto látek o množství spíše podružná. Pohonné hmoty pro mechanismy pracující pouze v rámci staveniště budou dováženy speciálními cisternovými vozy; ostatní automobily budou PHM čerpat mimo posuzovanou lokalitu (u čerpacích stanic nebo ve vlastních výdejnách v areálech příslušných podniků); totéž platí i pro techniku, zajišťující provoz dokončeného záměru.

Dokončený záměr bude bez výraznějších nároků na surovinové a energetické zdroje mimo již případně uvedených v předchozím textu, resp. z hlediska případných následných materiálových a energetických vstupů (např. při opravách nebo údržbě) bude nedílnou součástí kolejiště žst. Ždírec.

B.II.6 Nároky na dopravní infrastrukturu

Během stavby se dočasně zvýší provoz na lokalitě a na příjezdových komunikacích. Kromě strojů, nákladních automobilů a speciálních vlakových souprav pracujících a pojíždějících (přemísťujících materiál) na vlastním staveništi přijede na lokalitu cca 1 000 dalších nákladních automobilů, jednak vyvážejících vytěženou zeminu a štěrk z původního štěrkového lože, jednak navážejících stavební materiál a komponenty (viz tab. 3):

Tab. 3: Bilance přepravovaných materiálů během stavby záměru (zprac. Ing. P. BLÁHA, DMC Havl. Brod s.r. o.)

Tab. 3a: Materiály vyvážené:

Materiál	***původ***	***objem [m^3]***	***počet nákladních vozidel***
výkopová zemina a kámen	podloží pod štěrkovým ložem, zemina z příkopů a propustků	5 600	520
štěrk	rekonstruované části kolejiště	350	90
železo a ocel	vybourané kolejnice apod.	2,1	1
dřevo obsahující nebezpečné látky	vybourané pražce	10	2
beton	betonové pražce, bet. desky	5	1
celkem			**615**

Tab. 3b: Materiály navážené (stavební materiály, polotovary a komponenty):

Materiál	***účel***	***objem [m^3]***	***počet nákladních vozidel***
drcené kamenivo	konstrukce SO 01,02	1 200	300
štěrk, štěrkodrť	konstrukce SO 01,02	170	43
betonové pražce	konstrukce SO 01	89,5	Po železnici
železo a ocel	kolejnice, stavební ocel SO 01	7	Po železnici
dřevěnné pražce	konstrukce SO 01	2	1
elektroinstalace	osvětlovací stožáry SO 03	0,7	1
drobný materiál, ostatní	SO 01-04, PS 101, 102		50
celkem			**395**

Předpokládanému celkovému objemu přepravovaných materiálů tedy podle předběžného odhadu odpovídá cca 2 000 jízd nákladních automobilů, což po uvažovanou dobu stavby (cca 50 pracovních dní) představuje průměrně 40 jízd denně. Toto číslo je pochopitelně pouze orientační, pro detailnější stanovení dopravních vrcholů by byl nezbytný podrobnější harmonogram stavby, který v daném stádiu projektové přípravy záměru není dosud k dispozici. Lze předpokládat především dva dopravní vrcholy výstavby: zemní práce a odvoz vytěženého materiálu ze stavbou dotčené plochy a navážení nového materiálu na konstrukci kolejového lože.

Dopravně náročný bude zvláště první z obou jmenovaných vrcholů – odvoz vytěžené zeminy a štěrkového lože na určenou deponii s příslušným zajištěním dle nebezpečnosti odpadu (zneškodnění bude provedeno v souladu se zákonem o odpadech č. 181/2001 Sb. v platném znění); předpokládá se využití skládky Ronov nad Sázavou, Chotěboř nebo Světlá nad Sázavou ve vzdálenosti do cca 25 km. Projektová dokumentace nicméně uvažuje i možné využití recyklláží vytěženého štěrkového lože do podkladních vrstev násypového tělesa rekonstruované koleje, což by nároky na dopravní infrastrukturu území výrazně snížilo.

Pro dopravu materiálu na a ze staveniště bude možno využít příjezdovou komunikaci ze silnice II/345 směrem od západu; dopravu, související s výstavbou záměru bude tedy možno směrovat tak, aby se co nejméně dotkla sídelních partií města Žďírec, případně se jim zcela vyhnula. Lze pochopitelně využít i železniční dopravu.

U **dokončeného záměru** jsou jeho nároky na dopravní infrastrukturu minimální, resp. jedním z cílů záměru samého je zvýšit kapacitu kolejiště a zlepšit tak dopravní obslužnost v žst. Žďírec n. D. při nakládce a vykládce.

B.II.7 Nároky na ostatní infrastrukturu, potřeba souvisejících staveb, zařízení staveniště

Kromě nutných přeložek a úprav inženýrských sítí na lokalitě, které jsou součástí záměru, nemá stavba další nároky na infrastrukturu území. Zařízení staveniště (běžného charakteru a vybavení) bude situováno v ploše zájmových pozemků.

B.III ÚDAJE O VÝSTUPECH

B.III.1 Ovzduší

Po dobu **stavebních prací** lze lokalitu jako celek považovat za plošný zdroj znečištění ovzduší. Staveniště bude jednak zdrojem prachu z přemisťování sypkých materiálů a z pojíždění mechanismů po nezpevněných plochách staveniště, jednak emisí z výfukových plynů stavebních strojů a nákladních vozidel. Z této charakteristiky vyplývá i spektrum očekávaných znečišťujících látek: oxid siřičitý (SO_2), oxidy dusíku (NO_x), oxid uhelnatý (CO), uhlovodíky (C_xH_y) a suspendované částice frakce PM_{10} z automobilové dopravy a sekundární prašnost z činnosti na staveništi. Stavebními pracemi na lokalitě může být z tohoto hlediska významněji ovlivněno i širší okolí podél přepravních tras vyvážených a navážených materiálů, především v etapě rozsáhlejších zemních prací a odvozu vytěžené zeminy na určenou deponii; předpokládá se využití skládky Ronov nad Sázavou, Chotěboř nebo Světlá nad Sázavou ve vzdálenosti cca do 25 km. Projektová dokumentace nicméně uvažuje i využití recyklláží vytěženého štěrkového lože do podkladních vrstev násypového tělesa rekonstruované koleje, což by vliv na kontaktní okolí přepravních tras výrazně snížilo. Působení předmětné stavby jako zdroje znečištění ovzduší bude nahodilé a přechodné po dobu realizace výstavby, část jeho vlivů lze eliminovat vhodnými opatřeními (viz kap. D.4.2).

Jak již bylo uvedeno, představuje **dokončený a provozovaný** záměr z hlediska výstupů (a vlastních vlivů na životní prostředí) spíše prostorovou restrukturalizaci činností současného kolejiště žst. Žďírec. Realizací záměru tedy nevzniká žádný nový zdroj znečištění ovzduší. Optimalizací a zkapacitněním kolejiště naopak do značné míry odpadne stávající složité rozřaďování a zpětné řazení vlakových souprav, vyžadující déletrvající pojezdy seřazovací dieselové lokomotivy v prostoru železniční stanice. Vzhledem k lokalizaci nové koleje v západní části žst. je navíc zřejmé, že stávající zdroje znečištění ovzduší (již zmíněné pojezdy

rozřazovacích lokomotiv) budou částečně odsunuty do větší vzdálenosti od sídelní zástavby města Ždírec n. D. (řádově o nižší stovky m) − viz též kap. D.1.3.

B.III.2 Odpadní vody

Odpadní vody vznikající v souvislosti s posuzovaným záměrem lze rozdělit do dvou kategorií:

I. vody splaškové;

II. vody srážkové.

Ad I.: jak **během výstavby, tak za provozu dokončeného záměru** bude možno využívat sociální zázemí v žst., případně budou součástí zařízení staveniště mobilní ekologická WC. Lze tedy konstatovat, že záměr nebude zdrojem splaškových vod.

Ad II.: Charakter odtoku srážkových (a tavných) vod v době **výstavby** bude zhruba odpovídat současnému stavu lokality (resp. podíl ploch s různým koeficientem odtoku se bude poměrně rychle měnit v závislosti na postupu stavebních prací). Během výstavby, zejména při rozsáhlejších zemních pracích při nepříznivém počasí, mohou být odtékající povrchové vody mechanicky znečištěny jemnou frakcí odkrytých nebo navážených zemin.

Odvádění srážkových (a tavných) vod z **dokončeného** záměru je navrženo pomocí odvodňovacích příkopů a pomocí drenážního potrubí, na kterém budou umístěny kontrolní šachty a lapač splavenin. Obě větve odvodnění (povrchový příkop a drenážní potrubí) se spojí v betonovém výústním objektu při záp. okraji lokality.

Realizací záměru nedojde k žádnému zásadnímu ovlivnění odtokových poměrů. Jedinou změnou z tohoto hlediska je nahrazení současné plochy výsadeb a náletů dřevin (cca 2 800 m^2) upravenou a zpevněnou plochou pro nově budovaný úsek koleje. Touto změnou se celkový odtok z plochy kolejiště při návrhovém dešti zvýší o cca 6 m^3 (viz tab. 4), což je nárůst v celkovém kontextu nevýznamný.[II]

Tab. 4: Rozdíl odtoku z budoucích zpevněných ploch záměru za současného a projektovaného stavu pro návrhový déšť i = 124 $l.s^{-1}.ha^{-1}$; t = 15 min. (parametry návrhového deště dle KVERKA 2006):

	současný stav			***projektovaný stav***		
	plocha [m^2]	*koef.*	*odtok [$l.s^{-1}$]*	*plocha [m^2]*	*koef.*	*odtok [$l.s^{-1}$]*
zeleň, postagrární lada (resp. neupravené a nezastavěné plochy	2 800	0,2	**6,94**	–	–	–
upravené štěrkové plochy	–	–	–	2 800	0,4	**13,9**
***celkový odtok** při 15 min. srážce [m^3]*			**6,25**			**12,51**

B.III.3 Odpady

Odpady vznikající v souvislosti s posuzovaným záměrem lze rozčlenit do několika skupin, podle stavební etapy, v níž budou produkovány:

I. odpady přípravných prací (skrývky, zemní a výkopové práce);

II. odpady stavební;

III. odpady provozní;

IV. odpady demoliční (po vypršení životnosti stavby).

[II] Stávající kolejiště žst. Ždírec má rozlohu 28 100 m^2, čemuž odpovídá odtok 139,4 $l.s^{-1}$, resp. celkový odtok 125,44 m^3 při 15 min. srážce. Zvýšení celkového odtoku při návrhovém dešti o cca 6 m^3 tedy představuje nárůst o necelých 5 %.

Ad I.: Přehled odpadů z přípravných, skrývkových a zemních prací podává následující tabulka:

Název odpadu	*kód*	*kateg.*	*množství*[III]	*zdroj odpadu*
beton	17 01 01	O	5 m^3	vybouraný beton a pražce
směsi nebo odděl. frakce betonu, cihel, tašek a keram. výrobků obsahující nebezp. látky	17 01 06	N		betonové pražce kontam. ropnými látkami
sklo, plasty a dřevo obsahující nebezpečné látky nebo nebezpečnými látkami znečištěné	17 02 04	N	10 m^3	dřevěné pražce kontam. ropnými látkami
železo a ocel	17 04 05	O	2,1 m^3	demontované kolejnice apod.
zemina a kamení obsahující nebezpečné látky	17 05 03	N	5 600 m^3	skrývky, zem. práce
zemina a kamení neuvedené pod č. 17 05 03	17 05 04	O		skrývky, zem. práce
štěrk ze žel. svršku obsahující nebezp. látky	17 05 07	N	350 m^3	štěrk kontam. ropnými látkami
štěrk ze žel. svršku neuved. pod č. 17 05 07	17 05 08	O		štěrk z rekonstrukce kolejiště

Specifickým materiálem, vznikajícím v této části prací je separovaně skrývaná ornice (z plochy cca 315 m^2). Ornice bude dočasně deponována ve vyčleněných plochách staveniště a část jí bude rozprostřena zpět na trvale nezastavěné plochy záměru nebo na stavbou dotčené pozemky, uváděné do původního stavu. Přebytek bude využit v souladu s požadavky a ve spolupráci s Krajským úřadem kraje Vysočina, odborem životního prostředí, jakožto příslušným orgánem ochrany ZPF.

Ad II.: V dalších fázích prací budou vznikat odpady související se stavební a montážní činností, u nichž lze z analogie s obdobnými, již realizovanými záměry předpokládat následující druhovou strukturu:

Název odpadu	*kód*	*kateg.*	*zdroj odpadu*
odpadní barvy a laky obsahující organická rozpouštědla nebo jiné nebezpečné látky	08 01 11	N	nátěry kovových konstrukcí
jiné odp. barvy a laky neuvedené pod č. 08 01 11	08 01 12	O	nátěry kovových konstrukcí
piliny a třísky železných kovů	12 01 01	O	montáž kovových konstrukcí
odpady ze svařování	12 01 13	O	montáž kovových konstrukcí
papírové a lepenkové obaly	15 01 01	O	obaly od použitých materiálů
plastové obaly	15 01 02	O	obaly od použitých materiálů, PET láhve
směsné obaly	15 01 06	O	obaly od použitých materiálů
textilní obaly	15 01 09	O	obaly od použitých materiálů
obaly obsahující zbytky nebezpečných látek nebo obaly těmito látkami znečištěné	15 01 10	N	obaly od použitých nátěrových hmot apod.
absorpční činidla, filtrační materiály, čistící tkaniny a ochranné oděvy znečištěné nebezpečnými látkami	15 02 02	N	nátěry kovových konstrukcí
beton	17 01 01	O	nadbytečný nebo náhodně znehodnocený základový beton nebo betonové prefabrikáty
dřevo	17 02 01	O	odpadní stavební dřevo (bednění)
plasty	17 02 03	O	montáž dílčích technologických celků
železo a ocel	17 04 05	O	náhodně znehodnocené konstrukční prvky
kabely neuvedené pod 17 04 10	17 04 11	O	instalace kabelů
izolační materiály neuved. pod č. 17 06 01 a 17 06 03	17 06 04	O	montáž dílčích technologických celků
směsný komunální odpad	20 03 01	O	odpad z objektů zařízení staveniště

Lze předpokládat i vznik odpadů, souvisejících s provozem stavebních strojů a nákladních automobilů; tyto odpady by ale v místě stavby vznikly patrně pouze v souvislosti s případnou havarijní situací, protože pravidelná údržba zmíněných mechanismů, při níž především jsou podobné odpady produkovány, bude probíhat v garážích a dílnách dodavatele stavby mimo

[III] U většiny odpadů jsou v tabulce uvedeny celkové objemy pro daný materiál. Podíl kontaminované a nekontaminované frakce bude možno stanovit až během vlastních demoličních prací.

sledovanou lokalitu. Druhové složení nejčastěji vznikajících odpadů tohoto typu, pokud již nebyly uvedeny ve výčtech výše, podává následující tabulka:

Název odpadu	***kód***	***kateg.***
nechlorované hydraulické minerální oleje	13 01 10	N
nechlorované minerální motorové, převodové a mazací oleje	13 02 05	N
topný olej a motorová nafta	13 07 01	N
motorový benzín	13 07 02	N
pneumatiky	16 01 03	O
olejové filtry	16 01 07	N
olověné akumulátory	16 06 01	N
jiné baterie a akumulátory	16 06 05	O
směsné kovy	17 04 07	O

Ad III: Z hlediska odpadů z provozu představuje dokončený záměr pouze prostorovou restrukturalizaci činností současného přilehlého kolejiště žst. Ždírec a není sám o sobě zdrojem žádného nového druhu odpadu, který by již nebyl produkován současným provozem, ani nijak podstatně nezvýší množství odpadů již aktuálně vznikajících. Lze tedy konstatovat, že z hlediska produkce odpadů bude provozovaný záměr nedílnou součástí již fungujících systémů odpadového hospodářství areálu žst. Ždírec a vyčleňovat dílčí množství případných odpadů, vznikajících v plochách záměru, je tudíž neúčelné.

Ad IV.: Specifickým případem vzniku odpadů bude závěrečná demontáž posuzované stavby po vypršení její životnosti. Z hlediska typologie odpadů se situace nebude příliš lišit od předchozích výčtů, u některých položek lze pouze očekávat značné vznikající objemy. Uvedený případ je ovšem otázkou velmi vzdáleného výhledu v řádu minimálně desítek let, jeho detailnější rozbor tedy není v tomto okamžiku nezbytný.

S výjimkou odpadů v tabulce Ad I. vznikají odpady v předchozích výčtech vesměs náhodně, nesystematicky a v předem neodhadnutelných objemech. Z tohoto důvodu nejsou v tabulkách pod bodem Ad II. množství odpadů uvedena, lze ovšem důvodně předpokládat, že půjde o množství bez problémů zvládnutelná. Odpady budou pokud možno separovány, budou uloženy na vyhrazených místech, vyhovujících požadavkům vyhlášky 383/2001 Sb., o podrobnostech nakládání s odpady, a neprodleně budou předávány k zneškodnění oprávněným subjektům. Veškeré odpady, vznikající během výstavby, provozu i případné demolice posuzované stavby, jsou využitelné, recyklovatelné nebo zneškodnitelné současnými technologiemi.

B.III.4 Hluk a vibrace

Během stavby bude na lokalitě vznikat hluk z provozu použitých stavebních mechanismů; udává se v rozmezí mezi 75–110 dB(A) ve vzdálenosti 5 metrů.

Stroj	*hladina hluku LA ve vzdál. 5 m [dB(A)]*
bagr	85–95
scraper	85–95
nákladní automobil	80–90
automíchač	85–85
autojeřáb	85–85
trailer	85–90
finišer	75–80
kompresor a sbíječka	90–100
okružní pila	95–110
rozbrušovačka	90–110
vrtačka a podobné ruční nářadí	90–100

Širší okolí (podél příjezdových tras) bude ovlivňováno hlukem nákladních vozidel se stavebním materiálem; udáváno 70–82 dB(A) ve vzdálenosti 5 m. Hluk při výstavbě bude proměnlivý v závislosti na fázích výstavby.

Z téhož zdroje (těžká technika, specifické stavební mechanismy) mohou v období stavebních prací pocházet i vibrace. Část vlivů lze eliminovat vhodnými opatřeními (viz kap. D.4.1).

Jak již bylo zmíněno i v kap. B.III.1., představuje **dokončený a provozovaný** záměr z hlediska výstupů (a vlastních vlivů na životní prostředí) spíše prostorovou restrukturalizaci činností současného kolejiště žst. Ždírec. Realizací záměru tedy nevzniká žádný nový zdroj hluku. Optimalizací a zkapacitněním kolejiště naopak do značné míry odpadne stávající složité rozřaďování a zpětné řazení vlakových souprav, vyžadující déletrvající pojezdy seřazovací lokomotivy v prostoru železniční stanice a poměrně hlučnou manipulaci s vagóny. Vzhledem k lokalizaci nové koleje v západní části žst. je navíc zřejmé, že nezanedbatelná část stávajících manipulací s vlakovými soupravami jakožto zdroje hluku bude odsunuta do větší vzdálenosti od sídelní zástavby města Ždírec n. D. (řádově o nižší stovky m) − viz též kap. D.1.2.

Celá posuzovaná stavební lokalita je součástí ochranného pásma železnice, resp. OP žst. Ždírec nad Doubravou.

B.III.5 Záření

Během **výstavby** ani za **provozu** zařízení nebudou, s případnou výjimkou svářecích agregátů použitých při kompletaci ocelových konstrukcí, používány zdroje ultrafialového a infračerveného záření, nebudou používány zdroje rentgenového ani radioaktivního záření a posuzované zařízení samo není zdrojem žádného z uvedených typů záření.

B.III.6 Environmentální rizika při haváriích

V době **výstavby** je největším havarijním rizikem havárie stavebního stroje nebo nákladního automobilu, spojená s únikem ropných látek nebo s požárem; vzhledem k použitým zařízením by ale nemělo jít o havárie výrazněji ekologicky rizikové a měly by být bez problémů zvládnutelné prostředky místních hasičských sborů nebo specializovaných zásahových jednotek.

K obdobnému typu havárie, by mohlo dojít i za provozu **dokončeného** záměru. Z hlediska požární ochrany jsou objekty železničního spodku a svršku převážně z nehořlavých materiálů, položené v kolejovém svršku nebo kamenné drti drážních stezek. Kabely elektroinstalace a zabezpečovacích zařízení jsou vedeny v zemní pláni pod konstrukčními vrstvami, jednotlivá zařízení a příslušenství jsou ze železných kovů případně z plastů či laminátu. V případě požáru v předmětné části kolejiště (hořící železniční vůz s nákladem či lokomotiva) by požár byl likvidován obdobně jako v současné době, tj. mobilní hasičskou technikou za pomoci profesionálních jednotek HZS (Havlíčkův Brod, Chotěboř, Světlá nad Sázavou) a místních hasičských sborů. Toto riziko není ale v současné době eliminovatelné jiným způsobem, než důslednou protipožární prevencí.

Pro dobu výstavby i pro provoz záměru budou zpracovány provozní a havarijní řády, postihující obdobné kolizní situace i z hlediska ochrany životního prostředí a veřejného zdraví.

C. STAV ŽIVOTNÍHO PROSTŘEDÍ V ZÁJMOVÉM ÚZEMÍ

C.1 ZÁKLADNÍ ENVIRONMENTÁLNÍ CHARAKTERISTIKY ÚZEMÍ

Geologicky je zájmová lokalita součástí české křídové pánve, resp. tzv. křídy Dlouhé meze, což je sedimentární výplň tektonicky založené úzké deprese mezi krystalinickými jednotkami Železných hor (kutnohorsko-svratecká a středočeská oblast ve smyslu MÍSAŘE ET AL. 1983) a Hornosázavské pahorkatiny (moldanubikum). Ze stratigrafického a litologického hlediska se jedná o vrstevní sled od cenomanských pískovců v podloží přes spodnoturonské slínovce a vápnité spongility po svrchnoturonské jemně písčité, často spongilitické slínovce až vápnité spongility a vápence (BENEŠ ET AL. 1963).

Na geologické stavbě území se podílí i několik tektonických systémů; zde především sz.-jv. systém labského lineamentu, jehož součástí je i tzv. železnohorský zlom, určující celkovou geologickou a morfologickou charakteristiku oblasti. Poměrně významný je i systém příčných, zhruba severojižních struktur, souvisejících s přibyslavským hlubinným zlomem. Na křížení obou systémů je vázána horninově poměrně pestrá a exotická intruze ultrabazického ranského masivu.

Podle **geomorfologického** členění České republiky (CZUDEK ET AL. 1972, DEMEK ET AL. 1987) a podle názvosloví vyšších geomorfologických jednotek ČR (BOHÁČ, KOLÁŘ 1996) je zájmové území řazeno do oblasti I_2C Českomoravská vrchovina, celku I_2C2 Hornosázavská pahorkatina, podcelku I_2C2C Havlíčkobrodská pahorkatina, okrsku I_2C2C-c Dářská brázda. Zájmové území lze obecně charakterizovat jako plochou pahorkatinu, místy morfologicky zmlazenou ostřeji zaříznutými úseky údolí vodotečí a zlomovými svahy. Nadmořská výška území se pohybuje mezi 530 m (údolí Doubravy) a 673 m (Ranský Babylon).

Z **hydrogeologického** hlediska je území součástí vícekolektorového pánevního systému se souvisle zvodnělým bazálním kolektorem (klastika cenomanského stáří). Zranitelnost vod je střední až vysoká. Ždírecko je součástí nejvýznamnější hydrogeologické struktury v oblasti křídy Dlouhé meze. Její infiltrační území ovšem leží poměrně daleko od zájmové lokality, až v oblasti Velkého Dářka. **Hydrologicky** patří území k povodí Doubravy (1-03-05), protékající cca 1 km j. od sledované lokality..

Klimaticky náleží sledované území k mírně teplé oblasti (QUITT 1971); konkrétně k regionu MT3 s krátkým létem, přechodným obdobím normálním až dlouhým, s mírným jarem a mírným podzimem, zima je normálně dlouhá, mírná až mírně chladná, suchá až mírně suchá s normálním až krátkým trváním sněhové pokrývky – detaily v následující tabulce:

počet letních dní	20–30	*průměrná teplota v lednu [°C]*	–3 až –4
počet dní s prům. teplotou 10 °C a více	120–140	*průměrná teplota v červenci [°C]*	16 až 17
počet mrazových dní	130–160	*srážkový úhrn za rok [mm]*	600–750
počet ledových dní	40–50	*počet dnů se sněhovou pokrývkou*	60–100

Z **biogeografického** a **geobiocenologického** hlediska leží sledovaná oblast podle členění CULKA ET AL. (1996) v přechodné zóně mezi bioregionem havlíčkobrodským (1.48) a železnohorským (1.49). Z pohledu obecně geografické typologie přírodních krajin se jedná o krajinu polygenetických pahorkatin na rozhraní chladných pohoří s bučinami s jedlí na pseudoglejích a kambisolech a chladných kotlin s bučinami a smrčinami na luvisolech a pseudoglejích (GÚ ČSAV 1992).

Fytogeograficky spadá posuzovaná oblast dle regionálního fytogeografického členění (BÚ ČAV 1987) do obvodu českomoravského mezofytika, okresu 66 Hornosázavská pahorkatina (poblíž jeho „trojného bodu“ s okresy 65 Kutnohorská pahorkatina a 69b Sečská vrchovina). Výrazně převládající rekonstrukční vegetační jednotkou zájmového území jsou podle CULKA ET AL. 1996 a ČECHA ET AL. (2002) bučiny, jednak acidofilní bikové, jednak květnaté, v údolích vodotečí jsou na údolních nivách rekonstrukční vegetací luhy a olšiny. Primární bezlesí prakticky chybí. Přirozenou náhradní vegetaci tvoří vlhké louky svazu *Calthion*, které přecházejí do rašelinných luk svazu *Caricion fuscae*.

Podle **zoogeografického** členění je zájmové území součástí zoogeografické provincie listnatých lesů. Vyskytuje se zde běžná, převážně ochuzená podhorská lesní fauna hercynského původu, s fragmenty fauny bučin v enklávách mezi smrkovými monokulturami. Tekoucí vody patří do pstruhového pásma.

Z hlediska **ekologické stability** leží sledovaná lokalita v území se střední ekologickou stabilitou s mozaikou polí, luk a lesů se změněnou dřevinnou stavbou, tzn. podle **využití ploch** se zde prolíná

zemědělsko-lesní krajina lesně-polního využití s jehličnatými lesy lesní, luční a skalní krajiny (GÚ ČSAV 1992).

Z **kulturně-historického hlediska** byla pro vývoj sledované oblasti rozhodující především její lokalizace ve významném historickém komunikačním koridoru mezi Čechami a Moravou („Liběcká stezka"). Poměrně exponovaná je pozice Ždírce v současné **dopravní síti** sledovaného území, resp. celého širšího regionu: město je situováno na křižovatce silnic I/34, I/37 a II/345 a prochází jím i železniční trať Pardubice – Havlíčkův Brod. **Osídlení** území je koncentrováno do jednoho městského útvaru (Ždírec n. D.) a několika menších satelitních sídel vesnického (Kohoutov) až maloprůmyslového (Nové Ransko) charakteru.

V širším pohledu zatím oblast jako celek nepatří mezi **krajiny s vyšší civilizační zátěží**, ta je zde omezena zatím spíše na některé vybrané partie území, např. právě na okrajovou průmyslovou zónu města Ždírec, jejíž součástí je i posuzovaná lokalita.

C.2 STAV OVLIVNITELNÝCH SLOŽEK ŽIVOTNÍHO PROSTŘEDÍ (CHARAKTERISTIKA DETAILU STAVEBNÍ LOKALITY)

Z charakteru posuzovaného zařízení a z údajů v předchozích kapitolách vyplývá, že případné přímé vlivy vlastního záměru budou omezeny většinou pouze na stavbou dotčené pozemky a blízké okolí. V detailu stavební lokality se přírodní podmínky obecně nijak neliší od popisu v kap. C.1.

Geomorfologicky (a **hydrologicky**) představuje lokalita část jižního svahu plošší asymetrické hřbetnice mezi mělkým úvalem Doubravy a ostřeji zařízntým údolím Cerhovky. Lokalita byla ale již poměrně výrazně dotčena terénními úpravami, souvisejícími s výstavbou kolejiště ždíreckého nádraží (umělý zářez železnice) a částečně i s úpravami v prostoru nových skladovacích ploch v jižním sousedství lokality. Stavbami, zvláště prvně jmenovanou, byl poměrně výrazně ovlivněn i geologický (půdní) profil lokality jednak částečným odstraněním svrchních vrstev původního sledu, jednak navezením a plošnou aplikací geologicky cizorodých materiálů (granitový, případně rulový štěrk apod.).

Kvalita **ovzduší**, v širší oblasti jako celku poměrně vysoká, je ve sledovaném území negativně ovlivňována především výše zmíněnou pozicí lokality v silně provozně zatíženém dopravním uzlu.

Také povrchové a podzemní vody nejbližšího okolí stavby jsou ovlivněny relativně vysokým antropogenním zatížením území; nikoli ovšem nad míru, zvládnutelnou poměrně jednoduchými technickými prostředky (viz kap. B.III.2 nebo D.1.4) a samočistící schopností příslušných recipientů.

Z výsledků mapování typologie biotopů (viz příl. F.3.2.1) je zřejmé, že výrazně převládajícími **biotopy** sledované lokality a relevantního okolí jsou biotopy silně ovlivněné nebo vytvořené člověkem (formační skupina X), především antropogenní plochy se sporadickou vegetací (X6), obvykle v kombinaci s ruderálními bylinnými porosty (X7). Výrazněji (na náspu podél celé posuzované lokality) se uplatňují i dřevinné porosty – původní výsadby (X13), spontánně doplněné nálety pionýrských dřevin (X12). Zmíněný pás dřevinných porostů byl hodnocen samostatným dendrologickým průzkumem (viz příl. F.3.1), v jehož závěru je porost charakterizován jako aktuálně poměrně významný krajinářský prvek, ovšem bez dlouhodobé perspektivy, vzhledem ke zdravotnímu stavu většiny stromů (houbové choroby, kůrovec).

Biotopy přírodních formací nejsou na lokalitě zastoupeny prakticky vůbec, případně pouze ve formě nevýrazné příměsi jednotlivých prvků v biotopech antropogenních. Botanickým průzkumem **nebyl v hodnoceném prostoru vysledován žádný výskyt zvláště chráněných druhů rostlin** ve smyslu zák. 114/1992 a vyhl. 395/1992.

Součástí přírodovědných průzkumů lokality byla i nesystematická zoologická pozorování. **Zoologicky** byla lokalita shledána značně chudou. Zastiženy byly pouze stopy aktivity myšovitých hlodavců a běžné synantropní druhy ptáků při přeletech, během dendrologického průzkumu (viz příl. F.3.1) bylo zaznamenáno hnízdění poštolky (*Falco tinnunculus*). **Ve sledovaném území ani v kontaktním okolí nebyl zjištěn žádný výskyt zvláště chráněného druhu živočichů.** Tento výsledek je bezesporu ovlivněn poměrně pozdním aspektem průzkumů (přelom léto/podzim 2007), ale do značné míry vyplývá i z charakteru zájmové plochy. Jako na kterékoliv jiné lokalitě nelze ani ve sledovaném území zcela vyloučit krátkodobou přítomnost některého zvláště chráněného druhu – např. vlaštovky obecné (*Hirundo rustica*), případně netopýři (*Microchiroptera* sp.) budou velmi pravděpodobně vzdušný prostor

území využívat jako loviště. Vzhledem k již zmiňovanému silnému antropickému ovlivňování lokality **lze ale trvalejší výskyt nebo významnější aktivitu jakéhokoliv zvláště chráněného živočišného druhu na sledované lokalitě v současné době prakticky vyloučit**, vesměs půjde o náhodné přelety nebo přeběhy.

Ekologická stabilita vlastní lokality je celkově nízká až velmi nízká (viz příl. F.3.2.2), opět s výjimkou již několikrát zmíněného liniového porostu dřevin podél jz. okraje lokality. Vzhledem k výše zmíněnému stavu tohoto porostu (viz též příl. F.3.1) ale ani zde ES nepřesáhne střední úroveň (stupeň 3 dle metodiky ÚSES).

Posuzovaná lokalita je situována těsně při hranici (vně) CHKO Železné hory, hranicí CHKO je zde právě železniční trať Pardubice – Havlíčkův Brod. Lokalita není součástí žádného dalšího zvláště chráněného území přírody a krajiny ve smyslu § 14 zák. 114/1992 Sb., území se zvýšenou ochranou krajinného rázu ve smyslu § 14 zák. 114/1992 Sb., evropsky významné lokality Natura 2000, skladebného prvku ÚSES ani jiného typu území nebo pásma s legislativní ochranou, významnou ze sledovaného hlediska. S žádným územím uvedené kategorie není lokalita ani v kontaktu nebo v pozici, umožňující chráněný zájem ovlivňovat.

Příslušná ochranná pásma existují podél tras inženýrských sítí, produktovodů, komunikací a dalších účelových objektů a zařízení. Tato pásma mají ale spíše charakter technických omezení a až na výjimky (OP železnice) nejsou z pohledu hodnocení vlivu stavby na životní prostředí relevantní.

Z hlediska **celkového stavu životního a přírodního prostředí** je zájmovou lokalitu možno označit za silně antropicky ovlivňovaný krajinný segment, jehož jediným významnějším prvkem je několikrát zmiňovaný pás vzrostlých dřevin. Vzhledem ke stavu tohoto porostu (aktuálnímu i předpokládanému výhledovému) lze nicméně konstatovat, že na sledované lokalitě nebyly identifikovány žádné významnější přírodní hodnoty negativně ovlivnitelné projektovaným záměrem.

D. VLIVY ZÁMĚRU NA OBYVATELSTVO A NA ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ

D.1 CHARAKTERISTIKA PŘEDPOKLÁDANÝCH VLIVŮ ZÁMĚRU A HODNOCENÍ JEJICH VÝZNAMNOSTI

D.1.1 Vlivy na veřejné zdraví, vč. sociálně-ekonomických aspektů

Během výstavby záměru se nepředpokládají žádné vlivy **na sociálně-ekonomickou situaci** obyvatelstva, s výjimkou možného vzniku dočasných pracovních míst (resp. dočasných možností uplatnění pro místní stavební firmy) během stavebních prací. Tento vliv, byť pozitivní, lze ale v celkovém kontextu označit za nevýznamný.

Významnější by mohly být vlivy stavebních prací na **veřejné zdraví** a **faktor pohody**, zejména v souvislosti s předpokládanou dopravní zátěží jak vlastní stavební lokality a jejího blízkého okolí, tak delších přepravních tras některých materiálů (např. uvažovaná doprava výkopové zeminy na skládky Ronov nad Sázavou, Chotěboř nebo Světlá nad Sázavou). Působení uvedených nepříznivých vlivů bude ovšem pouze přechodné (po dobu realizace stavby, především jejích dopravně náročnějších fází), omezené na denní dobu (6:00–18:00) a část těchto vlivů lze eliminovat vhodnými opatřeními (viz kap. D.4.1 a D.4.2).

Provozem zařízení budou **sociálně-ekonomické aspekty** posuzovaného území dotčeny minimálně (v přímé souvislosti se záměrem není předpokládán nárůst počtu pracovních míst).

Z hlediska **veřejného zdraví** a **faktoru pohody** by problémovými aspekty provozovaného záměru mohly být hluk a emise, nicméně z podrobnějšího rozboru předpokládané situace (kap. B.III.1, B.III.4, D.1.2, D.1.3) je zřejmé, že provozovaná kolej nepředstavuje nový zdroj hluku ani znečištění ovzduší. Případný negativní vliv zmíněných fenoménů bude nevýznamný, naopak lze v tomto směru předpokládat **málo významný pozitivní vliv** záměru, související s přesunutím nezanedbatelné části stávající manipulace s vlakovými soupravami ve stanici do větší vzdálenosti od sídelní zástavby města Ždírec n. D. (řádově o nižší stovky m). K projektové dokumentaci záměru bylo vydáno souhlasné stanovisko příslušného územního pracoviště KHS (viz kap. F.2.2)

Nulová varianta veřejné zdraví, faktor pohody ani sociálně ekonomickou situaci obyvatel prakticky nijak neovlivní, pouze zachová současnou, z těchto hledisek nepříliš příznivou situaci v žst. Ždírec.

D.1.2 Vliv na hlukovou situaci, vibrace

Během stavby bude na lokalitě vznikat hluk z provozu použitých stavebních mechanismů; udává se v rozmezí mezi 75–110 dB(A) ve vzdálenosti 5 metrů. Širší okolí (podél příjezdových tras) bude ovlivňováno hlukem nákladních vozidel se stavebním materiálem; udáváno 70–82 dB(A) ve vzdálenosti 5 m. Hluk při výstavbě bude proměnlivý v závislosti na fázích výstavby; z tohoto hlediska bude významná především etapa zemních prací a odvozu vytěžené zeminy a štěrku na určenou deponii, předpokládá se využití skládky Chotěboř, Ronov nad Sázavou nebo Světlá nad Sázavou. V tomto případě by nejvýrazněji zatíženou dopravní trasou (řádově až desítky jízd TNV denně) byla silnice II/345 v úseku Ždírec nad Doubravou–Chotěboř (popř. dále po II/346 a navazujících silnicích III. třídy do Světlé n. S.) nebo trasa Ždírec nad Doubravou–Havlíčkova Borová–Přibyslav–Ronov n.s. (komunikace různých tříd, počínaje silnicí I/34).

Z téhož zdroje (těžká technika, specifické stavební mechanismy) mohou v období stavebních prací pocházet i vibrace, v tomto případě ale omezené především na vlastní stavební lokalitu (hutnění podloží).

Vlivy stavebních prací tedy budou z hlediska hlukové situace poměrně významné, přičemž působení tohoto zdroje bude nahodilé. Bude ovšem pouze přechodné (po dobu realizace stavby, především jejích dopravně náročnějších fází), omezené na denní dobu (6:00–18:00) a část jeho vlivů lze eliminovat vhodnými opatřeními (viz kap. D.4.1).

Jak již bylo několikrát konstatováno, představuje **dokončený a provozovaný** záměr z hlediska vlastních vlivů na životní prostředí spíše prostorovou restrukturalizaci činností kolejiště žst. Ždírec,

z provozního hlediska do značné míry ovlivňovaného přilehlým dřevozpracujícím areálem Stora Enso Timber Ždírec, spol. s r.o. Z hlediska hlukové situace byly vlivy obou areálů (SET a žst.) velmi detailně modelovány ve studii akustických emisí a imisí a posouzení protihlukových úprav Stora Enso Timber Ždírec (NOVÁK 2002). Na základě obdržených výsledků dospívá studie k závěru, že provedené posouzení šíření akustických emisí z výrobního a skladovacího areálu SET a z provozu na místních komunikacích (vč. žel. tratě) prokázalo, že akustický komfort je v předmětné lokalitě města Ždírec n. D. velmi narušen. Následně studie navrhuje celou řadu možných protihlukových opatření, především charakteru technických úprav jednotlivých objektů (zdrojů hluku), ale uvádí i organizační opatření, jimiž rozumí mj.:

I. změny dopravních cest v areálu;
II. přemístění některých technologických uzlů;
III. změnu provozní doby závodu (pouze dvousměnný provoz);
IV. výkup objektů atakovaných nadměrným hlukem apod.

Z tohoto hlediska navazuje posuzovaný záměr na již realizovanou rekonstrukci vlečkové koleje a zřízení nákladiště na protější straně kolejiště železniční stanice. Oba zmíněné záměry pak odpovídají prvním dvěma jmenovaným opatřením výše uvedeného seznamu, přičemž posuzovaný záměr sám o sobě je v souladu především s bodem II – část stávajících zdrojů hluku a vibrací z kolejiště (pojezdy rozřazovacích lokomotiv, manipulace s vlakovými soupravami) je přemístěna do větší vzdálenosti (řádově o nižší stovky metrů) od chráněné sídelní zástavby města Ždírec n. D. Realizací záměru navíc nevzniká žádný nový zdroj hluku, ale optimalizací a zkapacitněním kolejiště naopak do značné míry odpadne stávající složité a hlukově poměrně zatěžující rozřaďování a zpětné řazení vlakových souprav.

Vzhledem k výše uvedenému a s přihlédnutím ke skutečnosti, že celá posuzovaná lokalita je součástí ochranného pásma železnice, lze důvodně předpokládat, že **posuzovaný záměr nijak negativně neovlivní hlukovou situaci ve sledovaném území a jeho vliv je naopak možno celkově hodnotit jako málo významný pozitivní.**

Nulová varianta zachová stávající, z hlediska hlukového zatížení stále poněkud problematickou situaci.

D.1.3 Vlivy na ovzduší a klima

Po dobu **stavebních prací** lze lokalitu jako celek považovat za plošný zdroj znečištění ovzduší. Staveniště bude jednak zdrojem prachu z přemisťování sypkých materiálů a z pojíždění mechanismů po nezpevněných plochách staveniště, jednak emisí z výfukových plynů stavebních strojů a nákladních vozidel. Z této charakteristiky vyplývá i spektrum očekávaných znečišťujících látek: oxid siřičitý (SO_2), oxidy dusíku (NO_x), oxid uhelnatý (CO), uhlovodíky (C_xH_y) a suspendované částice frakce PM_{10} z automobilové dopravy a sekundární prašnost z činnosti na staveništi. Stavebními pracemi na lokalitě může být z tohoto hlediska významněji ovlivněno i širší okolí podél přepravních tras vyvážených a navážených materiálů, především v etapě zemních prací a odvozu vytěžené zeminy a štěrku na určenou deponii, s největší pravděpodobností na skládku Chotěboř, Ronov nad Sázavou nebo Světlá nad Sázavou. Dotčené dopravní trasy byly podrobněji specifikovány v předchozí kapitole (D.1.2).

Vlivy stavebních prací tedy budou z hlediska ovzduší poměrně významné, přičemž působení tohoto zdroje bude nahodilé. Bude ovšem pouze přechodné (po dobu realizace stavby, především jejích dopravně náročnějších fází) a část jeho vlivů lze eliminovat vhodnými opatřeními (viz kap. D.4.2).

Jak již bylo uvedeno, představuje **dokončený a provozovaný** záměr z hlediska vlivů na životní prostředí spíše prostorovou restrukturalizaci činností současného kolejiště žst. Ždírec. Jeho realizací tedy prakticky nevzniká žádný nový zdroj znečištění ovzduší a lze důvodně předpokládat, že **posuzovaný záměr nijak negativně neovlivní kvalitu ovzduší ve sledovaném území. Naopak vliv stavby z tohoto hlediska bude málo významný pozitivní**, spočívající především ve zjednodušení stávajícího složitého rozřaďování a zpětného řazení vlakových souprav s dieselovými lokomotivami v prostoru železniční stanice a k přesunutí nezanedbatelné části uvedených manipulací jako zdroje znečištění ovzduší do větší vzdálenosti od sídelní zástavby města Ždírec n. D. (řádově o nižší stovky m).

Nulová varianta zachová stávající, z hlediska vlivů na ovzduší stále poněkud problematickou situaci.

D.1.4 Vlivy na povrchové a podzemní vody

Vzhledem k tomu, že po dobu výstavby ani za provozu nebude záměr zdrojem splaškových vod, budou povrchové a podzemní vody lokality a relevantního okolí ovlivňovány pouze odtokem srážkových a tavných vod z plochy záměru. Realizací záměru nedojde k žádnému zásadnímu ovlivnění odtokových poměrů v území – odvodnění posuzované stavby (v koncové části osazené lapačem splavenin) bude napojeno na stávající drenážní systém lokality a relevantního okolí a celkový odtok z plochy kolejiště při návrhovém dešti zvýší o cca 6 m^3 (viz tab. 4), což je nárůst v celkovém kontextu nevýznamný (viz kap. B.III.2).

Výstavba ani **provoz** projektovaného záměru by tedy neměly mít prakticky žádný vliv na povrchové nebo podzemní vody lokality se třemi možnými výjimkami:

I. mechanické znečištění odtékajících povrchových vod jemnou frakcí odkrytých nebo navážených zemin během rozsáhlejších zemních prací při nepříznivém počasí; tato situace je ovšem analogická jevu běžně na lokalitě nastávajícímu při každých výraznějších srážkách v období, kdy jsou okolní rozsáhlé plochy orné půdy bez vegetace;

II. havarijní situace, způsobené technologickou nekázní nebo poruchou mechanismů během stavby; tyto situace budou řešeny v souladu s havarijním řádem staveniště;

III. nehoda s únikem nebezpečných látek (v úvahu přicházejí prakticky pouze ropné produkty) v předmětném úseku kolejiště žst. nebo v manipulačních a komunikačních plochách záměru; tyto situace budou řešeny v souladu s havarijním řádem železniční stanice.

Vzhledem k jejich předpokládanému rozsahu by havárie pod body II. a III. výše uvedeného výčtu měly být bez větších problémů zvládnutelné prostředky zasahujících záchranných (hasičských) sborů.

Vlivy vlastního záměru na povrchové a podzemní vody lze tedy hodnotit jako **nevýznamné**, a to i s vědomím lokalizace záměru do oblasti vícekolektorového systému zvodnělých křídových sedimentů se střední až vysokou zranitelností vod.

Nulová varianta zachová stávající kvalitu vod a odtokové poměry na lokalitě.

D.1.5 Vlivy na půdu

Z tab. 2 je zřejmé, že záměr je ze značné části realizován na stávajících pozemcích železniční stanice, vedených v KN jako ostatní plochy s využitím *dráha* nebo *ostatní komunikace*, pouze okrajově se dotýká zemědělských pozemků č.560/22, 560/23. Trvalý zábor ZPF, související se stavbou záměru, ovšem z celkové plochy obou pozemků 6 542 m^2 představuje pouhých cca 315 m^2 orné půdy s BPEJ 75011, tzn. zařazené do III. třídy ochrany (zastavitelné).

Dle informace zástupce společnosti Stora Enso Timber je v současnosti na pozemky PK č.560/22 a 560/23 (k.ú. Horní Studenec, nyní ve vlastnictví Města Ždírec nad Doubravou) vydáno územní rozhodnutí o změně druhu pozemku na druh *ostatní plocha***,** včetně vydaného souhlasu o vyjmutí ze ZPF (viz kap. F.2.3). Platba za vynětí ještě neproběhla a nebyla podána žádost o změnu na katastrální úřad, ovšem předpokládá se, že tento proces bude ukončen do konce roku 2007 a že uvedené pozemky Stora Enso odkoupí k 1.1.2008 (BLÁHA 2007).

Záměrem nebude zabrán ani dotčen žádný pozemek určený k plnění funkce lesa. Celkově lze tedy vliv záměru na půdu označit za **nevýznamný**.

Nulové variantě odpovídá současný stav půdy na dotčených pozemcích.

D.1.6 Vlivy na horninové prostředí a přírodní zdroje

Stavbou hodnoceného záměru budou lokálně ovlivněny, resp. mechanicky narušeny svrchní horizonty geologického profilu lokality (do hloubky max. cca 2−3 m). Vzhledem k charakteru geologického podloží lokality, v němž nebyly vymezeny žádné zdroje nerostných surovin, ale jde o zásah **nevýznamný**.

Provozem záměru nebude horninové prostředí lokality již nijak ovlivňováno (s výjimkou případné havarijní situace – viz kap. B.III.6 a D.1.4). Celkově lze tedy vliv záměru na horninové prostředí a přírodní zdroje označit za **nevýznamný**.

Nulové variantě odpovídá současný stav horninového prostředí na lokalitě.

D.1.7 Vlivy na biotopy (ekosystémy), flóru a faunu

Během výstavby záměru budou ovlivněny (mechanicky narušeny, případně zcela zastavěny) biotopy v ploše budoucího staveniště. Dotčenými biotopy jsou ovšem výhradně stanoviště silně ovlivněná nebo vytvořená člověkem (formační skupina X dle CHYTRÉHO ET AL. 2001), především antropogenní plochy se sporadickou vegetací (X6), obvykle v kombinaci s ruderálními bylinnými porosty (X7). Biotopy přírodních formací nejsou na lokalitě zastoupeny prakticky vůbec, případně pouze ve formě nevýrazné příměsi jednotlivých prvků v biotopech antropogenních. Na lokalitě nebyl zjištěn žádný zvláště chráněný druh vyšších rostlin ve smyslu zákona č. 114/1992 Sb. a vyhlášky č. 395/1992 Sb.

Poměrně výrazným zásahem do stávajících biotopů během stavebních prací bude odstranění porostu dřevin na náspu podél celé posuzované lokality. Zmíněný pás dřevinných porostů – původní výsadby (X13), spontánně doplněné nálety pionýrských dřevin (X12) – byl hodnocen samostatným dendrologickým průzkumem (viz příl. F.3.1), v jehož závěru je porost charakterizován jako aktuálně poměrně významný krajinářský prvek, ovšem bez dlouhodobé perspektivy, vzhledem ke zdravotnímu stavu většiny stromů (houbové choroby, kůrovec).

S ohledem na zmíněné ekologické funkce porostu je v závěru dendrologického průzkumu dána ke zvážení možnost případných kompenzačních výsadeb v lokalitě a kontaktním okolí. Vzhledem k současné a blízce výhledové situaci v předmětném území (uvažovaná, resp. již probíhající výstavba nové průmyslově-skladové zóny mezi žst. Ždírec a silnicí II/345) doporučujeme kompenzační výsadby realizovat až v době, kdy budou vyjasněny nové funkční vztahy v předmětném území. Nové porosty bude poté možno vysadit podle projektu ozelenění tak, aby nebyly v kolizi s případnou dopravní obsluhou výše zmíněné zóny z prostoru žst. Ždírec a současně plnily obvyklé ekologické funkce biotopů dané kategorie.

Vlastní **provoz** záměru nebude biotopy vlastní lokality ani biotopy kontaktní (resp. jejich botanickou složku) již nijak ovlivňovat nad míru již nyní na lokalitě obvyklou.

Vzhledem k charakteru biotopů, k aktuálnímu stavu lokality a jejího relevantního okolí a k nutnosti poměrně rozsáhlého odstranění dřevinných porostů lze celkově vliv záměru na biotopy a flóru hodnotit v negativním aspektu jako **málo až středně významný.**

Fauna lokality je celkově poměrně chudá, ve sledovaném území nebyl zjištěn žádný zvláště chráněný druh živočichů ve smyslu zákona č. 114/1992 Sb. a vyhlášky č. 395/1992 Sb. (jako na kterékoliv jiné lokalitě nelze ani ve sledovaném území zcela vyloučit krátkodobou přítomnost některého zvláště chráněného druhu, vzhledem k již zmiňovanému silnému antropickému ovlivňování lokality lze ale trvalejší výskyt nebo významnější aktivitu jakéhokoliv zvláště chráněného živočišného druhu na sledované lokalitě v současné době prakticky vyloučit, vesměs půjde o náhodné přelety nebo přeběhy.) V době **výstavby** záměru bude fauna rušena hlukem stavebních mechanismů a zvýšeným pohybem lidí na staveništi. S ohledem na celkový kontext a běžný provozní stav lokality nepůjde o vliv nijak zásadní. **Provoz** zařízení nebude živočichy ovlivňovat nad míru již nyní na lokalitě i v širším zájmovém území obvyklou; vzhledem k pozici území na rozhraní průmyslové zóny a volné krajiny příměstského okraje naleznou živočichové v blízkém okolí dostatek náhradních (a pravděpodobně i kvalitnějších) stanovišť. **Vliv záměru na faunu lze tedy hodnotit jako nevýznamný, vč. vlivu na lokality Natura 2000.**[IV]

Nulové variantě odpovídá současný stav ekosystémů, flóry a fauny na lokalitě.

D.1.8 Vliv na krajinný ráz

Z hlediska krajinného rázu lze zájmovou lokalitu označit za silně antropicky ovlivněný, apofytizovaný krajinný segment s určujícím vlivem průmyslových, účelových a dopravních staveb, v němž nebyly

[IV] Nejbližší a fakticky jedinou lokalitou programu Natura 2000 v širším okolí je EVL CZ06100412 Ransko, vzdálená 2 km jižním směrem. Téměř celou šířku mezilehlého prostoru mezi zmíněnou EVL a posuzovaným záměrem ovšem zaujímá průmyslová zóna (vč. např. slévárny Nové Ransko) a dopravní uzel frekventovaných silnic I/34 a II/345. Nevýznamný vliv posuzované stavby na lokality Natura 2000 vyplývá i z vyjádření AOPK SCHKO Železné hory k sousednímu, cca 15–20 m vzdálenému záměru rekonstrukce vlečkové koleje a zřízení nákladiště, řešenému v žst. Ždírec v roce 2006 – viz kap. F.2.6.

identifikovány žádné významnější kulturní, estetické, případně další hodnoty natolik významné, aby byly zamýšleným záměrem negativně dotčeny. Určitým zásahem do přírodních charakteristik lokality a relevantního okolí bude pouze odstranění vizuálně poměrně výrazného pásu vzrostlých dřevin podél jz. okraje žst. Ždírec. S přihlédnutím k tomuto zásahu **je tedy vliv záměru na krajinný ráz nutno označit za málo významný s mírně negativním projevem.**

Nulové variantě odpovídá stávající krajinný ráz území.

D.1.9 Vlivy na hmotný majetek a kulturní památky

Vlivy na hmotný majetek a na kulturní památky se nepředpokládají u žádné z obou hodnocených variant; existuje pouze možnost (zde velmi nepravděpodobná) archeologického nálezu během skrývkových nebo výkopových prací.

D.2 ROZSAH VLIVŮ VZHLEDEM K ZASAŽENÉMU ÚZEMÍ A POPULACI

Z charakteru posuzovaného objektu a z údajů v předchozích kapitolách vyplývá, že případné přímé vlivy záměru budou omezeny zejména na lokalitu stavby (dotčené pozemky), případně na její bezprostřední okolí (hluková situace, vlivy na kvalitu ovzduší). Jedinou výjimkou budou vlivy dopravy, související s transportem materiálu na a ze staveniště; tímto způsobem může být významněji dotčena širší oblast podél předpokládaných dopravních tras. Působení uvedených nepříznivých vlivů dopravy bude ovšem pouze přechodné (po dobu realizace stavby, především jejích dopravně náročnějších fází), omezené na denní dobu (6:00–18:00) a částečně eliminovatelné vhodnými opatřeními.

V následující tabulce jsou kvantifikovány vlivy **dokončeného areálu** jak na jednotlivé složky, tak na životní prostředí jako celek. Pro kvantifikaci byla použita pětistupňová škála: 0 – vliv nevýznamný nebo žádný, 1 – málo významný, 2 – (středně) významný, 3 – velmi významný, 4 – vliv určující.

Vliv / ***dotčená složka hodnocení***	***negativní***	***pozitivní***	***podrobnosti v kapitole***
veřejné zdraví	0	1[V]	D.1.1
faktor pohody	0	1[V]	D.1.1
sociálně-ekonomické aspekty	0	0	D.1.1
hluková situace, vibrace	0	1[V]	D.1.2
ovzduší a klima	0	1[V]	D.1.3
povrchové a podzemní vody	0	0	D.I.5
půda	0	0	D.I.5
horninové prostředí a přírodní zdroje	0	0	D.I.6
biotopy, ekosystémy	1–2	0	D.I.7
fauna	0	0	D.I.7
flóra	1–2	0	D.I.7
krajinný ráz	1	0	D.I.8
hmotný majetek a kulturní památky	0	0	D.I.9
celkový vliv na ŽP: – koeficient [VI]***:***	**0 (0,4)**	**0 (0,4)**	
– slovně:	**nevýznamný**	**nevýznamný**	

Celkový vliv záměru na životní prostředí a veřejné zdraví lze tedy označit za nevýznamný jak v aspektu negativním (nevýznamné a málo významné přímé vlivy na jednotlivé složky životního prostředí a dotčenou lokální populaci), **tak v aspektu pozitivním** (málo významné nepřímé vlivy, související s přesunutím části provozu žst. Ždírec dále od obytné zástavby města).

[V] nepřímé vlivy v kontextu vlastní lokality i širšího okolí

[VI] koeficient **není** stanoven jako prostý průměr hodnot jednotlivých hodnocených složek

D.3 ÚDAJE O VLIVECH PŘESAHUJÍCÍCH STÁTNÍ HRANICE

Vzhledem k lokalizaci záměru nepřesáhne žádný z jeho vlivů státní hranice.

D.4 OPATŘENÍ K PREVENCI A ELIMINACI NEPŘÍZNIVÝCH VLIVŮ

D.4.1 Opatření ke snížení hlučnosti

Opatření pro období **výstavby** záměru:

- pro dopravu materiálů na staveniště budou stanoveny přepravní trasy minimalizující zatěžování silniční sítě a vedené pokud možno mimo obytnou zástavbu;
- doprava bude minimalizována volbou vhodných nákladních vozidel a jejich plným vytížením;
- budou používány nákladní automobily a stavební stroje v řádném technickém stavu a opatřené předepsanými kryty pro snížení hladin hluku;
- stavební práce budou probíhat pouze v denní době od 6:00 do 18:00; možnou výjimkou jsou hlukově nenáročné montážní práce (elektroinstalace apod.).
- hlučnější stavební mechanismy budou nasazovány podle předem zpracovaného harmonogramu v co nejmenším časovém souběhu;
- motory automobilů a stavebních strojů budou po dobu údržby, přestávek a odstávek vypnuty.

Uvedená opatření budou uplatňována, resp. přiměřeně uplatňována i pro dopravní prostředky a manipulační mechanismy, používané při **provozu dokončeného** záměru.

D.4.2 Ochrana ovzduší

Opatření pro období **výstavby** záměru:

- pro dopravu materiálů na staveniště budou stanoveny přepravní trasy minimalizující zatěžování silniční sítě a vedené pokud možno mimo obytnou zástavbu;
- doprava bude minimalizována volbou vhodných nákladních vozidel a jejich plným vytížením;
- používané nákladní automobily a stavební stroje budou splňovat emisní limity, stanovené právními předpisy pro jednotlivé škodliviny;
- v případě potřeby bude během stavby technika před výjezdem na veřejné komunikace čištěna a bude zajištěno i čištění komunikace v dotčeném úseku (strojní nebo ruční zametání, kropení, apod.);
- při přepravě sypkých prašných materiálů bude náklad zakrýván plachtami;
- v případě velké prašnosti při zemních pracích budou příslušné partie staveniště skrápěny;
- motory automobilů a stavebních strojů budou po dobu údržby, přestávek a odstávek vypnuty.

Uvedená opatření budou uplatňována, resp. přiměřeně uplatňována i pro dopravní prostředky a manipulační mechanismy, používané při **provozu dokončeného** záměru.

D.4.3 Ochrana povrchových a podzemních vod

Opatření pro období **výstavby** záměru:

- na staveništi bude minimalizováno skladování látek škodlivých vodám; nezbytná množství látek této kategorie budou skladována odpovídajícím způsobem (např. barely se záchytnou vanou), přičemž je nutno zamezit únikům škodlivých látek do okolního prostředí a v případě havárie postupovat podle schváleného havarijního řádu stavby, zejména neprodleně zajistit adekvátní sanační práce;
- používané nákladní automobily a stavební stroje budou v odpovídajícím technickém stavu z hlediska možných úkapů nebo úniků ropných látek;
- stavební stroje budou na staveništi plněny palivy pouze v nezbytných případech, kdy by plnění mimo areál bylo organizačně neschůdné nebo technicky nerealizovatelné;
- s výjimkou běžného denního ošetření nebudou na staveništi prováděny opravy ani údržba mechanismů;

– vznikající odpady budou tříděny a bude vedena jejich evidence, budou určena a technicky vybavena místa na dočasné skladování nebezpečných odpadů a sběrná místa na separovaný odpad (stanoviště sběrných nádob);
– odpady (zejména kategorie N) budou na lokalitě dočasně shromažďovány pouze po nezbytnou dobu a to v určených, patřičně zabezpečených prostorech;
– zneškodňování odpadů oprávněnými osobami bude smluvně zajištěno; smlouvy se zneškodňovateli odpadů budu přiloženy k evidenci odpadů.

Uvedená opatření budou uplatňována, resp. přiměřeně uplatňována i za provozu **dokončeného** záměru.

D.4.4 Ochrana půdy a horninového prostředí

Pro ochranu půdy a horninového prostředí platí především opatření, uvedená v kap. D.4.3.

D.4.5 Ochrana biotopů, flóry a fauny

Opatření pro období **výstavby** záměru:
– nezbytné kácení a odstraňování dřevin bude provedeno pokud možno mimo vegetační období;
– po dobu stavby bude zajištěna ochrana ponechávaných dřevin a dřevin na kontaktních pozemcích dle ČSN DIN 18 920, tzn. budou zabezpečeny proti poškození nadzemní části (obaly kmenů apod.) a při výkopech bude co nejméně narušen jejich kořenový systém;
– stavebními pracemi nebudou dotčeny kontaktní biotopy mimo vymezenou plochu staveniště;

Opatření pro období **provozu** záměru:
– po dokončení sousední průmyslové a skladové zóny a vyjasnění jejích funkčních vztahů k žst. Ždírec bude zpracován projekt kompenzačních výsadeb za odstraňovaný dřevinný porost.

D.4.6 Ochrana krajinného rázu

Vzhledem k charakteru lokality a k parametrům a konstrukčnímu řešení posuzovaného záměru není nutno přijímat žádná další opatření nad rámec již uvedených.

D.4.7 Ochrana hmotného majetku a kulturních památek

Není nutno přijímat žádná opatření nad rámec již uvedených, pouze v případě archeologického nálezu během stavebních prací je dodavatel stavby povinen umožnit archeologický výzkum lokality v souladu s platnou právní úpravou.

D.4.8 Ochrana veřejného zdraví

Není nutno přijímat žádná opatření nad rámec již uvedených (viz zejména kap. D.4.1 a D.4.2).

Pro dobu výstavby budou zpracovány provozní a havarijní řády, postihující případné kolizní situace i z hlediska ochrany životního prostředí a veřejného zdraví.

D.5 NEDOSTATKY VE ZNALOSTECH A NEURČITOSTI PŘI HODNOCENÍ VLIVŮ

Základní použitou metodou hodnocení a prognózování byly kvalifikované expertní odhady na základě údajů z použitých podkladů (jak dodaných zadavatelem, tak získaných z jiných zdrojů), a na základě vlastních průzkumů, výpočtů a praktických zkušeností řešitelů.

Zdrojem neurčitostí při hodnocení vlivů posuzovaného záměru byly především podkladové projekty v různém stupni rozpracovanosti, odpovídajícím úvodním fázím územního řízení, tedy postrádající některé detaily konkrétních technických řešení dílčích problémů a podrobnější harmonogramy prací.

Přes uvedené neurčitosti a nedostatky ve znalostech lze nicméně konstatovat, že pro postižení základních souvislostí a pro specifikace vlivů stavby na životní prostředí je informační hodnota veškerých použitých podkladových materiálů v současné podobě dostačující a předpokládá se jejich upřesňování v rámci následných stupňů projekce a realizace záměru.

E. POROVNÁNÍ VARIANT ŘEŠENÍ ZÁMĚRU

V rámci tohoto oznámení byly posuzovány dvě varianty:

I. **základní**, tj. rekonstrukce a prodloužení staniční koleje č. 4 v železniční stanici Ždírec nad Doubravou;

II. **nulová,** tzn. ponechat kolejiště žst. v současném stavu.

Většina nepříznivých vlivů **základní varianty** záměru souvisí se **stavebními pracemi** na lokalitě. Jedná se ovšem o vlivy dočasné, z valné části vratné a s výjimkou dopravního zatížení území podél transportních tras omezené pouze na lokalitu stavby (dotčené pozemky) a její blízké okolí.

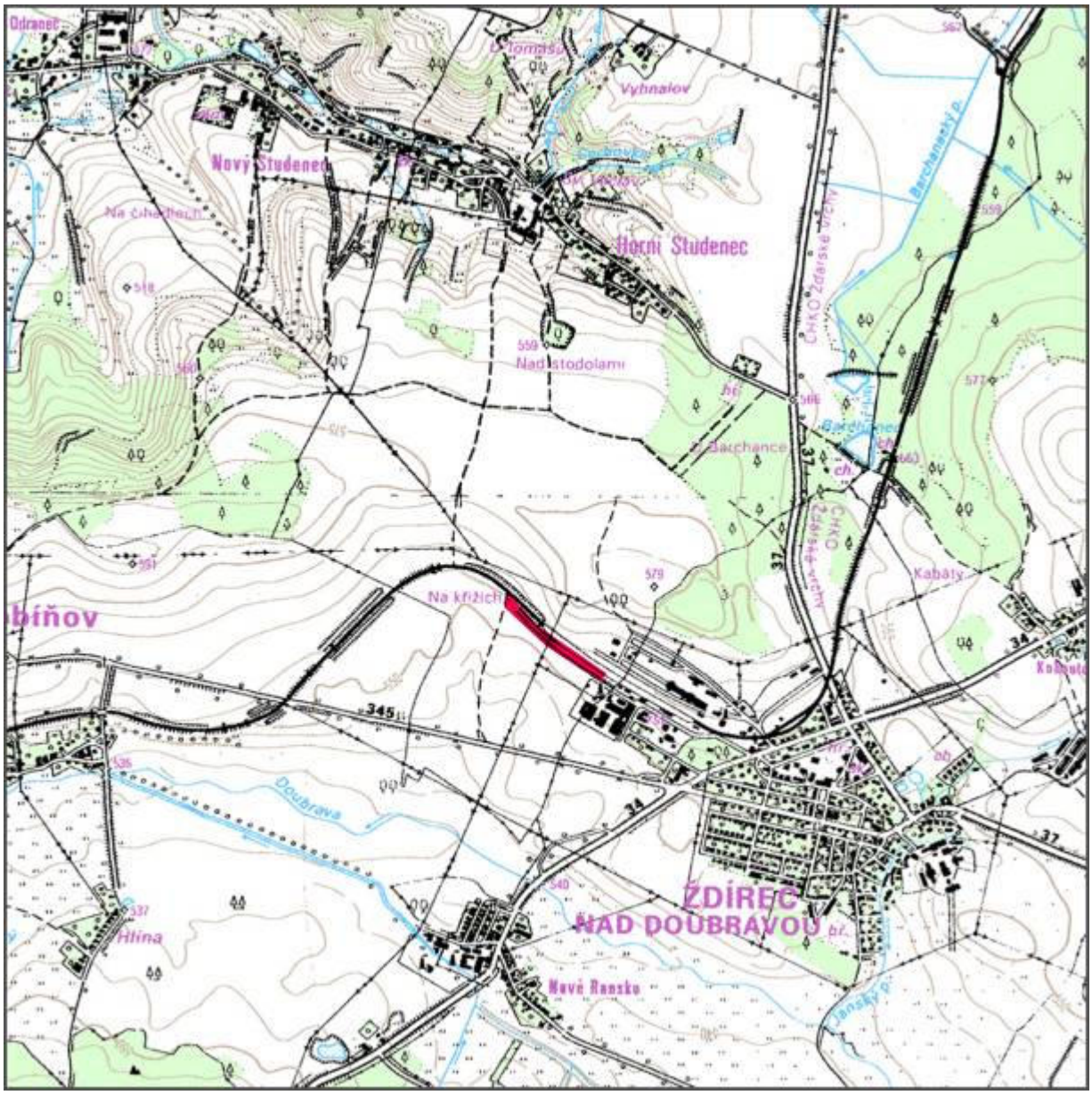
Zprovoznění záměru představuje z hlediska životního prostředí spíše pozitivní přínos, daný přesunutím části provozu žst. Ždírec dále od obytné zástavby města. Případné nepříznivé přímé vlivy provozu záměru jsou tak dostatečně kompenzovány jeho vlivy pozitivními, byť nepřímými.

Nulová varianta zachovává současný, provozně poněkud problematický stav lokality, přičemž rezignuje na zmíněné výrazné pozitivní aspekty záměru.

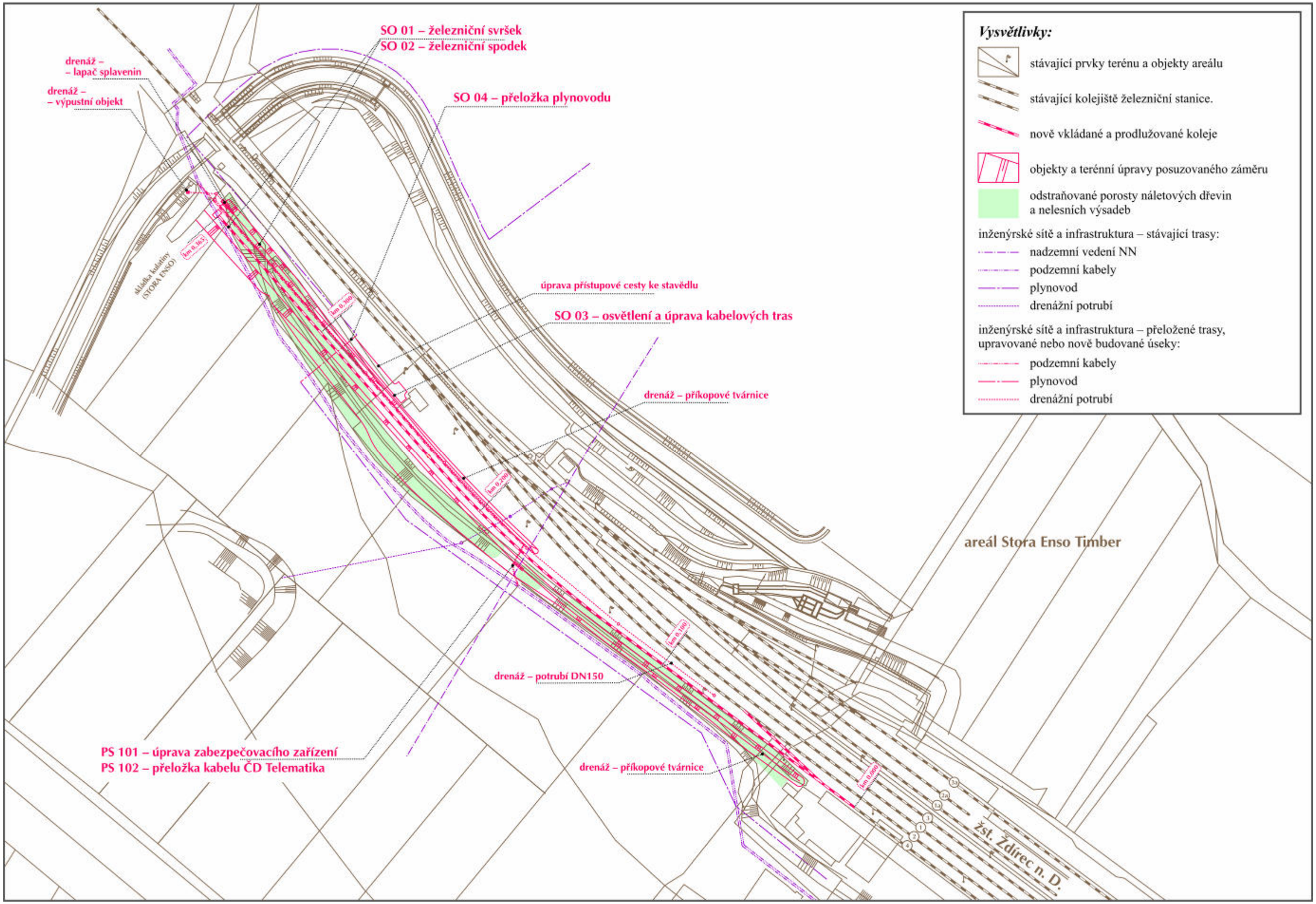
F. DOPLŇUJÍCÍ ÚDAJE

F.1 MAPOVÁ A JINÁ DOKUMENTACE

F.1.1 Mapa širšího okolí se zákresem záměru (1 : 25 000)



F.1.2 Detail projektované situace na lokalitě, 1 : 1 500 (upraveno z originálu 1 : 500)



F.2 DALŠÍ PODSTATNÉ INFORMACE OZNAMOVATELE

F.2.1 Plná moc k zastupování ve věci předmětného záměru

Správa železniční dopravní cesty, státní organizace
Stavební správa Plzeň
P.O.BOX 188, Purkyňova 22
304 88 Plzeň

PLNÁ MOC

Podle ustanovení § 33odst. 2, písm.b) zákona č. 500/2004 Sb., Správní řád, v platném znění zmocňuji obchodní firmu

DMC Havlíčkův Brod s.r.o.

se sídlem Havlíčkův Brod, Průmyslová 941, PSČ 580 01, IČ 25284525, DIČ CZ25284525, zapsanou v OR u Krajského soudu v Hradci Králové, oddíl C, č.vložky 12926, aby za Správu železniční dopravní cesty, státní organizaci, se sídlem Praha 8, Karlín, Prvního pluku 367/5, PSČ 186 00, zapsanou v Obchodním rejstříku, vedeným Městským soudem v Praze, oddíl A, vložka 48384, IČ 70994234, organizační složku Stavební správu Plzeň, jednala s orgány státní správy, orgány územní samosprávy, právnickými a fyzickými osobami ve věcech souvisejících se řízením o umístění stavby a stavebním řízením týkající se stavby **„Prodloužení koleje č.4 v ŽST.Ždírec nad Doubravou"**. Dále výše uvedenou obchodní firmu zmocňuji k jednání s vlastníky pozemků a staveb, které budou dotčeny výše uvedenou stavbou včetně sousedních pozemků a k zastupování v řízeních dle ustanovení § 14, odst. 2) zákona č. 289/1995 Sb. lesní zákon, při dotčení lesních pozemků do vzdálenosti 50m od okraje lesa, dále při projednávání trvalého, či dočasného odnětí ze ZPF a LPF a jednání dle zákona č. 114/1992 Sb. o ochraně přírody a krajiny.

Plná moc je platná až do nabytí právní moci příslušného stavebního řízení.

Tuto plnou moc vydávám na základě „Podpisového řádu" a mého pověření č. 0104 ze dne 16. ledna 2004 vydaného generálním ředitelem Správy železniční dopravní cesty, státní organizace.

V Plzni dne 18.září 2007

Správa železniční dopravní cesty
státní organizace
Stavební správa Plzeň
Purkyňova 22, 304 88 Plzeň
-1-

Ředitel :

Ing. Václav Šťastný

Plnou moc přijímám v plném rozsahu :

V Havlíčkově Brodě dne : 20.9.2007

DMC
Průmyslová 941
580 01 Havlíčkův Brod
tel./fax: 569 428 747
IČO: 252 84 525
DIČ: CZ25284525
IČ 70 99 42 34

Zápis v obchodním rejstříku: Městský soud v Praze, oddíl A, vložka 48384
Sídlo: Praha 8, Karlín, Prvního pluku 367/5, PSČ 18600

F.2.2 Vyjádření Krajské hygienické stanice kraje Vysočina

Krajská hygienická stanice kraje Vysočina se sídlem v Jihlavě
územní pracoviště Havlíčkův Brod
Rozkošská 2331, 580 01 Havlíčkův Brod
tel.: 569 400 011, fax: 569 400 010, 569 400 019, e-mail: podatelna@hb.khsjih.cz

Došlo dne: 12. 09. 2007
Čj.: 510

Čj.: KHSV-HB-HOK- 3544/07-Dej
VYŘIZUJE: Růžena Dejmalová
TEL.: 569 400 028
V Havlíčkově Brodě dne 10.9.2007
Příloha: Projektová dokumentace ke stavebnímu řízení

DMC Havlíčkův Brod s.r.o.
Průmyslová 941
Havlíčkův Brod
580 01

Věc: k.ú. Horní Studenec, žst. Ždírec nad Doubravou – **Prodloužení staniční koleje č. 4 v žst. Ždírec nad Doubravou** – závazné stanovisko orgánu ochrany veřejného zdraví

Krajská hygienická stanice kraje Vysočina, se sídlem v Jihlavě jako orgán ochrany veřejného zdraví, který je dotčeným správním úřadem ve smyslu ustanovení § 77 zák. č. 258/2000 Sb., o ochraně veřejného zdraví a o změně některých souvisejících zákonů ve znění pozdějších předpisů vydává ve věci „Prodloužení staniční koleje č. 4 v žst. Ždírec nad Doubravou", v řízení podle § 82 odst. 2 písm. i) citovaného zákona toto závazné stanovisko:

S návrhem projektové dokumentace „Prodloužení staniční koleje č. 4 v žst. Ždírec nad Doubravou" se **souhlasí.**.

O d ů v o d n ě n í :

Na základě žádosti investora Správa železniční dopravní cesty, s.o., 1.pluku 367/5, Praha 8 – Karlín zastoupeného firmou DMC Havlíčkův Brod s.r.o., doručené dne 6.9. 2007 posoudila KHS kraje Vysočina projektovou dokumentaci pro stavební povolení, zakázkové číslo 77009, zpracovanou v září 2007 R. Kverekem.

Projekt řeší prodloužení koleje č.4 podél hlavní traťové koleje (směr H. Brod) v délce 361 m. Jedná se o novostavbu železničního svršku a spodku koleje, přeložky plynu a úprav kabelových tras. Prodloužená kolej bude sloužit především pro odstávku železničních nákladních vozů.

Růžena Dejmalová
Odborný pracovník oddělení hygieny obecné a komunální
KHS kraje Vysočina

KRAJSKÁ HYGIENICKÁ STANICE KRAJE VYSOČINA
se sídlem v Jihlavě
územní pracoviště Havlíčkův Brod
Rozkošská 2331, 580 01 Havlíčkův Brod

MĚSTSKÝ ÚŘAD ŽDÍREC NAD DOUBRAVOU

STAVEBNÍ ÚŘAD
Školní 500, 582 63 Ždírec nad Doubravou, tel./fax. 569 694 436, e – mail: stavebniurad@zdirec.cz

NAŠE ZNAČKA: 210/07 – 9/2007/S – Š ve Ždírci nad Doubravou dne: 23.2.2007

– STORA ENSO TIMBER Ždírec s.r.o., IČO: 25264605, Nádražní 66, 582 63 Ždírec n.D.

ÚZEMNÍ ROZHODNUTÍ
(VEŘEJNOU VYHLÁŠKOU)

Firma STORA ENSO TIMBER Ždírec s.r.o., se sídlem Nádražní 66, 582 63 Ždírec nad Doubravou podala dne 2.2.2007 u zdejšího stavebního úřadu žádost o vydání územního rozhodnutí o změně využití území pro akci ***„ Změna druhu pozemků z orné půdy na ostatní plochu“*** na pozemcích parc. č. (dle PK) 560/23, 560/22, 560/1 a 566/11 v katastrálním území Horní Studenec. Uvedeným dnem bylo zahájeno územní řízení.

Stavební úřad ve Ždírci nad Doubravou příslušný podle § 13 zákona č. 183/2006 Sb., o územním plánování a stavebním řádu, ve znění pozdějších změn a doplňků (dále jen „stavební zákon“), projednal žádost v územním řízení. Po přezkoumání žádosti stavební úřad rozhodl takto:

Firmě Stora Enso Timber Ždírec s.r.o., se sídlem Nádražní 66, 582 63 Ždírec nad Doubravou se podle § 80 a § 92 zákona č. 183/2006 Sb. vydává:

r o z h o d n u t í o v y u ž i t í ú z e m í :

„ Změna druhu pozemků z orné půdy na ostatní plochu “

na pozemcích parc. č. (dle PK) 560/23, 560/22, 560/1 a 566/11 v k.ú. Horní Studenec.

Pro rozhodnutí o využití území se stanovují tyto podmínky:

1. Změna druhu pozemků bude provedena na výše zmíněných pozemcích tak jak je vyznačeno v přiložené katastrální mapě.
2. V terénu budou viditelně označené hranice odsouhlaseného odnětí půdy ze ZPF, investor zajistí jejich nepřekročení.
3. Do doby zahájení sejmutí ornice bude pozemek zemědělsky využíván.
4. Před zahájením vlastní změny využití území, bude provedena skrývka kulturní vrstvy půdy v mocnosti 0,10 m z celkové odnímané plochy 0,9915 ha, tj. cca 991,5 m^3 ornice. Skrytá ornice bude použita k navýšení kulturní vrstvy půdy na pozemku parc. č. 448/1 dle KN (dle PK 460) v k.ú. Horní Studenec. O činnostech souvisejících se skrývkou, přemístěním a rozprostřením skrývaných kulturních vrstev půdy vede investor protokol (pracovní deník), v němž se uvádějí všechny skutečnosti rozhodné pro posouzení správnosti, úplnosti a účelnosti využívání těchto zemin (§10 odst. 2 vyhlášky MŽP č. 13/1994 Sb., kterou se upravují některé podrobnosti ochrany ZPF). Za realizaci skrývky ornice a její hospodárné využití zodpovídá investor. Na vyžádání orgánu ochrany ZPF předkládá protokol k posouzení plnění podmínek souhlasu.
5. Z trvalé odnětí půdy ze ZPF je orientační výše odvodů stanovena na 55 524 ,- Kč. Podle přílohy k zákonu je půda která má být odňata ze ZPF (BPEJ – 75001), zařazena do klimatického regionu 7 a hlavní půdní jednotky 50, tedy základní hodnotový ukazatel této půdy je 56 000,- Kč/ha. Odnětím půdy ze ZPF nebudou ovlivněny faktory životního prostředí vyjmenované v části B přílohy k zákonu. Základní sazba odvodů za odnětí 1 ha půdy ze ZPF tedy činí 56 000,- Kč. Podle části C přílohy k zákonu nepřichází v úvahu důvod ke snížení stanovené základní sazby odvodů. Skutečná výše odvodů za odnětí půdy ze ZPF je stanovena součinem příslušných základních sazeb odvodů a odpovídajících výměr půdy, která má být odňata ze ZPF. Konečná výše odvodů se stanoví ve smyslu ustanovení § 11 odst. 2 zákona rozhodnutím v návaznosti na pravomocné rozhodnutí vydané podle stavebního zákona č. 183/2006 Sb. (dále jen stavební zákon).
6. Územní rozhodnutí platí 2 roky ode dne nabytí právní moci. Územní rozhodnutí však pozbývá platnosti nebylo–li ve stanovené lhůtě započato s využitím pro stanovený účel.

O d ů v o d n ě n í

Firma STORA ENSO TIMBER Ždírec s.r.o., se sídlem Nádražní 66, 582 63 Ždírec nad Doubravou podala dne 2.2.2007 u zdejšího stavebního úřadu žádost o vydání územního rozhodnutí o změně využití území pro akci ***„ Změna druhu pozemků z orné půdy na ostatní plochu“*** na pozemcích parc. č. (dle PK) 560/23, 560/22, 560/1 a 566/11 v katastrálním území Horní Studenec. Uvedeným dnem bylo zahájeno územní řízení.

Stavební úřad oznámil zahájení územního řízení veřejnou vyhláškou dne 5.2.2007 a současně stanovil den pro ústní jednání k dané věci na 22.2.2007. Při ústním jednání nebyla na stavební úřad podána žádné připomínky. Stanoviska dotčených orgánů státní správy byla zkoordinována a podmínky stanovené těmito orgány byly zahrnuty do podmínek tohoto rozhodnutí. Parcely jejichž se změna druhu pozemku týká se nacházejí dle platného územního plánu sídelního útvaru Ždírec n.D. na plochách určených pro výrobu a skladování.

P o u č e n í

Proti tomuto rozhodnutí se lze odvolat do 15 dnů ode dne oznámení k odboru územního plánování a stavebního řádu krajského úřadu kraje Vysočina podáním u zdejšího stavebního úřadu.

Městský úřad Ždírec nad Doubravou 2 stavební úřad

vedoucí stavebního úřadu
Luděk Špinar

Toto oznámení musí být vyvěšeno na desce Městského úřadu Ždírec n.D. po dobu 15-ti dnů.

Vyvěšeno dne: razítko a podpis

Sejmuto dne:

Účastníci řízení:

- Město Ždírec nad Doubravou, Školní 500, 582 63 Ždírec nad Doubravou

Dotčené orgány:

- Městský úřad Chotěboř, odb. životního prostředí, Trčků z Lípy 69, 583 01 Chotěboř

MĚSTSKÝ ÚŘAD CHOTĚBOŘ

odbor životního prostředí
Trčků z Lípy 69, 583 01 Chotěboř

Č. j. 16020/2007/ŽP V Chotěboři dne 26. 9. 2007
Ev. č. 32605/2007
Vyřizuje: Jitka Rakušanová, DiS.
E-mail: rakusanova@chotebor.cz

DMC Havlíčkův Brod s. r. o.
Průmyslová 941
580 01 HAVLÍČKŮV BROD

Vyjádření Městského úřadu Chotěboř, odboru životního prostředí k projektové dokumentaci k územnímu řízení k akci ***„ Prodloužení staniční koleje č. 4 v ŽST Ždírec nad Doubravou"***

Městskému úřadu Chotěboř, odboru životního prostředí byla dne 6. 9. 2007 předložena žádost o vyjádření k územnímu řízení na výše uvedenou akci. Investorem akce je společnost Správa železniční dopravní cesty s. o., Stavební správa Plzeň, Purkyňova 22, 306 02 Plzeň. K zastupování byla předložena plná moc.

Obsahem projektové dokumentace je prodloužení koleje č. 4 poděl hlavní traťové koleje v katastrálním území Horní Studenec. Jedná se o novostavbu železničního svršku a spodku předmětné koleje, přeložky plynu a úprav kabelových tras.

A/ Vyjádření orgánu odpadového hospodářství dle ustanovení § 79 odst. 4 písm. b) zákona č. 185/2001 Sb., o odpadech a o změně některých dalších zákonů, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „zákon o odpadech").

S předloženým záměrem stavby souhlasíme za splnění těchto podmínek:

1. Dokumentace pro stavební řízení bude doplněna o výsledky laboratorních rozborů štěrkového lože.
2. Vznikající odpady (dřevěné pražce, železný šrot, beton, směsný komunální odpad, odpadní štěrk atd.) budou předány pouze oprávněné osobě provozující zařízení ke sběru, výkupu, využití nebo odstranění odpadů (ust. § 12 odst. 3 a 4 zákona). Ke kolaudaci budou předloženy doklady o jejich předání oprávněné osobě.
3. O nakládání s odpady včetně přepravy bude vedena evidence (ust. § 39 a 40 zákona), která bude předložena ke kolaudaci Městskému úřadu Chotěboř, odboru životního prostředí.

B/ Vyjádření orgánu státní správy lesů podle zákona č. 289/1995 Sb., o lesích a o změně a doplnění některých zákonů (lesní zákon), ve znění pozdějších předpisů.

Bez připomínek.

C/ Vyjádření vodoprávního úřadu podle ustanovení § 18 odst. 1 zákona č. 254/2001 Sb., o vodách a o změně některých zákonů (vodní zákon), ve znění pozdějších předpisů.

Městský úřad Chotěboř, vodoprávní úřad podle citovaného ustanovení vodního zákona posoudil předložený návrh a zjistil, že uvažovaný záměr je z hlediska zájmů chráněných podle tohoto zákona možný. K umístění stavby nemáme žádné připomínky.

D/ Vyjádření orgánu ochrany přírody dle ustanovení § 77 odst. 3 zákona ČNR č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, ve znění pozdějších předpisů.

Městský úřad Chotěboř, odbor životního prostředí, jako věcně a místně příslušný orgán ochrany přírody, po prostudování projektové dokumentace výše uvedené akce, vydává toto vyjádření:

1. Se stavbou souhlasíme, jelikož se nenachází v žádném zvláště chráněném území dle ust. § 14 výše uvedeného zákona.
2. Orgánem ochrany přírody příslušným k povolení pokácení dřevin rostoucích mimo les je Městský úřad Ždírec nad Doubravou. S ohledem na velký rozsah kácení dřevin těsně na hranici Chráněné krajinné oblasti Železné hory, doporučujeme situaci konzultovat se Správou chráněné krajinné oblasti Železné hory, Nám. 317, 538 25 Nasavrky.

E/ Vyjádření orgánu ochrany zemědělského půdního fondu dle zákona ČNR č. 334/1992 Sb., o ochraně zemědělského půdního fondu, ve znění pozdějších předpisů.

Bez připomínek.

Ostatní orgány státní správy Městského úřadu Chotěboř, odboru životního prostředí nemají k předmětné akci žádné připomínky.

Toto vyjádření nenahrazuje povolení ani souhlas a není rozhodnutím podle předpisů o správním řízení.

MĚSTSKÝ ÚŘAD CHOTĚBOŘ
odbor životního prostředí
583 01 Chotěboř

Ing. Roman Vácha
vedoucí odboru

F.2.5 Stanovisko AOPK SCHKO Železné hory k umístění stavby

Došlo dne:
12. 09. 2007
Č.j.: 508

Agentura ochrany přírody a krajiny České republiky
SPRÁVA CHRÁNĚNÉ KRAJINNÉ OBLASTI ŽELEZNÉ HORY

Náměstí 317
538 25 Nasavrky
tel.: 469 677 420
tel./fax: 469 677 729
zelhory@nature.cz

DMC Havl. Brod s. r. o.
Průmyslová 941
580 01 Havlíčkův brod

NAŠE ZNAČKA: 1338/ZH/07 **VYŘIZUJE:** Mgr. Peřina **V NASAVRKÁCH DNE:** 10. 9. 2007

Věc: Stanovisko dotčeného orgánu státní správy k akci: **„Prodloužení staniční koleje č. 4 v ŽST Ždírec nad Doubravou."**

Výše uvedená stavba se nachází mimo území CHKO Železné hory. Příslušným úřadem z hlediska ochrany přírody a krajiny je zde MěÚ Chotěboř, odbor životního prostředí.

Přes výše uvedené upozorňujeme, že záměr předpokládá smýcení pásu stromů a keřů. Jejich odstranění je třeba provést v době vegetačního klidu, tj. od 1. 11. do 31. 3.

Agentura ochrany přírody a krajiny ČR
Správa CHKO Železné hory
Náměstí 317
538 25 Nasavrky
-3-

RNDr. František Bárta
VEDOUCÍ SPRÁVY
v.z. Josef Rusnák

IČO: 62933591
http://www.nature.cz

Bankovní spojení ČNB Praha 1
číslo účtu: 18228–011/0710

zelhory@schkocr.cz
tel.: 469 677 420

F.2.6 Stanovisko AOPK SCHKO Železné hory k dotčení evropsky významných lokalit a ptačích oblastí (vydáno v r. 2006 pro záměr, vzdálený cca 15–20 m od posuzované stavby)

Agentura ochrany přírody a krajiny ČR
SPRÁVA CHRÁNĚNÉ KRAJINNÉ OBLASTI ŽELEZNÉ HORY
Náměstí 317, 538 25 Nasavrky

G.L.I.
Štoky 83
582 53 Štoky

VÁŠ DOPIS ZNAČKY / ZE DNE	NAŠE/ ZNAČKA	VYŘIZUJE/LINKA	NASAVRKY
12.5.2006	00273/ZH/E/06	Ing. Rusňák	15.5.2006

Věc: Stanovisko dotčeného orgánu státní správy dle § 45 i) zákona 114/92 Sb. k akci: Rekonstrukce vlečkové koleje a zřízení nákladiště v železniční stanici Ždírec nad Doubravou

Správa CHKO Železné hory jako orgán státní správy ochrany přírody a krajiny podle ustanovení § 78 odst. 1 zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, v platném znění vylučuje vliv předložené akce na evropsky významnou lokalitu nebo na ptačí oblast.

Agentura ochrany přírody a krajiny ČR
Správa CHKO Železné hory
Náměstí 317
538 25 Nasavrky
-2-

RNDr. František Bárta
vedoucí Správy CHKO

Převzal osobně dne 15.5.2006 RNDr. Petr Obst

tel.: 469 677 420
fax : 469 677 729
e_mail : zelhory@schkocr.cz

bankovní spojení
18228-011/0710
ČNB Praha 1

IČO
62933591

F.3 PODKLADOVÉ STUDIE A PRŮZKUMY (TEXTOVÉ PŘÍLOHY ZAŘAZENÉ NA KONCI SVAZKU)

F.3.1 Dendrologický průzkum

F.3.2 Mapy přírodovědných průzkumů

G. SHRNUTÍ NETECHNICKÉHO CHARAKTERU

Posuzovaným záměrem je rekonfigurace kolejiště v železniční stanici Ždírec nad Doubravou. Lokalita se nachází v kraji Vysočina, v k.ú. Ždírec nad Doubravou a Horní Studenec, v západní části kolejiště železniční stanice Ždírec n. D. Lokalizace záměru je v souladu s platnou ÚPD města Ždírec nad Doubravou.

Předmětem záměru je rekonstrukce a prodloužení staniční koleje č. 4 v úseku o celkové délce 365 m, resp. užitné délce 312 m. Stavba neobsahuje objekty jako jsou výpravní budovy, nástupiště apod., ale jedná se pouze o rekonstrukci a částečnou novostavbu železničního svršku a spodku a o vyvolané úpravy infrastruktury (inženýrské sítě, zabezpečovací zařízení). Stavebním činnostem při výstavbě záměru tedy výrazně dominují zemní práce a realizace objektů v úrovni terénu, podíl technologicky náročnějších stavebních prací a nadzemních konstrukcí je poměrně malý. Při výstavbě projektovaného záměru a doprovodných pracích budou používány technologie a materiály naprosto běžné v obdobných případech, tedy se spolehlivě stanovitelnými vlivy na životní prostředí. Žádný další záměr (novostavba) podobného charakteru není na lokalitě ani v jejím širším okolí v současné době plánován.

Vzhledem k poněkud omezeným prostorovým možnostem na předmětné lokalitě a k nutnosti vazby záměru na kolejiště žst. Ždírec n. D. nebyl záměr projektován ve více variantách. Kromě varianty základní (stavební), je tedy jedinou další posuzovanou variantou varianta nulová, tzn. záměr nerealizovat.

Většina nepříznivých vlivů základní varianty záměru souvisí se stavebními pracemi na lokalitě. Jedná se ovšem o vlivy dočasné, z valné části vratné a s výjimkou dopravního zatížení území podél transportních tras omezené pouze na lokalitu stavby (dotčené pozemky) a její blízké okolí**.**

Celkový vliv dokončeného a provozovaného záměru na životní prostředí a veřejné zdraví lze označit za nevýznamný jak v aspektu negativním, tak v aspektu pozitivním, přičemž lze konstatovat, že případné nevýznamné a málo významné přímé negativní vlivy na jednotlivé složky životního prostředí jsou dostatečně kompenzovány pozitivními vlivy na dotčenou lokální populaci, souvisejícími s přesunutím části provozu žst. Ždírec dále od obytné zástavby města.

Nulová varianta zachovává současný, provozně poněkud problematický stav lokality, přičemž rezignuje na zmíněné výrazné pozitivní aspekty záměru.

Pro eliminaci případných nepříznivých vlivů záměru byla navržena řada konkrétních opatření, jak technických, tak administrativních.

H. PŘÍLOHA

MĚSTSKÝ ÚŘAD ŽDÍREC NAD DOUBRAVOU

STAVEBNÍ ÚŘAD

Školní 500, 582 63 Ždírec nad Doubravou, tel./fax. 569 694 436, e – mail: stavebniurad@zdirec.cz

NAŠE ZNAČKA: 1394/07 – 190/2007/S – Š ve Ždírci nad Doubravou dne 5.9.2007

Došlo dne:
- 6. 09. 2007
Č.j.: 483

DMC Havlíčkův Brod s.r.o.
Průmyslová 941
580 01 Havlíčkův Brod

Věc: Vyjádření k záměru: „ *Prodloužení koleje č. 4 v žst. Ždírec nad Doubravou* “ z hlediska územního plánu sídelního útvaru města Ždírec nad Doubravou

Stavba: „ *Prodloužení koleje č. 4 v žst. Ždírec nad Doubravou* “, pro kterou zpracovává projektovou dokumentaci projekční kancelář DMC Havlíčkův Brod s.r.o. (zak. číslo 77009) je z hlediska ÚPSÚ města Ždírec nad Doubravou možná. Stavba se nachází na urbanizovaných plochách, na kterých je možné tento druh staveb provádět.

Městský úřad
ŽDÍREC nad Doubravou
Stavební úřad

vedoucí stavebního úřadu
Luděk Špinar

POUŽITÉ PODKLADY A LITERATURA

BALADOVÁ Z. ET AL. (1991): Regionální ÚSES – průvodní zpráva, Východočeský region. - MS, OkÚ H. Brod.

BENEŠ K. ET AL. (1963): Vysvětlivky k přehledné geologické mapě ČSSR 1 : 200 000, list M–33–XXII Jihlava. - - Nakladatelství ČSAV, Praha.

BÍNOVÁ L. ET AL. (1996): Nadregionální a regionální ÚSES ČR (Územně technický podklad). - SŽP Brno.

BOHÁČ P., KOLÁŘ J. (1996): Vyšší geomorfologické jednotky České republiky. Geografické názvoslovné seznamy OSN–ČR. - ČÚZK, Praha.

BÚ ČAV (1987): Regionálně fytogeografické členění ČSR. 1. Vyd. - Academia Praha.

CULEK M. ET AL. (1996): Biogeografické členění České republiky. - ENIGMA Praha.

CZUDEK T. (1972): Geomorfologické členění ČSR. Stud. Geogr. fasc. 23. - Geografický ústav ČSAV Brno.

ČECH L. ET AL. (2002): Jihlavsko. In: Mackovčin P., Sedláček M. (eds.): Chráněná území ČR, sv. VII. - AOPK ČR Praha a EkoCentrum Brno.

DEMEK J. ET AL. (1987): Hory a nížiny. Zeměpisný lexikon ČSR. - Academia Praha.

GÚ ČSAV (1992): Atlas životního prostředí a zdraví obyvatelstva. - GÚ ČSAV Brno, FVŽP Praha.

CHYTRÝ M. ET AL. (2001): Katalog biotopů České republiky. - AOPK ČR Praha.

BLÁHA R. (2007): Prodloužení koleje č. 4 v žst. Ždírec nad Doubravou. Průvodní zpráva DÚR. - MS. DMC, spol. s r.o., Havlíčkův Brod.

LÖW J. ET AL. (1995): Rukověť projektanta místního územního systému ekologické stability. - MŽP ČR/Doplněk Brno.

MAŘAN J. (1958): Zoogeografické členění Československa. - Sborník Čs. spol. zeměpisné, 63/2.

MÍCHAL I. ET AL. (1999): Hodnocení krajinného rázu a jeho uplatňování ve veřejné správě. - AOPK ČR, Praha.

MIKYŠKA R. ET AL. (1972): Vegetace ČSSR, řada A, sv.2. – Geobotanická mapa ČSSR 1 : 200 000 – 1. České země, list M–33–XXII Jihlava. - Academia Praha.

MÍSAŘ Z. ET AL. (1983): Geologie ČSSR, I. díl – Český masiv. - SPN Praha.

QUITT E. (1971): Klimatické oblasti Československa. Stud. Geogr. fasc. 16. - Geografický ústav ČSAV Brno.

VLČEK V. ET AL. (1984): Vodní toky a nádrže. Zeměpisný lexikon ČSR. - Academia Praha.

ZOUBEK V. (red.) ET AL. (1963): Geologická mapa ČSSR; mapa předčtvrtohorních útvarů 1 : 200 000, list M–33–XXII Jihlava. - ÚÚG Praha/ÚGÚ Praha.

Dílčí informace a podklady z archívů a internetových stránek osob, organizací a firem:

AGENTURA OCHRANY PŘÍRODY A KRAJINY ČR, STŘEDISKO HAVLÍČKŮV BROD

DMC, SPOL. S R.O., HAVLÍČKŮV BROD

KRAJSKÝ ÚŘAD KRAJE VYSOČINA, JIHLAVA;

MĚSTSKÝ ÚŘAD HAVLÍČKŮV BROD;

MINISTERSTVO ZDRAVOTNICTVÍ;

MINISTERSTVO ŽIVOTNÍHO PROSTŘEDÍ;

SPRÁVA CHKO ŽELEZNÉ HORY;

WWW.CENIA.CZ;

WWW.NATURA2000.CZ;

ARCHÍV PŘEDKLADATELE ZÁMĚRU

+ ARCHÍVY ŘEŠITELŮ.