

Doplňující údaje:

Rev.	Datum	Popis	Vypracoval	Kreslil/psal	Kontroloval	Schválil
0	07/2007	1.vydání	Mgr. Kovařík v.r.	- v.r.	RNDr. Grúz v.r.	RNDr. Bosák v.r.

Objednatel:

SPRÁVA ŽELEZNIČNÍ DOPRAVNÍ CESTY s.o.
Prvního pluku 367/6, 186 00 Praha 8
zastoupený: **Stavební správa Olomouc**
Nerudova 1, 772 58 Olomouc

Souprava:

Zhotovitel:

ECOLOGICAL CONSULTING a.s.
Na Střelnici 48, 779 00 Olomouc
tel: 585 203 166, fax: 585 203 169
e-mail: ecological@ecological.cz



Projekt:

Rekonstrukce koleje Nezamyslice - Pivín, 3. stavba

Číslo projektu:

002/7065

VP (HIP):

Stupeň:

oznámení

KÚ: Olomoucký

MÚ/OÚ: Pivín, Dobromilice

Datum:

07/2007

Obsah:

OZNÁMENÍ
dle zákona č. 100/2001 Sb. v rozsahu přílohy č. 3

Archiv:

-

Formát:

-

Měřítko:

-

Část:

-

Příloha:

-

Objednatel:

Správa železniční dopravní cesty s.o.

Prvního pluku 367/6, 186 00 Praha 8

zastoupený: Stavební správa Olomouc

Nerudova 1, 772 58 Olomouc

jednatel: Ing. Jiří Mlynář, ředitel Stavební správy Olomouc

Zpracovatel:

Ecological Consulting a.s., Na Střelnici 48, 779 00 Olomouc

RNDr. Bc. Jaroslav Bosák

číslo osvědčení odborné způsobilosti 14563/1610/OPVŽP/97

Na Střelnici 48, 779 00 Olomouc, tel. 603 584 222

e-mail: ecological@ecological.cz ; www.ecological.cz

červenec 2007

RNDr. Bc. Jaroslav Bosák

Prvotní dokumentace je uložena v archivu objednatele.

Rozdělovník:

1. - 7. výtisk, 2x digitální verze: SŽDC s.o., Stavební správa Olomouc

0. výtisk: Ecological Consulting a.s.

Řešitelský kolektiv:

RNDr. Jaroslav BOSÁK - vedoucí autorského kolektivu

oprávněná osoba k posuzování vlivů na životní prostředí

(číslo osvědčení odborné způsobilosti 14563/1610/OPVŽP/97 ze dne 28. 4. 1998)

Ecological Consulting a.s. Na Střelnici 48, 779 00 Olomouc, tel. 585 203 166

Mgr. Petr KOVAŘÍK – biologie, ochrana životního prostředí

Ecological Consulting a.s. Na Střelnici 48, 779 00 Olomouc, tel. 585 203 166



Obsah

ÚVOD	6
A. ÚDAJE O OZNAMOVATELI	6
B. ÚDAJE O ZÁMĚRU	7
B.I. ZÁKLADNÍ ÚDAJE	7
B.I.1 Název záměru a jeho zařazení dle přílohy č.1	7
B.I.2 Kapacita (rozsah) záměru	7
B.I.3 Umístění záměru	7
B.I.4 Charakter záměru a možnost kumulace s jinými záměry	8
B.I.5 Zdůvodnění potřeby záměru a jeho umístění, včetně přehledu zvažovaných variant a hlavních důvodů pro jejich výběr, resp. odmítnutí	9
B.I.6 Popis technického a technologického řešení záměru	9
B.I.7 Předpokládaný termín zahájení realizace záměru a jeho dokončení	14
B.I.8 Výčet dotčených územně samosprávných celků	15
B.I.9 Výčet navazujících rozhodnutí podle §10 odst. 4 a správních úřadů, které budou tato rozhodnutí vydávat	15
B.II. ÚDAJE O VSTUPECH	16
B.II.1 Záběr půdy	16
Trať v celém svém úseku nezasahuje do ochranných pásem vodních zdrojů ani do CHOPAV (Chráněná oblast přirozené akumulace vod)	18
B.II.2 Odběr a spotřeba vody	18
B.II.3 Energetické zdroje	18
B.II.4 Surovinové zdroje	19
B.II.5 Nároky na dopravní a jinou infrastrukturu	19
B.III. ÚDAJE O VÝSTUPECH	19
B.III.1 Emise	19
B.III.2 Odpadní vody	20
B.III.3 Odpady	21
B.III.4 Hlukové poměry	29
B.III.5 Doplnující údaje	31
C. Údaje o stavu životního prostředí v dotčeném prostředí	33
C.I VÝČET NEJZÁVAŽNĚJŠÍCH ENVIRONMENTÁLNÍCH CHARAKTERISTIK DOTČENÉHO ÚZEMÍ	33
C.I.1 Charakteristika území	33
C.I.2 Klima	33
C.I.3 Geologická stavba a hydrogeologické poměry	34
C.I.4 Nerostné suroviny	34
C.I.5 Geomorfologie	35
C.I.6 Hydrologické poměry	35
C.I.7 Půdy	36
C.I.8 Zvláště chráněná území a přírodní parky, NATURA 2000	36
C.I.9 Území chráněná na základě mezinárodních úmluv	41
C.I.10 Územní systém ekologické stability	41
C.I.11 Významné krajinné prvky a památné stromy	42
C.II. STRUČNÁ CHARAKTERISTIKA STAVU SLOŽEK ŽIVOTNÍHO PROSTŘEDÍ V DOTČENÉM PROSTŘEDÍ, KTERÉ BUDOU PRAVDĚPODOBĚ VÝZNAMNĚ OVLIVNĚNY	43

C.II.1. Fauna a flóra	43
C.II.2. Nemovité kulturní památky, archeologická a paleontologická naleziště ..	46
C.II.3. Území se zvýšenou citlivostí, resp. zranitelností	46
D. Údaje o vlivech záměru na veřejné zdraví a na životní prostředí.....	47
D.I. CHARAKTERISTIKA MOŽNÝCH VLIVŮ A ODHAD JEJICH VÝZNAMNOSTI A VELIKOSTI.....	47
D.I.1 Vlivy na flóru a faunu	47
D.I.2 Vliv na významné krajinné prvky, chráněná území a ÚSES	49
D.I.3. Vlivy stavby na estetickou hodnotu krajiny	49
D.I.4. Vlivy na ovzduší	50
D.I.5. Vlivy na půdu	51
D.I.6. Vlivy na nerostné zdroje a geologické prostředí.....	52
D.I.7. Vlivy na vodní toky, vodní plochy a vodní zdroje.....	52
D.I.8. Vlivy stavby na veřejné zdraví.....	53
D.I.9. Vlivy na strukturu a využití území.....	54
D.I.10. Vlivy na nemovité kulturní památky, archeologické památky a naleziště	55
D.I.11. Ostatní vlivy	55
D.II. ROZSAH VLIVŮ VZHLEDEM K ZASAŽENÉMU ÚZEMÍ A POPULACI.....	56
D.III. ÚDAJE O MOŽNÝCH VÝZNAMNÝCH NEPŘÍZNIVÝCH VLIVECH PŘESAHUJÍCÍCH STÁTNÍ HRANICE	56
D.IV. OPATŘENÍ K PREVENCI, VYLOUČENÍ, SNÍŽENÍ, POPŘÍPADĚ KOMPENZACI NEPŘÍZNIVÝCH VLIVŮ	56
D.V. CHARAKTERISTIKA NEDOSTATKŮ VE ZNALOSTECH, A NEURČITOSTÍ, KTERÉ SE VYSKYTLY PŘI SPECIFIKACI VLIVŮ.....	60
E. Porovnání variant řešení záměru	60
F. Doplnující údaje.....	60
G. Všeobecné srozumitelné shrnutí netechnického charakteru	60
H. Přílohy	63
LITERATURA	64

ÚVOD

Stavba „Rekonstrukce koleje Nezamyslice – Pivín, 3. stavba“ je jednou ze souboru staveb realizovaných na železniční trati Olomouc – Brno.

Rekonstrukce koleje proběhne na jednokolejné elektrifikované žel. trati Nezamyslice - Olomouc hl. n. v úseku ŽST Nezamyslice - ŽST Pivín od km 66,400 do km 69,100.

Stávající kolejový rošt se skládá z kolejnic tvaru T, S49 a betonových pražců VUS 62, SB4, kolejové lože štěrkové. V dotčeném úseku se nachází 2 propustky a 1 mostní objekt, 1 železniční přejezd v ev. km 67,453.

Trať je elektrifikovaná. Maximální stávající rychlost je 100 km/h.

Železniční svršek v daném úseku je v současné době v nevyhovujícím stavu. U betonových pražců dochází k jejich rozpadu, upevňovadla jsou zkorodovaná a přestávají plnit svou funkci. Kolejnice jsou značně ojeté. Kolejové lože v oblasti zářezů je zbahněné. Stávající odvodnění v zářezu je nedostatečné.

A. ÚDAJE O OZNAMOVATELI

Oznamovatel (obchodní firma): Správa železniční dopravní cesty s.o.
Prvního pluku 367/6, 186 00 Praha 8

zastoupený: Stavební správa Olomouc
Nerudova 1, 772 58 Olomouc

IČ: 70994234

DIČ: CZ70994234

Zástupce oznamovatele: *ve věcech technických:* Ing. Miroslav Bocák

tel.: 606 780 184

ve věcech smluvních: Mgr. Lenka Dieguezová

tel.: 724 932 386

B. ÚDAJE O ZÁMĚRU

B.I Základní údaje

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

Název záměru: „Rekonstrukce koleje Nezamyslice - Pivín, 3. stavba“

Posuzovaný záměr spadá svým rozsahem dle přílohy č. 1 zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí do kategorie II, konkrétně pod bod 9.2 *Novostavby (záměry neuvedené v kategorii I), rekonstrukce, elektrizace nebo modernizace železničních drah; novostavby nebo rekonstrukce železničních a intermodálních zařízení a překladišť.*

B.I.2 Kapacita (rozsah) záměru

Účelem záměru je rekonstrukce části stávající tratě Nezamyslice – Pivín, která je jednokolejná a elektrifikovaná. Rozsah stavby je od km 66,400 do km 69,100. Celková délka rekonstruovaného úseku tedy činí 2,7 km.

Rekonstrukce traťové koleje představuje :

- snesení stávajícího kolejového roštu v délce 2 700 m
- zřízení konstrukčních vrstev železničního spodku včetně odvodnění pláně železničního spodku v délce 436 m
- pokládku nového železničního svršku v délce 2 700 m
- rekonstrukci přejezdu v km 67,453
- rekonstrukci 1 mostu v km 68,657 a 2 propustků (km 67,318 a 68,395)
- úpravu zabezpečovacího zařízení a trakce
- úpravu inženýrských sítí

B.I.3 Umístění záměru

Kraj: Olomoucký
Obec: Dobromilice, Pivín
Katastrální území: Dobromilice, Pivín

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

Stavba „Rekonstrukce koleje Nezamyslice – Pivín, 3. stavba“ je jednou ze souboru staveb realizovaných na železniční trati Olomouc – Brno. Rekonstrukce koleje proběhne na jednokolejné elektrifikované železniční trati Nezamyslice - Olomouc hl. n. v úseku ŽST Nezamyslice - ŽST Pivín od km 66,400 do km 69,100.

Rozhodujícím přínosem stavby je dosažení jízdy vozidel při hmotnosti dle třídy C4 pro 20,0 t na nápravu, úprava geometrických parametrů koleje pro rychlost 100 km/h.

Stavba je členěna na následující provozní soubory a stavební objekty:

- PS 22-28-01 Zabezpečovací zařízení
- SO 22-01-01 Trakční vedení a ukolejnění
- SO 22-06-02 Přípojka nn pro zabezpečovací zařízení
- SO 22-16-01 Železniční spodek
- SO 22-17-01 Železniční svršek
- SO 22-17-03 Přejezd v km 67,453
- SO 22-19-10 Propustek v km 67,318
- SO 22-19-11 Propustek v km 68,395
- SO 22-19-12 Most v km 68,657
- SO 22-28-01 Úpravy kabelů ČD

Rekonstrukce traťové koleje je uvažována a kompletována jako samostatný, technicky funkční celek. Stavba je navázaná projektovými parametry stavby na projekt stavby „Rekonstrukce koleje Nezamyslice-Pivín, 2. stavba“.

Projektová dokumentace byla koordinována s následujícími drážními stavbami:

- Rekonstrukce koleje Pivín - Bedihošť
- Trakční vedení Pivín - Nezamyslice

Stavba „Trakční vedení Pivín-Nezamyslice“ již proběhla, stavba „Rekonstrukce koleje Pivín – Bedihošť“ navazuje na stavbu „Rekonstrukce koleje Nezamyslice-Pivín, 3. stavba“.

Komě těchto staveb nám nejsou známy další záměry, které by mohly kumulovat se záměrem rekonstrukce trati.

B.I.5 Zdůvodnění potřeby záměru a jeho umístění, včetně přehledu zvažovaných variant a hlavních důvodů pro jejich výběr, resp. odmítnutí

Železniční svršek v daném úseku je v současné době v nevyhovujícím stavu. U betonových pražců dochází k jejich rozpadu, upevňovadla jsou zkorodovaná a přestávají plnit svou funkci. Kolejnice jsou značně ojeté. Kolejové lože v oblasti zářezů je zbahněné. Stávající odvodnění v zářezu je nedostatečné. Je nutné zajištění odpovídající únosnosti pláně železničního spodku s novým systémem odvodnění železničního spodku. Údržba a opravy jsou neekonomické.

Rekonstrukce koleje přinese zlepšení kultury cestování, které spočívá především ve vlastní plynulosti jízdy. Rekonstrukcí dojde ke zvýšení spolehlivosti a bezpečnosti železničního provozu. Svařením do bezстыkové koleje bude zajištěna plynulejší jízda kolejových vozidel v celém rekonstruovaném úseku a dojde také ke snížení hladiny hluku od projíždějících kolejových vozidel.

B.I.6 Popis technického a technologického řešení záměru

PS 22-28-01 Zabezpečovací zařízení

V daném úseku rekonstrukce kolejí Nezamyslice – Pivín, 3. stavba, km 66,400 – 69,100 se nachází přejezd v km 67,453. Přejezd bude opatřen dvěma výstražníky bez závor a bez pozitivní signalizace. Výstražníky budou situovány 5 m od osy koleje a 2 m od krajnice přejezdu. Technologie přejezdu bude umístěna v reléovém domku 3 x 2 m, domek bude zateplený s klimatizací s se sedlovou střechou.

Nové kolejové obvody budou použity 75 Hz. Kolejový obvod od Pivína – stávající izolovaný styk v km 67,610, bude posunut do km 67,469.

V km 66,019 byl zřízen nový izolovaný styk pro spouštění přejezdu v rámci 2. stavby. Do km 66,019 budou vedeny dva kabely pro napájecí a reléový konec kolejových obvodů od nového přejezdu v km 67,453. Po kompletním zaizolování kolejiště Nezamyslice - Pivín budou zrušeny stávající počítače náprav včetně snímačů.

Stávající předvěst do Pivína Př. S. v km 67,950 bude přesunuta do km 67,900 včetně nového kabelového připojení dle přípravné dokumentace, čímž bude dosaženo zábrzdne vzdálenosti 1000m.

Indikace o stavu přejezdu bude zavedena do žst. Nezamyslice na samostatnou desku kontrol přejezdů, zjednodušená kontrola bude zavedena i do Pivína. Vzhledem k tomu, že ve

stávajícím traťovým kabelu není dostatek volných žil, bude na přenos kontrol použito přenosové zařízení.

Kabelizace bude provedena plněnými párovanými kabely k výstražníkům a ke koncům přibližovacích úseků. Bude navázáno na již položené kabely v rámci 2. stavby.

Diagnostika přejezdu bude zavedena do žst. Prostějov. Na přenos bude využito dvou žil stávajícího traťového kabelu.

SO 22-01-01 Trakční vedení a ukolejnění

V rámci tohoto stavebního objektu se provede:

- betonáž 1 nového základu a montáž protikotvy u stožáru č. 19 výh. Pivín
- výstroj stožárů pro zavěšení samonosného kabelu v úseku mezi stož. 19 – 28 výh. Pivín
- výšková i směrová regulace trakčního vedení v části traťového úseku Nezamyslice - Pivín, vymezené stavbou Rekonstrukce koleje Nezamyslice - Pivín, 3. stavba
- úprava ukolejnění

SO 22-06-02 Přípojka nn pro zabezpečovací zařízení

Přípojka bude napájena z rozvodnice v místnosti náhradního zdroje. Do rozvodnice bude doplněn elektroměr na DIN lištu s pojistkovým odpínačem a pojistkovou patronou 25A. Odtud bude vytažen kabel CYKY 4x25. Ten bude uložen pod tratí v chráničce a zemní kabelová trasa bude ukončena na trakčním stožáru TS19 v rozvaděči s jistěním 20A. Odtud bude kabel zavěšen na trakčních stožárech. K tomuto bude použit samonosný kabel AES 4x25. Uchycení kabelu bude ve výšce cca 6 m nad tratí. Závěsný kabel bude ukončen v rozvodnici na trakčním stožáru TS28 v rozvaděči s jistěním 16A. Zde bude opět kabel CYKY 4x25 uložen do zemní kabelové rýhy. Dále pak bude přípojka v celém úseku uložena v zemi.

V km 68,658, kde se nachází most, bude kabel uložen do kabelové lávky. V místě propustku v km 68,395 bude kabel uložen do betonového kabelového žlabu TK1 a to 2,5 metru od osy koleje. Přejít kabelu na druhou stranu kolejiště bude proveden řízeným protlakem a to cca v km 67,950. V km 67,450 pak bude kabel ukončen v rozvodnici zabezpečovacího zařízení, jež není součástí tohoto projektu.

Bližší informace o uložení kabelu lze najít v příčných řezech projektu kolejové části. Řízené protlaky budou provedeny tak, aby splňovaly hloubku uložení chráničky 1,5 m pod úrovní pláň.

SO 22-16-01 Železniční spodek

Návrh železničního spodku byl zpracován pro klasický způsob zřizování železničního spodku – se snášením kolejového roštu.

Konstrukce pražcového podloží je navržena dle předpisu ČD S4 na min. požadované hodnoty modulu přetvárnosti na zemní pláni $E_0 = 20$ MPa a na pláni žel. spodku $E_{pl} = 40$ MPa. V následujícím rekonstruovaném úseku Pivín - Bedihošť bude v souvislosti s rekonstrukcí mostu provedeno zvýšení nivelety koleje o cca 0,20 m. Za tohoto předpokladu mohou být v úseku v km 68,600 - 69,100 zachovány stávající vrstvy štětu, jejichž únosnost lze předpokládat větší než 30 MPa.

Sanován bude úsek v km cca 67,900 - 68,300. S ohledem na malou délku úseku bude provedena sanace pláně výměnou nevhodné zeminy vyztuženou vrstvou lomového kamene. Přejchodová oblast rekonstruovaného úrovněového přejezdu bude zřizována v rámci tohoto SO. Přejchodová oblast na přejezdu v km 67,453 je navržena z drceného kameniva frakce 0/32 tl. 300 mm a z vyztužného geosyntetika rozprostřeného na přehutněné zemní pláni

Od km 66,400 do km 66,520 je zemní pláň vodorovná a je totožná s plání tělesa železničního spodku. Od km 66,520 do km 67,900 a v úseku od km 68,300 do km 69,100 bude zemní pláň jednostranně vyspádována a to vlevo ve směru staničení. Sklon zemní pláně bude 4% a je totožná s plání tělesa železničního spodku. Od km 67,900 do km 68,300 bude zemní pláň jednostranně vyspádována a to vlevo ve směru staničení. Sklon zemní pláně bude 5%.

V zářezech je odvodnění koleje řešeno pomocí trativodních sběračů. Od km 67,285 do km 66,520 bude podél koleje zřízen trativod, který bude vyústěn na zemní těleso v km 66,520. Od km 67,700 do km 67,345 trativod bude vyústěn do propustku. Trativod od km 67,700 do km 68,230 bude vyústěn na zemní těleso v km 68,230. Od km 68,760 do km 68,095 bude podél koleje zřízen trativod, který bude sveden pod kolejí svodným potrubím do zpevněného příkopu a následně do stávající obecní kanalizace.

Drenážní potrubí bude navrženo z PE-HD, průměru 0,15 m a 0,20 m s hladkou vnitřní stěnou. Trativodní šachty vrcholové a kontrolní jsou navrženy plastové z materiálu PE-HD, DN 400 bez kalového prostoru. Koncová šachta bude betonová DN 800, kalový prostor bude minimálně 0,3 metru. Minimální podélný sklon trativodů bude 5‰. Trativodní šachty (plastové i betonové) budou v min. vzdálenosti 2,35 m od osy koleje. Jako poklapy na plastové trativodní šachty budou použity plastové poklapy se zámkem. Trativodní rýhy budou navrženy v základní šíři 0,50 m. Trativodní rýhy budou vyplněny štěrkodrtí frakce 8/16 a vyloženy separační geotextilií.

V souvislosti s výstavbou nového odvodnění je počítáno na některých místech také s lokálními úpravami bezprostředně navazujících svahů v sousedství trati, aby sklonově vyhovovaly pro budované trativody.

SO 22-17-01 Železniční svršek

Kolej bude rekonstruována novým železničním svrškem tvaru S 49 na nových betonových pražcích B91 s pružným bezpodkladnicovým upevněním, rozdělení pražců „d“. Kolejnice budou svařeny a bude zřízena bezстыková kolej. Pro zřizování bezстыkové koleje se uvažuje se svařováním kolejnic délky 25 m. Minimální tloušťka kolejového lože bude 350 mm pod ložnou plochou pražce.

Výstroj trati

Součástí výstroje trati je odstranění stávajících prvků výstroje a osazení nových v úseku rekonstruované koleje km 66,400 - 69,100 tratě Nezamyslice-Pivín.

Podle nového kolejového řešení budou osazeny tyto prvky výstroje:

- Staničník (návěst „Kilometrická poloha“)
- Staničník před přejezdem s PZZ (žlutá deska)
- Sklonovníky (při sklonu větším než 5 ‰)
- Tabule s názvem stanice

SO 22-17-03 Přejezd v km 67,453

Přejezd se nachází na katastrálním území obce Pivín. Stávající přejezdová konstrukce je tvořena přejezdovými železobetonovými panely. Převáděnou komunikací je polní cesta spojující pole, jež jsou od sebe odděleny traťovou kolejí. Polní cesta je nezpevněná, vlevo trati klesá ve sklonu 2,5%, vpravo klesá k přejezdu ve sklonu 6,5‰.

Budou zde umístěny celopryžové panely v mezikolejnicovém prostoru, vně koleje bude použita živičná konstrukce zřízená v potřebném rozsahu pro navázání do stávajícího stavu polní cesty.

Pod přejezdovou konstrukcí úrovněného přejezdu bude použito upevňovacích součástí s antikorozní úpravou. Touto úpravou bude zajištěno výrazné prodloužení životnosti upevnění kolejnic a snížení nákladů na údržbu. Konstrukce bude opatřena náběhovými klíny.

Stavební šířka přejezdu je 5,4 m (6 x 0,9 m - silniční celopryžové panely).

Přejezdová konstrukce vně koleje do vzdálenosti 3,0 m od osy koleje bude tvořena živičným krytem:

- asfaltový beton AB-I, tl. 300 mm
- vibrovaný štěrk fr. 16-32, tl. 100 mm
- vibrovaný štěrk fr. 32-63

Odvodnění v místě přejezdu je zajištěno pomocí nového trativodu, jenž je umístěn po levé straně trati. Zesílená konstrukce pražcového podloží bude zřízena na délku přechodové oblasti 15 m před a za přejezdem.

SO 22-19-10 Propustek v km 67,318

Dosavadní propustek o jednom otvoru a kolmé světlosti 1,9 m převádí jednokolejnou trať přes občasou vodoteč (tok Okenné). Nosnou konstrukci tvoří deska se zabetonovanými kolejnicemi z roku 1935. Prostorové uspořádání pro NKL nevyhovuje a výpočet zatížitelnosti byl proveden s výsledkem $Zuic = 0,81$. Přechodnost nevyhověla, pro D4/100 s výsledkem 0,88.

Propustek bude dle výsledku hydrotechnického výpočtu přestavěn na trubní o průměru trub DN 1000 mm. Čela propustku budou rovnoběžná s římsami, které se osadí zábradlím.

Vtok a výtok bude opatřen kamennou dlažbou v délce 1,0 m.

SO 22-19-11 Propustek v km 68,395

Dosavadní trubní propustek o světlosti trouby 1,25 m převádí jednokolejnou trať přes vodoteč (bezejmenný vodní tok). Propustek je přesypaný, z roku 1985. Výška nadnásypu je 4,0 m od temene kolejnice. Na propustku je vlevo i vpravo trati ocelové zábradlí z úhelníků 70/70/8 mm. Sloupky zábradlí jsou uloženy na betonových patkách.

Stav propustku je dobrý a vyhovuje prostorově jak stávajícímu, tak novému navrhovanému směrovému a výškovému uspořádání koleje. Propustek bude v rámci údržbových prací vyčištěn a stávající patkové zábradlí bude nově osazeno do požadované polohy s ohledem na nové směrové uspořádání koleje.

SO 22-19-12 Most v km 68,657

Dosavadní most o jednom otvoru a kolmé světlosti 3,78 m převádí jednokolejnou trať přes účelovou komunikaci. Nosnou konstrukci tvoří ocelová plnostěnná nýtovaná trámová prostá konstrukce bez mostovky z roku 1912 s plošně uloženými mostnicemi. Ložiska jsou ocelová, tangenciální. Ocelová konstrukce byla naposled natřena v roce 1963. Mostnice (8 mostnic + 2 pozednice) byly vyměněny naposledy v roce 2000. Opěry a křídla jsou kamenná z roku 1912. Vpravo trati prochází ocelová kabelová chránička. Most je v přímé. Svršek S49 je uložený plošně na mostnicích. Vpravo i vlevo trati je zábradlí vzdáleno 2,222 m od osy koleje. Mostnice jsou rozměru 260/240 mm.

Výpočet zatížitelnosti byl proveden s výsledkem $Zuic = 0,79$. Přechodnost vyhověla, pro D4/100 s výsledkem 0,75, a dále byla posouzena přechodnost na D4/110, která vyhoví s výsledkem 0,765.

Nové směrové a výškové uspořádání koleje bude zabezpečeno novou výměnou mostnic a pozednic (8 + 2). Budou použity mostnice 280/240. pozednice se podbetonují sanační vysokopevnostní betonovou maltou. Otvory pro šrouby na stojnách chodníkových nosníků budou převrtány dle požadovaného zdvihu, levá vnitřní hrana chodníkových plechů bude o posun upálena. Vzniklé výškové přechody mezi chodníkovými plechy a závěrnými zídkami budou vyrovnány přechodovým plechem. Provede se nátěr horních pásnic nosníků a lokální nátěr ocelové konstrukce v rozsahu 60 % (tj. hlavní nosníky a chodníkové konzoly).

SO 22-28-01 Úpravy kabelů ČD

Podél tratě z Nezamyslic do Pivína je veden dálkový kabel ŽDK 1 profilu 9XV1,3 + 33DM 0,9 a traťový kabel profilu 5DM 0,9. Z traťového kabelu byly provedeny výpichy na trati k venkovním telefonním objektům. Venkovní telefonní objekty však byly v daném úseku demontovány.

Dálkový ani traťový kabel nebudou v tomto úseku dotčeny, podchody pod kolejemi v tomto úseku nejsou. Trasa dálkového kabelu je vedena v dostatečné vzdálenosti od osy koleje.

V km 67,450 byl stávající výpich ke zrušenému venkovnímu telefonnímu objektu proveden kabelem 5DM0,9. V tomto místě bude proveden nový výpich do reléového domku stejným profilem kabelu. Po traťovém kabelu budou přeneseny informace o stavu přejezdu do sousedních stanic.

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

Zahájení: září 2007

Dokončení: říjen 2007

Předpokládaná doba výstavby je navržena na celkem 33 dní, práce jsou rozděleny na 3 stavební postupy (0 – 2), začátek stavebních prací je předpokládán 1. 9. 2007, ukončení vychází na 3. 10. 2007.

Stavební postup č. 0 je navržen pro přípravné práce a na předzásobení stavby materiálem, na dobu 2 dnů, přičemž práce proběhnou v dopravních pauzách v denních i v nočních hodinách. Výluky v železniční dopravě navrženy nejsou.

Stavební postup č.1 je navržen na 28 dní, kdy bude probíhat nepřetržitá výluka traťové koleje Nezamyslice - Pivín. Během tohoto stavebního postupu budou provedeny všechny hlavní stavební práce, to znamená rekonstrukce železničního spodku a svršku v rozsahu požadovaném projektovou dokumentací, rekonstrukce propustků v km 67,318 a 68,395,

železničního přejezdu v km 67,453 a mostního objektu v km 68,657, proběhnou práce na trakčním vedení a na zřizování bezstykové koleje apod.

Stavební postup č.2 se předpokládá na dokončovací práce, dokončení regulace trakce a dosvařování kolejí v trvání 3 dnů. Práce si vyžádají dopravní výluky 3 x 6 hodin.

B.I.8 Výčet dotčených územně samosprávných celků

Záměr leží na území Olomouckého kraje.

Dotčené územně samosprávné celky:

Obec Pivín

Obec Dobromilice

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

Ve fázi povolování hodnoceného záměru bude nezbytné zajištění individuálních správních aktů, resp. rozhodnutí, kterými (mimo závěru zjišťovacího řízení podle ustanovení §7 zák.č. 100/2001 Sb.) jsou zejména doklady, uvedené v tabulce č. 1.

Tab. 1: Potřeby rozhodnutí/stanovisek správních úřadů

Název aktu	Ustanovení, právní předpis	Správní úřad
Výjimka ze zákona 114/1992 Sb. pro zvláště chráněné druhy rostlin a živočichů	§ 56 zák. č. 114/1992 Sb.	Orgán ochrany přírody (správa CHKO, krajský úřad)
Závazné stanovisko k zásahu do VKP	§ 4 zák. č. 114/1992 Sb.	Orgán ochrany přírody (obecní úřad)
Souhlas k vydání rozhodnutí o umístění stavby nebo využití území do 50 m od okraje lesa	§ 14, odst. 2, zák. č. 289/1995 Sb.	Obec s rozšířenou působností
Povolení ke kácení dřevin	§ 8 zák.č. 114/1992 Sb.	Orgán ochrany přírody (obecní úřad)
Povolení k nakládání s nebezpečnými odpady	§ 16 zák.č. 185/2001 Sb.	Obec s rozšířenou působností nebo krajský úřad

Název aktu	Ustanovení, právní předpis	Správní úřad
Stavební povolení	§ 115 zák.č. 183/2006 Sb.	Speciální stavební úřad
Kolaudační souhlas - podle potřeby	§ 122 zák.č. 183/2006 Sb.	Speciální stavební úřad
Schválení havarijního plánu	§ 39 zák.č. 254/2001 Sb.	Vodoprávní úřad
Další rozhodnutí/vyjádření	podle speciálních předpisů (zák.č. 254/2001 Sb.)	Speciální stavební úřady (vodoprávní úřad, příp. další orgány)

B.II. Údaje o vstupech

B.II.1 Zábory půdy

V souvislosti s rekonstrukcí železnice nebudou nutné žádné trvalé zábory půdy. Pozemky, na kterých se stavba nachází, jsou ve vlastnictví SŽDC s.o. a ČD a.s. (viz tab. 2).

Tab. 2: Přehled parcel, na kterých se stavba nachází

obec	katastrální území	parcelní č.	druh pozemku	vlasník
Dobromilice	Dobromilice	1776/1	ostatní plocha - dráha	SŽDC s. o.
Pivín	Pivín	1324/10	ostatní plocha - dráha	ČD a. s.
Pivín	Pivín	1324/12	orná půda	SŽDC s. o.
Pivín	Pivín	1324/14	zastavěná plocha a nádvoří	ČD a. s.
Pivín	Pivín	1324/17	ostatní plocha - dráha	SŽDC s. o.

Plochy zařízení staveniště se nacházejí na pozemcích objednatele. V případě, že by během realizace stavby bylo nezbytné zřídit jiné ZS a přístupové komunikace, než jak je uvedeno v POV stavby, a realizací těchto „nových“ ZS a přístupových cest budou dotčeny pozemky náležející do ZPF, je nezbytné u příslušného orgánu ochrany ZPF požádat o dočasné vynětí pozemků ze ZPF.

Ochranná pásma

Ochranné pásmo dráhy

Stavba je v celém rozsahu včetně zařízení staveniště situována v ochranném pásmu dráhy. To je definováno svislou rovinou vedenou u dráhy celostátní a regionální 60 m od osy koleje, nejméně však 30 m od hranice obvodu dráhy.

Ochranné pásmo silnic II a III. třídy

Ochranným pásmem silnic II. a III. třídy se rozumí prostor ohraničený svislými plochami vedenými do výšky 50 m a ve vzdálenosti 15 m od osy vozovky nebo od osy přilehlého jízdního pásu.

Ochranné pásmo elektrického vedení

Veškerá kabelová vedení nová i stávající mají stanovené hranice ochranného pásma 1 m pro vedení do 110 kV a 3 m pro vedení nad 110 kV od krajního kabelu na každou stranu.

Elektrizovanou trať budou křížovat venkovní vzdušná vedení. Ochranné pásmo venkovního vedení je vymezeno svislými rovinami vedenými po obou stranách vedení ve vodorovné vzdálenosti měřené kolmo na vedení, která činí od krajního vodiče vedení na každou stranu :

u napětí nad 1 kV do 35 kV včetně.....	1 m pro závěsná kabelová vedení
u napětí nad 1 kV do 35 kV včetně.....	2 m pro vodič s izolací
u napětí nad 1 kV do 35 kV včetně.....	7 m pro vodič bez izolace
u napětí nad 35 kV do 110 kV včetně.....	12 m
u napětí nad 110 kV do 220 kV včetně.....	5 m
u napětí nad 220 kV do 400 kV včetně.....	20 m
u napětí nad 400 kV	30 m

Ochranné pásmo telekomunikací

Ochranné pásmo podzemního telekomunikačního vedení činí 1,5 m po stranách krajního vedení.

Ochranné pásmo plynovodů

Ochranným pásmem je prostor v blízkosti plynárenského zařízení vymezený vodorovnou vzdáleností od půdorysu plynárenského zařízení měřeno kolmo na jeho obrys.

Ochranné pásmo činí :

u plynovodů a přípojek do průměru 200 mm včetně	4 m
u plynovodů a přípojek od průměru 200 mm do 500 mm včetně	4 m
u nízkotlakých a středotlakých plynovodů a přípojek, jimiž se rozvádějí plyny v zastavěném území obce	1 m.

U plynových zařízení se dále podle zákona č. 222 / 1994 Sb. stanovuje bezpečnostní pásmo, které je definováno stejně jako ochranné pásmo, ale je pro:

vysokotlaký plynovod do DN 100	15 m
vysokotlaký plynovod do DN 250	20 m

Ostatní ochranná pásma

Trať v celém svém úseku nezasahuje do ochranných pásem vodních zdrojů ani do CHOPAV (Chráněná oblast přirozené akumulace vod).

B.II.2 Odběr a spotřeba vody

Odběr vody lze předpokládat jak ve fázi výstavby (vlastní stavba, zkrápění staveniště apod.), tak ve fázi provozu. Při výstavbě bude docházet ke spotřebě technologické vody, a to zejména na kropení materiálu při hutnění náspů, kropení betonu při betonářských pracích, čištění spár, resp. čištění techniky před výjezdem ze staveniště. Velikost těchto spotřeb vody bude záviset na ročním období provádění prací a souvisejícím počasí.

V rámci stavby „Rekonstrukce koleje Nezamyslice-Pivín, 3. stavba“ nevznikají žádné zvláštní požadavky na zásobení vodou. Zásobování stavenišť a ploch ZS vodou bude řešeno ze stávajících vodovodních řádů a hydrantů. Do lokalit bez stávající vodovodní sítě bude voda podle potřeby dovážena.

Zde je třeba ještě upozornit, že v případě nutnosti odběru vody z povrchových toků bude na takovýto odběr vydáno řádné vodoprávní povolení příslušným orgánem státní správy.

Po dokončení stavby, tedy v rámci provozu, se voda bude odebírat a spotřebovávat pouze v rámci běžného provozu vlakových souprav a pozemních objektů, většinou používáním hygienických zařízení ve veřejných a některých provozních objektech železničních stanic. Realizací záměru nedojde k výrazným změnám v odběrech a spotřebě vody ve srovnání s dnešním stavem.

B.II.3 Energetické zdroje

Nároky na elektrickou energii

V období výstavby bude elektrická energie spotřebovávána při provozu zařízení stavenišť. Zařízení stavenišť budou napojena buď na stávající rozvody el. energie nebo, u zařízení v mezistaničních úsecích, může být využito i pojízdných agregátů.

V rámci provozu elektrifikovaná trať spotřebovává určité množství elektrické energie pro napájení sdělovacích zařízení, dispečerského ovládání, zabezpečovacích zařízení, dálkové ovládání úsekových odpojovačů apod. Tyto spotřeby jsou však téměř zanedbatelné ve srovnání s napájením trakčního vedení, které slouží k pohonu tažných jednotek.

V období provozu se nepředpokládá výrazná změna ve spotřebě elektrické energie oproti současnému stavu.

Ostatní zdroje

V rámci stavby není uvažováno s rozvodem tepla ani žádných dalších zdrojů energie.

B.II.4 Surovinové zdroje

Období realizace záměru bude, v souvislosti s provozem stavební techniky, charakteristické zvýšením nároků na pohonné hmoty.

Kromě toho je nutné zajistit dostatek surovin pro rekonstrukci trati (zejména štěrkopísky a další stavební materiály). Pokud bude materiál vznikající v rámci rekonstrukce železničního svršku atd. vyhovovat pro předrcení, bude potřeba surovin na rekonstrukci drážního tělesa částečně dotována z recyklace těchto materiálů. Tyto materiály, především se jedná o odpady katalog. č. 17 05 04 – zemina a kamení, 17 05 08 – štěrk ze železničního svršku, je možno využít v souladu s požadavky zákona o odpadech a to jako vhodné recykláty na téže stavbě nebo na stavbách jiných při dodržení podmínky vhodnosti použití předmětných odpadů jako materiálu. Výrazně se tak snižují nároky na nové materiálové zdroje.

B.II.5 Nároky na dopravní a jinou infrastrukturu

Záměr bude klást nároky na dopravní infrastrukturu pouze při vlastní realizaci, a to zejména dopravou materiálu na staveniště. Po dokončení nebudou žádné nároky na využití silniční sítě trvat. Hlavní dopravní trasy k jednotlivým stavebním objektům budou vedeny po stávajících silnicích I., II. a III. třídy a místních komunikacích.

V období provozu se nároky na dopravní infrastrukturu neočekávají.

B.III. Údaje o výstupech

B.III.1 Emise

Období realizace

V období realizace záměru dojde ke krátkodobým změnám v kvalitě ovzduší a to především na staveništi. V tomto období lze očekávat krátkodobé navýšení nákladní dopravy a v důsledku toho i nárůst emisí z automobilové dopravy a dočasnou změnu v imisní situaci podél komunikací. Stejně tak se dá očekávat zvýšení prašnosti, zejména v okolí výjezdu automobilů ze staveniště. Také plochy zařízení staveniště a vlastní stavba mohou být zdrojem polévatého prachu. Působení těchto vlivů bude však časově omezeno a všechny

procesy spojené se zhoršením kvality ovzduší budou plně reverzibilní. Stavba bude probíhat z větší části v území, které je zemědělsky využíváno. Asi 200 m rekonstruované trati prochází v blízkosti zástavby obce Pivín. Vzhledem k plošnému a časovému rozsahu stavby lze však konstatovat, že negativní dopad na ovzduší bude malý. Z toho důvodu nebyla zpracovávána specializovaná rozptylová studie.

V této kapitole musíme z hlediska ochrany ovzduší upozornit na přetrvávající praxi pálení odpadů, ze strany některých stavebních firem. Přestože je zákonem zakázáno volně spalovat odpady (zákon o ochraně ovzduší), dochází k pálení především odpadů typu komunální odpad (včetně PET lahví) a dřeva. Ze strany dodavatele stavby tak bude nezbytné důsledně dbát na dodržování legislativy na úseku odpadového hospodářství.

Období provozu

Vzhledem k tomu, že je posuzovaná trať v současné době elektrifikována, nepředpokládáme, že by v období provozu došlo k ovlivnění kvality ovzduší. Rovněž nebude instalován žádný malý, střední, velký ani zvláště velký zdroj znečišťování ovzduší.

B.III.2 Odpadní vody

Během výstavby a provozu posuzovaného záměru budou vznikat odpadní vody technologické a splaškové.

Technologické odpadní vody

Odpadní vody, které budou produkovány v době výstavby budou představovat především vody znečištěné v průběhu stavebních prací. Půjde jednak o vody použité v rámci technologických postupů, jednak o vody produkované v rámci mytí stavební techniky a zařízení. Množství těchto vod není za současného stavu znalostí možno odhadnout. Pro mytí stavebních strojů a zařízení však budou ze strany dodavatelů stavby respektovány a dodržovány předpisy na ochranu vod a mytí bude probíhat jen v zařízeních k tomuto účelu zřízených a ve zkolaudovaných stavbách (v případě pevných staveb). Ta jsou na základě našich zkušeností umístěna mimo vlastní posuzovanou stavbu v rámci stávajících objektů a platí pro ně to, co je řečeno dále o vodách splaškových. Při čištění příjezdových komunikací na stavbu budou kromě ručního čištění a zametacích vozů nasazeny i vozy kropící. Jejich nasazení má význam především v době suchých ročních obdobích, kdy dochází na komunikacích zatížených staveništní dopravou k vyšší prašnosti.

Po dokončení stavby budou odpadní vody vznikat v rámci běžného provozu vlakových souprav a pozemních objektů.

Splaškové odpadní vody

Splaškové odpadní vody budou vznikat na stavbě ve velmi omezeném množství. Důvodem je použití chemických WC na jednotlivých zařízení stavenišť. Sociální zařízení, včetně sprch pro pracovníky bude situováno do prostorů stavebních dvorů – jedná se o pronajaté stávající budovy a areály, které jsou napojeny na inženýrské sítě včetně kanalizace. Situování těchto stavebních dvorů a jejich smluvní zajištění je věcí jednotlivých dodavatelů stavby a není v rámci dokumentace řešeno. Splaškové vody v době výstavby tak na vlastní stavbě budou omezeny pouze na vody znečištěné v důsledku mytí rukou. Jejich množství můžeme odhadnout na cca 30 l na jedno zařízení staveniště a den. Vody budou jímány a následně likvidovány v souladu se zákonem o vodách.

V průběhu provozu budou vznikat splaškové odpadní vody z provozu WC a umýváren v jednotlivých vozových jednotkách. Stávající praxe je taková, že splaškové vody jsou odváděny přímo na železniční svršek, kde dochází v závislosti na povětrnostních podmínkách k jejich odparu. Pouze malá část se vsakuje do drážního tělesa. Stanovit množství těchto vod je možné pouze odhadem, který vychází z objemu stávajících zásobníků vody, kterými jsou vozové jednotky standardně vybaveny a frekvence jejich doplňování. Osobní vozy jsou vybaveny zásobníky 2 x 250 l nebo jedním zásobníkem o objemu 400 l. Jejich doplňování se provádí ve stanicích, ze kterých je daná vlaková souprava vypravena. Dle zkušeností můžeme uvažovat se spotřebou vody cca 75 l na 100 km jízdy jednoho vozu. Spotřeba množství vody je samozřejmě závislá na ročním období (v letních měsících se zvyšuje v závislosti na častějším použití umýváren cestujícími) a denní době (v nočních hodinách spotřeba výrazně klesá). S velkou mírou zjednodušení však můžeme říct, že z jednoho vozu je v průměru vypouštěno 0,75 l splaškových vod na 1 km tratě. Tyto splaškové vody jsou v závislosti na povětrnostních podmínkách prakticky ihned odpařeny a pouze malá část vsakuje do drážního tělesa. Vezmeme-li v úvahu konstrukci železničního svršku a spodku, pak je dosažení hladiny podzemních vod, vzhledem k množství a způsobu vypouštění, málo pravděpodobné.

B.III.3 Odpady

Při realizaci staveb budou vznikat odpady různých skupin a druhů. Bude se jednat jak o odpady kategorie „ostatní“ (O) tak o odpady kategorie „nebezpečný“ odpad (N). V této souvislosti upozornujeme na skutečnost, že zadavatel stavby je povinen postupovat při

veškerém nakládání s těmito odpady (tzn. jejich soustředování, shromažďování, skladování, přepravě a dopravě, využívání, úpravě, odstraňování atd.) dle příslušných platných legislativních opatření. Nakládání s odpady se v České republice řídí ustanovením zákona č. 185/2001 Sb., o odpadech a o změně některých zákonů (zákon o odpadech), ve znění pozdějších předpisů, který nabyl účinnosti dne 1.1.2002. Zákon upravuje nakládání s odpady po celou dobu životního cyklu odpadu, tedy od jeho vzniku až po jeho využití či odstranění a prováděcími předpisy k tomuto zákonu.

Dále se nakládání s odpady dotýká Metodický pokyn č. 9 odboru odpadů MŽP k nakládání s odpady ze stavební výroby a s odpady z rekonstrukcí a odstraňování staveb, který byl uveřejněn ve Věstníku MŽP č. 9/2003.

S legislativou odpadového hospodářství úzce souvisí legislativní předpisy platné v oblasti nakládání s obaly, které jsou stanoveny zákonem č. 477/2001 Sb., o obalech a o změně některých zákonů (zákon o obalech) a prováděcími předpisy k tomuto zákonu.

Na nakládání s nebezpečnými odpady se pak přiměřeně vztahuje i zákon č. 356/2003 Sb., o chemických látkách a chemických přípravcích.

Níže jsou uvedena některá základní ustanovení zákona o odpadech týkající se nakládání s odpady:

Nakládání s odpady

Každý subjekt má při své činnosti nebo v rozsahu své působnosti a v mezích daných zákonem č. 185/2001 Sb. povinnost předcházet vzniku odpadů, omezovat jejich množství a nebezpečné vlastnosti a přednostně zajistit jejich využití před jejich odstraněním. Při nakládání s odpady, respektive při jejich odstraňování, je třeba volit vždy ty způsoby nebo technologie, které zajistí vyšší ochranu lidského zdraví a které jsou šetrnější k životnímu prostředí.

Odpovědnost za řádný průběh jakékoliv činnosti s odpadem související nese původce, respektive oprávněná osoba, která odpad při dodržení podmínek stanovených zákonem a prováděcími předpisy převzala.

Lze předpokládat, že ve stavebním povolení bude zakotvena investorovi stavby povinnost nakládat s odpady v souladu se zákonem o odpadech. Tuto povinnost by měl investor dále promítnout do dodavatelských smluv, neboť původcem odpadů vznikajících při výstavbě budou dodavatelé stavby (odpady vznikají při jejich podnikatelské činnosti), kteří by se měli o své odpady postarat v souladu se zákonem o odpadech.

Odpady, které vzniknou v průběhu stavebních prací, budou odváženy a likvidovány mimo staveniště. Tato činnost bude zajištěna dodavatelem stavebních prací, popř. odbornou firmou, které bude možné specifikovat až po vyjasnění smluvních vztahů mezi investorem a dodavatelem stavby. Obecně platí zásada, že na ploše staveniště je vhodné ukládat odpady jen krátkodobě.

K převzetí odpadů do vlastnictví je oprávněna pouze právnická nebo fyzická osoba oprávněná k podnikání, která je provozovatelem zařízení k využívání, odstraňování, sběru nebo výkupu odpadů nebo za podmínek stanovených v § 17 zákona též obec. Přitom je každý povinen zjistit, zda osoba, která odpady přejímá, je k jejich převzetí podle zákona oprávněna. V případě, že se tato osoba oprávněním neprokáže, nesmí jí být odpad předán.

Původce, v tomto případě tedy dodavatel stavby, je odpovědný za nakládání s odpady do doby jejich převedení do vlastnictví oprávněné osoby. Do té doby musí být ze strany dodavatele stavby zajištěno:

- *třídění odpadů podle jednotlivých druhů a kategorií (zabránit mísení)*
- *řádné uložení odpadů, jejich zabezpečení před znehodnocením (např. deštěm), únikem (vylití, rozsypání...) či odcizením.*

Nakládání s „ostatními“ odpady (O)

Nakládání s odpady kategorie „ostatní“ se obecně řídí principy uvedenými výše. Z hlediska potenciálního vzniku *odpadů podobných komunálním odpadům* (ve smyslu § 2 odst. 2 a 3 vyhlášky č. 381/2001 Sb.) upozorňujeme na ustanovení § 17 odst. 5) zákona č. 185/2001 Sb., které umožňuje původcům takovýchto odpadů na základě smlouvy s obcí využít systému zavedeného obcí pro nakládání s komunálním odpadem. Toto ustanovení má zejména vliv na možnost třídění a shromažďování komunálních odpadů, které by bylo de facto shodné se systémem stanoveným obcí. Smlouva musí být písemná a musí obsahovat vždy výši sjednané ceny za tuto službu.

Pokud se původce produkující výše zmíněný odpad nezapojí do systému zavedeného obcí pro nakládání s komunálními odpady, vytřídí z odpadu jeho nebezpečné a využitelné složky (druhy odpadů z podskupiny odpadu 20 01) a zbylou směs nevyužitelných druhů odpadů kategorie ostatní odpad zařadí pro účely odstranění pod katalogové číslo samostatného druhu odpadu 20 03 01 Směsný komunální odpad a dál s ním bude nakládat tak jak stanovuje zákon o odpadech.

Nakládání s „nebezpečnými“ odpady (N)

Pokud je odpad, který vznikne v průběhu realizace stavby, uveden v Seznamu nebezpečných odpadů (příloha č. 2 vyhlášky č. 381/2001 Sb.), nebo bude smísen či znečištěn některou ze složek uvedených v Seznamu složek, které činí odpad nebezpečným (příloha č. 5 zákona č. 185/2001 Sb.) nebo smísen nebo znečištěn některým z odpadů uvedených v Seznamu nebezpečných odpadů (příloha č. 2 vyhlášky č. 381/2001 Sb.), je původce povinen zařadit takovýto odpad do kategorie nebezpečný. Do kategorie nebezpečný je nutno zařadit i odpad, který sice nespĺňuje výše uvedené podmínky, ale vykazuje jednu nebo více nebezpečných vlastností, které jsou uvedeny v příloze č. 2 zákona o odpadech. Hodnocení nebezpečných vlastností odpadů musí provádět pouze osoba s pověřením k hodnocení nebezpečných vlastností odpadů.

Pokud budou při stavbě vznikat odpady v množství více než 10 t nebezpečného odpadu ročně, je povinností dodavatele stavby, aby vypracoval *Plán odpadového hospodářství*, který bude v souladu se závaznou částí *Plánu odpadového hospodářství Olomouckého kraje*.

S nebezpečnými odpady může dodavatel stavby nakládat pouze se souhlasem věcně a místně příslušného orgánu.

Balení a označování nebezpečných odpadů se řídí přiměřeně zvláštními právními předpisy¹. Dodavatelé stavby jsou povinni zajistit, aby nebezpečné odpady s nebezpečnou vlastností uvedenou v příloze č. 2 zákona o odpadech pod čísly H1, H2, H3, H6, H8, H9 a H14 byly označeny výstražným symbolem dle zákona o chemických látkách a ostatní nebezpečné odpady byly označeny nápisem „nebezpečný odpad“.

Pro každý nebezpečný odpad bude zpracován identifikační list nebezpečného odpadu, který bude připevněn buď na nádobu s tímto odpadem nebo jím bude vybaveno místo nakládání s nebezpečným odpadem.

Materiálové využití odpadů

Dle § 11 zákona o odpadech má každý při své činnosti povinnost v mezích daných tímto zákonem zajistit přednostní využití odpadů před jejich odstraněním.

Část odpadů, vznikajících v rámci realizace staveb, budou tvořit odpady patřící dle Katalogu odpadů stanoveného vyhláškou 381/2001 Sb. do skupiny č. 17 - *Stavební a demoliční odpady (včetně vytěžené zeminy z kontaminovaných míst)*.

¹Zákon č. 356/2003 Sb., o chemických látkách a chemických přípravcích a o změně některých zákonů,

Mezinárodní dohoda o mezinárodní silniční dopravě nebezpečných věcí (ADR), vyhlášená ve Sbírce zákonů pod č. 64/1987 Sb,

Řád pro mezinárodní železniční dopravu nebezpečného zboží (RID).

Předávání odpadů je z hlediska ekonomického v převážné míře v záporných finančních položkách, ale u některých položek lze kalkulovat i ekonomický přínos (odpady katalog. č. 17 04 05 – železný šrot, 17 04 11 – kabely).

Druhy odpadů vznikající v rámci stavby

Při realizaci jednotlivých stavebních objektů a provozních souborů bude vznikat několik druhů odpadů. Pro určení množství jednotlivých druhů odpadů byl zpracován seznam odpadů vycházející z plánovaných prací vztahujících se k jednotlivým stavebním objektům a provozním souborům (viz příloha 7). Určení jednotlivých druhů odpadů a jejich množství je poněkud problematické a závisí především na technologické kázni dodavatelů stavebních prací. Je více než pravděpodobné, že množství odpadů a jejich druhová skladba budou při vlastní realizaci stavby poněkud odlišné. Tato odlišnost však nebude nikterak zásadní.

V následujících odstavcích je uveden seznam odpadů, které budou vznikat v rámci realizace staveb a je zde stručně popsán jejich vznik a podmínky nakládání s nimi.

02 01 03 – Odpad rostlinných pletiv – kat. „O“

V rámci realizace zabezpečovacího zařízení vznikne tento odpad především při odstraňování dřevinné vegetace (keře, stromy). Materiál je možno využít po zpracování štěpkovačem pro vegetační úpravy na posuzované stavbě nebo je vhodný ke kompostování v příslušném zařízení. Pro nakládání s tímto odpadem není třeba stanovovat zvláštní podmínky.

07 02 99 – Odpady jinak blíže neurčené – kat. „O“

07 02 99 – Odpady jinak blíže neurčené – kat. „N“

Do této kategorie odpadů budou patřit PE podložky. Pro nakládání s tímto odpadem není třeba stanovovat zvláštní podmínky. Tento druh odpadu je možné recyklovat, případně použít jako alternativní palivo nebo uložit na skládku.

Dále budou při realizaci záměru vznikat pryžové podložky znečištěné nebezpečnými látkami. Tento druh je zařazen pod katalogové číslo 07 02 99, kategorie N. Pro nakládání s tímto druhem odpadu je nutný souhlas příslušného orgánu státní správy. Odstranění těchto odpadů je třeba zabezpečit v příslušném zařízení na odstraňování nebezpečných odpadů (např. skládka NO).

17 01 01 – Beton – kat. „O“

Tyto odpady budou vznikat zejména při demolici objektů. Jedná se o odpady, které lze upravovat (drcením a tříděním na jednotlivé frakce) v příslušném zařízení k úpravě odpadů

(recyklační linka). Mimo opatření pro omezení prašnosti v případě recyklace není třeba pro nakládání s tímto odpadem stanovovat zvláštní podmínky.

17 04 05 – Železo a ocel – kat. „O“

Tyto odpady vznikají při demolicích objektů, konstrukcí, stožárů, kolejnic atd. Tento materiál je recyklovatelný a lze jej předat do příslušného zařízení, které je oprávněno provádět sběr a výkup odpadů. Pro nakládání s těmito odpady není třeba stanovovat zvláštní podmínky. Je však třeba zjišťovat, zda některé části nejsou znečištěny nebezpečnými látkami. V případě znečištění je nutno nakládat s těmito odpady v režimu odpadů nebezpečných.

17 04 11 - Kabely neuvedené pod 17 04 10 – kat. „O“

Tento druh odpadu bude vznikat při úpravách zabezpečovacího zařízení. Tento materiál je recyklovatelný a lze jej předat do příslušného zařízení, které je oprávněno provádět sběr a výkup odpadů. Pro nakládání s tímto odpadem není třeba stanovovat zvláštní podmínky.

17 05 04 – Zemina a kamení neuvedené pod číslem 17 05 03 – kat. „O“

Nevelké množství tohoto odpadu bude vznikat při výkopových pracích. Zákon o odpadech se dle § 2 odst. 1) písm. i) tohoto zákona nevztahuje na nakládání s vytěženými zeminami a hlušinami včetně sedimentů z říčních toků a vodních nádrží, které vyhovují limitům znečištění stanovených prováděcím právním předpisem (vyhláška č. 294/2005 Sb.) pro jejich využití k zavážení podzemních prostor a k úpravám povrchu terénu (terénním úpravám). Výkopové zeminy, které budou při stavbě vznikat a nebudou splňovat dané limity jsou tedy ve smyslu zákona o odpadech odpadem (odpad katalogového čísla 17 05 04 – zemina a kamení neuvedené pod číslem 17 05 03, kategorie „O“, respektive 17 05 03 – zemina a kamení obsahující nebezpečné látky – kategorie „N“).

Vytěžená zemina splňující charakteristiky pro materiál vhodný do náspů může být využita v rámci stavby. Další možné využití výkopové zeminy je na terénní úpravy jiných staveb, na rekultivačně-asanačních plochách, případně lze tento odpad využít na konstrukční vrstvy skládek (tzn. k technickému zabezpečení skládky) nebo na terénní úpravy skládky. Možnost využití pro terénní úpravy je podmíněna rozhodnutím podle zvláštních předpisů (zákon č. 183/2006 Sb., o územním plánování a stavebním řádu ve znění pozdějších předpisů).

Pro nakládání s tímto odpadem není třeba stanovit zvláštní podmínky. Při samotné realizaci výkopových prací je třeba sledovat, zda těžební materiál nebyl kontaminován nebezpečnými látkami. V případě zjištěné kontaminace je nutno provést analytický rozbor odpadu a dle míry zjištěné kontaminace zařadit odpad jako druh 17 05 04 či 17 05 03 a dále s ním nakládat

v souladu se zákonem č. 185/2001 Sb. Takový odpad je možno odstranit v příslušném zařízení (např. uložení na skládce ostatních či nebezpečných odpadů, biodegradační ploše).

17 05 08 – Štěrka z železničního svršku neuvedený pod číslem 17 05 07 – kat. „O“

Jedná se o odpad, který bude vznikat při sanaci železničního svršku. V rámci projektové dokumentace byly provedeny kontrolní chemické analýzy štěrkového lože. Celkem byly odebrány čtyři vzorky. Rozsah zkoušek vychází z tabulek 2.1, 4.1 a 10.1 vyhlášky č. 294/2005 Sb. doplněné o ukazatele z tabulky č. 6.1 z vyhlášky č. 376/2001 Sb. Ekotoxická byla ověřována v rozsahu tabulky č. 10.2 z vyhlášky č. 294/2005 Sb. na čtyřech testovaných organizmech v neřaděném výluhu.

Z porovnání výsledků chemických analýz s limitními hodnotami tříd vyluhovatelnosti uvedenými v tab. 2.1 vyhlášky č. 294/2005 Sb. vyplývá, že všechny vzorky s výjimkou vzorku K3 vyhovují u uvedených ukazatelích I. třídě vyluhovatelnosti a vzorek K3 vyhovuje třídě vyluhovatelnosti IIa (překročena limitní hodnota obsahu RL).

Z porovnání výsledků chemických analýz s limitními hodnotami uvedenými v tab. 4.1 z vyhlášky č. 294/2005 Sb. vyplývá, že sledované látky s velkou rezervou nedosahují limitních hodnot.

Z porovnání výsledků chemických analýz s limitními hodnotami uvedenými v tab. 10.1 vyhlášky č. 294/2005 Sb. vyplývá, že u vzorků K2 je překročena limitní hodnota uhlovodíků C10-C40. U ostatních vzorků žádný ze sledovaných ukazatelů nepřekračuje tyto limitní hodnoty, tzn. že posuzovaný materiál je možné využívat v povrchové vrstvě upravovaného terénu.

Z porovnání výsledků chemických analýz s limitními hodnotami uvedenými v tab. 6.1 a 6.2 vyhlášky č. 376/2001 Sb. lze usuzovat, že budoucí stavební odpad nenaplní limity ukazatelů stanovené pro nebezpečnou vlastnost H13 a nebude nositelem této nebezpečné vlastnosti. Stanovené limity jsou splněny s významnou rezervou.

Na základě provedených ekotoxických testů lze posuzovaný materiál zařadit jako vyhovující sloupci I tab. 10.2 vyhlášky č. 294/2005 Sb.

Z posouzení výsledků chemických analýz vzorků ze štěrkového lože vyplývá, že posuzovaný materiál:

- na základě výsledků zkoušek zaměřených na zjištění organického znečištění a nebezpečné vlastnosti H13 je možné pro další přípravu stavby vycházet z předpokladu, že vznikající stavební odpady nebudou odpady kategorie „nebezpečný odpad“,

- lze bez omezení přijímat do zařízení k recyklaci použitých stavebních materiálů (odpadů),
- vyhovuje třídě vyluhovatelnosti I., resp. IIa. dle tab. č. 2.1 z vyhlášky č. 294/2005 Sb.,
- splňuje požadavky pro přijímání na skládky skupiny S - ostatní odpad (S-OO2)
- lze zařadit jako vyhovující sloupci I podle tab. 10.2 vyhlášky č. 294/2005 Sb.
- vznikající odpady bude možné bez další úpravy využívat na povrchu terénu.

V rámci stavby se uvažuje s využitím 50% štěrku. Pro nakládání s tímto odpadem není třeba stanovovat zvláštní podmínky.

Přibližná předpokládaná množství odpadů jsou uvedena v příloze 7.

Seznam provozovatelů zařízení k využití či odstranění odpadů

Po zhodnocení všech relevantních ukazatelů (vzdálenost, rozsah poskytovaných služeb, kapacita atd.) obeslal zpracovatel této dokumentace vytipované společnosti, které provozují v daném regionu zařízení k využití či odstranění odpadů, se žádostí o sdělení, za jakých podmínek mohou využít či odstranit rozhodující druhy odpadů pocházející z předmětných staveb.

Celkem bylo obesláno šest společností, které v daném regionu provozují zařízení k využití či odstranění vznikajících odpadů (viz následující tabulka č. 3).

Tab. 3: Seznam společností provozujících zařízení k odstranění nebo využití odpadů s uvedením kontaktu

Firma - vedení	Typ zařízení a možnosti odstranění	Lokalizace	Kontakt
Haná Metal s.r.o. Stroupežnického 6 796 01 Prostějov	výkup a zpracování kovových odpadů	Prostějov	Tel.: 582 345 668 Fax: 582 334 366
DEPOZ spol. s r.o. Nětčice 27 768 02 Zdounky	skládky	Nětčice	Tel.: 573 365 421
IMOS Restav s.r.o. Tečovice 353 763 02 Zlín	recyklace, skládka	Tečovice	Tel.: 577 197 111
SITA CZ a.s. provozovna Brno Holzova 14 628 00 Brno	skládky, recyklace, spalovna, druh. suroviny, alt. palivo	Němčice n. H.	Tel.: 544 425 020 Fax: 544 425 032

Firma - vedení	Typ zařízení a možnosti odstranění	Lokalizace	Kontakt
RESTA DAKON s.r.o. ul. Mírová Přerov III - Lověšice	recyklace	Kojetín Kroměříž - Lutopecny	Tel.: 573 335 084
Ave Lipník, zájmové sdružení nám. T. G. Masaryka 89 Lipník nad Bečvou 751 31	skládka	Lipník n. B.	Tel.: 581 773 795

B.III.4 Hlukové poměry

Pro posouzení vlivu hluku z provozu železniční trati na zástavbu nacházející se v její blízkosti na katastrálním území obce Pivín byl zpracován specializovaný akustický posudek (viz příloha 6). Mezistaniční úsek Nezamyslice - Pivín je součástí trati Olomouc hl.n. – Nezamyslice. Objekty se nacházejí přibližně na hranici ochranného pásma dráhy mimo nejbližší domek umístěný na svahu nad tratí, který je ve vzdálenosti 14 m od osy koleje.

Pro vyhodnocení akustických účinků dopravy na posuzované železniční trati bylo přihlédnuto k požadavkům a ustanovením Nařízení vlády č. 148/2006 Sb. v plném znění a příslušných norem z oblasti akustiky.

V rámci stavby je mj. stávající železniční svršek nahrazován novými kolejemi na nových betonových pražcích B91 s pružným bezpodkladnicovým upevněním. Kolejnice budou svařeny a bude zřízena bezстыková kolej. Dnes je známé, že nový železniční svršek, bezстыková kolej, její pružné upevnění a upravený železniční spodek zlepší stávající stav až o 4 - 5 dB. EPAS Neratovice provedla sérii měření pro Hlukovou studii mezistaničního úseku Břeclav – Podivín, která vyhodnocovala a porovnávala účinky provozu kolejí typů UIC a S49. Technická zpráva této studie hodnotí vliv modernizace železničních tratí jako snižující L_{Aeq} o 4 – 8,7 dB.

Výpočty hladin akustického tlaku jsou prováděny v souladu s požadavky mezinárodních standardů a metod, jejichž výběr je dán doporučením Evropské komise a směrnici č. 49 EU. Průběh šíření hluku je dokumentován izofonovými pásmy výpočtového programu Lima s doplněním výpočtových bodů.

Vstupní údaje

Trať je v pojednávaném úseku jednokolejná, kolem zástavby probíhá na náspu o výšce cca 7 m. Údaje o intenzitě dopravy jsou uvedeny v tabulce č. 4.

Tab. 4: Intenzita dopravy

Typ vlak. soupravy	počet souprav		rychlost v posuzovaném úseku
	denní doba (6:00 – 22:00)	noční doba (22:00 – 6:00)	
Rychlíky	13	1	max 100 km/hod
Osobní	24	4	
Nákladní vlaky	2	1	

Umístění domů vzhledem k trati je převzato z dokumentace pro projekt stavby.

Požadavky legislativy

Stanovení nejvyšších přípustných hladin hluku

Stavbou nedojde k navýšení (zhoršení) hlučnosti ve venkovním prostoru chráněných staveb. Jde v podstatě o obnovení bezchybného (řádného) stavu. Intenzita dopravy se stavbou nezvyšuje. Z těchto důvodů lze přistoupit ke přiznání režimu staré zátěže.

1/ podle ustanovení NV č. 148/2006 Sb. je nejvyšší přípustná ekvivalentní hladina akustického tlaku A ve venkovním prostoru stanovená součtem základní hladiny hluku

$$L_{Az} = 50 \text{ dB}$$

a příslušných korekcí

$$K_4 = + 20 \text{ dB} \dots \text{ pro starou zátěž}$$

$$K_5 = -10 \text{ dB} (-5 \text{ dB}) \dots \text{ pro noční dobu (pro dopravu na žel. dráhách : 6⁰⁰ - 22⁰⁰)}$$

pak platí:

pro hluk z dopravy na hlavních komunikacích a drahách

$$\text{pro den od } 6^{00} - 22^{00} \text{ hod} \quad L_{Aeq,T} = L_{Aeq,T} + K_4 = 70 \text{ dB}$$

$$\text{pro noc od } 22^{00} - 6^{00} \text{ hod} \quad L_{Aeq,T} = L_{Aeq,T} + K_4 + K_5 = 65 \text{ dB}$$

2/ nejvyšší přípustná ekvivalentní hladina akustického tlaku A uvnitř staveb pro bydlení a občanského vybavení je stanovená součtem základní hladiny hluku $L_{Az} = 40 \text{ dB}$

a příslušných korekcí

$$K_1 = -10 \text{ dB} / \text{ obytné místnosti v noční době} /$$

v okolí hlavních komunikací, kde je hluk z těchto komunikací převažující a v ochranném pásmu drah je přípustná další korekce + 5 dB.

$$\text{pro den od } 6^{00} - 22^{00} \text{ hod} \quad L_{Aeq,T} = L_Z + K_1 = 45 \text{ dB} \quad \text{v OPD}$$

$$L_{Aeq,T} = L_Z = 40 \text{ dB} \quad \text{mimo OPD}$$

$$\text{pro noc od } 22^{00} - 6^{00} \text{ hod} \quad L_{Aeq,T} = L_Z + K_1 + K_2 = 35 \text{ dB v OPD}$$

$$L_{Aeq,T} = L_Z + K_2 = 30 \text{ dB mimo OPD}$$

Výpočty a posouzení

Výpočty jsou doloženy graficky pro denní i noční výhledový stav (viz příloha č. 6).

S ohledem na relativně nízké intenzity dopravy a tím i hladiny hluku, které lze očekávat v chráněném prostoru, nebylo provedeno přímé akustické měření. Stávající hodnoty akustického tlaku jsou ovlivněny stavem kolejiště a lze očekávat hodnoty o 4 - 5 dB vyšší než udává model pro výhledový stav v místech, kde je kolejový svršek ve špatném stavu.

Výpočtový model prokazuje, že vlivem hlukového příspěvku z provozu ČD nebude u fasád posuzovaných objektů překročena limitní hladina hluku pro venkovní prostor.

Tab. 5: Přehled výpočtových bodů umístěných před okny posuzovaných domů

výpočtový bod	výška	železniční doprava	
		Den	Noc
1	1.NP	49,6 dB	44,8 dB
	2.NP	51,7 dB	46,8 dB
2	1.NP	53,0 dB	48,1 dB
	2.NP	56,3 dB	51,1 dB
3	1.NP	59,6 dB	54,8 dB

Výpočtový bod č. 1 - objekt situovaný cca na hranici s OPD je od provozu železnice chráněný zemním valem rovnoběžným s tratí. Okna na objektu jsou plastová.

Výpočtový bod č. 2 - objekt (č.p.252) je situovaný v ochranném pásmu dráhy cca ve stejné výšce s tratí. Okna domu jsou plastová.

Výpočtový bod č. 3 - jednopodlažní objekt (č.p.138) je situovaný cca 3 m nad tratí. Okna domku jsou dřevěná.

B.III.5 Doplnující údaje

V rámci rekonstrukce a optimalizace železničních tratí na našem státním území se setkáváme i s vlivy, které můžeme označit jako vlivy biologické. Ty představuje možné šíření **neindigenofytů** spojené se zemními pracemi a případné zavlečení „nepůvodních“ druhů rostlin v rámci vegetačních úprav. Tyto druhy rostlin představují nebezpečí jednak v důsledku vytěsnění původních druhů. Vznikají pak často monokulturní porosty tvořené pouze jediným, expanzivním taxonem. V případě bolševníku velkolepého můžeme hovořit i o možném nebezpečí pro zdraví obyvatel, zvláště dětí. Nejrozšířenější (lépe řečeno nejnápadnější) druhy neindigenofytů jsou v rámci České republiky bolševník velkolepý, křídlatky, netýkavka žlaznatá a topinambur malokvětý. Za nejvýznamnější druhy, které se rychle šíří na nově upravených drážních pozemcích s velmi různorodou nabídkou životních podmínek jsou považovány především křídlatky (*Reynoutria* sp.). Na předmětné lokalitě je to také trnovník akát (*Robinia pseudacacia*). Šíření těchto expanzivních druhů je možno zabránit pouze řádnou údržbou zelených ploch v rámci celého areálu včetně jeho okolí.

Pro osivo i dřeviny vysazované v rámci vegetačních úprav platí zásada, že druhové složení je vhodné předem diskutovat s příslušným orgánem státní správy ochrany přírody. Především se tak zavlečení nežádoucích taxonů v rámci výsadeb, které mají za cíl zlepšit stávající poměry na lokalitách dotčených stavební činností.

C. Údaje o stavu životního prostředí v dotčeném prostředí

C.I Výčet nejzávažnějších environmentálních charakteristik dotčeného území

C.I.1 Charakteristika území

Posuzovaná lokalita se nachází na území Olomouckého kraje, v okrese Prostějov, na katastrálních územích Pivín a Dobromilice.

Předmětem stavby je rekonstrukce části železniční trati Nezamyslice – Pivín. Počátek řešeného úseku leží mezi obcemi Doloplazy a Pivín v drážním kilometru 66,400. Dále pak trať pokračuje zhruba severovýchodním až severním směrem a rekonstruovaný úsek končí v km 69,100, přičemž v koncové části trať zasahuje do blízkosti obytné zástavby v Pivíně.

Většina trati prochází intenzivně zemědělsky využívanou krajinou typickou pro Hornomoravský úval. Pouze místy se zde vyskytují menší remízky či aleje s výskytem vzrostlých dřevinných porostů.

C.I.2 Klima

Klimaticky patří sledovaný úsek do teplé klimatické oblasti T2. Tato oblast je charakterizována dlouhým, teplým a suchým létem, velmi krátkým přechodným obdobím s teplým až mírně teplým jarem i podzimem. Zima bývá krátká, mírně teplá, suchá až velmi suchá, s velmi krátkým trváním sněhové pokrývky. (QUITT 1971). Bližší charakteristiky teplé oblasti T2 udává následující tabulka č. 6.

Tab. 6: Charakteristiky klimatické oblasti T 2 (QUITT 1971)

Klimatická oblast	T2
Počet letních dnů	50 - 60
Počet dnů s průměrnou teplotou 10°C a více	160 – 170
Počet mrazových dnů	100 - 110
Průměrná teplota v lednu [°C]	-2 až -3
Průměrná teplota v červenci [°C]	18 – 19
Průměrná teplota v dubnu	8 - 9
Průměrná teplota v říjnu	7 - 9
Průměrný počet dnů se srážkami 1 mm a více	90 – 100
Srážkový úhrn ve vegetačním období [mm]	350 - 400

Srážkový úhrn v zimním období [mm]	200 – 300
Počet dnů se sněhovou pokrývkou	40 - 50
Počet dnů zamračených	120 – 140
Počet dnů jasných	40 – 50

Podle údajů ČHMÚ z let 1961 – 1990 (www.chmi.cz) se lokalita nachází v oblasti s průměrnou roční teplotou 8,1 - 9 °C a ročním úhrnem srážek 501 – 600 mm.

C.1.3 Geologická stavba a hydrogeologické poměry

Geologická stavba okresu Prostějov byla formována variským vrásněním koncem karbonu a alpínským vrásněním v neogénu. Horniny Českého masivu vystupují na území okresu Prostějov v kerných strukturách Dražanské a Zábřežské vrchoviny, pod povrchem jsou však přítomny na celém území. Mezi horninami zcela převládají hlubokomořské flyšové sedimenty spodního karbonu označované jako kulm. Nadloží hornin Českého masivu tvoří třetihorní sedimenty Západních Karpat. Převládají mezi nimi nezvrásněné usazeniny neogenního moře zvaného karpatská předhlubeň. Vrstvy těchto hornin, tvořené vápnitými jíly (tzv. tégly a šlíry), písky a místy také štěrky vyplňují sníženiny, zejména Hornomoravský úval a Vyškovskou bránu (AOPK ČR 2003).

Hydrogeologická charakteristika

Předmětné území leží v hydrogeologickém rajónu č. 223 Vyškovská brána.

V území dominují pliocénní jezerní a říční sedimenty – vápnité jíly a písky, lithothamniové vápence a pískovce badenu. Index transmisivity $T = 9,4 \cdot 10^{-6} - 3,8 \cdot 10^{-4} \text{m}^2 \cdot \text{s}^{-1}$, $s_v = 0,79$. V severovýchodní části lokality v okolí Pivína převažuje směr proudění podzemní vody k severu či severovýchodu, v jihozápadní části pak k jihu či jihovýchodu.

C.1.4 Nerostné suroviny

V širším okolí posuzované lokality se dle údajů Geofondy (www.geofond.cz) nenachází žádné chráněné ložiskové území, výhradní ložisko ani dobývací prostor. Nejblíže se nachází netěžený dobývací prostor Klenovice (rezervní zásoba cihlářské suroviny) a výhradní ložisko Klenovice (surovina – cihlářská surovina), které jsou vzdáleny cca 1,7 km severovýchodně od posuzované lokality.

C.1.5 Geomorfologie

Z hlediska geomorfologického členění (Demek 1987) leží širší okolí zájmové lokality v provincii Západní Karpaty, v soustavě Vněkarpatských sníženin, v subsystému Západních vněkarpatských sníženin, na území celku Hornomoravský úval. Vlastní lokalita se pak nachází na Prostějovské pahorkatině, v okrsku Kojetínské pahorkatiny.

Kojetínská pahorkatina je nížinná pahorkatina tvořená neogenními a kvartérními sedimenty. Východní okraj lemují terasy řeky Moravy. Nejvyšším bodem je Předina (312 m.). Pro tuto oblast je charakteristický 2. vegetační stupeň. V současnosti je krajina zemědělsky využívána, místy se nacházejí malé lesíky tvořené smíšenými listnatými porosty.

Souhrnně je geomorfologické členění znázorněno v následující tabulce č. 7.

Tab. 7: Geomorfologické členění zájmové lokality

Provincie	Západní Karpaty
Subprovincie	Vněkarpatské sníženiny
Oblast	Západní vněkarpatské sníženiny
Celek	Hornomoravský úval
Podcelek	Prostějovská pahorkatina
Okrsek	Kojetínská pahorkatina

C.1.6 Hydrologické poměry

Posuzované území spadá do povodí řeky Moravy a náleží do úmoří Černého moře. Řeka Morava protéká ve směru S – J vzdálena od posuzované lokality cca 8,3 km východně.

V zájmovém území protíná posuzovaná železniční trať dva vodní toky. Jedná se o vodní tok Okenná a její bezejmenný pravostranný přítok (hydrolog. pořadí č. 4-12-01-070/2 o rozloze 10,153 km²). Dále posuzovaná lokalita zasahuje do dílčího povodí vodního toku Potůček (hydrologické pořadí č. 4-12-02-052 o rozloze 5,204 km²). Realizací stavby nedojde k přímému zásahu do vodního toku Potůček.

Záplavové území

Zájmová lokalita se nenachází v záplavovém území.

Chráněná oblast přirozené akumulace vod (CHOPAV)

Zájmová lokalita neleží na území CHOPAV. Nejbližše se posuzované lokality nachází CHOPAV Kvartér řeky Moravy, která je vzdálená cca 6,5 km východně.

Ochranná pásma vodních zdrojů

V okolí trati se nenachází ochranná pásma vodních zdrojů.

C.1.7. Půdy

Okolí zájmové lokality je silně zemědělsky využíváno. Dle BPEJ zjištěných z katastrální mapy zájmové lokality se zde nachází především kambizemě eubazické až mezobazické na svahovinách sedimentárních hornin – pískovce, permokarbon, flyš, středně těžké lehčí, bez skeletu až středně skeletovité, vláhově příznivé až sušší, které náleží do III. třídy ochrany. Jedná se tedy o půdy s průměrnou produkční schopností a středním stupněm ochrany. Dle Culka (1996) dominují zcela v posuzovaném regionu černozemě na spraších.

C.1.8. Zvláště chráněná území a přírodní parky, NATURA 2000

A) Zvláště chráněná území

Zvláště chráněná území dle zákona č.114/1992 Sb. v platném znění, o ochraně přírody a krajiny můžeme pracovníě rozdělit na „velkoplošná“ a „maloplošná“. Do skupiny velkoplošných zvláště chráněných území jsou řazeny národní parky a chráněné krajinné oblasti.

Velkoplošná zvláště chráněná území

V širším okolí zájmového území se nevyskytují žádné národní parky ani chráněné krajinné oblasti.

Maloplošná zvláště chráněná území

V okolí zájmového území nevyskytují žádná maloplošná zvláště chráněná území. Nejbližše se nachází Přírodní rezervace Blátka, která je vzdálena cca 6,5 km severozápadně a Přírodní památka Pod Obrovou nohou, která se nachází cca 7,8 km západně od zájmové lokality.

Žádné ze zvláště chráněných území se tedy nenachází v blízkosti rekonstruované železnice a nebude tímto záměrem dotčeno.

B) Území NATURA 2000

Záměr nezasahuje na území žádné lokality soustavy Natura 2000 ani do jejich blízkosti.

Nejblíže předmětné trati se nachází Evropsky významná lokality (EVL) Otaslavice – kostel, vzdálena asi 7,1 km západně, a EVL Morava – Chropyňský luh, která je vzdálena asi 7,8 km východně.

V okolí předmětné lokality se nenachází žádná vymezená ptačí oblast, nejbližší je Ptačí oblast Libavá, která je však vzdálena více než 28 km.

Evropsky významná lokalita CZ0713736 – Otaslavice - kostel

Rozloha: 0.0648 ha

Navrhovaná kategorie ochrany: PP přírodní památka

Biogeografická oblast: Kontinentální

Příloha nařízení vlády 132/2005 Sb: Příloha CZ0713736

Souřadnice středu: 17°4'4" v.d., 49°23'5" s.š.

Nadmořská výška: 272 m n. m.

Poloha: Kostel v obci Otaslavice. Otaslavice leží asi 2 km západně od silnice Prostějov - Vyškov, přibližně 10 km jižně od Prostějova.

Ekotop: Půda kostela.

Biota: Letní kolonie netopýra velkého (*Myotis myotis*).

Kvalita a význam: Evropsky významná lokalita byla vyhlášena pro ochranu středně velké letní kolonie netopýra velkého (*Myotis myotis*).

Evropsky významná lokalita CZ0714085 – Morava - Chropyňský luh

Rozloha: 3205.3331 ha

Příloha nařízení vlády 132/2005 Sb: Příloha CZ0714085

Souřadnice středu: 17°19'30" v.d., 49°26'17" s.š.

Nadmořská výška: 190 - 210 m n. m.

Poloha: Řeka Morava od Nemilan (jižně od Olomouce) po Chropyni a její okolí - aluviální louky a lesy, mokřady a tůně, šterkovny severně od silnice Kojetín - Chropyně s navazujícím lužním lesem a lučními enklávami nacházející se mezi Kojetínem, Chropyní, Tovačovem a Kroměříží.

Krajinná charakteristika: Komplex zahrnuje větší lesní porosty tvrdých luhů v nivě dolního toku Morávky s mokřadními biotopy při soutoku Moravy, Morávky a Malé Bečvy v mozaice s vlhkomilnými společenstvy vázanými na vodní toky či na deprese se stagnující podzemní vodou. Součástí EVL jsou dvě zvláště chráněná území NPR Zástudánčí a NPP Chropyňský rybník.

Kvalita a význam: Lužní lesy jsou velmi hodnotné po stránce dendrologické, vyskytují se zde zbytkové populace topolu černého (*Populus nigra*), jilmu vazu (*Ulmus laevis*) a jasanu úzkolistého (*Fraxinus angustifolia* subsp. *danubialis*). Před regulací toků a rozsáhlými melioračními úpravami na lokalitě jednoznačně dominovala vlhčí společenstva. Aktuální lesní porosty byly vesměs vysazeny uměle, avšak velká část starších porostů byla vhodnými pěstebními zásahy nasměrována k přírodě blízkému stavu. Celkově plošně převažující jsou však lesní porosty určitým způsobem degradované. Některé staré porosty jsou druhově ochuzené, v extrémních případech se jedná až o monokultury s jasanem (*Fraxinus excelsior*) či dubem letním (*Quercus robur*) s výrazně pozmeněnou patrovitostí (dvouetážové porosty). Také louky jsou v důsledku absence pravidelných povodní, poklesu spodní hladiny, nedostatečného kosení a někdy též přehnojování silně ochuzeny. Zpravidla ještě stále výrazně dominuje psárka luční (*Alopecurus pratensis*). Na mnohých místech se prokazuje přechod k střídavě vlhkým jednotkám bezkolencových luk či na sušších místech k mezofilním ovsíkovým loukám.

Žije zde typická fauna lužních lesů a luk. V tůních jihozápadně od Chropyně se vyskytuje žábronožka sněžní (*Siphonophanes grubii*), listonoh jarní (*Lepidurus apus*) či vznášivka šmolková (*Hemidiaptomus amblyodon*). Při výzkumu denních motýlů bylo v NPR Zástudánčí zaznamenáno na 37 druhů. Na vlhké louky v okolí Tovačova a na Včelínských loukách je vázán výskyt ohniváčka černočárného (*Lycaena dispar*) a modráška bahenního (*Maculinea nausithous*). Z ryb je významný především výskyt hrouzka Kesslerova (*Gobio kesslerii*). V území bylo potvrzeno 11 druhů obojživelníků, včetně např. kuňky obecné (*Bombina bombina*), blatnice skvrnitá (*Pelobates fuscus*), skokana zeleného (*Rana kl. esculenta*), skokana ostronosého (*Rana arvalis*) nebo čolka velkého (*Triturus cristatus*). V neregulovaném korytě Moravy hnízdí břehule říční (*Riparia riparia*), pisík obecný (*Actitis hypoleucos*), ledňáček říční (*Alcedo atthis*), kulík říční (*Charadrius dubius*). V NPP Chropyňský rybník je chráněna bohatá populace racka chechtavého (*Larus ridibundus*) a některých pěvců, např. cvrčilky slavíkové (*Locustella luscinioides*) či rákosníka velkého (*Acrocephalus arundinaceus*).

Břehy vodních toků jsou téměř souvisle osídleny bobrem evropským (*Castor fiber*).

Tab. 8: Stanoviště, která jsou hlavním předmětem ochrany v EVL Morava – Chropýňský luh

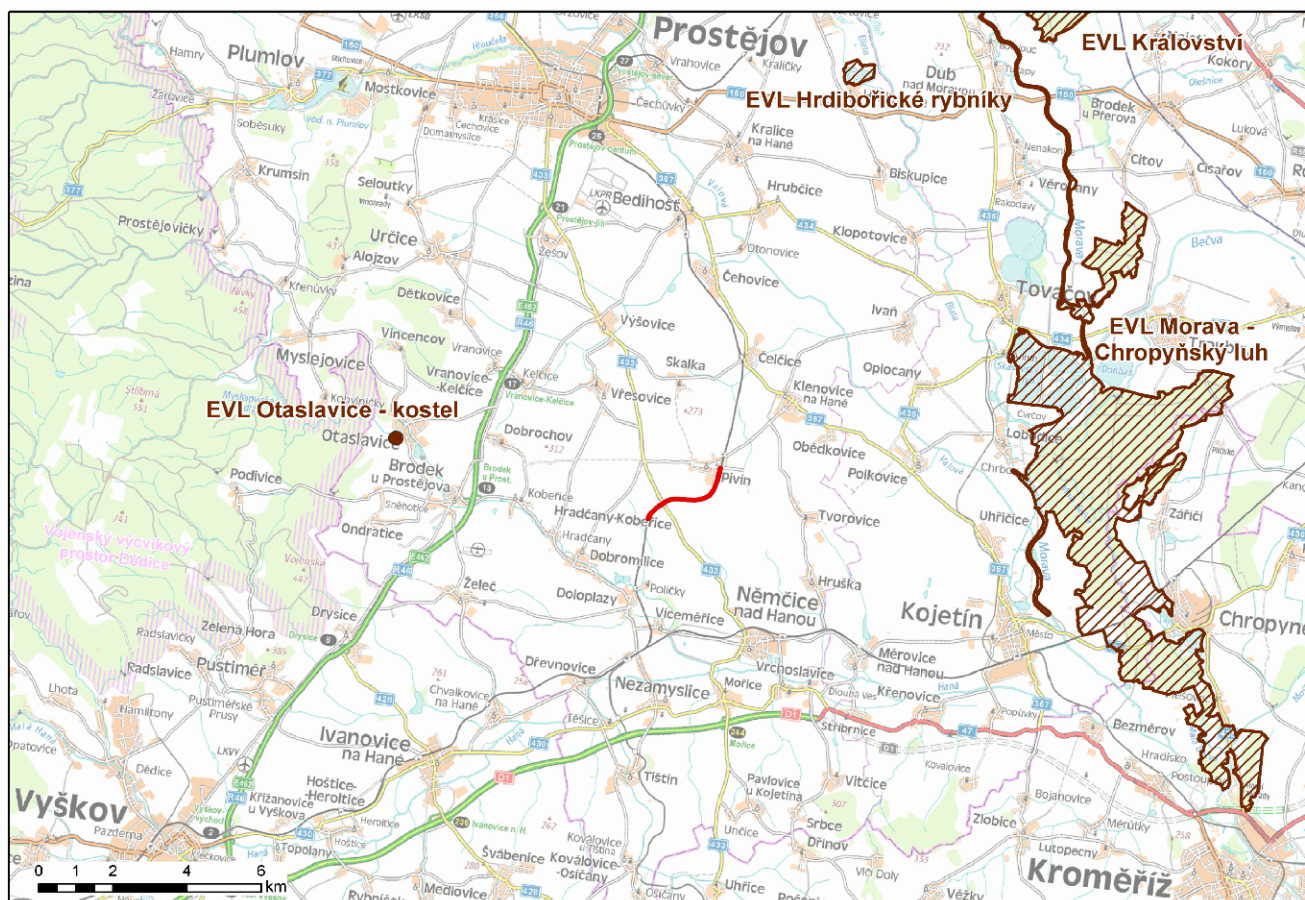
Kód	Stanoviště	Rozloha (ha)	Podíl (%)
3150	Přírozené eutrofní vodní nádrže s vegetací typu <i>Magnopotamion</i> nebo <i>Hydrocharition</i>	17.6892	0.55
6430	Vlhkomilná vysokobylinná lemová společenstva nížin a horského až alpského stupně	4.0113	0.12
6510	Extenzivní sečené louky nížin až podhůří (<i>Arrhenatherion</i> , <i>Brachypodio-Centaureion nemoralis</i>)	14.9209	0.46
91E0	Směšené jasanovo-olšové lužní lesy temperátní a boreální Evropy (<i>Alno-Padion</i> , <i>Alnion incanae</i> , <i>Salicion albae</i>)	31.7643	0.99
91F0	Směšené lužní lesy s dubem letním (<i>Quercus robur</i>), jilmem vazem (<i>Ulmus laevis</i>), j. habrolistým (<i>U. minor</i>), jasanem ztepilým (<i>Fraxinus excelsior</i>) nebo j. úzkolistým (<i>F. angustifolia</i>) podél velkých řek atlantské a středoevropské provincie (<i>Ulmenion minoris</i>)	1863.5318	58.13

Tab. 9: Další stanoviště vyskytující se v EVL Morava – Chropýňský luh

Kód	Stanoviště	Rozloha (ha)	Podíl (%)
3270	Bahnité břehy řek s vegetací svazů <i>Chenopodion rubri</i> p.p. a <i>Bidention</i> p.p.	0.4612	0.01
6410	Bezkolencové louky na vápničných, rašelinných nebo hlinito-jilovitých půdách (<i>Molinion caeruleae</i>)	0.2187	0.00
9170	Dubohabřiny asociace <i>Galio-Carpinetum</i>	5.5319	0.17

Druhy, které jsou hlavním předmětem ochrany v EVL Morava – Chropýňský luh:bobr evropský (*Castor fiber*)čolek velký (*Triturus cristatus*)hrouzek Kesslerův (*Gobio kesslerii*)modrásek bahenní (*Maculinea nausithous*)ohniváček černočárý (*Lycaena dispar*)

Obr. 1: Mapa širšího okolí rekonstruovaného úseku železnice se zákresem nejbližších naturových lokalit (trať vyznačena červeně)



Vzhledem k charakteru záměru (rekonstrukce již existující železnice) a značné vzdálenosti předmětné trati od lokalit soustavy Natura 2000 nedojde k jejich ovlivnění. Druhy ani stanoviště chráněné v rámci vyhlášených naturových lokalit (viz výše a tab. 8) tedy nebudou záměrem dotčeny.

C) Přírodní parky

K ochraně krajinného rázu s významnými soustředěnými estetickými a přírodními hodnotami, který není zvláště chráněn podle části třetí zákona č. 114/1992 Sb., může orgán ochrany přírody zřídit obecně závazným právním předpisem **přírodní park** a stanovit omezení takového využití území, které by znamenalo zničení, poškození nebo rušení stavu tohoto území.

V širším okolí námi sledovaného úseku trati se nenachází žádný přírodní park, nejbližším je Přírodní park Velký Kosíř vzdálený 17 km severozápadně od předmětného úseku trati.

C.I.9. Území chráněná na základě mezinárodních úmluv

Dalším typem území jsou území vyhlášená v rámci realizace mezinárodních úmluv na ochranu životního prostředí. Do této kategorie můžeme zařadit území vyhovující požadavkům Ramsarské úmluvy (jedná se o mokřady mezinárodního významu) či požadavkům Bernské konvence. Území chráněná na základě výše jmenovaných mezinárodních úmluv se v blízkosti zájmové lokality nenacházejí.

C.I.10. Územní systém ekologické stability

Územní systém ekologické stability (dále jen ÚSES) je vymezován na základě zákona č.114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny. Můžeme jej charakterizovat jako vzájemně propojený soubor přirozených i pozmeněných, avšak přírodě blízkých, ekosystémů. Vymezení ÚSES stanoví a jeho hodnocení provádějí orgány územního plánování a ochrany přírody ve spolupráci s orgány vodohospodářskými, ochrany zemědělského půdního fondu a státní správy lesního hospodářství.

Rozlišují se tři úrovně ÚSES:

- místní (lokální)
- regionální
- nadregionální

Předmětná trať nepřichází do kontaktu s žádným prvkem ÚSES a tyto se nevyskytují ani v blízkém okolí trati. V širším okolí se nacházejí prvky lokální úrovně územního systému ekologické stability.

V zájmové lokalitě se nevyskytují žádné prvky regionální ani nadregionální úrovně ÚSES.

Na území katastru **Dobromilice** nepřichází žádný prvek ÚSES do kontaktu s rekonstruovanou tratí a nevyskytují se ani v blízkosti trati.

V katastrálním území **Pivín** se nacházejí lokální prvky ÚSES ve větší vzdálenosti od trati. Z interakčních prvků prochází vlevo podél trati od km 67,0 po km 68,2 ekologicky významné liniové společenstvo EVLS 22 Loučky u tratě (nachází se na parcele č. 1324/10 a č. 570), které však nebude realizací záměru dotčeno.

C.I.11 Významné krajinné prvky a památné stromy

A) Významné krajinné prvky

Pojem významný krajinný prvek (dále jen VKP) byl zaveden zákonem č.114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny. VKP je definován jako ekologicky, geomorfologicky nebo esteticky hodnotná část krajiny utváří její typický vzhled nebo přispívá k udržení její stability. Významnými krajinnými prvky jsou lesy, rašeliniště, vodní toky, rybníky, jezera, údolní nivy. Dále jsou jimi jiné části krajiny, které zaregistruje podle § 6 citovaného zákona orgán ochrany přírody jako významný krajinný prvek.

Na zájmové lokalitě se nacházejí VKP taxativně vyjmenované v zákoně č. 114/1992 Sb. Jedná se o VKP **vodní tok** (Okenná a její bezejmenný pravostranný přítok) a **údolní nivy** těchto vodních toků.

Vlevo od trati v km 67,3 ve směru Nezamyslice – Pivín se nachází VKP **les**. Tento VKP nebude realizací záměru dotčen. Stavba však bude realizována v jeho ochranném pásmu (50m).

V předmětné lokalitě se nenachází žádný registrovaný významný krajinný prvek.

B) Památné stromy

Dle § 46 zákona č. 114/1992 Sb. lze mimořádně významné stromy, jejich skupiny a stromořadí vyhlásit rozhodnutím orgánu ochrany přírody za památné stromy. Památné stromy je zakázáno poškozovat, ničit a rušit v přirozeném vývoji; jejich ošetřování je prováděno se souhlasem orgánu, který ochranu vyhlásil.

V okolí předmětné trati se nenachází žádné památné stromy.

C.II. Stručná charakteristika stavu složek životního prostředí v dotčeném prostředí, které budou pravděpodobně významně ovlivněny

C.II.1. Fauna a flóra

Předmětný úsek trati prochází dlouhodobě odlesněnou a intenzivně obdělávanou zemědělskou krajinou, menší část pak prochází v blízkosti zástavby v obci Pivín. Z uvedeného vyplývá, že v okolí trati nelze předpokládat rozsáhlejší plochy se zachovalými přírodními biotopy. Výskyt přírodních prvků je tak omezen na řídkce se vyskytující maloplošné dřevinné a luční porosty. V bezprostředním okolí trati se v pásu o šířce do několika desítek metrů vyskytují liniové luční porosty či porosty křovin a stromů.

Flóra

Luční porosty se zde vyskytují maloplošně a liniově téměř po celé délce sledovaného úseku trati, často však nejsou příliš hodnotné kvůli ruderalizaci, zřejmě v důsledku narušení ploch a nedostatečného kosení porostů. Typickými druhy jsou zde např. ovsík vyvýšený (*Arrhenatherum elatius*), třtina křovištní (*Calamagrostis epigejos*), pcháč oset (*Cirsium arvense*), chrpa luční (*Centaurea jacea*), pastinák setý (*Pastinaca sativa*), třezalka tečkovaná (*Hypericum perforatum*) a další. Na silněji ruderalizovaných místech se vyskytují i např. přeslička rolní (*Equisetum arvense*), kopřiva dvoudomá (*Urtica dioica*), pelyněk černobýl (*Artemisia vulgaris*). Místy však jsou některé loučky kvalitnější (zejména na svazích zářezů či náspů) a objevují se tu i další druhy, např. jehlice trnitá (*Ononis spinosa*), silenka nadmutá (*Silene vulgaris*), šalvěj hajní (*Salvia nemorosa*), hlaváč žlutavý (*Scabiosa ochroleuca*), hrachor hlíznatý (*Lathyrus tuberosus*), oman vrbolistý (*Inula salicina*).

Nejcennější luční porosty se vyskytují přibližně v úseku mezi kilometry 66,66 a 66,87. Zde byla nalevo od trati (dle staničení) přibližně v km 66,81 – 66,87 nalezena populace druhu česnek hranatý (*Allium angulosum*), který patří podle Červeného seznamu ČR (Procházka et al. 2001) mezi silně ohrožené druhy (kategorie C2) a je také podle vyhlášky č. 395/1992 Sb. v aktuálním znění zařazen mezi silně ohrožené zvláště chráněné druhy rostlin. Pro jeho ochranu doporučujeme v místě výskytu minimalizovat zásahy do okolí železnice (vyloučit plánované úpravy přilehlého svahu) a zvážit možnost neodvodňování přilehlého svahu v místě výskytu chráněného druhu a v jeho nejbližším okolí.

Kromě toho se v okolí trati vyskytují také četné maloplošné křovinné porosty, především hlohu (*Crataegus* sp.), růže šípkové (*Rosa canina*), trnky obecné (*Prunus spinosa*) či dalších slivoní (*Prunus* spp.). Tyto tvoří specifický biotop využívaný např. četnými druhy ptáků

k hnízdění. Proto doporučujeme minimalizovat zásahy do těchto porostů. Na druhou stranu však doporučujeme, pokud je to možné v rámci stavebních úprav či běžné údržby, odstraňování mladých porostů trnovníku akátu (*Robinia pseudacacia*) rostoucích podél trati v úseku kolem silničního nadjezdu (vlevo od trati ve směru staničení v km 66,88 až přibližně po km 67,2) a dále v úseku vlevo od trati přibližně v km 67,60 – 67,96. Akát patří mezi nepůvodní invazní druhy a vytváří na vhodných místech kompaktní porosty zamezující růstu původních druhů. Je však nutné rozlišovat mezi porosty mladých akátů a původními a cennými křovinatými porosty hlohu, trnky, šípku a slivoní, které by měli být na lokalitě ponechány.

Stromové porosty jsou na lokalitě omezené opět jen na malé segmenty liniového charakteru s nevelkým významem. Zčásti jde o nepůvodní druhy dřevin, především trnovníku akátu (*Robinia pseudacacia*), hybridního topolu kanadského (*Populus x canadensis*) a méně i javoru jasanolistého (*Acer negundo*). Ostatní dřeviny jsou zastoupeny především olší lepkavou (*Alnus glutinosa*), javory (*Acer spp.*), duby (*Quercus spp.*) a ovocnými stromy (slivoně *Prunus spp.*, jabloň *Malus sp.*).

Fauna

Na lokalitě proběhl také terénní zoologický průzkum. Tento je vhodné považovat pouze za orientační, zaměřený především na vytipování míst s výskytem cenných biotopů, které jsou významné z hlediska výskytu živočichů.

Jak již bylo uvedeno výše, předmětná trať prochází většinou krajinou, která je silně ovlivněna činností člověka a přírodně cenné úseky významné z hlediska výskytu živočichů jsou zde poměrně řídké a maloplošné.

Většinu území v okolí trati zabírá intenzivně zemědělsky využívaná krajina s rozsáhlými plochami polí, méně s loukami a na konci předmětného úseku s roztroušenou obytnou zástavbou nedaleko od trati. Dřevinná zeleň je zde omezena většinou na malé liniové porosty keřů a stromů podél trati či menších vodních toků. Stromové porosty jsou navíc často představovány vysazenými nepůvodními druhy, zejména trnovníkem akátem a topolem kanadským.

Vyskytují se zde převážně běžné druhy živočichů přizpůsobené tomuto typu prostředí a běžné na většině území ČR.

Z plazů zde byl na některých výslunných místech v okolí železnice (svahy náspu či zářezu trati) zjištěn výskyt ještěrky obecné (*Lacerta agilis*), která patří mezi zvláště chráněné silně ohrožené druhy živočichů. Na některých místech může dojít k okrajovému dotčení stanovišť

tohoto druhu při lokálních úpravách bezprostředního okolí kolejí kvůli vybudování nového odvodnění trati a je proto nutné pro záměr zajistit výjimku pro zásah do biotopu zvláště chráněného druhu. Dotčení druhu však bude minimální a celkově populace nebude výrazně ovlivněna.

Z ptáků, kteří jsou schopni obsazovat tato stanoviště, se zde vyskytují např. skřivan polní (*Alauda arvensis*), kos černý (*Turdus merula*), drozd zpěvný (*Turdus philomelos*), budníček menší (*Phylloscopus collybita*), pěnice hnědokřídlá (*Sylvia communis*), straka obecná (*Pica pica*), pěnkava obecná (*Fringilla coelebs*), zvonek zelený (*Carduelis chloris*), stehlík obecný (*Carduelis carduelis*), vrabec polní (*Passer montanus*), strnad obecný (*Emberiza citrinella*), holub hřivnáč (*Columba palumbus*), hrdlička zahradní (*Streptopelia decaocto*) a další.

Významný biotop z hlediska hnízdění ptáků a výskytu dalších druhů živočichů představují v této zemědělské krajině křovinaté porosty původních druhů keřů (hloh, trnka, růže šípková, slivoně) a případně s roztroušenými stromy. Na tyto biotopy je vázán např. výskyt ťuhýka obecného (*Lanius collurio*) a ťuhýka šedého (*Lanius excubitor*). U ťuhýka obecného bylo v okolí trati zjištěno hnízdění minimálně 4 párů, ťuhýk šedý pravděpodobně hnízdil pouze v počtu 1 páru v okolí trati okolo km 66,6. Oba tyto druhy patří mezi zvláště chráněné ohrožené druhy a v případě nutných zásahů do křovinných porostů původních druhů keřů (nepočítáme sem mladé porosty akátu, které je vhodné odstraňovat) by bylo nutné, aby investor záměru získal výjimku pro zásah do biotopu zvláště chráněných druhů živočichů. Tyto zásahy však nejsou předpokládány.

Z dalších významnějších druhů ptáků byl na lokalitě zjištěn výskyt lejska šedého (*Muscicapa striata*), který hnízdil v menším stromovém porostu nedaleko od trati a motáka pochopa (*Circus aeruginosus*), který hnízdil pravděpodobně v počtu 1 páru v rákosinných porostech v širším okolí trati. Oba tyto druhy patří mezi zvláště chráněné druhy, rekonstrukcí železnice však nebudou dotčeny. V případě nutnosti přesunu prací do dalšího roku však doporučujeme neprovádět hlavní hlučné práce na trati v období hnízdění ptáků (v období od dubna do poloviny srpna).

Ze savců zde byl pozorován zajíc polní (*Lepus europaeus*), srnec obecný (*Capreolus capreolus*), hraboš polní (*Microtus arvalis*) a krtek obecný (*Talpa europaea*), předpokládat lze výskyt četných dalších druhů drobných savců, např. norníka rudého (*Clethrionomys glareolu*), myšic rodu *Apodemus* nebo rejska obecného (*Sorex araneus*) a rejska malého (*Sorex minutus*), z dalších savců pak např. lasici kolčavu (*Mustela nivalis*) nebo kunu skalní (*Martes foina*).

C.II.2. Nemovité kulturní památky, archeologická a paleontologická naleziště

V širším okolí zájmové lokality se nacházejí nemovité kulturní památky, které však nebudou realizací stavby přímo dotčeny. Nejbližše se posuzované stavbě nachází kostel sv. Jiří a fara (č. rejstříku 14378/7-5685) v Pivíně, které jsou od zájmové lokality vzdáleny cca 400 m západně.

V zájmovém území se nevyskytuje žádná památka kategorie světové kulturní dědictví, národní kulturní památky, archeologické památkové rezervace, ostatní památkové rezervace, městské památkové rezervace, vesnické památkové rezervace, krajinné památkové zóny, vesnické památkové zóny.

Na katastrálním území obcí Dobromilice se nacházejí lokality archeologického zájmu.

Na zájmovou lokalitu je třeba pohlížet jako na území s **předpokladem archeologických nálezů** ve smyslu zákona č. 20/1987 Sb., o státní památkové péči ve znění pozdějších předpisů. Vzhledem k této skutečnosti je nutné, aby stavebník již v době přípravy stavby oznámil tento záměr Archeologickému ústavu a umožnil jemu nebo oprávněné organizaci provést na dotčeném území záchranný archeologický výzkum.

Paleontologické nálezy (dle zákona ČNR č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, v platném znění) v zájmovém území nepředpokládáme.

C.II.3. Území se zvýšenou citlivostí, resp. zranitelností

V zájmové lokalitě nepředpokládáme výskyt lokalit, které mohou být označeny jako území se zvýšenou citlivostí vzhledem ke stanovištním podmínkám.

V celém prostoru zájmové lokality nepředpokládáme výskyt starých důlních děl. Stavba se nenachází v seismicky aktivní oblasti. V širším okolí zájmové lokality se nenacházejí sesuvy. Také zde nejsou registrovány lokality se starou ekologickou zátěží.

Dle odvozené mapy radonového rizika ČR leží zájmová lokalita v území s nízkým až přechodným rizikem emise radonu, pocházejícího z geologického podloží terciérních a kvartérních sedimentů.

D. Údaje o vlivech záměru na veřejné zdraví a na životní prostředí

D.I. Charakteristika možných vlivů a odhad jejich významnosti a velikosti

D.I.1 Vlivy na flóru a faunu

Na většině lokality nebude rekonstrukce trati představovat významný negativní zásah vzhledem k hlavnímu zaměření prací na železniční svršek a spodek a vzhledem k výskytu poměrně běžných typů biotopů v okolí trati. Výjimku tvoří některé cennější luční porosty a křovinaté porosty původních druhů dřevin (hloh, trnka, růže šípková ad.). Tyto biotopy by měly být dotčeny co nejméně.

Přibližně v km 66,81 – 66,87 byla nalevo od trati (ve směru staničení) nalezena populace druhu česnek hranatý (*Allium angulosum*), který patří podle Červeného seznamu ČR (Procházka et al. 2001) mezi silně ohrožené druhy (kategorie C2) a je také chráněn podle zákona č. 114/1992 Sb. – podle vyhlášky č. 395/1992 Sb. v aktuálním znění je zařazen mezi silně ohrožené zvláště chráněné druhy. Významný zásah do místní populace tohoto zvláště chráněného druhu rostliny představuje plánované vybudování nového odvodnění trati trativodem a úpravy přilehlého svahu v jeho blízkosti (2 – 3 m od trativodu vedle kolejí). Pro ochranu tohoto druhu doporučujeme proto v místě výskytu minimalizovat zásahy do okolí železnice (vyloučit plánované úpravy přilehlého svahu) a zvážit z technického pohledu (z hlediska zabezpečení trati), zda by nebylo možné neodvodňovat přilehlý svah v místě výskytu chráněného druhu a v jeho nejbližším okolí přibližně mezi km 66,8 – 66,9 (druh vyžaduje alespoň střídavě vlhké luční porosty). Pokud je nutné vést přes tuto lokalitu s výskytem česneku hranatého trativod z okolních částí železnice, doporučujeme ke zvážení možnost realizovat jej zde v tomto krátkém úseku s použitím trubek bez drenážních štěrbin či s minimální perforací a za minimálních zásahů do přilehlého svahu (namísto úprav svahu např. dosypání trativodní rýhy do potřebné úrovně zemní pláně propustným materiálem). Zároveň doporučujeme za dohledu odborníků (např. z Katedry botaniky PřF UP Olomouc, AOPK Olomouc) provést přesazení rostlin z míst, která budou zasažena stavebními úpravami, do jiných míst vhodných pro růst této rostliny. Vhodným obdobím pro přesazení druhu je konec srpna a začátek září.

Pro provedení stavebních prací spojených se zásahem do biotopu zvláště chráněného druhu je nutné také získat výjimku ze zákona č. 114/1992 Sb. od příslušného orgánu ochrany přírody (zde Správa CHKO Litovelské Pomoraví).

Kromě toho se v okolí trati vyskytují také četné maloplošné křovinné porosty, především hlohu, šípku, trnky či dalších slivoní. Tyto tvoří specifický biotop využívaný např. četnými

druhy ptáků k hnízdění. Hnízdí zde také zvláště chráněné druhy řuhák obecný (*Lanius collurio*) a řuhák šedý (*Lanius excubitor*). Proto doporučujeme minimalizovat zásahy do těchto porostů. Pokud bude nutné do těchto křovinných porostů zasahovat, je nutné získat od příslušného orgánu ochrany přírody výjimku pro zásah do biotopu zvláště chráněných druhů živočichů z kategorie ohrožené druhy (zde Krajský úřad Olomouckého kraje).

Na druhou stranu však doporučujeme, pokud je to možné v rámci stavebních úprav či běžné údržby, odstraňování mladých porostů trnovníku akátu rostoucích podél trati především v úseku kolem silničního nadjezdu (vlevo od trati ve směru staničení v km 66,88 až přibližně po km 67,2) a dále v úseku vlevo od trati přibližně v km 67,60 – 67,96. Akát patří mezi nepůvodní invazní druhy a vytváří na vhodných teplých místech kompaktní porosty zamezující růstu původních druhů. Je však nutné rozlišovat mezi porosty mladých akátů a původními a cennými křovinatými porosty hlohu, trnky, šípku a slivoní, které by měli být na lokalitě ponechány.

Samotná rekonstrukce by neměla mít výrazný vliv na populace živočichů vzhledem k malému rozsahu stavebních prací omezených převážně na těleso trati. Výjimku tvoří zásahy do biotopů v bezprostředním okolí trati (spojené zejména se stavbou nového odvodnění trati).

Na některých výslunných místech v bezprostředním okolí železnice (náspy či svahy zářezu trati) byl zjištěn výskyt ještěrky obecné (*Lacerta agilis*), která patří mezi zvláště chráněné silně ohrožené druhy živočichů. Na některých místech může dojít k okrajovému dotčení stanovišť tohoto druhu při lokálních úpravách bezprostředního okolí kolejí kvůli vybudování nového odvodnění trati a je proto nutné zajistit výjimku pro zásah do biotopu zvláště chráněného druhu. Dotčení druhu však bude minimální a celkově populace nebude výrazně ovlivněna.

Potenciální negativní vliv na biotopy živočichů by mohlo mít rozsáhlejší kácení původních křovinných porostů (nikoliv nepůvodního akátu) v sousedství trati, které se však nepředpokládá a vyskytující se druhy zvláště chráněných živočichů (zejména řuhák obecný a šedý) by tak neměly být dotčeny. Pokud by však kácení bylo nutné, je potřeba zajistit pro tyto druhy výjimku pro zásah do biotopu zvláště chráněných ohrožených druhů.

Negativní vliv zvýšeného hluku a emisí v době výstavby bude krátkodobý, omezený na určitou denní dobu a jen po čas rekonstrukce. Vzhledem k plánovanému období výstavby (podzimní měsíce) nepředpokládáme výrazný negativní vliv na populace zdejších živočichů. Pokud by práce bylo nutné přesunout i do dalšího roku, doporučujeme neprovádět hlavní

stavební práce s největší hlučností v době hnízdění ptáků (tedy provádět je v době od poloviny srpna do března).

D.1.2 Vliv na významné krajinné prvky, chráněná území a ÚSES

Při rekonstrukci železnice je možné očekávat ovlivnění některých VKP (vodních toků a jejich údolních niv). Tento vliv bude jak přímý (např. rekonstrukce mostních objektů vedoucích přes vodní toky), tak očekáváme i nepřímé ovlivnění VKP (zvýšení úrovně hluku a emisí v době stavebních prací). Tento vliv však bude omezen na dobu rekonstrukce. V období provozu pak neočekáváme žádný významnější negativní vliv v porovnání se stávajícím stavem.

Je třeba, aby investor zažádal u příslušného orgánu ochrany přírody o povolení k zásahu do VKP. Za dodržení opatření uvedených v kap. D.IV bude vliv na VKP minimalizovaný.

Dále mohou být VKP negativně ovlivněny případnými haváriemi na plochách zařízení stavenišť, která jsou situována v jejich blízkosti. Pro tyto případy je třeba dodržovat opatření pro ochranu vod a půd.

Negativním vlivem by mohlo být pro VKP případné kácení dřevin rostoucích mimo les. Nepředpokládáme, že by realizací záměru docházelo ke kácení dřevin rostoucích mimo les. Pro případné kácení dřevin rostoucích mimo les bude mít dodavatel stavby zajištěno povolení ke kácení dřevin od příslušného orgánu ochrany přírody a krajiny.

Vzhledem k tomu, že se v blízkosti trati nenacházejí prvky ÚSES lokální, regionální či nadregionální úrovně, nepředpokládáme jejich ovlivnění. V blízkosti trati se nachází pouze ekologicky významné liniové společenstvo Loučky u tratě (EVLS 22), které však nebude realizací záměru dotčeno.

V místě stavby ani v blízkém okolí se nenachází žádná chráněná území, a proto realizací stavby nebude žádné toto území dotčeno.

D.1.3. Vlivy stavby na estetickou hodnotu krajiny

Vzhledem ke skutečnosti, že železniční trať je v daném území dlouhodobě stabilizována a využívána, nejsou negativní vlivy na krajinu (ve smyslu krajinného rázu) spojené s její rekonstrukcí předpokládány. Výstavbou ani provozem železnice nedojde ve volné krajině

k vytvoření nových krajinných dominant či k porušení stávajících vztahů mezi jednotlivými krajinnými složkami.

Výjimku může představovat období těsně po ukončení stavebních prací. Zde může na některých úsecích dojít k dočasnému zmenšení výměry vzrostlé zeleně podél trati. Kácení dřevin rostoucích mimo les v souvislosti s předmětným záměrem se však nepředpokládá.

D.I.4. Vlivy na ovzduší

Období realizace

V období realizace záměru dojde ke krátkodobým změnám v kvalitě ovzduší a to především na staveništi. V tomto období lze očekávat krátkodobé navýšení nákladní dopravy a v důsledku toho i nárůst emisí z automobilové dopravy a dočasnou změnu v imisní situaci podél komunikací. Stejně tak se dá očekávat zvýšení prašnosti zejména v okolí výjezdu automobilů ze staveniště. Také plochy zařízení staveniště a vlastní stavba mohou být zdrojem polétavého prachu. Působení těchto vlivů bude časově omezeno a všechny procesy spojené se zhoršením kvality ovzduší budou plně reverzibilní. Stavba bude probíhat z větší části v území, které je zemědělsky využíváno. Asi 200 m rekonstruované trati prochází v blízkosti zástavby obce Pivín. Vzhledem k plošnému a časovému rozsahu stavby lze konstatovat, že negativní dopad na ovzduší bude velice malý. Z toho důvodu nebyla pro záměr zpracovávána specializovaná rozptylová studie.

Zatížení ovzduší cizorodými látkami je možno minimalizovat těmito kroky:

- koordinací stavebních prací
- koordinací přesunů stavební techniky
- optimalizací dopravních tras a vytíženosti nákladních aut
- snižováním prašnosti kropením
- udržováním techniky v čistotě a hlavně v dobrém technickém stavu

Musíme zde z hlediska ochrany ovzduší upozornit na přetrvávající praxi pálení odpadů, ze strany některých stavebních firem. Přestože je zákonem zakázáno volně spalovat odpady (zákon o ochraně ovzduší), dochází k pálení především odpadů typu komunální odpad (včetně PET lahví) a dřeva. Ze strany dodavatele stavby tak bude nezbytné důsledně dbát na dodržování legislativy na úseku odpadového hospodářství.

Období provozu

Vzhledem k tomu, že je posuzovaná trať již v současné době elektrifikována, nepředpokládáme, že by v období provozu došlo k ovlivnění kvality ovzduší. Rovněž nebude instalován žádný malý, střední, velký ani zvláště velký zdroj znečišťování ovzduší.

D.I.5. Vlivy na půdu

V celém rozsahu stavby se bude stavební činnost odehrávat na drážních pozemcích. Stavba si nevyžádá zábory ZPF (zemědělského půdního fondu). V případě, že během realizace stavby bude nezbytné zřídit jiné zařízení staveniště a přístupové komunikace, než jak je uvedeno v Plánu organizace výstavby, a realizací těchto „nových“ zařízení a přístupových cest budou dotčeny pozemky náležející do ZPF, je nezbytné u příslušného orgánu ochrany ZPF zažádat o dočasné vynětí pozemků ze ZPF.

Pozemky určené k plnění funkcí lesa (PUPFL) se nachází vlevo trati v km 67,3 ve směru Nezamyslice - Pivín. Realizací záměru nebudou tyto pozemky dotčeny. Bude však dotčeno jejich ochranné pásmo (50 m), proto je nutné, aby investor zažádal o souhlas k zásahu do ochranného pásma lesa u příslušného orgánu státní správy (MěÚ Prostějov).

Při nedostatečném zpevnění přístupových cest může docházet k poškození jejich povrchu, vyjetí hlubokých kolejí a v mokřím období roku (jaro, podzim či po vydatných deštích) se tyto komunikace stávají nesjízdnými. Často potom dochází k vyjíždění nových, paralelních, cest mimo pro stavbu vytyčené pozemky. Většinou jsou negativně dotčeny zemědělské kultury. Také se zhoršuje dostupnost některých zemědělských ploch ze strany jejich uživatelů.

Stavební pozemky a jejich okolí jsou vystaveny ruderalizaci, kde po odstranění stávající vegetace je půdní povrch rychle kolonizován plevelnými rostlinami. Ruderalizaci jsou rovněž vystaveny deponie zemin. Tyto plochy se pak uplatňují jako zdrojové lokality, odkud se plevelné druhy šíří na okolní pozemky. Proto je nutné udržovat deponie materiálů v bezplevelném stavu a přeměněné plochy bezprostředně po dokončení prací uvést do původního stavu a oset směsí semen vhodných původních druhů bylin.

Negativní dopad na půdu mají samozřejmě i havárie. V případě stavebních prací se jedná o úniky PHM či ropných produktů používaných pro stavební mechanizaci. V případě, že k havárii dojde, je nezbytné zasažené místo sanovat a postupovat v souladu s Havarijním plánem stavby. V rámci stavebních prací také často dochází ke znečištění pozemků a tím i půdy zbytky stavebních hmot. Bude nezbytné, aby dodavatel stavby dbal na řádné

dodržování nejen technologických stavebních postupů, ale i ochrany jednotlivých složek životního prostředí.

Ze strany dodavatele pak musí být zajištěno dodržování opatření směřujících k ochraně půd viz kapitola D.IV.

D.I.6. Vlivy na nerostné zdroje a geologické prostředí

Zájmová lokalita se nenachází ve stanoveném dobývacím prostoru, chráněném ložiskovém území, či v území bilancovaných výhradních a nevýhradních ložisek dle zákona č. 44/1988 Sb., o ochraně a využití nerostného bohatství (horní zákon), v platném znění.

Při realizaci záměru ani při jeho provozu tedy nedojde k žádnému ovlivnění chráněných ložiskových území, dobývacích prostorů ani ložisek výhradní linie.

D.I.7. Vlivy na vodní toky, vodní plochy a vodní zdroje

Nejvýznamnějším vodním tokem v uvedené oblasti je Okenná, která jí protéká přibližně v jihoseverním směru a přichází do kontaktu s rekonstruovanou tratí v drážním km 67,318. Dále rekonstruovaná trať přichází v km 68,395 do styku s pravostranným bezejmenným přítokem Okenné.

V místech křížení se nachází propustky, které budou v rámci stavby také rekonstruovány. Při jejich úpravách by mohlo dojít k ovlivnění vodních toků. Je proto nutné přijmout příslušná opatření, aby nedošlo k znečištění vody či jiným negativním zásahům (např. poškození břehů a koryta toků v okolí propustku).

Pokud bude v rámci stavby manipulováno s látkami závadnými vodám v množství překračujícím limity dané vyhláškou č. 450/2005 Sb., bude nutné zpracovat plán pro případ havárie („havarijní plán“) pro stavu velkého rozsahu. Tento havarijní plán musí být schválen příslušným orgánem státní správy.

V souvislosti s případným čerpáním podzemní vody, např. za účelem snížení její hladiny ve stavebních jámách, je nutno vycházet z ustanovení § 8, odst. 1, písm. b) bodu 3 zákona č. 254/2001 Sb., o vodách a o změně některých zákonů (vodní zákon), v platném znění, a získat povolení k nakládání s podzemními vodami.

Všechna opatření pro dodavatele stavby k zajištění minimalizace negativních vlivů na kvalitu vod jsou souhrnně uvedena v kapitole 4.

Záplavové území

Zájmová lokalita se nenachází v záplavovém území.

Chráněná oblast přirozené akumulace vod (CHOPAV)

Zájmová lokalita neleží na území CHOPAV. Nejbližší se posuzované lokalitě nachází CHOPAV Kwartér řeky Moravy, která je vzdálená cca 6,5 km východně.

Ochranná pásma vodních zdrojů

V okolí trati se nenachází ochranná pásma vodních zdrojů.

D.1.8. Vlivy stavby na veřejné zdraví

V průběhu výstavby budou do jisté míry dotčeni obyvatelé obytných domů, které leží v těsné blízkosti stavby. Tento vliv se bude projevovat jednak v důsledku dopravy materiálu na staveniště, jednak vlastními pracemi na stavbě. Půjde především o negativní vlivy hluku vyvolané dopravou a stavebními pracemi, a také o možné znečištění ovzduší, především polétavým prachem.

Během realizace stavby lze očekávat krátkodobě navýšení emisí z nákladní dopravy a tudíž i dočasnou změnu v imisní situaci podél příjezdových komunikací. Zdrojem znečištění ovzduší (prašnost, emise výfukových plynů) budou i samotné plochy zařízení stavenišť.

Dalším negativním faktorem ovlivňujícím zdraví obyvatel v okolí je hluk. Problematiku ochrany obyvatel před hlukem upravuje zákon č. 258/2000 Sb., o ochraně veřejného zdraví a o změně některých souvisejících zákonů v platném znění, resp. jeho prováděcí právní předpis – nařízení vlády č. 148/2006 Sb., o ochraně zdraví před nepříznivými účinky hluku a vibrací. Tímto nařízením se stanoví nejvyšší přípustné hodnoty hluku a vibrací pro pracoviště, pro chráněný venkovní prostor, chráněné vnitřní prostory staveb a chráněné venkovní prostory staveb a způsob měření a hodnocení těchto hodnot.

Zařízení, která budou používána v době výstavby (stavební mechanizace) a která budou zdrojem hluku musí být situována tak, aby okolí co nejméně ovlivňovala hlukem. Upozorňujeme na nutnost chránit před nadměrným hlukem zejména lokality, vymezené platným územním plánem k bydlení resp. stávající obytné objekty, který se zde nachází.

Rozsah negativního ovlivnění bude omezen na nejnižší možnou míru. Za tímto účelem je v rámci projektové dokumentace zpracován harmonogram výstavby. Negativním vlivům bude rovněž předcházet dodržování režimu výstavby tak, aby tyto nepříznivé vlivy byly minimalizovány (např. stavba nebude prováděna v nočních hodinách, ve svátcích apod.).

Co se týče vlivu na veřejné zdraví v období provozu záměru, nebude se v porovnání se stávajícím stavem lišit. Z hlediska kvality ovzduší je třeba říci, že rekonstruovaná železniční trať je již v současné době elektrifikována. Rovněž nebude instalován žádný malý, střední velký ani zvláště velký zdroj znečišťování ovzduší.

Hlukovou situaci hodnotila hluková studie (viz kapitola 3). Vzhledem k tomu, že realizací stavby nedojde k navýšení intenzity dopravy ani rychlosti, je možno deklarovat splnění limitních hladin hluku pro venkovní prostor.

Sociální a ekonomické důsledky

Realizace stavby se neprojeví negativně ve smyslu sociálních a ekonomických dopadů. Spíše naopak. Výsledný stav zlepší „kulturu“ cestování pro cestující, spočívající zejména v plynulosti jízdy.

Počet obyvatel ovlivněných účinky provedení záměru

Přesný počet obyvatel ovlivněných účinky stavby nelze stanovit. Ve sledovaném úseku prochází drážní těleso většinou otevřenou zemědělskou krajinou a do blízkosti lidských obydlí se dostává jen v koncovém úseku v Pivíně. Vezmeme-li v úvahu pouze obyvatele bydlící v blízkosti zamýšleného záměru, můžeme na základě údajů, které máme k dispozici, jejich počet odhadnout na max. několik desítek. Za podmínky dodržení všech stávajících legislativních norem a doporučení, která jsou uvedena v kapitole D.IV., je možno ovlivnění obyvatelstva v důsledku výstavby a provozu minimalizovat.

D.I.9. Vlivy na strukturu a využití území

Vzhledem ke skutečnosti, že se jedná o rekonstrukci stávající tratě, nejsou negativní vlivy na strukturu a využití území v této lokaci předpokládány. Výstavbou ani provozem železnice nedojde k vytvoření nových vazeb či k porušení stávajících vztahů mezi jednotlivými složkami struktury území. Výjimku zde představuje pouze období stavebních prací.

D.1.10. Vlivy na nemovité kulturní památky, archeologické památky a naleziště

Lokalita není součástí městské památkové zóny a nebude mít negativní vliv na kulturní památky. Památky mohou být dotčeny pouze teoreticky, a to v rámci provozu na přístupových trasách pro nákladní automobily a stavební mechanizaci v důsledku např. jejich havárie.

V zájmovém území se nevyskytuje žádná památka kategorie světové kulturní dědictví, národní kulturní památky, archeologické památkové rezervace, ostatní památkové rezervace, městské památkové rezervace, vesnické památkové rezervace, krajinné památkové zóny, vesnické památkové zóny.

Vzhledem k tomu, že je posuzovaná lokalita územím archeologického zájmu dle § 22 odst. 2 zákona č. 20/1987 Sb. ve znění pozdějších předpisů, je třeba na lokalitu pohlížet tak, že jsou zde možné archeologické nálezy. Vzhledem k této skutečnosti je nutné, aby stavebník již v době přípravy stavby oznámil tento záměr Archeologickému ústavu a umožnil jemu nebo oprávněné organizaci provést na dotčeném území záchranný archeologický výzkum.

Paleontologické nálezy (dle zákona ČNR č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, v platném znění) v zájmovém území nepředpokládáme.

D.1.11. Ostatní vlivy

Ostatními vlivy můžeme nazývat např. vlivy biologické, spojené se zavlečením nepůvodních druhů rostlin a živočichů ať přímo na rekonstruované drážní těleso, nebo do jeho bezprostřední blízkosti.

Z rostlinných druhů se jedná především o neoindigenofyt křídlatka (*Reynoutria sp.*). Tento druh se spontánně šíří poměrně velkou rychlostí především podél vodních toků a vyznačuje se velkou konkurenční schopností. Snadno se začleňuje do přirozených rostlinných vodních společenstev a rychle vytlačuje původní druhy. Jejich likvidace je poměrně obtížná a pokud má být úspěšná, musí být prováděna opakovaně a systematicky. Proto má větší význam prevence. Dlouhodobé deponie zeminy a narušený půdní kryt mohou být těmito rostlinami obsazeny. Z tohoto důvodu je nutná rychlá rekultivace území včetně ozelenění volných ploch.

V předmětné lokalitě je významným invazním druhem také trnovník akát (*Robinia pseudacacia*), jehož šíření lze opět potlačovat včasnou rekultivací přeměněných ploch a odstraňování nynějších i nově vznikajících porostů.

D.II. Rozsah vlivů vzhledem k zasaženému území a populaci

Přesný počet obyvatel ovlivněných realizací záměru nelze přesně stanovit. Pokud vezmeme v úvahu počet lidí potenciálně ovlivněných stavební činností ve fázi realizace záměru, můžeme jej odhadnout na několik desítek.

Na druhou stranu provozovaná trať slouží mnohem většímu počtu obyvatel minimálně v řádu stovek lidí.

Z hlediska ovlivnění vyskytujících se druhů rostlin a živočichů nebude mít záměr významnější vliv na jejich populace v oblasti. Jedinou potenciální výjimkou je zdejší lokální populace rostliny česneku hranatého, jejíž část by mohla být stavbou dotčena. Celková populace tohoto druhu v oblasti střední a jižní Moravy však nebude postižena a v případě splnění doporučených opatření bude i tento lokálně významný vliv odstraněn.

D.III. Údaje o možných významných nepříznivých vlivech přesahujících státní hranice

Nejsou předpokládány žádné nepříznivé vlivy přesahující hranice ČR.

D.IV. Opatření k prevenci, vyloučení, snížení, popřípadě kompenzaci nepříznivých vlivů

Opatření ve fázi přípravy:

1. Před zahájením stavby je nutné, aby investor zažádal o povolení k zásahu do významných krajinných prvků u příslušného orgánu ochrany přírody (pro VKP ze zákona - vodní toky, nivy, les) – příslušné obecní úřady s rozšířenou působností.
2. Rozsah plánovaných zásahů do okolí trati bude co nejvíce minimalizován.
3. V úseku mezi km 66,81 – 66,87, kde se nalevo od trati (ve směru staničení) vyskytuje populace silně ohroženého druhu česneku hranatého (*Allium angulosum*), budou vyloučeny úpravy svahu sousedícího s trati. Také bude z hlediska zabezpečení trati (zajištění stability tratě a zamezení nežádoucích sesuvů) zvážena možnost neodvodňování svahu v tomto úseku v rozsahu zhruba mezi km 66,8 – 66,9.

V případě, že bude nutné provést alespoň minimální zásahy v okolí trati (např. provedení trativodu) a bude tak zasažena okrajová část populace v těsné blízkosti kolejí, doporučujeme za dohledu odborníků (např. z Katedry botaniky PřF UP Olomouc, AOPK Olomouc) provést přesazení rostlin česneku hranatého z míst, která budou zasažena

stavebními pracemi, do jiných míst vhodných pro růst této rostliny. Vhodným obdobím pro přesazení druhu je konec léta a začátek podzimu (srpen, září).

4. Investor požádá příslušný orgán ochrany přírody o výjimku ze zákazu pro zvláště chráněné druhy živočichů a rostlin podle zákona 114/1992 Sb. Konkrétně se jedná o česnek hranatý (*Allium angulosum*) a ještěrku obecnou (*Lacerta agilis*), přičemž oba druhy patří podle vyhlášky č. 395/1992 Sb. v aktuálním znění mezi silně ohrožené druhy. Příslušným orgánem ochrany přírody je v tomto případě Správa CHKO Litovelské Pomoraví.
5. V případě nutnosti kácení křovinných porostů s původními druhy dřevin (hloh, trnka, šípek, slivoně) je nutné získat výjimku ze zákazu podle zákona 114/1992 Sb. pro zvláště chráněné druhy živočichů také kvůli zásahu do biotopu ohrožených zvláště chráněných druhů tuhýka obecného (*Lanius collurio*) a tuhýka šedého (*Lanius excubitor*). Zde je příslušným orgánem ochrany přírody Krajský úřad Olomouckého kraje.
6. V případě kácení dřevin investor zajistí před jejich odstraněním povolení ke kácení dřevin rostoucích mimo les u příslušného orgánu ochrany přírody.
7. Zařízení stavenišť a stavební objekty by měly být naplánovány tak, aby byl minimalizován rozsah kácení dřevin a degradace přírodních biotopů (zejména lesní porosty, rákosiny, louky).
8. Případné náhradní výsadby by měly být naplánovány po dohodě s příslušným orgánem ochrany přírody.
9. Hlavní část nejhluchnějších prací na trati by měla být naplánována na období mimo hnízdění ptáků (tedy mimo dobu duben až polovina srpna).
10. Případná úprava břehů vodních toků by měla být provedena co nejpřírodnější formou. Do břehů a břehových porostů nebude zasahováno nad míru nezbytně nutnou pro řádné provedení stavby.
11. Pokud dojde dodatečně k záborům pozemků náležících do zemědělského půdního fondu, investor si zajistí povolení o odnětí zemědělské půdy ze ZPF u příslušného orgánu ochrany ZPF.
12. Se skrytou ornici a zeminami vhodnými pro zúrodnění bude naloženo v souladu s příslušným rozhodnutím orgánu ochrany ZPF.
13. V případě manipulace s látkami škodlivými vodám v množství překračujícím limity dané vyhláškou č. 450/2005 Sb. zpracuje investor havarijní plán, který bude schválený příslušným vodoprávním orgánem.
14. V průběhu přípravných prací i v průběhu rekonstrukce bude důsledně dbáno na likvidaci neindigenofytů na plochách zařízení stavenišť a deponiích zemin.
15. Před započítím stavby bude uzavřena písemná dohoda mezi investorem a organizací provádějící archeologický dohled.

Opatření ve fázi realizace:

1. Případné nutné zásahy do vodních toků a mokřadů je vhodné provádět mimo dobu rozmnožování ryb a obojživelníků, tzn. nejlépe v podzimních či zimních měsících.
2. Pohyb mechanizace ve vodních tocích je nutno omezit na nejnižší nutnou míru. Jakýkoliv mechanický vstup do říčního dna vždy představuje významný zásah do říčního ekosystému.
3. Při stavebních pracích je nutné dbát na dodržování všech zásad ochrany vod před znečišťujícími látkami. Je třeba zamezit možnému znečištění vodních toků vyplývajícimu z úniku provozních kapalin (pohonných hmot, olejů), nátěrových hmot či jiných chemikálií do vodního prostředí.
4. Plochy stavebních objektů a zařízení stavenišť mimo samotné kolejiště je třeba po stavbě uvést do původního stavu nebo minimálně oset přeměněné plochy směsí vhodných původních druhů bylin, aby nedošlo k zárůstu nepůvodními či invazními druhy
5. Případné krátkodobé deponie zeminy budou udržovány v bezplevelném stavu a jejich konfigurace bude taková aby bylo omezeno riziko eroze. Zároveň budou tyto deponie co nejdříve odstraněny a plochy po nich uvedeny opět do původního stavu.
6. Bude prováděna preventivní a pravidelná údržba všech mechanismů, které budou na zájmové lokalitě používány (tato však bude probíhat mimo území lokality na místech určených k tomuto účelu). Stroje budou zabezpečeny proti úniku ropných látek (např. záchytné vany).
7. Budou dodržována bezpečnostní opatření při manipulaci s látkami závadnými vodám .
8. V rámci zařízení stavenišť nebudou skladovány pohonné hmoty v množství přesahujícím jednodenní potřebu. Případné uskladnění bude provedeno v odpovídajících nádobách, které budou opatřeny záchytnou vanou.
9. V případě úniku ropných látek budou dodržovány zásady a postupy uvedené v havarijním plánu (zabránění dalšímu úniku ropných látek, sanace postižené lokality, uložení zachycených ropných produktů do vhodných nádob), neprodleně budou informovány zainteresované strany a bude zahájena sanace. Obdobně se bude postupovat i v případě požáru.
10. Bude monitorován nástup neoindigenofytů, v případě zjištění bude přistoupeno k jejich likvidaci.
11. V případě archeologického nálezu je třeba oznámit tuto skutečnost příslušnému památkovému ústavu a zajistit záchranný archeologický výzkum.
12. Nejméně 10 dní před zamýšleným počátkem zemních prací bude příslušný památkový ústav upozorněn o přesném počátku výkopových prací a o umožnění kontroly výkopů.

13. Se vznikajícími odpady bude nakládáno v souladu s legislativními předpisy. Odpady budou předávány k využití či zneškodnění pouze oprávněným osobám provozujícím zařízení k úpravě, odstranění či využití příslušného druhu odpadu.
14. Původci nebezpečných odpadů si zajistí udělení souhlasu věcně a místně příslušného orgánu státní správy pro nakládání s nebezpečným odpadem. Tato podmínka platí i pro fázi výstavby.
15. Případná kontaminovaná zemina či štěrk budou odtěženy samostatně a bude s nimi naloženo v souladu s příslušnými právními normami a technickými postupy.
16. Možnému znečištění půd je třeba předejít uložením látek škodlivých půdám a vodám v prostorech k tomuto účelu vyhrazených.
17. Dodavatel stavby bude zodpovědný za zajištění řádné údržby a sjízdnosti všech jím využívaných přístupových komunikací ke staveništi po celou dobu probíhajících stavebních prací.
18. Vlastní zemní práce budou prováděny po etapách vždy v rozsahu nezbytně nutném. Dodavatel stavby bude v případě nutnosti eliminovat sekundární prašnost pravidelným kropením prostoru staveniště, deponií zemin a přístupových komunikací.
19. Zařízení, vydávající hluk (např. kompresory), která budou použita během výstavby v blízkosti obytné zástavby, budou stíněna mobilními akustickými zástěnami.
20. Veškeré stavební práce spojené s návozem stavebního a technologického materiálu budou uskutečňovány v obytné zástavbě v pracovní dny v rámci běžné pracovní doby. Stavba nebude prováděna v nočních hodinách (tj. 22.00 – 6.00), ve dnech pracovního klidu a státem uznaných svátků.
21. Pro fázi výstavby bude stanoven plán příjezdových cest ke staveništi, který bude odsouhlasen příslušným úřadem.

Opatření pro fázi provozu

1. Pravidelně bude kontrolován stav lokality a v případě výskytu nepůvodních či invazních druhů rostlin (především křídlatky a bolševníku) bude zajištěna jejich likvidace.
2. Se vznikajícími odpady bude nakládáno v souladu se zákonem o odpadech a prováděcími předpisy k tomuto zákonu.

D.V. Charakteristika nedostatků ve znalostech, a neurčitostí, které se vyskytly při specifikaci vlivů

Určité nedostatky sebou modelové zpracování nese vždy (hluková studie apod.). Tyto nedostatky jsou dány hodnověrností vstupních údajů, zatížením výpočtů chybou spojenou s vlastní výpočtovou metodou atd. Odchytky od provedeného hodnocení jednotlivých vlivů mohou také následně vzniknout v průběhu zpracování dalšího stupně projektové dokumentace v důsledku změny vstupních dat.

V případě interpretace informací z mapových podkladů, které byly převážně středních měřítek, dochází vždy k určitému zobecnění a jisté míře nepřesnosti ve vztahu k dané lokalitě. Pokud to však bylo v našich možnostech, snažili jsme se o uvedení informací vztahujících se konkrétně k námi posuzované lokalitě (např. hluková studie apod.).

E. Porovnání variant řešení záměru

Investor nepředkládá řešení záměru ve variantách.

F. Doplnující údaje

Nejsou známy žádné doplňující údaje.

G. Všeobecné srozumitelné shrnutí netechnického charakteru

Předmětem posuzovaného záměru je rekonstrukce části stávající trati v úseku Žst. Nezamyslice – Žst. Pivín mezi drážními kilometry 66,400 a 69,100. Zájmová lokalita se nachází v Olomouckém kraji, okresu Prostějov, na katastrálním území Pivín a Dobromilice.

Rekonstrukce traťové koleje představuje především snesení stávajícího kolejového roštu v délce 2 700 m, zřízení konstrukčních vrstev železničního spodku včetně odvodnění pláně železničního spodku v délce 436 m, pokládku nového železničního svršku v délce 2 700 m, rekonstrukci přejezdu v km 67,453, rekonstrukci 1 mostu v km 68,657 a 2 propustků (km 67,318 a 68,395), úpravu zabezpečovacího zařízení a trakce a úpravu inženýrských sítí.

Rozhodujícím přínosem stavby je dosažení jízdy vozidel při hmotnosti dle třídy C4 pro 20,0 t na nápravu, úprava geometrických parametrů koleje pro rychlost 100 km/h.

Stavba je členěna na následující provozní soubory a stavební objekty:

- PS 22-28-01 Zabezpečovací zařízení
- SO 22-01-01 Trakční vedení a ukolejnění
- SO 22-06-02 Přípojka nn pro zabezpečovací zařízení
- SO 22-16-01 Železniční spodek
- SO 22-17-01 Železniční svršek
- SO 22-17-03 Přejezd v km 67,453
- SO 22-19-10 Propustek v km 67,318
- SO 22-19-11 Propustek v km 68,395
- SO 22-19-12 Most v km 68,657
- SO 22-28-01 Úpravy kabelů ČD

Zájmové území bylo posouzeno z hlediska **zatížení hlukem**. Podle zpracované hlukové studie (příloha 6) budou splněny dané limity pro hladiny hluku.

Výstavba i samotný provoz na optimalizovaném úseku koridoru budou mít, stejně jako i jiné lidské aktivity, dopady na své okolí. Rozpoznáním a významem těchto dopadů, včetně jejich možného vyloučení či snížení se zabývalo předkládané *Oznámení*.

Na lokalitě nebudou nutné zábory pozemků náležejících do **zemědělského půdního fondu (ZPF)** ani **pozemků určených k plnění funkcí lesa (PUPFL)**.

Obecně lze konstatovat, že **odpady**, které vzniknou ve fázi přípravy a následně i během provozu a případném odstranění stavby, budou odváženy a likvidovány dle platné legislativy mimo zájmovou lokalitu.

V rámci stavby **nebudou instalovány žádné nové zvláště velké, velké, střední ani malé stacionární zdroje znečištění ovzduší**.

Na lokalitě ani v jejím okolí se **nenachází žádné chráněné ložiskové území ani dobývací prostor**.

Zájmová lokalita není součástí žádného **národního parku** ani **chráněné krajinné oblasti** ani nebude mít na žádnou takovou oblast vliv.

Záměr se nedotkne ani žádného maloplošného chráněného území.

V okolí trati se nenachází žádná z lokalit soustavy **NATURA 2000**. Dle stanoviska příslušného orgánu ochrany přírody – Krajského úřadu Olomouckého kraje č.j. KÚOK/75754/2007/OŽPZ/7209 ze dne 25. 7. 2007 **nemůže mít uvedený záměr významný vliv na evropsky významné lokality ani ptačí oblasti.**

Předmětná trať nepřichází do kontaktu s žádným prvkem **územního systému ekologické stability** lokální, regionální či nadregionální kategorie. V širším okolí se vyskytují pouze prvky ÚSES lokálního významu, které nebudou záměrem dotčeny.

V posuzované oblasti se nacházejí 3 typy přírodních významných krajinných prvků.

První z nich představují **vodní toky** Okenná a její bezejmenný pravostranný přítok, které kříží v nejhořejší části toku drážní těleso.

Jako druhé můžeme jmenovat **údolní nivy** těchto toků. Vodní toky a jejich nivy dubou dotčeny rekonstrukcí stávajících dvou propustků.

Posledním typem významných krajinných prvků jsou **lesy**. Lesní porost se nachází vlevo od trati v km 67,3. Nebude záměrem dotčen, stavba však bude realizována v jeho ochranném pásmu (50m).

V zájmovém území se nenalézají **registrované významné krajinné prvky**.

Na lokalitě se nachází pouze maloplošné přírodní biotopy, většinou liniového charakteru (křovinné porosty, luční porosty), jinak zde převažuje intenzivně zemědělsky obdělávaná půda.

Přesto zde byl zjištěn výskyt dvou zvláště chráněných druhů rostlin a živočichů, u nichž je nutné získat výjimku ze zákona 114/1992 Sb. Zejména v případě česneku hranatého doporučujeme minimalizaci zásahů v místě výskytu (viz kap. D.IV.).

Na lokalitě se nenachází žádné záplavové území, chráněná oblast přirozené akumulace vod (**CHOPAV**) ani ochranné pásmo vodního zdroje.

Závěrem můžeme konstatovat, že úroveň a koncepce navrženého řešení rekonstrukce železniční trati Nezamyslice – Pivín, 3. úseku odpovídá úrovni, která je obvyklá u obdobných záměrů v ČR. Na základě komplexního zhodnocení všech dostupných údajů vztahujících se k posuzovanému záměru, současnému i výhledovému stavu jednotlivých složek životního prostředí a s přihlédnutím ke všem souvisejícím skutečnostem lze konstatovat, že navrhovaný záměr je ekologicky přijatelný a proto

jej lze

doporučit

v navržené lokalitě k realizaci.

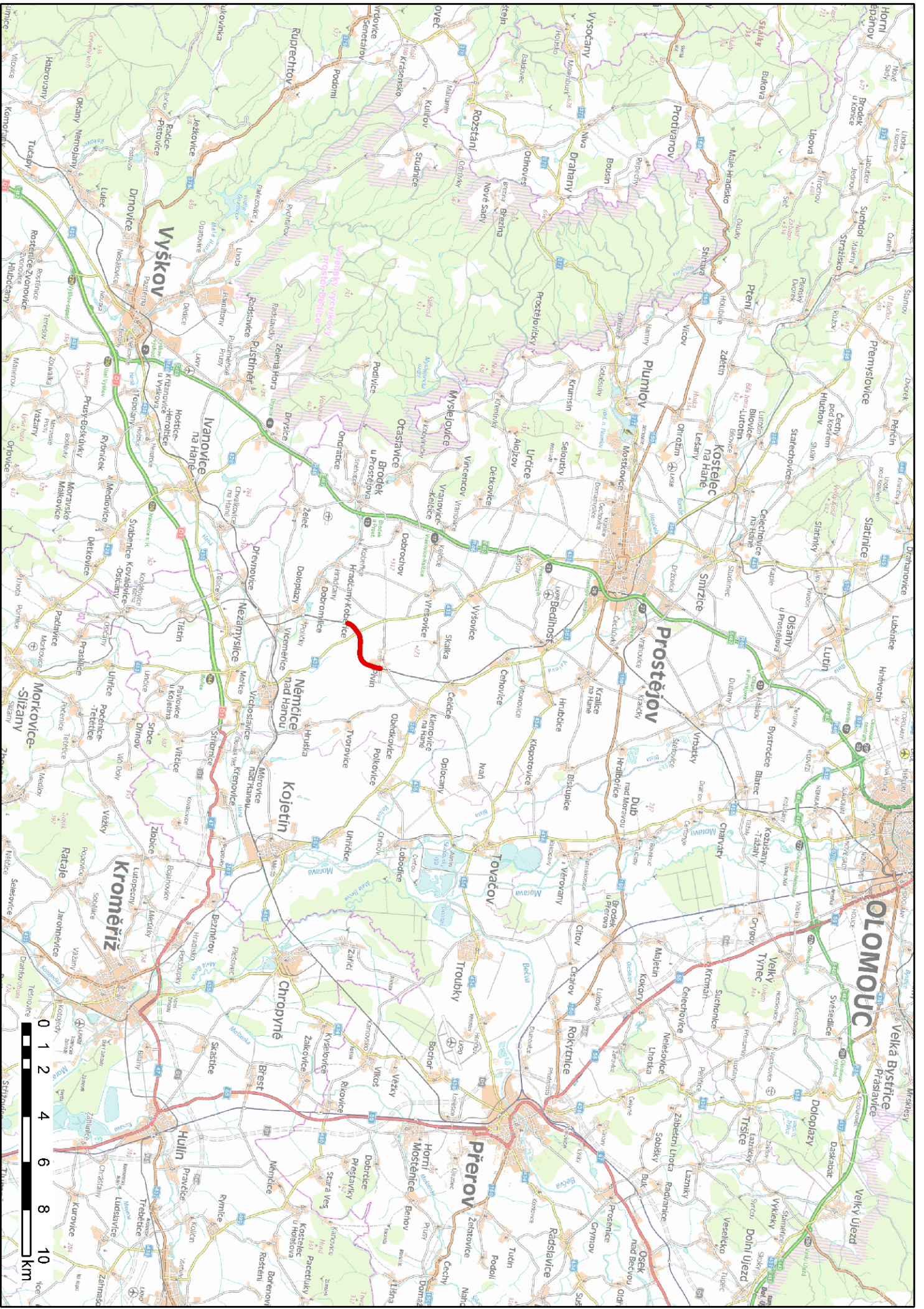
H. Přílohy

Příloha 1	Mapa širších vztahů
Příloha 2	Bližší situace
Příloha 3	Vyjádření příslušných stavebních úřadů o souladu záměru s územním plánem
Příloha 4	Stanovisko orgánu ochrany přírody z hlediska území NATURA 2000
Příloha 5	Osvědčení o odborné způsobilosti
Příloha 6	Hluková studie
Příloha 7	Přibližné množství předpokládaných odpadů vznikajících v rámci stavby

LITERATURA

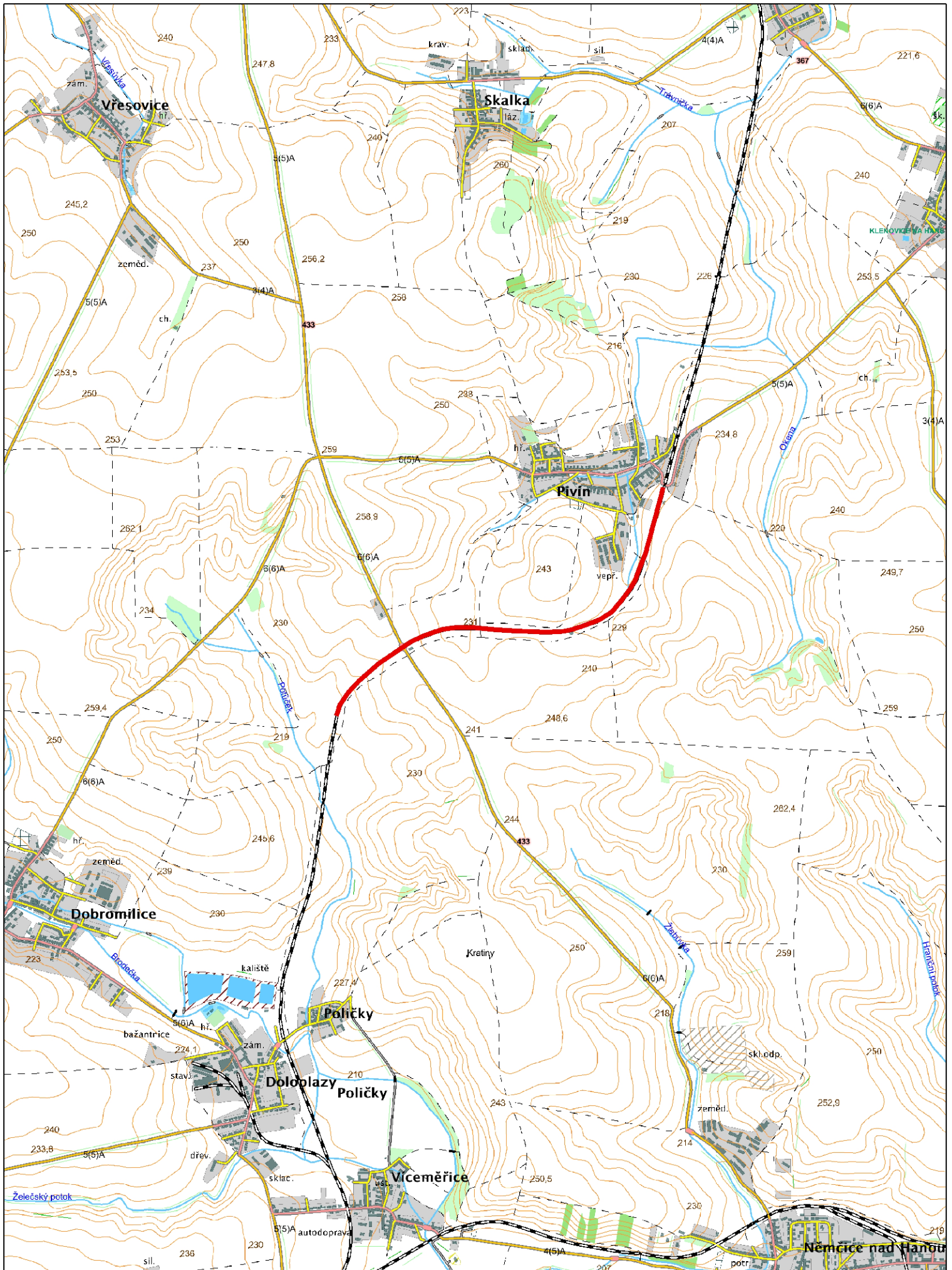
- ANDĚRA M. & HANZAL V. (1995): Atlas rozšíření savců v České republice - předběžná verze. I. Sudokopytníci (*Artiodactyla*), zajíci (*Lagomorpha*). Národní muzeum, Praha.
- ANDĚRA M. & HANZAL V. (1996): Atlas rozšíření savců v České republice - předběžná verze. II. Šelmy (*Carnivora*). Národní muzeum, Praha.
- ANDĚRA M. (2000): Atlas rozšíření savců v České republice - předběžná verze. III. Hmyzožravci (*Insectivora*). Národní muzeum, Praha.
- ANDĚRA M. & BENEŠ B. (2001): Atlas rozšíření savců v České republice - předběžná verze. IV. Hlodavci (*Rodentia*) - část 1. Národní muzeum, Praha.
- ANDĚRA M. & BENEŠ B. (2002): Atlas rozšíření savců v České republice - předběžná verze. IV. Hlodavci (*Rodentia*) - část 2. Národní muzeum, Praha.
- CULEK M. et al.. (1996): Biogeografické členění České republiky. Enigma, Praha.
- DEMEK J. et kol. (1987): Hory a nížiny. Zeměpisný lexikon ČSR. Academia, Praha.
- HEJNÝ S. & SLAVÍK B., eds. (1988): Květena České socialistické republiky 1.-Ed. Academia, Praha.
- HEJNÝ S. & SLAVÍK B., eds. (1990): Květena České republiky 2. Academia, Praha.
- HEJNÝ S. & SLAVÍK B., eds. (1992): Květena České republiky 3. Academia, Praha.
- HLAVÁČ V. & ANDĚL P. (2001): Metodická příručka k zajišťování průchodnosti dálničních komunikací pro volně žijící živočichy. AOPK ČR, Havlíčkův Brod.
- HUDEC K. ET AL. (1983): Ptáci – Aves (III/1, 2). Fauna ČSSR, svazek 23, 24. Academia, Praha.
- HUDEC K. ET AL. (1994): Ptáci – Aves (I). Fauna ČR a SR, svazek 27. Academia, Praha.
- HUDEC K. & ŠŤASTNÝ K. ET AL. (2005): Ptáci – Aves (II/1,2). Fauna ČR, svazek 29/1,2. Academia, Praha.
- KUBÁT K., ed. (2002): Klíč ke květeně České republiky. Academia, Praha.
- MORAVEC J., ed. (1994): Atlas rozšíření obojživelníků v České republice. Národní muzeum, Praha.
- SLAVÍK B., ed. (1995): Květena České republiky 4. Academia, Praha.
- SLAVÍK B., ed. (1997): Květena České republiky 5. Academia, Praha.
- SLAVÍK B., ed. (2000): Květena České republiky 6. Academia, Praha.

Příloha 1: Mapa širších vztahů



Příloha 2: Bližší situace

Bližší situace se zákresem předmětného úseku trati (červeně)



**Příloha 3: Vyjádření příslušných stavebních úřadů o souladu
záměru s územním plánem**

Městský úřad v Prostějově

nám. T. G. Masaryka 12 – 14, 796 01 Prostějov

Stavební úřad Městského úřadu v Prostějově

Prostějov, dne 25.7.2007

SpZn.: SÚ/1971/2007-Ing.MI

Č.j.: PVMU 85557/2007 61

Vyřizuje: Ing. Mlčoch

Ecological Consulting a.s., Na Střelnici 48, 779 00 Olomouc

Vyjádření k záměru „Rekonstrukce koleje Nezamyslice - Pivín, 3. stavba“ z hlediska územně plánovací dokumentace

Stavební úřad Městského úřadu v Prostějově - oddělení územního plánování, obdržel Vaši žádost ve věci posouzení záměru stavby „Rekonstrukce koleje Nezamyslice – Pivín, 3. stavba“ umístěné na pozemcích parc.č. 1324/10, 1324/12, 1324/14 a 1324/17 v k. ú. Pivín z hlediska souladu s platnou územně plánovací dokumentací sídelního útvaru Pivín.

Předmětem uvedené stavby bude rekonstrukce části jednokolejové elektrifikované železniční trati Nezamyslice - Olomouc hl. nádraží v úseku ŽST Nezamyslice – ŽST Pivín od km 66,400 do km 69,100, který je umístěn na katastrálním území Pivín.

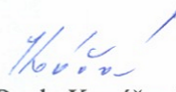
K uvedené záležitosti sdělujeme následující:

Současně platným územním plánem sídelního útvaru Pivín ze dne 12.5.1998 a jeho 1. změnou schválenou Zastupitelstvem obce Pivín dne 30.11.2006 jsou uvedené pozemky součástí lokality, která je určena pro funkční využití plochy dráhy. Záměr „Rekonstrukce koleje Nezamyslice - Pivín, 3. stavba“ umístěný na k. ú. Pivín je v souladu s platnou územně plánovací dokumentací obce Pivín.

Stavební úřad
Městského úřadu v Prostějově

Ing. Jan Košťál
vedoucí stavebního úřadu
Městského úřadu v Prostějově

v zastoupení


Ing. Pavla Kovářová
zástupce vedoucího stavebního úřadu
Městského úřadu v Prostějově

~~Obdrží:~~

Ecological Consulting a.s., Na Střelnici 48, 779 00 Olomouc

R/SÚ

A/A

ECOLOGICAL CONSULTING a.s.
SEKRETARIÁT 006

DOŠLO: 30 -07- 2007

č.j. 412

PŘEDÁNO:

Městský úřad Němčice nad Hanou
Odbor stavební, životního prostředí a investic
Palackého nám. 3, 798 27 Němčice nad Hanou

Č. j.: 82/07/Han

Vyřizuje : Rostislav Hanák

V Němčicích nad Hanou dne 29.6.2007

České dráhy, a.s.
SPRÁVA DOPRAVNÍ CESTY OLOMOUC
Nerudova 1, 772 58 Olomouc
Praha 1, Nábřeží L. Svobody 1222, PSČ 110 15
IČ 70 99 42 26

VYJÁDŘENÍ

Městský úřad Němčice nad Hanou, odbor stavební, životního prostředí a investic, jako stavební úřad příslušný podle § 13 odstavce 1 písmene f/ zákona číslo 183/2006 Sb., o územním plánování a stavebním řádu (stavební zákon), ve znění pozdějších předpisů (dále jen stavební zákon), dle § 15 odstavce 2 stavebního zákona

s d ě l u j e ,

že navržená stavba : „ Rekonstrukce koleje Nezamyslice- Pivín, 3. stavba“ na pozemku parcelní číslo : pozemek ve zjednodušené evidenci – parcely původ Pozemkový katastr (PK) 1776 v katastrálním území Dobromilice je v souladu se záměry územního plánování v obci Dobromilice.

Jelikož se jedná o stavbu rekonstrukce koleje vedené ve stejné trase a nevyžaduje zábory mimodrážních pozemků, stavební úřad tímto upouští od vydání územního rozhodnutí o umístění stavby a územního souhlasu a vydává tímto souhlas s vydáním stavebního povolení.

Toto vyjádření nenahrazuje rozhodnutí ani opatření jiných orgánů státní správy, jichž je zapotřebí pro povolení speciální stavby podle zvláštních předpisů.

Bronislav Mrkva
vedoucí odboru

MĚSTSKÝ ÚŘAD ⑫
Němčice nad Hanou

Doručí se :

1. České dráhy, a.s., Správa dopravní cesty Olomouc, Nerudova 1, 772 58 Olomouc
2. ad.a.

**Příloha 4: Stanovisko orgánu ochrany přírody z hlediska území
NATURA 2000**



KRAJSKÝ ÚŘAD OLOMOUCKÉHO KRAJE
Odbor životního prostředí a zemědělství
Oddělení ochrany přírody
Jeremenkova 40a
779 11 Olomouc
tel.: +420 585 508 389
fax: +420 585 508 424
f.john@kr-olomoucky.cz
www.kr-olomoucky.cz

Ecological Consulting a.s.
Na Střelnici 48
779 00 Olomouc

VÁŠ DOPIS č. j.: KUOK 75754/2007
Č. J.: skart. zn.: 246.9 V5
spis.zn.: KÚOK/75754/2007/OŽPZ/7209

VYŘIZUJE/TEL OLOMOUC
Mgr. František John 25. 7. 2007
/585 508 389

Stanovisko s vyloučením významného vlivu na lokality soustavy Natura 2000

Krajský úřad Olomouckého kraje, odbor životního prostředí a zemědělství, jako orgán ochrany přírody, příslušný podle § 77a odst. 3 písm. w) zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, ve znění pozdějších předpisů, po posouzení záměru „**Rekonstrukce koleje Nezamyslice – Pivín, 3. stavba**“ žadatele **Ecological Consulting a.s., Na Střelnici 48, 779 00 Olomouc** podaného dne **13. 7. 2007** vydává v souladu s § 45i odst. 1 zákona toto stanovisko:

Uvedený záměr **nemůže mít významný vliv** na evropsky významné lokality ani ptačí oblasti.



Ing. Zuzana Ochmanová
zástupce vedoucího odboru životního prostředí a zemědělství
Krajského úřadu Olomouckého kraje

ECOLOGICAL CONSULTING a.s.
SEKRETARIÁT 006

DOŠLO: 30 -07- 2007

č.j. 713

PŘEDÁNO:

Příloha 5: Osvědčení o odborné způsobilosti

OSVĚDČENÍ

Titul, jméno, příjmení Bc. Mgr. Jaroslav BosákTrvalé bydliště Nešverova 1, 772 00 OlomoucDatum narození, rodné číslo 8.3.1965, 650308/0320

Ministerstvo životního prostředí České republiky v dohodě s Ministerstvem zdravotnictví České republiky podle § 6 odst. 3 a § 9 odst. 2 zákona ČNR č. 244/1992 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí

v y d á v á

OSVĚDČENÍ ODBORNÉ ZPŮSOBILOSTI

ke zpracování dokumentací o hodnocení vlivů staveb, činností nebo technologií na životní prostředí (§ 5 odst. 3 a § 6 odst. 1 a příloha č. 3 zákona ČNR č. 244/1992 Sb.) a ke zpracování posudků (§ 9 zákon ČNR č. 244/1992 Sb.).

Předseda komise *[Signature]*Tajemník komise..... *[Signature]*

kulaté razítko

Příloha 6: Hluková studie

Doplňující údaje:

0	7/2007	1. vydání	Ing. Cápál	Ing. Cápál	Ing. Cápál	RNDr. Bosák
					<i>Cápál</i>	v.r.
Rev.	Datum	Popis	Vypracoval	Kreslil/psal	Kontroloval	Schválil
Objednatel: MORAVIA CONSULT OLOMOUC, a.s. Legionářská 8 772 00 OLOMOUC					Souprava:	
Zhotovitel: Ecological Consulting, a.s. Na Střelnici 48, 779 00 Olomouc tel: 585 203 166, fax: 585 203 169 e-mail: ecological@ecological.cz						
Projekt: „Rekonstrukce koleje Nezamyslice - Pivín, 3. stavba“					Číslo projektu:	-
					VP (HIP):	-
					Stupeň:	projekt
KÚ: Olomoucký		OÚ: Němčice nad Hanou			Datum:	7/2007
Obsah: Akustické posouzení					Archiv:	-
					Formát:	-
					Měřítko:	-
					Část:	-
					Příloha:	-

Objednatel : MORAVIA CONSULT OLOMOUC, a.s.
Legionářská 8
772 00 OLOMOUC

Zpracovatel : Ecological Consulting, a.s.
Na Střelnice 48, 779 00 Olomouc
tel. 585 203 166, fax: 585 203 169
e-mail: ecological@ecological.cz, www.ecological.cz

Rozdělovník:

A, 1. -6. výtisk : Moravia Consult Olomouc, a.s.
00. výtisk : Ecological Consulting, a.s.

Digitální verze:

1 x digitální verze : Moravia Consult Olomouc, a.s.
1 x digitální verze : Ecological Consulting, a.s.

Obsah:

A. Úvod	3
B. Vstupní údaje.....	4
C. Požadavky legislativy.....	4
D. Výpočty a posouzení.....	5
E. Použitá literatura a podklady.....	5

A. ÚVOD

Předkládaný akustický posudek je zpracován pro vyhodnocení vlivu hluku z provozu železniční trati na zástavbu nacházející se v její blízkosti na katastrálním území obce Pivín. Mezistaniční úsek Nezamyslice - Pivín je součástí trati Olomouc hl.n. – Nezamyslice

Objekty se nacházejí přibližně na hranici ochranného pásma dráhy mimo nejbližší domek umístěný na svahu nad tratí, který je ve vzdálenosti 14 m od osy koleje.

Pro vyhodnocení akustických účinků bylo přihlédnuto k požadavkům a ustanovením Nařízení vlády č.148/2006 Sb. a k příslušným normám z oblasti akustiky.

V rámci stavby je mj. stávající železniční svršek nahrazován novými kolejemi na nových betonových pražcích B91 s pružným bezpodkladnicovým upevněním. Kolejnice budou svařeny a bude zřízena bezстыková kolej.

Dnes je známé, že nový železniční svršek, bezстыková kolej, její pružné upevnění a upravený železniční spodek zlepšují stávající stav až o 4 - 5 dB.

Fy EPAS Neratovice provedla sérii měření pro Hlukovou studii mezistaničního úseku Břeclav – Podivín, která vyhodnocovala a porovnávala účinky provozu kolejí typů UIC a S49. Technická zpráva této studie hodnotí vliv modernizace železničních tratí jako snižující L_{Aeq} o 4 – 8,7 dB.

Výpočty hladin akustického tlaku jsou prováděny v souladu s požadavky mezinárodních standardů a metod, jejichž výběr je dán doporučením Evropské komise a směrnici č.49 EU.

Průběh šíření hluku je dokumentován izofonovými pásmy výpočtového programu LimA s doplněním výpočtových bodů. Nejistota výpočtu je 2,2 dB.

Stanovení ochranného pásma dráhy bylo provedeno dle §8 odst. 1 zákona o drahách č.266/1994 v úplném znění :

Ochranné pásmo tvoří prostor po obou stranách dráhy, jehož hranice jsou vymezeny svislou plochou vedenou u dráhy celostátní a u dráhy regionální 60 m od osy krajní koleje, nejméně však 30 m od hranic obvodu dráhy.

Ochranné pásmo dráhy je zakresleno v příložených výkresech znázorňující hluková pásmo.

B. VSTUPNÍ ÚDAJE

Trať je v pojednávaném úseku jednokolejná, kolem domu probíhá na náspu o výšce cca 7 m.

Intenzita dopravy:

Typ vlak. soupravy	počet denní doba (6:00 – 22:00)	souprav noční doba (22:00 – 6:00)	rychlost v posuzovaném úseku
Rychlíky	13	1	max 100 km/hod
Osobní	24	4	
Nákladní vlaky	2	1	

Umístění domů vzhledem k trati je převzato z rozpracované dokumentace pro projekt stavby.

C. POŽADAVKY LEGISLATIVY

Stanovení nejvyšších přípustných hladin hluku

Stavbou nedojde k navýšení (zhoršení) hlučnosti ve venkovním prostoru chráněných staveb. Jde v podstatě o obnovení bezchybného (řádného) stavu. Dlouhodobá intenzita dopravy se stavbou nezvyšuje. Z těchto důvodů lze přistoupit ke přiznání režimu staré zátěže.

Podle ustanovení nařízení vlády č.148/2006 Sb. je nejvyšší přípustná ekvivalentní hladina akustického tlaku A v chráněném venkovní prostoru a chráněném venkovním prostoru staveb stanovená součtem základní hladiny hluku $L_{Az} = 50$ dB

a příslušných korekcí

$K_4 = + 20$ dB ... pro starou zátěž

$K_5 = -10$ dB (-5 dB) ... pro noční dobu (pro dopravu na žel. drahách : 6⁰⁰ - 22⁰⁰)

pak platí:

pro hluk z dopravy na hlavních komunikacích a drahách

pro den od 6⁰⁰ - 22⁰⁰ hod $L_{Aeq,T} = L_{Aeq,T} + K_4 = 70$ dB

pro noc od 22⁰⁰ - 6⁰⁰ hod $L_{Aeq,T} = L_{Aeq,T} + K_4 + K_5 = 65$ dB

nejvyšší přípustná ekvivalentní hladina akustického tlaku A uvnitř staveb pro bydlení je stanovená součtem základní hladiny hluku $L_{Az} = 40$ dB

a příslušných korekcí

$K_1 = -10$ dB / obytné místnosti v noční době /

v okolí hlavních komunikací, kde je hluk z těchto komunikací převažující a v ochranném pásmu drah je přípustná další korekce + 5 dB.

pro den od 6⁰⁰ - 22⁰⁰ hod $L_{Aeq,T} = L_Z + K_1 = 45$ dB v OPD
 $L_{Aeq,T} = L_Z = 40$ dB mimo OPD

pro noc od 22⁰⁰ - 6⁰⁰ hod $L_{Aeq,T} = L_Z + K_1 + K_2 = 35$ dB v OPD
 $L_{Aeq,T} = L_Z + K_2 = 30$ dB mimo OPD

D. VÝPOČTY A POSOUZENÍ

Výpočty jsou doloženy graficky pro denní i noční výhledový stav:

S ohledem na relativně nízké intenzity dopravy a tím i hladiny hluku, které lze očekávat v chráněném prostoru, nebylo provedeno přímé akustické měření. Stávající hodnoty akustického tlaku jsou ovlivněny stavem kolejiště a lze očekávat hodnoty o 4 - 5 dB vyšší než udává model pro výhledový stav v místech, kde je kolejový svršek ve špatném stavu.

Výpočtový model prokazuje, že vlivem hlukového příspěvku z provozu ČD nebude u fasád posuzovaných objektů překročena limitní hladina hluku pro venkovní prostor.

Tabulka výpočtových bodů umístěných před okny posuzovaných domů

výpočtový bod	výška	železniční doprava	
		Den	Noc
1	1.NP	49,6 dB	44,8 dB
	2.NP	51,7 dB	46,8 dB
2	1.NP	53,0 dB	48,1 dB
	2.NP	56,3 dB	51,1 dB
3	1.NP	59,6 dB	54,8 dB

Výpočtový bod č.1 - objekt situovaný cca na hranici s OPD je od provozu železnice chráněný zemním valem rovnoběžným s tratí. Okna na objektu jsou plastová.

Výpočtový bod č.2 - objekt (č.p.252) je situovaný v ochranném pásmu dráhy cca ve stejné výšce s tratí. Okna domu jsou plastová.

Výpočtový bod č.3 - jednopodlažní objekt (č.p.138) je situovaný cca 3 m nad tratí. Okna domku jsou dřevěná.

E. POUŽITÁ LITERATURA A PODKLADY

- Metodický pokyn pro výpočet hluku z dopravy – VÚVA Praha.
- Zákon 258/2000 Sb. o ochraně veřejného zdraví, Nařízení vlády 148/2006 Sb.
- RNDr. Liberko – Úvod do urbanistické akustiky, hluk a akustika prostředí 2.
- Doc. ing. Puškáš, CSc., ing. Puškášová, CSc. – Ateliérová tvorba II, akustika zástavby
- Výřez katastrální mapy k.ú. Doloplazy
- Podklady z rozpracované dokumentace pro projekt stavby

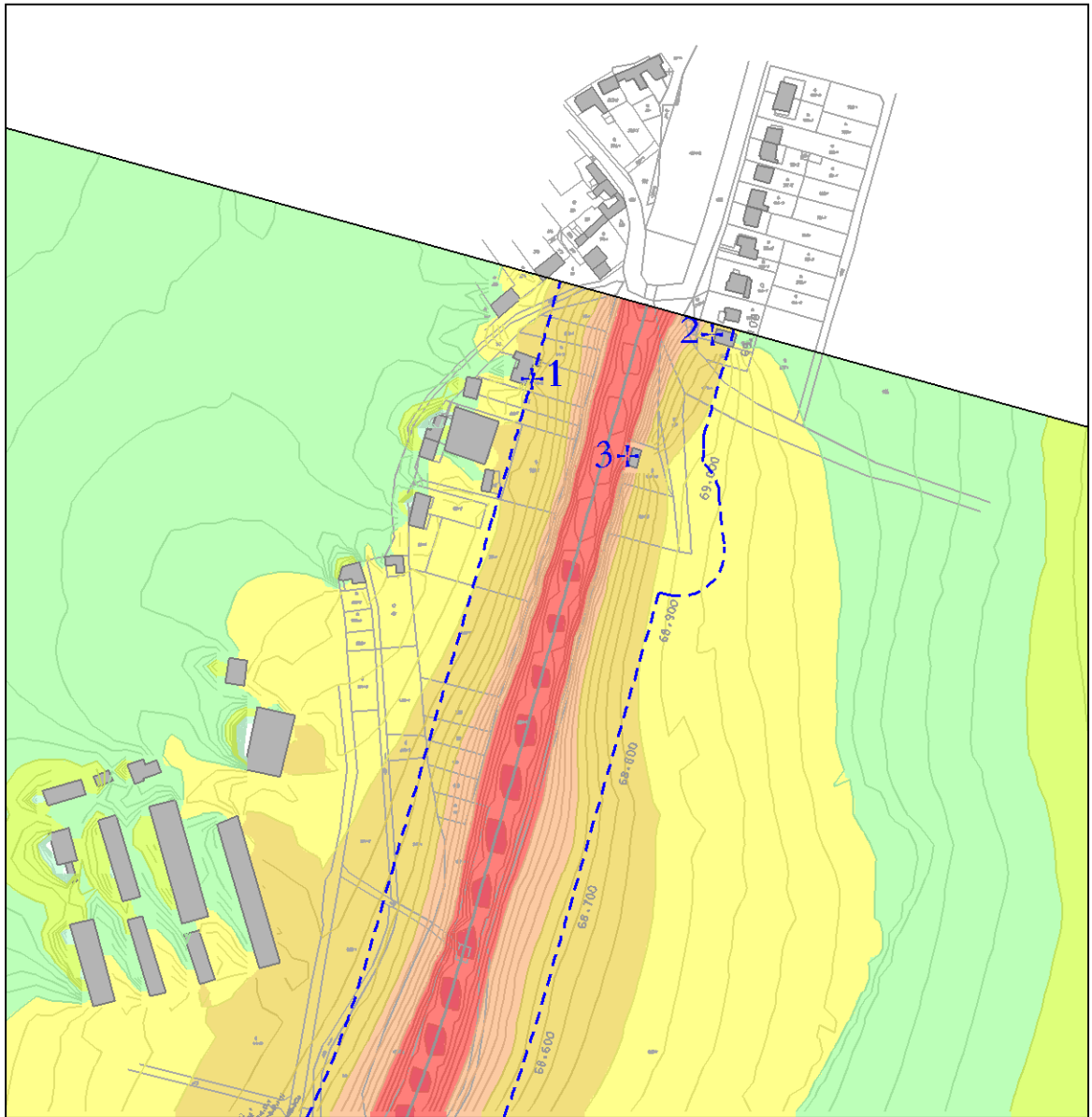
07/2007

Vypracoval: ing. Cápál

Hlukové zatížení - doprava




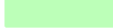

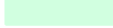







Výhledový stav - železnice

den 6:00 - 22:00

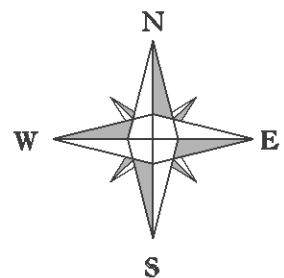


pásma ve výšce 3 m

LEGENDA

	55-60 dB
	50-55 dB
	45-50 dB
	40-45 dB
	35-40 dB
	30-35 dB
	80-85 dB
	75-80 dB
	70-75 dB
	65-70 dB
	60-65 dB
	OCHRANNÉ PÁSMO DRÁHY
	VÝPOČTOVÝ BOD

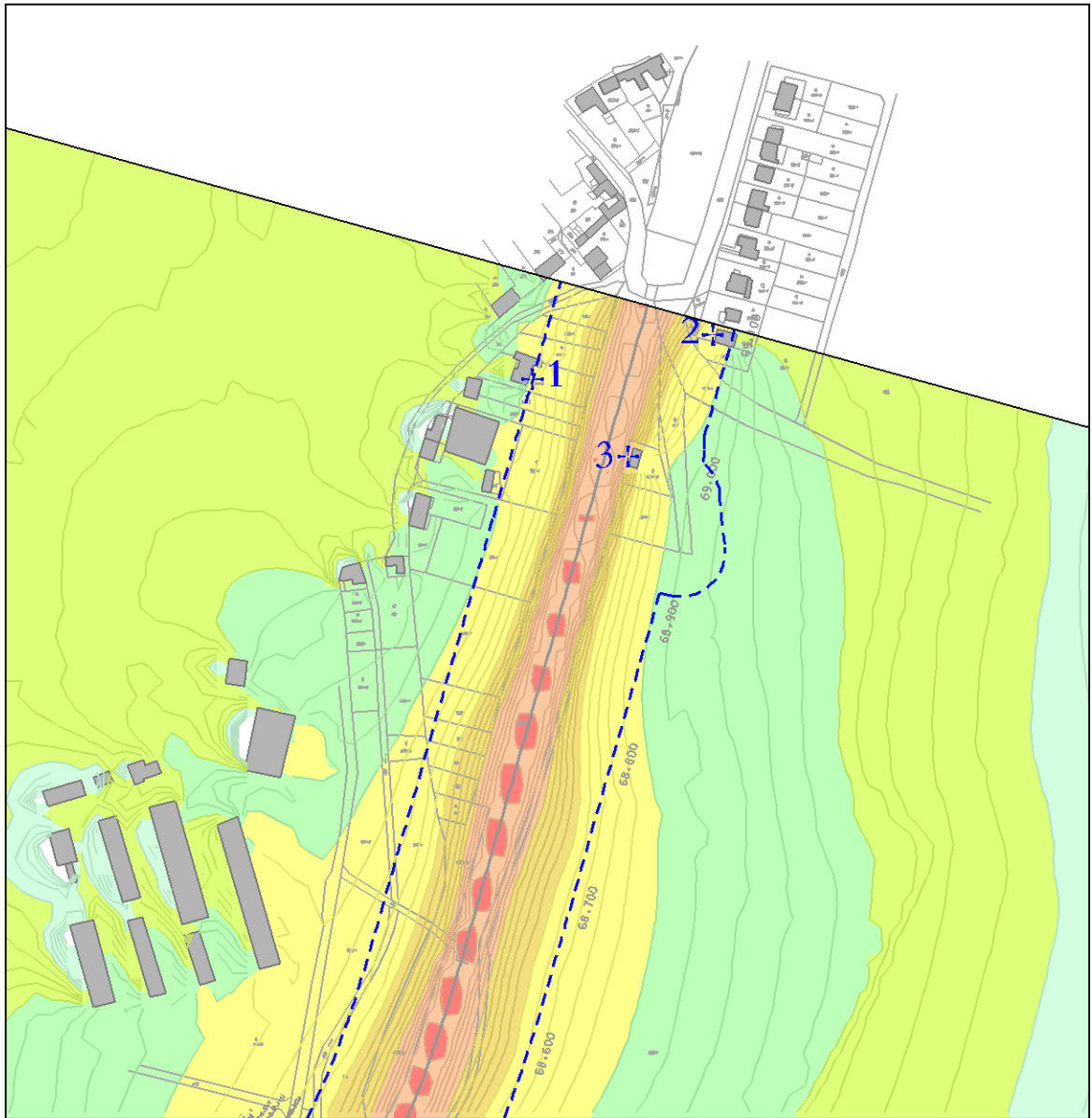
Měřítko 1 : 5 000



Hlukové zatížení - doprava




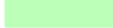

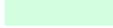







Výhledový stav - železnice

noc 22:00 - 6:00

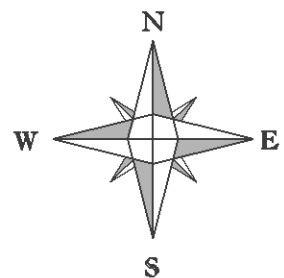


pásma ve výšce 3 m

LEGENDA

	55-60 dB
	50-55 dB
	45-50 dB
	40-45 dB
	35-40 dB
	30-35 dB
	80-85 dB
	75-80 dB
	70-75 dB
	65-70 dB
	60-65 dB
	OCHRANNÉ PÁSMO DRÁHY
	VÝPOČTOVÝ BOD

Měřítko 1 : 5 000



**Příloha 7: Přibližné množství předpokládaných odpadů
vznikajících v rámci stavby**

kat.č.odpadu	kat.	název druhu odpadu	jedn.	PS 22-28-01	SO 22-16-01	SO 22-17-01	SO 22-17-03	SO 22-19-10	SO 22-19-11	SO 22-19-12	SO 22-06-02	SO 22-28-01	SO 22-01-01	celkem
02 01 03	o	smýcené stromy a keře	t	3	0,3	-	-	-	-	-	-	-	0,5	3,8
07 02 99	o	PE podložky	kg	-	-	729	-	-	-	-	-	-	-	729
07 02 99	n	pryžové podložky	kg	-	-	1485	-	-	-	-	-	-	-	1485
07 03 04	n	odpadní ředidla	t	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
08 01 11	n	odpadní barvy a laky	t	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
08 01 17	n	odpady z odstraňování barev nebo laků	t	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
08 01 18	o	jiné odpady z barev a laků neuvedené pod č. 08 01 17	t	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
15 01 01	o	papírové a lepenkové obaly	t	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
15 01 02	o	plastové obaly	t	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
15 01 10	n	obaly znečištěné nebez.látkami	t	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
16 02 09	n	trafo s olejem, PCB a škodlivinami	ks	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
16 02 13	n	trafo s olejem bez náplně PCB a škodlivin	ks	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
16 02 16	o	izolátory porcelánové 10,5 kg	ks	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
16 02 16	o	odpojovače-ocel, porcelán 100 kg	ks	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
17 01 01	o	beton z demolic objektů, základů TV	t	-	18	-	-	8	-	-	-	-	-	26
17 01 01	o	železniční pražce betonové	t	-	-	1026	-	-	-	-	-	-	-	1026
17 01 01	o	kůly a sloupy betonové	t	-	-	5,7	3,6	-	-	-	-	-	-	9,3
17 01 02	o	stavební a demoliční sut' (cihly)	t	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
17 01 03	o	stavební a demoliční sut' (Tašky a keramické výrobky)	t	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
17 01 06	n	směsi s obs.nebezp.látek	t	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
17 02 01	o	dřevo po stavebním použití, z demolic	t	-	-	-	-	1	-	-	-	-	-	-
17 02 01	o	odpad z interiérů rekonstruovaných obj. -dřevo	t	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
17 02 02	o	odpad z interiérů rekonstruovaných obj.-sklo	t	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
17 02 03	o	odpad z interiérů rekonstruovaných obj.-plasty	t	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
17 02 04	n	železniční pražce dřevěné	t	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
17 02 04	n	kůly a sloupy dřevěné	t	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
17 03 01	n	asfaltové směsi s dehtem	t	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
17 03 02	o	vybouraný asfaltový beton bez dehtu	t	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
17 03 03	n	asfaltové stavební nátěry	t	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
17 04 01	o	odpad mědi a jejich slitin	t	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
17 04 02	o	odpad hliníku	t	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
17 04 05	o	železniční pražce ocelové	t	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
17 04 05	o	železný šrot - konstrukce, stožáry, kolej.	t	0,1	0,2	367	-	3	-	-	-	-	0,5	370,8
17 04 07	o	směsné kovy	t	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
17 04 09	n	kovové části výhybek znečištěné mazadly	t	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
17 04 11	o	zbytky kabelů, vodičů	t	0,01	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0,01
17 05 03	n	zemina a kamení obs. nebezpečné látky (např. z okolí výhybek)	t	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
17 05 04	o	výkopová zemina - odkop	t	1	4315	-	42,5	9	-	-	-	1	-	4368,5
17 05 04	o	zemina a kamení	t	-	648	-	-	-	-	-	-	-	8	656
17 05 07	n	lokálně znečištěný štěrk (z okolí výhybek)	t	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
17 05 08	o	štěrk z kolejiště	t	-	-	1017	-	-	-	-	-	-	-	1017
17 06 01	n	izol. materiál s azbestem	t	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
17 06 04	o	izolační materiály neuvedené pod čísly 17 06 01 a 17 06 03	t	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
20 01 21	n	zářivky	ks	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
20 03 01	o	komunální odpad	t	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-