

Brno dne 13. září 2022
Č. j.: MZP/2022/560/1547
Sp. zn.: ZN/MZP/2022/560/152

ZÁVĚR ZJIŠŤOVACÍHO ŘÍZENÍ - ROZHODNUTÍ DORUČOVANÉ VEŘEJNOU VYHLÁŠKOU

podle § 7 odst. 6 zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí a o změně některých souvisejících zákonů (zákon o posuzování vlivů na životní prostředí), ve znění pozdějších předpisů (dále jen „zákon“)

Výroková část

Identifikační údaje

Název záměru a jeho zařazení podle přílohy č. 1:

„Rekonstrukce traťového úseku Žďár nad Sázavou (mimo) – Sázava u Žďáru (mimo)“

Bod 44 Celostátní železniční dráhy, kategorie I přílohy č. 1 k zákonu.

Kapacita (rozsah) záměru:

Délka rekonstruovaného traťového úseku dvojkolejné trati: 5,8 km.

Rekonstrukce trati představuje především obnovu železničního svršku a spodku, propustků a mostů, nová nástupiště, trakční vedení a nová sdělovací a zabezpečovací zařízení.

Rekonstrukcí dojde ke zvýšení traťové rychlosti až na 140 km/h. Stávající směrové a výškové řešení trati zůstane zachováno s výjimkou úseků v km 87,6 – 90,3 a km 92,8 – 93,4 s lokální směrovou úpravou oblouků.

Umístění záměru: kraj: Vysočina
obce: Žďár nad Sázavou, Hamry nad Sázavou, Sázava, Velká Losenice
k.ú.: Velká Losenice, Sázava u Žďáru nad Sázavou, Najdek na Moravě, Hamry nad Sázavou, Město Žďár, Zámek Žďár

Charakter záměru a možnost kumulace s jinými záměry:

Předmětem stavby je komplexní rekonstrukce traťového úseku mezi stanicemi Žďár nad Sázavou a Sázava u Žďáru dvojkolejné trati Brno – Havlíčkův Brod – Kolín o délce 5,8 km. Rekonstrukce trati představuje především obnovu železničního svršku a spodku, propustků a mostů, nová nástupiště, trakční vedení a nová sdělovací a zabezpečovací zařízení. Rekonstrukcí dojde ke zvýšení traťové rychlosti až na 140 km/h. Stávající směrové a výškové řešení trati zůstane zachováno s výjimkou úseků v km 87,6 – 90,3 a km 92,8 – 93,4 s lokální směrovou úpravou oblouků.

Hlavním cílem stavby je zajištění spolehlivého provozu, zvýšení traťové rychlosti, zvýšení bezpečnosti provozu, dosažení požadované interoperability železničního systému pro všechny řešené subsystémy a dosažení adekvátních přínosů pro správce a uživatele železniční dopravy.

Realizace stavby bude koordinována s územně navazující stavbou v rámci modernizace trati 250 „Modernizace traťového úseku Sázava u Žďáru (včetně) – Přibyslav (mimo)“.

Dalším místně souvisejícím záměrem na území města Žďár nad Sázavou je budoucí realizace obchvatu silnice I/37. Jelikož se v rámci rekonstrukce trati neuvažuje v dotčeném úseku s významnými směrovými a výškovými úpravami trati, není posuzovaný záměr v kolizi s budoucí výstavbou obchvatu silnice I/37.

Silniční nadjezd v km 88,366, kde silnice I/19 přechází nad železniční tratí, bude demolován a vystavěn nový, který splní předpisové požadavky bezpečného provozování drážní dopravy. V průběhu výstavby bude zřízeno mostní provizorium, které umožní zachovat veškerý silniční provoz s výjimkou tranzitní kamionové dopravy.

Jiné záměry, které by byly navrženy k výstavbě v období realizace posuzovaného záměru, popř. po jeho uvedení do provozu a které by mohly způsobit kumulaci negativních vlivů na životní prostředí a veřejné zdraví, nejsou v současné době známy.

Stručný popis technického a technologického řešení záměru:

Rekonstrukce trati představuje především obnovu železničního svršku a spodku, propustků a mostů, nová nástupiště, trakční vedení a nová sdělovací a zabezpečovací zařízení. Rekonstrukcí dojde ke zvýšení traťové rychlosti až na 140 km/h.

Pro dosažení požadavku na zvýšení traťové rychlosti je ve dvou obloucích navrženo zvětšení oblouku z 600 m na 700 m, vlivem kterého musí být navrženo rozšíření zemního tělesa:

- v km 89,635 – 90,300 je v pravostranném oblouku navržen posun osy koleje až o 7,360m do zářezového svahu,
- v km 92,835 – 93,389 je v levostranném oblouku navržen posun osy koleje až o 4,088m na náspu.

Návrh železničního svršku v řešeném úseku trati je z nového materiálu, zapojení do průběžné bezстыkové koleje. Směrové řešení koleje plynule navazuje na investiční akci „Kolejové úpravy v ŽST Žďár nad Sázavou“ a v ŽST Sázava u Žďáru navazuje na aktuální polohu DKS.

Nově budou po rekonstrukci traťového úseku zmodernizovány obě koleje. Osová vzdálenost kolejí bude 4,0 m, dojde k napřimění dvou oblouků tak, aby šla navýšit rychlost na 120 km/h.

V traťovém úseku Žďár nad Sázavou (mimo) – Sázava u Žďáru (mimo) jsou obě nové koleje vedeny převážně ve stávající stopě, ale od km 89,634 do km 90,309 a od km 92,831 do km 93,400 dochází k napřimění oblouků, tak aby byl možný průjezd vyšší rychlostí, než je stávající rychlost. V celém úseku je navržena sanace železničního spodku.

Pláň tělesa železničního spodku je navržena stejně jako zemní pláň ve sklonu 5 %. Základní šířka pláně tělesa železničního spodku (je cca 10,40 m) dvoukolejně trati je dána součtem osově vzdálenosti 4,00 m a vzdálenosti okrajů pláně tělesa železničního spodku od os krajních kolejí v přímě při skloněné pláni 3,20 m.

Navrhované nové trolejové vedení je navrženo podle vzorové dokumentace schválené na provozní rychlost do 160 km/h. Podélné rozmístění podpěr trakčního vedení respektuje stávající nebo nové objekty železničního spodku a stávající úroňová křížení pozemních komunikací. Maximální vzdálenost mezi stožáry je navržena na 62 m s příslušným krácením v obloucích o poloměru menším než 1100 m.

Bude navrženo nové traťové zabezpečovací zařízení 3. kategorie elektronického typu s centralizovanou výstrojí umístěnou v přilehlých železničních stanicích. Nové zařízení bude umožňovat přenos informací vlakového zabezpečovače (třídy B) na hnací vozidlo.

Bude rovněž provedena rekonstrukce železničního sdělovacího zařízení, rekonstrukce 6 železničních mostů, úprava 8 propustků a demolice a výstavba nového silničního nadjezdu.

Dále bude provedena úprava opěrných, zárubních a obkladních zdí, úprava silnic, místních komunikací a cyklostezek. V rámci stavby proběhne rekonstrukce nástupiště v zastávce Hamry nad Sázavou. Na základě požadavku bude nové nástupiště zkráceno na 140 m.

Z důvodu ochrany migrující zvěře bude provedena instalace akustického systému ochrany zvěře (plašiče). Navržené řešení je autonomní systém ochrany migrující zvěře, který nevyžaduje napojení na řídicí systémy dráhy a pracuje na základě senzorů, které jsou umístěny na kolejích s aktivací/deaktivací projíždějícím vlakem.

S realizací záměru jsou spojeny i demolice některých drážních objektů.

Obchodní firma oznamovatele:	Správa železnic, s.o.
IČ oznamovatele:	70994234
Sídlo (bydliště) oznamovatele:	Dlážděná 1003/7, 110 00 Praha 1
Zpracovatel oznámení:	RNDr.Bc. Jaroslav Bosák, MBA, držitel autorizace podle § 19 zák.č. 100/2001 Sb.

Záměr „Rekonstrukce traťového úseku Žďár nad Sázavou (mimo) – Sázava u Žďáru (mimo)“ naplňuje dikci bodu 44 (Celostátní železniční dráhy) kategorie I přílohy č. 1 k zákonu. Vzhledem k tomu, že se jedná o změnu stávajícího záměru ve smyslu § 4 odst. 1 písm. b) zákona, bylo v souladu s § 7 zákona provedeno zjišťovací řízení, jehož cílem bylo zjištění, zda záměr může mít významný vliv na životní prostředí a zda bude posuzován podle zákona. Příslušným úřadem k provedení zjišťovacího řízení bylo Ministerstvo životního prostředí.

Na základě informací uvedených v oznámení záměru, písemných vyjádření dotčených územních samosprávných celků, dotčených správních úřadů, veřejnosti a dotčené veřejnosti a zjišťovacího řízení provedeného podle zásad uvedených v příloze č. 2 k zákonu **rozhodlo** Ministerstvo životního prostředí jako příslušný úřad podle § 21 zákona na základě § 7 odst. 6 zákona, že záměr

„Rekonstrukce traťového úseku Žďár nad Sázavou (mimo) – Sázava u Žďáru (mimo)“

nemůže mít významný vliv na životní prostředí a **nebude** posuzován podle zákona.

Odůvodnění

1. Odůvodnění vydání rozhodnutí a úvahy, kterými se příslušný úřad řídil při hodnocení zásad uvedených v příloze č. 2 k zákonu

I. Charakteristika záměru

Posuzovaným záměrem je komplexní rekonstrukce traťového úseku mezi stanicemi Žďár nad Sázavou a Sázava u Žďáru dvojkolejně trati Brno – Havlíčkův Brod – Kolín o délce 5,8 km. Rekonstrukce trati představuje především obnovu železničního svršku a spodku, propustků a mostů, nová nástupiště, trakční vedení a nová sdělovací a zabezpečovací zařízení. Rekonstrukcí dojde ke zvýšení traťové rychlosti až na 140 km/h. Stávající směrové

a výškové řešení trati zůstane zachováno s výjimkou úseků v km 87,6 – 90,3 a km 92,8 – 93,4 s lokální směrovou úpravou oblouků.

Záměr bude zdrojem emisí zejména v období realizace, na kterých se bude podílet automobilová doprava (transport materiálu, stavební mechanismy apod.), skládky materiálu určeného k recyklaci a recyklační linka, která bude umístěna v žst. Ostrov nad Oslavou. Pro kvantifikaci výsledných hodnot imisních koncentrací souvisejících s umístěním recyklační linky byla zpracována rozptylová studie.

Vzhledem k tomu, že trať je v posuzovaném úseku elektrizovaná, po dokončení stavby se nezmění vliv provozu na čistotu ovzduší ve srovnání se současným stavem. V období provozu nebude instalován žádný vyjmenovaný stacionární zdroj znečišťování ovzduší dle přílohy č. 2 zákona č. 201/2012 Sb., o ochraně ovzduší, v platném znění.

Zásobování vodou bude řešeno ze stávajících veřejných vodovodních řadů a hydrantů. Do lokalit bez stávající vodovodní sítě bude voda dle potřeby dovážena. 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 spotřeby vody bude záviset na ročním období provádění prací a souvisejícím počasím. Další spotřebu vody lze předpokládat přímo na plochách zařízení staveniště. Po dokončení stavby se voda bude odebírat a spotřebovávat pouze v rámci běžného provozu vlakových souprav a pozemních objektů.

Odpadní vody, které budou produkovány v době výstavby, budou představovat především vody znečištěné v průběhu stavebních prací. Odpadní voda bude vznikat zejména v rámci technologických postupů a mytí stavební techniky a zařízení. Ve fázi provozu záměru budou vznikat odpadní vody v rámci běžného provozu vlakových souprav a pozemních objektů. Likvidace splaškových odpadních vod bude řešena standardním způsobem, se snahou o minimalizaci jejich množství. Srážkové vody budou v období výstavby i v době provozu železnice odváděny v místech náspů na okraj tělesa do příkopů (systém odvodnění trati).

Odpady, které vzniknou v průběhu stavebních prací, lze rozdělit na ty, které budou vázány na vlastní proces realizace stavby, a na ty, které budou vznikat v souvislosti s použitými technologiemi, mechanismy, zázemím stavby apod. Kromě těchto odpadů budou na staveništi a zařízeních staveniště vznikat odpady spojené s pobytem a pohybem lidí (většinou komunální odpad). Největší objem odpadů bude představovat štěrk ze železničního svršku, vytěžené zeminy a hlušiny, beton, živичný kryt a železniční pražce. U všech těchto druhů odpadů bude provedeno roztrídění na kontaminované a nekontaminované a podle toho s nimi bude dále nakládáno. Mimo to lze jako další vznikající nebezpečné odpady zmínit izolační materiál s obsahem azbestu, olověné akumulátory, výhybky znečištěné mazadly nebo odpady z elektrického a elektronického zařízení. Původce odpadů – zhotovitel stavby zabezpečí využití nebo odstranění odpadů, které v rámci stavebních prací vzniknou, a to tak, že veškeré odpady předá oprávněné osobě, která je oprávněna k nakládání s odpady podle zákona o odpadech, s ohledem na hierarchii nakládání s odpady.

V rámci provozu záměru půjde především o odpad z odstraňování dřevin a bylinné vegetace v rámci údržby železničního tělesa a odpad spojený s běžnou údržbou a opravami zařízení. Dále se bude jednat o odpady typu komunálního odpadu včetně složek z odděleného sběru odpadu, které budou vznikat především při každodenním provozu železnice a železničních stanic. Oproti stávajícímu stavu se neočekává zvýšená produkce odpadů. Odpady produkované v období provozu podléhají standardnímu režimu provozovanému dílčími složkami dráhy a odběr těchto odpadů bude zajištěn smlouvami s oprávněnými firmami.

Posuzovaný záměr vyvolá hlukovou zátěž, jak v období vlastní realizace stavebních prací, tak v období provozu. Pro vyhodnocení vlivu záměru na hlukové poměry byla vypracována hluková studie. Hlavními bodovými zdroji hluku po dobu výstavby záměru budou stavební mechanismy nasazené v průběhu stavebních a zemních prací a recyklační základna. Hlavním liniovým zdrojem bude stavební doprava. Předpokládá se nasazení běžných stavebních mechanismů. Hluk ze staveniště bude v čase proměnlivý a bude závislý na druhu, množství a místě prováděných prací, druhu a stavu stavebních strojů, počtu pracovníků a organizaci práce.

V rámci stavby je uvažováno s recyklací materiálu ze šterkového lože. Činnost recyklační základny je uvažována v obou stavebních sezónách. Z měření obdobného zařízení v minulosti byl stanoven její akustický výkon, který činí 118 dB. Limitní izofona recyklační základny se nachází ve vzdálenosti přibližně 130 m.

Plný pracovní výkon těžké mechanizace a nejhlučnější práce jsou uvažovány mezi 7:00 a 21:00 hodinou. Pokud budou vyžadovány noční práce, tyto mohou být prováděny pouze v oblastech mimo obce a obytnou zástavbu z důvodu nízkého hygienického limitu pro stavební činnost v noční době (45 dB).

Posouzení akustické situace v období provozu je v hlukové studii vztahováno k výhledovému stavu pro rok 2035 a 2050. Porovnáním ekvivalentních hladin akustického tlaku od železniční dopravy z roku 2000 se stávajícím stavem hlučnosti bylo zjištěno, že došlo ke zlepšení stavu hlučnosti (snížení) ve všech výpočtových bodech (vlivem poklesu intenzit nákladní dopravy a zlepšení brzd u vlakových souprav). Proto je na posuzovaném úseku trati možné přiznat korekci na starou hlukovou zátěž v bodech, kde byl překročen limit již v roce 2000 a tam, kde nedošlo k výraznějším úpravám polohy kolejí.

Ve výhledovém stavu v roce 2035 dojde k mírnému zvýšení hluku v denní době, což je spojeno s velkým množstvím expresů. V noční době dojde ovšem ke zlepšení akustické situace, a to vlivem modernizace kolejí a vlakových souprav. V roce 2050 už není s expresy na této trati počítáno, a tudíž dochází oproti současnému stavu ke zlepšení akustické situace vlivem modernizace kolejí a vlakových souprav, a to i přes znatelný nárůst nákladní dopravy.

V úseku km 89,7 až 90,4 dojde k napřímení trati a v důsledku toho dojde k posunu oblouku až o 7 m směrem od zástavby, vlivem čehož dojde ke znemožnění uplatnění korekce na starou hlukovou zátěž u některých objektů v Hamrech nad Sázavou. Proto byla v daném úseku navržena protihluková zeď v délce 166 m chránící tyto objekty.

Záměr bude realizován především na stávajících drážních pozemcích. Na dvou místech však dochází k lokální úpravě směrových poměrů (zkrácení oblouků), což si vyžádá trvalé a dočasné záborů zemědělského půdního fondu (ZPF) a trvalý zábor pozemků určených k plnění funkcí lesa (PUPFL). Celková plocha trvalých záborů ZPF je 7603 m², rozsah trvalého záboru PUPFL činí 1101 m².

Provoz nebude ve významné míře čerpat jiné přírodní zdroje a nepředstavuje zvýšený rizikový faktor vzniku havárií nebo nestandardních stavů s nepříznivými environmentálními důsledky.

II. Umístění záměru

Záměr rekonstrukce traťového úseku Žďár nad Sázavou (mimo) – Sázava u Žďáru (mimo) se nachází na území Kraje Vysočina, okres Žďár nad Sázavou, zasahuje katastrální území Velká Losenice, Sázava u Žďáru nad Sázavou, Najdek na Moravě, Hamry nad Sázavou, Město Žďár a Zámek Žďár.

Záměr leží v Chráněné oblasti přirozené akumulace vod (CHOPAV) Žďárské vrchy. V posuzovaném území nejsou vyhlášena ochranná pásma vodních zdrojů, ochranná pásma vodních nádrží ani ochranná pásma přírodních léčivých zdrojů. Vodní tok Sázava má v celé

délce předmětného úseku trati vymezeno záplavové území pro Q_{100} , Q_{20} i Q_5 a aktivní zónu. Do kontaktu se záplavovým územím přichází trať pouze v místě křížení vodního toku prostřednictvím železničního mostu na západním okraji města Žďár nad Sázavou.

Trasa záměru prochází Chráněnou krajinnou oblastí Žďárské vrchy, není však v kolizi s žádným maloplošným zvláště chráněným územím ani jeho ochranným pásmem. Negativní vliv záměru na evropsky významné lokality a ptačí oblasti soustavy Natura 2000 byl vyloučen. Nejbližší evropsky významná lokalita se nachází severně od trati v km cca 88,8 – 89,5, a to EVL Dívka (CZ0214050). Předmětem ochrany EVL Dívka je kuňka obecná (*Bombina bombina*). Jedná se o jednu z nejvýznamnějších lokalit výskytu kuňky obecné v CHKO Žďárské vrchy.

V úseku km 92,650 až km 93,068 je evidován migrační profil, který je součástí území vedeného jako biotop zvláště chráněných velkých druhů savců. Z hlediska migrace se jedná o přibližně 500 m široký koridor, který je součástí nadregionálních migračních tras, ve kterém živočichové překonávají drážní těleso.

Záměr není ve střetu s žádným prvkem nadregionálního ÚSES, v km cca 92,00 – 93,00 prochází železniční trať lesním porostem Peperek, jehož část je stejnojmenné regionální biocentrum. Dále se trasa železnice kříží s několika biokoridory lokálního ÚSES a prochází v blízkosti lokálních biocenter. Co se týče významných krajinných prvků (VKP) ze zákona, posuzovaný úsek trati je s některými typy v kontaktu (zejména lesy a vodní toky), žádný však touto stavbou nebude dotčen. Trať není v kontaktu s žádným registrovaným VKP. V bezprostředním okolí stavby se nenachází přírodní park ani památný strom.

III. Charakteristika předpokládaných vlivů záměru na obyvatelstvo a životní prostředí

Jako potenciálně nejvýznamnější možné vlivy záměru na obyvatelstvo spojené s výstavbou a provozem posuzovaného záměru byly vytipovány vlivy spojené s hlukovým zatížením lokality a se znečišťováním ovzduší v bezprostřední blízkosti recyklační linky v období výstavby. Tyto vlivy lze eliminovat na přijatelnou úroveň, a to zejména organizačními opatřeními během výstavby. Ke snížení imisí tuhých znečišťujících látek bude sloužit např. zaplachtování vozidel, čištění komunikací, mytí vozidel, skrápění při manipulaci se sypkým materiálem, skrápění odjezdové cesty alespoň 2 x denně a snížení rychlosti ze 75 km/h na 50 km/h. Pro minimalizaci hluku z výstavby na obyvatele budou dodržována následující opatření: těžká mechanizace bude nasazována pouze v denní době od 7:00 do 19:00 hod., v lokalitách, kde se obytné domy nacházejí v blízkosti prováděných stavebních prací, bude dle možností používána moderní mechanizace s nižším akustickým výkonem, zařízení, vydávající hluk (např. kompresory), která budou použita během výstavby v blízkosti obytné zástavby, budou odstíněna mobilními akustickými zástěnami.

Vzhledem k poměrně výrazné zátěži ovzduší tuhými znečišťujícími látkami během realizace stavebních prací a provozu recyklační linky je třeba, aby opatření navržená ke zmírnění negativního dopadu realizace stavebního záměru na ovzduší a zdraví obyvatel byla důsledně dodržována. Pro celkové posouzení vlivů záměru je rovněž nutno vzít v úvahu, že realizace stavby bude probíhat po omezenou časovou dobu a po skončení rekonstrukce železniční trati a zejména po ukončení provozu recyklační základny dojde k plné reverzibilitě stavu ovzduší.

Vzhledem k tomu, že záměrem je rekonstrukce traťového úseku na již provozované železniční trati, nevznikne po realizaci záměru žádný nový zdroj znečišťování ovzduší. Železniční trať, na které se předmětný úsek záměru nachází, je v současné době

elektrifikována, není očekáván významný přírůstek nezávislé trakce, a tedy s ohledem na uvedené není předpoklad ovlivnění kvality ovzduší v období provozu záměru.

Pro období provozu z hlukové studie vyplývá, že dochází k překročení hygienického limitu hluku u objektů Hamry nad Sázavou 53 a Hamry nad Sázavou 108, proto je navržena protihluková stěna v délce 166 m chránící tyto objekty. Protihluková stěna byla navržena podél oblouku nacházejícího na km 89,7 až 90,4 tak, aby nedocházelo k překračování hygienického limitu.

Z výše uvedeného lze dovodit, že za předpokladu realizace navržených opatření v období výstavby a realizace protihlukové stěny, která je součástí projektu, nebude mít záměr negativní vliv na veřejné zdraví.

Vlivem výstavby dojde k dočasnému ovlivnění kvality ovzduší, na kterém se bude podílet automobilová doprava (transport materiálu, stavební mechanismy), ale i vlastní plocha staveníšť a recyklační linka. Toto znečištění bude plně reverzibilní a nebude mít významný dlouhodobý negativní vliv na kvalitu ovzduší. V období realizace záměru dojde k zatížení okolí zejména tuhými znečišťujícími látkami. Z výsledků rozptylové studie vyplývá, že příspěvky dané realizací záměru k průměrným ročním koncentracím sledovaných látek jsou velmi nízké a na kvalitě ovzduší se prakticky neprojeví. Nejvyšší hodnoty byly vypočteny v případě 24hodinové koncentrace PM₁₀. Jedná se o jednotky µg/m³. Vypočtené hodnoty nicméně ani v součtu s imisním pozadím nedosahují limitních hodnot, neboť požadové koncentrace se pohybují výrazně pod limitem. U dalších sledovaných znečišťujících látek dojde pouze k mírnému navýšení požadové koncentrace a nedojde k překročení imisních limitů.

V období provozu nebude záměr ovzduší negativně ovlivňovat, neboť nebude instalován žádný nový zdroj znečišťování ovzduší a trať je elektrifikovaná.

Co se týče vlivu záměru na povrchové a podzemní vody, negativní vlivy mohou být spojeny pouze s havarijními stavy souvisejícími se samotnou stavbou, např. při rekonstrukcích mostních objektů a propustků (únik pohonných látek nebo stavebních materiálů do půdy, resp. podzemní vody apod.). K prevenci těchto havárií jsou navrženy podmínky a opatření, při jejichž dodržení není dán důvod předpokládat negativní ovlivnění vodních toků, vodních ploch a vodních zdrojů.

Realizací záměru dojde k záboru zemědělské půdy a pozemků určených pro plnění funkce lesa pouze v nepatrném, nezbytně nutném rozsahu, vliv lze označit za málo významný. Nedojde k narušení horninového podloží.

Zvláště chráněné druhy rostlin nejsou záměrem dotčeny. Z živočišných druhů je z území známa řada zvláště chráněných druhů. Z nich však může být realizací záměru dotčena pouze malá část. Udělení výjimky z ochranných podmínek je navrženo pro kriticky ohroženou zmiji obecnou (*Vipera berus*), silně ohrožené druhy čolek horský (*Ichthyosaura alpestris*), čolek obecný (*Lissotriton vulgaris*), čolek velký (*Triturus cristatus*), kuňka obecná (*Bombina bombina*), rosnička zelená (*Hyla arborea*), skokan zelený (*Pelophylax esculentus*), ještěrka obecná (*Lacerta agilis*), ještěrka živorodá (*Zootoca vivipara*), slepýš křehký (*Anguis fragilis*), užovka hladká (*Coronella austriaca*) a vydra říční (*Lutra lutra*). Z ohrožených druhů pak o ropuchu obecnou (*Bufo bufo*) a užovku obojkovou (*Natrix natrix*). V souvislosti se zásahem do vymezeného biotopu zvláště chráněných velkých druhů savců je pro realizaci stavby nezbytné udělení výjimky i pro medvěda hnědého (*Ursus arctos*), vlka obecného (*Canis lupus*) a silně ohrožené druhy rys ostrovid (*Lynx lynx*) a los evropský (*Alces alces*).

Na základě požadavku AOPK, Správy CHKO Žďárské vrchy, bude z důvodu ochrany migrující zvěře v místě křížení s biotopem zvláště chráněných velkých druhů savců instalován akustický systém ochrany zvěře.

Provoz nebude mít žádný vliv na soustavu Natura 2000, prvky ÚSES ani zvláště chráněná území. Z umístění a charakteru záměru je zřejmé, že krajinný ráz, kulturní památky a hmotný majetek jím nemohou být ovlivněny.

2. Úkony před vydáním rozhodnutí:

Ministerstvo životního prostředí, jako příslušný správní úřad ve smyslu ust. § 21 písm. c) zákona, obdrželo dne 13.07.2022 oznámení záměru „Rekonstrukce traťového úseku Žďár nad Sázavou (mimo) – Sázava u Žďáru (mimo)“ (dále jen „oznámení“). Oznamovatelem je Správa železnic, s.o., Dlážďená 1003/7, 110 00 Praha 1, IČ: 70994234, zastoupená spol. SAGASTA s.r.o., Novodvorská 1010/14, Lhotka, 142 00 Praha 4, IČ: 04598555. Uvedené oznámení bylo dne 19.07.2022 převedeno k přímému zajištění procesu EIA na OVSS VII MŽP v Brně (dále jen „příslušný úřad“). Příslušný úřad posoudil předložené oznámení a konstatoval, že splňuje náležitosti dle § 6 odst. 4 zákona, umožňující zahájení zjišťovacího řízení dle § 7 zákona. Na základě toho zahájil příslušný úřad zjišťovací řízení dopisem č.j. MZP/2022/560/1249 ze dne 22.07.2022 a rozeslal v souladu s ustanovením § 6 odst. 7 zákona informaci o zahájení zjišťovacího řízení spolu s oznámením záměru dotčeným správním úřadům a dotčeným územním samosprávným celkům. Informace o zjišťovacím řízení byla zveřejněna na úřední desce Kraje Vysočina dne 27.07.2022 a na internetu v Informačním systému EIA na adrese http://portal.cenia.cz/eiasea/view/eia100_cr, pod kódem záměru OV7216. Lhůta pro vyjádření k oznámení záměru uplynula dne 26.08.2022.

3. Podklady pro vydání rozhodnutí:

Podkladem pro vydání tohoto rozhodnutí bylo zejména oznámení záměru „Rekonstrukce traťového úseku Žďár nad Sázavou (mimo) – Sázava u Žďáru (mimo)“, zpracované podle přílohy č. 3 zákona RNDr. Bc. Jaroslavem Bosákem, MBA, autorizovanou osobou ve smyslu § 19 zákona. Dalšími podklady byla vyjádření dotčených orgánů, uvedených v následující části.

4. Seznam subjektů, jejichž vyjádření příslušný úřad obdržel v průběhu zjišťovacího řízení:

- Obec Velká Losenice, č.j. OÚVL/0773/2022/O ze dne 28.07.2022
- Krajská hygienická stanice Kraje Vysočina, se sídlem v Jihlavě, č.j. KHSV/18535/2022/JI/HOK/Sme ze dne 23.08.2022
- Česká inspekce životního prostředí, OI Havlíčkův Brod, č.j. ČIŽP/46/2022/5146 ze dne 08.09.2022
- Městský úřad Žďár nad Sázavou, odbor životního prostředí, č.j. ŽP/1143/22/MA-2 ze dne 03.08.2022

5. Vypořádání vyjádření obdržených v průběhu zjišťovacího řízení:

Obec Velká Losenice ve svém vyjádření vznesla požadavek na vysvětlení zkratk použitých v oznámení, dále požádala o upřesnění, jakou rychlostí se bude v k.ú. Velká Losenice jezdit, protože v oznámení je několik různých údajů, upozornila na rozpor údajů o záborech půdy uvedených v oznámení a v žádosti projektanta o vyjádření ke stavbě a vyjádřila nesouhlas s využitím pitné vody z vodovodního řadu obce pro účely kropení na stavbě.

Vypořádání: Co se týče významu zkratk, v oznámení je jejich soupis uveden na str. 7-8. Obec blíže nespecifikovala, které konkrétní zkratky měla na mysli, nelze tedy k tomu více uvést. Dle sdělení zpracovatele oznámení bude nejvyšší rychlost pro standardní vlakové

soupravy 125 km/h. Pokud by někdy v budoucnu byla nasazena na této trati „naklápěcí“ souprava, např. Pendolino, může jet rychlostí až 155 km/h. Údajný rozpor v údajích o záborech půdy možná vznikl tím, že v žádosti o vyjádření ke stavbě podané u obce jsou uvedeny i zábory ostatní půdy. Dle sdělení zástupce oznamovatele údaje o záboru ZPF a PUPFL uvedené v žádosti jsou shodné s oznámením EIA. Příslušný úřad podotýká, že se nejedná o otázku, která by mohla mít znatelný vliv na výsledek zjišťovacího řízení. Co se týče využívání pitné vody z vodovodního řádu obce, to bude řešit zhotovitel stavby, přičemž požadavek obce bude respektován.

Krajská hygienická stanice Kraje Vysočina konstatuje, že oznámení obsahuje řešení problematiky veřejného zdraví, a nepožaduje další posuzování záměru dle zákona.

Vypořádání: Vzato na vědomí.

Česká inspekce životního prostředí, OI Havlíčkův Brod, nemá k oznámení připomínky a nepožaduje další posuzování záměru dle zákona.

Vypořádání: Vzato na vědomí.

Městský úřad Žďár nad Sázavou, odbor životního prostředí, nemá k oznámení připomínky a nepožaduje další posuzování záměru dle zákona.

Vypořádání: Vzato na vědomí.

Veřejnost ani dotčená veřejnost uvedená v § 3 písm. i) bodě 2 zákona se k oznámení záměru nevyjádřila. Z obdržených vyjádření dotčených orgánů k oznámení nevystal žádný požadavek na posuzování záměru podle zákona.

Na základě informací uvedených v oznámení záměru a v jeho přílohách, písemných vyjádřeních dotčených orgánů a zjišťovacího řízení provedeného podle zásad uvedených v příloze č. 2 k zákonu dospělo Ministerstvo životního prostředí k závěru, že záměr nemůže mít významný vliv na životní prostředí, a rozhodlo tak, jak je ve výroku tohoto rozhodnutí uvedeno.

Poučení

Proti tomuto rozhodnutí mohou podat do 15 dnů ode dne jeho doručení oznamovatel, dotčený územní samosprávný celek a dotčená veřejnost uvedená v § 3 písm. i) bodě 2 zákona rozklad k ministru životního prostředí, podáním učiněným u Ministerstva životního prostředí, odboru výkonu státní správy VII, Mezírka 1, 602 00 Brno. Splnění podmínek podle § 3 písm. i) bodu 2 zákona doloží dotčená veřejnost v odvolání.

RNDr. Miroslav Rokos
zástupce ředitele odboru výkonu státní správy VII
elektronicky podepsáno

Dotčené obce a kraj (jako dotčené územní samosprávné celky) **žádáme ve smyslu § 16 odst. 2 zákona o neprodlené zveřejnění závěru zjišťovacího řízení na úřední desce. Doba zveřejnění je podle téhož ustanovení nejméně 15 dnů. Zároveň** v souladu s tímto ustanovením **žádáme** dotčené územní samosprávné celky o zaslání písemného vyrozumění o dni vyvěšení závěru zjišťovacího řízení na úřední desce, a to v nejkratším možném termínu.

Rozhodnutí o závěru zjišťovacího řízení bude v souladu s § 7 odst. 6 zákona č. 100/2001 Sb. doručeno veřejnou vyhláškou zveřejněnou na úřední desce Ministerstva životního prostředí. Do tohoto rozhodnutí lze rovněž nahlédnout na internetu na adrese http://portal.cenia.cz/eiasea/view/EIA100_cr, kód záměru OV7216.

Rozdělovník:

Účastníci řízení

- Správa železnic, s.o., Dlážděná 1003/7, 110 10 Praha 1, zastoupená spol. SAGASTA s.r.o., Novodvorská 1010/14, Lhotka, 142 00 Praha 4
- Dotčená veřejnost veřejnou vyhláškou vyvěšením na úřední desce Ministerstva životního prostředí a na Elektronické úřední desce Ministerstva životního prostředí po dobu 15 dnů, přičemž patnáctým dnem od vyvěšení se písemnost považuje za doručenu

Dotčené územní samosprávné celky ke zveřejnění na úřední desce po dobu nejméně 15 dnů podle § 16 zákona:

- Kraj Vysočina, zastoupený odborem životního prostředí a zemědělství, Žižkova 57, 587 33 Jihlava
- Město Žďár nad Sázavou, do rukou starosty, Žižkova 227/1, 591 01 Žďár nad Sázavou
- Obec Hamry nad Sázavou, do rukou starosty, Hamry nad Sázavou čp. 64, 59101 Žďár nad Sázavou
- Obec Sázava, do rukou starosty, Sázava 159, 592 11 Velká Losenice
- Obec Velká Losenice, do rukou starosty, Velká Losenice 230, 592 11 Velká Losenice

Dotčené orgány:

- Krajský úřad Kraje Vysočina, odbor životního prostředí a zemědělství, Žižkova 57, 587 33 Jihlava
- Krajská hygienická stanice Kraje Vysočina, se sídlem v Jihlavě, Tolstého 1914/15, 587 33 Jihlava
- Česká inspekce životního prostředí, OI Havl. Brod, Bělohradská 3304, 580 01 Havlíčkův Brod
- Městský úřad Žďár nad Sázavou, odbor životního prostředí, Žižkova 227/1 591 01 Žďár nad Sázavou

Na vědomí:

- Ministerstvo životního prostředí, odbor posuzování vlivů na životní prostředí a integrované prevence, zde