

Olomouc dne 3. listopadu 2020  
Č. j.: MZP/2020/570/17221722  
Sp. zn.: ENV/2020/102266

## ZÁVĚR ZJIŠŤOVACÍHO ŘÍZENÍ ROZHODNUTÍ DORUČOVANÉ VEŘEJNOU VYHLÁŠKOU

Ministerstvo životního prostředí v rámci své působnosti vymezené ustanovením § 19 zákona ČNR č. 2/1969 Sb., o zřízení ministerstev a jiných ústředních orgánů státní správy České republiky, ve znění pozdějších předpisů, a ustanovením § 21 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“),

### *r o z h o d l o*

podle ustanovení § 7 odst. 6 zákona, že záměr

**„Modernizace trati Brno-Přerov, 4. stavba Nezamyslice - Kojetín“ (posouzení změn)  
nemůže mít významný vliv na životní prostředí a nebude posouzen podle zákona.**

#### **Identifikační údaje záměru:**

#### **Zařazení záměru dle přílohy č. 1 k zákonu:**

kategorie I, bod 44 Celostátní železniční dráhy - změna záměru dle § 4 odst. 1 písm. b) zákona

#### **Kapacita (rozsah) záměru:**

Předmětem stavby je kompletní rekonstrukce železniční infrastruktury trati Nezamyslice – Kojetín, její zdvojkolejnění s maximální rychlostí 200 km/hod. Dále je potřeba dosáhnout třídy zatížitelnosti D4 a prostorovou průchodnost tratě podle ložné míry UIC GC. Všechny železniční přejezdy budou zrušeny. Tyto stavební úpravy tratě, zařazené do systému celostátních tratí a transevropské dopravní sítě TEN-T umožní výrazné zvýšení její kapacity pro dálkovou i regionální osobní dopravu. Hlavní stavební práce jsou navrženy v celkovém rozsahu 8 953 m mezi železniční stanice Nezamyslice a Kojetín, v jejichž prostoru se uvažují pouze technologické úpravy a drobné stavební práce. Vlastní rekonstrukce železničních stanic Nezamyslice a Kojetín bude součástí jiných – navazujících staveb. Nové řešení tratě v převážné délce opouští stávající těleso a stává se novostavbou. Stavba zahrne plnou škálu profesí železničního stavitelství. Určujícím liniovým prvkem je těleso železničního spodku s kolejištěm železničního svršku. Všechny překážky (vodoteče a komunikace) budou křížovány mostními objekty. Železniční přejezdy budou zrušeny. V traťovém úseku budou realizovány dvě zastávky

– zast. Němčice nad Hanou a zast. Měrovice nad Hanou. Kolejiště žel. stanice Němčice nad Hanou bude zrušeno a nahrazeno výhybnou v nové poloze. Svah kopce Kozlov bude překonán tunelem o délce 747 m. Trať bude elektrifikována a vybavena pokročilým typem zabezpečovacího a sdělovacího zařízení, silnoproudou technologií a rozvody. Součástí akce budou další stavební opatření vyvolaná územně-technickými vazbami, především přeložky sítí, komunikací a protihluková opatření.

### **Umístění záměru:**

**Kraj:** Olomoucký

**Obec:** Nezamyslice, Víceměřice, Němčice nad Hanou, Hruška, Měrovice nad Hanou, Kojetín

**Katastrální území:** Nezamyslice, Víceměřice, Němčice nad Hanou, Hruška, Měrovice nad Hanou, Kojetín

### **Charakter záměru a možnost kumulace s jinými záměry:**

Trať představuje důležitou spojnicí pro železniční spojení metropole jižní Moravy, Brna, severovýchodním směrem na střední Moravu, a především vytváří nejkratší a přímé železniční spojení s významným okresním městem Přerov. Význam trati spočívá nejen v regionální a příměstské železniční dopravě, ale i nákladní železniční dopravě. Současný technický stav trati i její stavebně-technické parametry již nevyhovují současným a zejména budoucím nárokům na zajištění kvalitní a konkurenceschopné železniční dopravy, a to jak v potřebné frekvenci spojů, tak v jejich optimálním časovém uspořádání a zkracování jízdních dob.

Kumulace s jinými záměry

Modernizace tohoto úseku je úzce spojena se sousedními souvisejícími investičními akcemi (investorem je ve většině případů Správa železnic, státní organizace):

- Modernizace trati Brno – Přerov, 3. stavba Vyškov – Nezamyslice
- Modernizace trati Brno – Přerov, 5. stavba Kojetín – Přerov
- Rozšíření Centrálního dispečerského pracoviště (CDP) Přerov
- Modernizace trati Olomouc – Prostějov – Nezamyslice

Návaznost hodnocené stavby na jiné nedrážní investice:

- Polní cesty, VHO, krajinná zeleň v k. ú. Němčice nad Hanou
- Realizace opatření komplexních pozemkových úprav k. ú. Měrovice nad Hanou

Jiné záměry, které by byly navrženy k výstavbě v období realizace posuzovaného záměru a které by tak mohly přispět k navýšení negativního vlivu na životní prostředí a veřejné zdraví, nejsou v současné době zpracovatelům oznámení známy.

### **Stručný popis technického a technologického řešení záměru:**

#### **Železniční svršek a spodek, železniční přejezdy**

##### **Železniční spodek**

Předmětem stavby železničního spodku je návrh konstrukce nového tělesa dvoukolejné železniční trati včetně konstrukce pražcového podloží, systému odvodnění zemní pláně, svahů

náspů a zářezů. Na základě poznatků z průzkumů je navržena nová konstrukce pražcového podloží typ 6.1 zahrnující konstrukční vrstvu uloženou na vrstvě stabilizované zeminy. Pro konstrukční vrstvy je generelně uvažována štěrkodrtí frakce 0/32. Pro zesílenou konstrukci pražcového podloží je navržena skladba Z4.1, tj. štěrkodrtí frakce 0/32 třídy A tl. 300 mm v kombinaci s vrstvou štěrkodrti zlepšenou cementem tl. 300 mm uložené na parapláni se zlepšenou zeminou. V celé délce konstrukce žel. spodku je navrženo odvodnění zemní pláň. Zemní pláň dvoukolejně trati je navržena ve střechovitém sklonu směrem k odvodňovacímu zařízení (trativod, zpevněný příkop) či vyústěním na svah náspu. Výše uvedená konstrukce bude v zářezových úsecích doplněna o mechanické zlepšení parapláňe, které bude provedeno zamísením štěrkodrti frakce 0–32 mm v mocnosti 0,40 m. V náspech bude aktivní zóna zřízena z hrubozrnných zemin. Pláň tělesa železničního spodku je navržena skloněná.

### **Železniční svršek**

Předmětem stavebního objektu je komplexní návrh dvoukolejně železniční trati v mezistaničním úseku Nezamyslice – Kojetín s maximální rychlostí 200 km/hod, a nové odbočky Hruška. Rozsah návrhu železničního svršku odpovídá výše definovanému rozsahu návrhu železničního spodku. Navrhovaný stav dvoukolejného mezistaničního úseku Nezamyslice – Kojetín vychází ze schválené varianty M2 studie proveditelnosti. Osová vzdálenost mezi kolejemi č. 1 a č. 2 je navržena na 4,200 m, resp. 5,000 m. Nový kolejový rošt bude tvořen kolejnicemi 60 E2 na betonových pražcích s pružným bezpodkladnicovým upevněním. Koleje budou svařeny do bezстыkové koleje. Konstrukce železničního svršku je navržena pro dosažení třídy zatížitelnosti D4 a prostorovou průchodnost tratě podle ložné míry UIC GC.

### **Železniční přejezdy**

V rámci stavby dojde ke zrušení železničních přejezdů, které budou nahrazeny mimoúrovňovým křížením.

### **Železniční tunely, mosty, propustky, podchody, podjezdy, a související komunikace**

Nejvýraznější stavbou žel. spodku je nový dvoukolejný hloubený Němčický tunel. K dalším rozhodujícím stavbám železničního spodku patří nástupiště (realizována budou dvě a to v zast. Němčice nad Hanou a Měrovce nad Hanou). Jedná se vždy o dvě jednostranná nástupiště délky 140 m a šířky 4 m s výškou nástupní hrany 0,55 m nad temenem kolejnice a základní prefabrikovanou konstrukcí mostového typu. Nedílnou součástí stavby jsou novostavby mostních objektů překonávající vodoteče a komunikace II. a III. třídy, místní a účelové komunikace; v km 64,508 je navržen podchod pro cestující.

### **Němčický tunel**

Pod vrchem Kozlov je navržen nový dvoukolejný hloubený tunel délky 747,1 m. Nadloží tunelu je průměrně 5 m a nejvyšším bodě kopce 10 m. Konstrukčně jde o železobetonový monolitický jednolodní rám. Osová vzdálenost kolejí v tunelu je uvažována 4,2 m. Detaily konstrukce budou provedeny ve standardu bílé vany a konstrukce rámu bude provedena z vodostavebního betonu s předepsanou šířkou trhliny. Dilatační díly budou dlouhé 12,5 m. Celá konstrukce tunelu bude po provedení zasypána. V tunelu bude provedeno drenážní potrubí a štěrkové kolejové lože.

### **Železniční mosty**

Konstrukce mostních objektů jsou navrženy dle potřeby a podmínek – železobetonový uzavřený rám, železobetonový polorám, ocelová spřažená konstrukce nebo spřažená ocelobetonová konstrukce. Největším mostním dílem je estakáda o délce 134 m překonávající potok Žlebůvka a komunikaci II/433, kde nosnou konstrukci tvoří železobetonová deska spřažená s dvojicí ocelových nosníků, železobetonové opěry mají hlubinné založení. Skupinu mostních objektů doplňují rámové propustky a drobné mostní objekty souběžných účelových komunikací. V rámci stavby dojde k realizaci 7 železničních mostů (v km 62,118; 62,450; 62,662; 64,400; 66,642; 67,805; 67,982), 4 propustků (v km 63,135; 68,608; 69,385; 69,704), 2 zárubních zdí (v km 63,18–63,29 a 64,03–64,17), 5 silničních mostů a 1 podchodu (v km 64,508).

### **Dopravní řešení Němčice nad Hanou**

Dopravní řešení nové zast. Němčice nad Hanou, která nahrazuje v jiné poloze dosud situovanou žel. stanici Němčice nad Hanou, je koncipováno jako malý přestupní terminál s bezbariérovým přístupem V novém stavu je zastávka situována u žel. mostu přes silnici III/433 (ulice Novosady – severní část města směr Prostějov) a z této ulice je i přístupná pro automobily, cyklisty i pěší. Pěší mohou využít i přístup mimo hlavní komunikaci kolem garáží z ulice Okružní/Tyršova, kde sídlí škola. Na straně bližší městu (jižně od tělesa dráhy) je situován přístup pro pěší z obou uvedených ulic a odbočení z ulice Novosady na odstavné parkoviště typu P+R s 8 stáními. Na straně vzdálené od města (severně od tělesa dráhy) je situováno odbočení na autobusovou zastávku určenou pro max. 2 autobusy a obratiště. I touto severní trasou je umožněn přístup pěších. Nástup a výstup cestujících z autobusu a přestup na vlakovou dopravu se odehrává bezpečně zcela mimo silniční provoz.

### **Dopravní řešení Měrovice nad Hanou**

Nová zastávka je situována blíže k žel. mostu přes silnici III/4335 směr Kojetín. Předpokládá se primárně pravostranný provoz dvoukolejné tratě. Ze strany od obce, na kolej č.1, budou osobní vlaky přijíždět od Brna a odjíždět na Přerov. Z odlehlé strany, na kolej č. 2 budou osobní vlaky přijíždět od Přerova a odjíždět na Brno. Bezbariérový přístup na obě nástupiště je zajištěn nadvýšeným chodníkem pod železničním mostem podél silnice III/4335 – silniční podjezd slouží současně jako podchod pro pěší. Vně obce na pravé straně je situováno malé odstavné parkoviště se 3 stáními.

### **Zabezpečovací a sdělovací zařízení**

Zabezpečení provozu dráhy a přenos informací zajišťují slaboproudé technologie. V konečném stavu bude zabezpečení dráhy řešeno výhradním provoz evropského vlakového zabezpečovače (ETCS) umožňujícího dálkové ovládání zabezpečovacího zařízení (DOZ), napojeného do Centrálního dispečerského pracoviště (CDP) Přerov. V rámci sdělovacího zařízení bude položen traťový kabel (TK), dálkový optický kabel (DOK) a místní kabelizace (MK). Kabelový přenos informací bude doplněn rádiovým systémem GSM-R. Bezpečnost a informovanost zajistí systém elektronické signalizace (EZS), kamerové a rozhlasové zařízení.

### **Protihluková opatření**

Na základě výsledků akustické studie jsou navrženy 3 protihlukové stěny o celkové délce 2 288 m, o výšce 2,0 – 2,7 m nad temenem kolejnice. Běžná protihluková stěna se skládá ze staticky odolné nosné konstrukce a výplňových panelů třídy pohltivosti A3/A2. Na mostech budou instalovány transparentních panely vyrobené z tepelně tvrzeného skla či plexiskla.

### **Kabelovody**

Pro systémové vedení slaboproudých i silnoproudých kabelů jednotlivých drážních správ je především v žel. stanicích navrhován kabelovod. Stavba je tvořena souborem šachet (plastových nebo betonových) propojených příslušným počtem multikánálů.

### **Trakční zařízení**

Rozsáhlou skupinou stavebních objektů zajišťující provoz dráhy jsou trakční a energetická zařízení. Trakční vedení bude připraveno na provozování na napájecí soustavě 25 kV AC, ale je nutné zajistit možnost dočasného samostatného připojení stavby do stávajícího stavu v napěťové hladině 3 kV DC. Je navržena sestava „R“, projektovaná výška troleje nad temenem koleje je 5,30 m. Energetické řešení doplňují samostatné stavební objekty uzemnění a ukolejnění.

### **Energetická zařízení**

Je navržen kabelový rozvod 22 kV, z něhož budou napájeny všechny netrakční energetická zařízení - elektrický ohřev všech 4 ks výhybek v odbočce Hruška, dálkové ovladače ústředních odpojovačů trakčního vedení a osvětlení zast. Měrovice nad Hanou, Němčice nad Hanou, odbočky Hruška a Němčického tunelu. Napájení netrakčních odběrů zajistí systém trafostanic 22/0,4 kV, rozveden nn a náhradních zdrojů, přičemž tento systém silnoproudé technologie

bude možné ovládat dálkově z elektrodispečinku (ED) Přerov prostřednictvím dispečerské řídicí techniky (DŘT).

### **Demolice**

V rámci demolice dojde ke zrušení jednoho objektu bydlení, jedná se o samostatně stojící RD ve Víceměřicích č.p. 100, dále se jedná o několik rekreačních objektů v lokalitě Vinohrady k.ú. Němčice nad Hanou. Na opuštěném drážním tělese dojde k odstranění všech zařízení a staveb dráhy. Odstraněn bude i drobný objekt na zast. Měrovce nad Hanou – z důvodu posunu nástupiště směr Přerov a zdvoukolejnění pozbývá funkce. Nepředpokládá se demolice výpravní budovy výpravní žst. Němčice nad Hanou – město je připraveno budovu odkoupit. K odstranění vlastního tělesa dráhy je v rámci stavby uvažováno v místech, kde těleso koliduje s novým projektovým řešením.

**Obchodní firma oznamovatele:** Správa železnic, státní organizace

**IČ oznamovatele:** 709 94 234

**Sídlo oznamovatele:** Dlážďená 1003/7, 110 00 Praha 1, Nové Město

Stavební správy východ

Nerudova 1, 779 00 Olomouc

**Zpracovatel oznámení:** RNDr. Petr Blahník  
(držitel autorizace podle § 19 zákona)

## **O d ů v o d n ě n í**

Správa železnic, státní organizace, Dlážďená 1003/7, 100 00 Praha 1 – Nové Město, IČ: 709 94 234 (dále jen „oznamovatel“), zastoupená na základě plné moci firmou Ecological Consulting a.s., Legionářská 1085/8, 779 00 Olomouc, IČ: 25873962, předložila dne 17. 7. 2020 Ministerstvu životního prostředí (dále jen „příslušný úřad“) oznámení záměru „Modernizace trati Brno-Přerov, 4. stavba Nezamyslice-Kojetín“ (posouzení změn), zpracované podle přílohy č. 3 k zákonu. Oznámení splňovalo náležitosti dle § 6 odst. 4 zákona a příslušný úřad zahájil dopisem č. j.: MZP/2020/570/1160 dne 30. 7. 2020 zjišťovací řízení podle § 7 zákona, zaslal kopie oznámení s žádostí o vyjádření dotčeným orgánům a dotčeným územním samosprávným celkům a zajistil zveřejnění informace o oznámení podle § 16 zákona a na internetu. Informace o oznámení byla zveřejněna na úřední desce Olomouckého kraje dne 4. 8. 2020. Záměr byl rovněž zveřejněn na internetu v Informačním systému EIA pod kódem OV8269. Lhůta pro vyjádření k oznámení záměru uplynula dne 4. 9. 2020. Cílem zjišťovacího řízení bylo stanovení, zda výše uvedený záměr bude předmětem posuzování podle zákona, v kladném případě upřesnění informací, které je vhodné uvést do dokumentace vlivů záměru na životní prostředí.

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

### *I. Charakteristika záměru*

Trať představuje důležitou spojnicí pro železniční spojení metropole jižní Moravy, Brna, severovýchodním směrem na střední Moravu, a především vytváří nejkratší a přímé železniční spojení s významným okresním městem Přerov. Význam trati spočívá nejen v regionální a příměstské železniční dopravě, ale i nákladní železniční dopravě. Současný technický stav trati i její stavebně-technické parametry již nevyhovují současným a zejména budoucím nárokům na zajištění kvalitní a konkurenceschopné železniční dopravy, a to jak v potřebné frekvenci spojů, tak v jejich optimálním časovém uspořádání a zkracování jízdních dob. Záměr

se nachází v Olomouckém kraji. Poloha záměru je dána stávající železniční tratí mezi městy Nezamyslice a městem Kojetín (plánovaná trať bude vedena v nové stopě), hloubeným Němčickým tunelem překonávajícím svah kopce Kozlov a výstavbou nové železniční zastávky Němčice nad Hanou včetně přestupního autobusového terminálu. Plánovaná trať je ve svojí převážné délce vedena v nové stopě, která si vyžádá zábor mimodrážních pozemků. Ve většině případů se jedná o trvalé záboru pozemků ZPF. V rámci realizace stavby dojde i k několika demolicím včetně jednoho rodinného domu.

Po dokončení modernizace II. tranzitního koridoru v úseku Přerov–Ostrava stoupla výrazně intenzita dálkové železniční dopravy na rameni Brno–Ostrava, z tohoto důvodu bude hodnocená stavba součástí investic do výše zmiňovaného úseku, konkrétně do úseku mezi Nezamyslicemi a Kojetínem. Železniční trať v úseku mezi Nezamyslicemi a Kojetínem představuje v současné době významnou železniční spojnici mezi metropolí jižní Moravy, Brnem a střední Moravou. Tato spojnice vytváří nejkratší a přímé železniční spojení s významným okresním městem Přerovem, jenž představuje důležité dopravní uzel.

Nová dvojkolejná železniční trať bude umožňovat maximální rychlost vlakových souprav 200 km/h. Je uvažováno s použitím nového kolejového svršku s kolejnicemi 60 E2 na betonových pražcích s pružným bezpodkladnicovým upevněním. Ve výhledovém stavu jsou všechny osobní soupravy opatřeny kotoučovými brzdami. Vlakové soupravy osazené kotoučovými brzdami byly ve výpočtovém modelu nastaveny podle výsledků měření na tratích s kolejovým svrškem odpovídajícím navrhovanému stavu, kde jsou tyto soupravy provozovány. U nákladní dopravy se předpokládá minimálně 30 % vozů opatřených kompozitními špalíky. Traťové rychlosti byly zadány dle údajů z připravované projektové dokumentace. Ve výpočtovém modelu bylo dále uvažováno se zjednodušenou dynamikou jízdy vlakových souprav při modelování hlukové zátěže v blízkosti zastávek či úseků se změnou rychlosti. Ve stávajícím i výhledovém stavu bylo počítáno s rovnoměrným zrychlením (zpomalením) 0,5 m/s<sup>2</sup>. U nákladních vlaků je vždy uvažováno s průměrným zrychlením do 0,1 m/s<sup>2</sup>.

Stavba „Modernizace trati Brno – Přerov, 4. stavba Nezamyslice – Kojetín“ bude v převážné délce vedena v nové stopě, kde dojde k trvalému záboru orné půdy využívané jako pole. V menším rozsahu budou stavbou dotčeny zahrady. Dále je stavba realizována na pozemcích ČD, a. s. a Správy železnic, státní organizace, a to především v částech přiléhajících žst. Nezamyslice a Kojetín, v blízkosti zast. Němčice nad Hanou, Měrovce nad Hanou a dvou dalších křížení, kde se stávající a plánovaná trasa tratě ke stávající přibližuje. Z hlediska struktury dotčené půdy si realizace stavby vyžádá zábor pozemků ZPF a pozemků ostatních. Z hlediska charakteru záboru se v případě zemědělského půdního fondu jedná o zábor trvalý a zábor dočasný s délkou trvání do jednoho roku a nad 1 rok (do této doby je zahrnuta i doba potřebná na uvedení dotčené půdy do původního stavu).

Úplný popis změn, který byl podkladem pro vydání závazného stanoviska k ověření změn záměru, uvažoval s plochou dočasného záboru do 1 roku (22 748 m<sup>2</sup>) a nad 1 rok (45 121 m<sup>2</sup>). Vlivem detailnějšího rozpracování projektu a podrobnějšího projektování však došlo ke zvýšení plochy záboru na 83 353 m<sup>2</sup> pro dočasný do 1 roku a 111 512 m<sup>2</sup> nad 1 rok. Z ploch určených k trvalému záboru bude provedena skrývka svrchní kulturní vrstvy půdy, navržené dle pedologického průzkumu (tab. 5). Celkem bude z ploch trvalého záboru skryto 118 856,4 m<sup>3</sup> ornice, množství podorničí činí 144 157,9 m<sup>3</sup>. Dle projektové dokumentace vznikne potřeba zeminy k ohumusování v množství min. 21 392 m<sup>3</sup> (20 352 m<sup>2</sup> ochrana svahů proti účinkům eroze, 1 040 m<sup>2</sup> rekultivace terénu po odtěžení náspu tl. 200 mm), tato zemina bude použita ze skryté podorniční vrstvy. Skrytá ornice 118 856,4 m<sup>3</sup> bude po dohodě se zemědělskými subjekty využita ke zúrodnění zemědělsky obhospodařovaných pozemků v okolí.

Z ploch určených k dočasnému záboru bude provedena skrývka svrchní kulturní vrstvy půdy, navržené dle pedologického průzkumu. Z ploch dočasného záboru do 1 roku bude skryto 18 894,6 m<sup>3</sup> ornice a 36 799,8 m<sup>3</sup> celkového humusového horizontu, množství podorničí činí 17 905,2 m<sup>3</sup>. Z ploch dočasného záboru nad 1 rok bude skryto 30 203,6 m<sup>3</sup> ornice a 70 542,6 m<sup>3</sup> celkového humusového horizontu, množství podorničí činí 40 339 m<sup>3</sup>. Skrytá zemina z ploch dočasných záborů bude využita k rekultivaci dotčených ploch. Skrývka svrchní kulturní

vrstvy půdy, která bude zpětně využita ve stavbě, bude uchována na deponiích tak, aby nedocházelo k jejímu znehodnocení (zaplevelení, odcizení apod.).

Odběr vody lze předpokládat jak ve fázi výstavby (vlastní stavba, zkrápění staveniště), tak v menší míře i 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 spotřeby vody bude záviset na ročním období provádění prací a souvisejícím počasí. Zásobování vodou bude řešeno ze stávajících veřejných vodovodních řadů a hydrantů. Do lokalit bez stávající vodovodní sítě bude voda dle potřeby dovážena.

Posouzení ovlivnění podzemních vod projektovanou stavbou byl proveden hydrogeologický průzkum (Geotec, 2018, příloha 5), který byl pro potřeby posuzovaných změn aktualizován v roce 2020 (příloha 6). Závěry posouzení potvrzují, že v terciérních sedimentech se nenachází žádné významné zvodnění, které by mohlo významně ovlivnit výstavbu trati v nové trase. Pouze na několika místech prochází nově projektovaná trať přes území s výskytem kvartérních fluviálních sedimentů a to ve Víceměřicích, kde trať překonává údolní nivu Brodečky a u Měrovic nad Hanou, kde je vedena přes údolí Hraničního a Tvorovského potoka. Zde se nachází průlinový kolektor tvořený kvartérními písčity štěrky o mocnosti 3,4 až 5,0 m. Bázi kolektoru tvoří terciérní nepropustné jíly, jejichž povrch byl ověřen v hloubkách od 7,0 do 9,7 m. Nadloží kolektoru tvoří fluviální jíly a písčité jíly charakteru stropního poloizolátoru. Hladina podzemní vody se nachází poměrně mělce pod terénem od 1,8 do 2,5 m a je volná až mírně napjatá. JV od Víceměřic v bezprostřední blízkosti projektované trati je tato kvartérní zvedeň využívána k zásobování obyvatel pitnou vodou.

Pro zhotovení železničního tělesa vznikne potřeba štěrku a štěrkopísku. Tyto materiály lze 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. Dalšími materiály, které je takto možné využít, jsou např. beton, asfaltové směsi, zemina a kamení apod. Výrazně se tak snižují nároky na nové materiálové zdroje. Záměr si nevyžádá žádné dodatečné nároky na těžbu nerostných surovin (otvírání nových ložisek, navýšení těžby ze stávajících zdrojů apod.).

Předmětný záměr bude klást zvýšené nároky na dopravní infrastrukturu v období výstavby. Doprava materiálu na staveniště vyvolá nárůst dopravy na přilehlých komunikacích (silnice I/47, II/433, II/367 a II/436 další místní a účelové komunikace), případně provizorních přístupových cestách, který bude časově omezen pouze na dobu výstavby. Dále budou využívány stávající zpevněné a nezpevněné polní a lesní cesty. Tyto cesty budou po ukončení realizace stavby uvedeny do původního (sjízdného) stavu.

Záměr v celém svém rozsahu překračuje 8 vodních toků, u většiny těchto vodních toků se jedná pouze o menší toky protékající mezi poli. Ve většině případů se nejedná o příliš zvodnělé toky, naopak po větší část roku jsou vyschlé, a to především v letních měsících. Na základě dostupných podkladů a informací projektantů stavby lze tvrdit, že realizací záměru bude ekologicko-stabilizační funkce vodních toků a jejich niv zachována.

Stavba přichází do kontaktu se záplavovým územím pro  $Q_{100}$ ,  $Q_{20}$  a vymezenou aktivní zónou. Záplavové území vodního toku Haná nově stanovil Krajský úřad Olomouckého kraje dne 6. 9. 2016 (č. j.: KUOK 97267/2016). V k.ú. Víceměřice prochází trať aktivní zónou záplavového území vodních toků Brodečka a Haná. Přes dotčené aktivní zóny záplavových území je třeba postupovat v souladu s požadavky příslušných orgánů státní správy. Dle § 67 zákona č. 254/2001 Sb. o vodách je možné povolit nezbytné stavby dopravní a technické infrastruktury v aktivní zóně záplavových území za podmínky, že současně budou provedena taková opatření, že bude minimalizován vliv na povodňové průtoky. V záplavových územích nebudou zřizována zařízení staveniště, nebudou zde skladovány žádné stavební materiály apod. Pro etapu výstavby bude v navazujícím stupni zpracován povodňový plán, který bude součástí dokumentace. Předmětná trať neprochází územím chráněné oblasti přirozené akumulace vod (CHOPAV). Stavební záměr leží v ochranném pásmu vodního zdroje (OPVZ) stupně IIb Víceměřice a v OPVZ stupně IIa Víceměřice studny. V těsné blízkosti stavby se nachází OPVT I. stupně Víceměřice studny. Do něj nebude stavebně zasazeno.

Stavba nezasahuje do žádného národního parku ani do velkoplošného chráněného území. Nejbližší velkoplošné zvláště chráněné území je CHKO Litovelské Pomoraví (kód 84), které je vzdálené cca 24 km severně od předmětného záměru. Nejbližší maloplošné zvláště chráněné území je PR Vitčický les (KOD 1197), která je vzdálena cca 4 km jižně od předmětného záměru a PP Včelínské louky ležící východně od Kojetína. V blízkosti stavebního záměru se nenachází přírodní park.

Zájmová lokalita záměru neprochází územím soustavy Natura 2000. Nejbližší zájmové lokalitě se nachází EVL Morava – Chropyňský luh (CZ0714085) ve vzdálenosti cca 2 km východně. Ptačí oblasti se v širším okolí stavby nenacházejí. Dle vyjádření Krajského úřadu Olomouckého kraje ze dne 3. 7. 2020 (č. j.: KUOK 75139/2020) a ze dne 20. 7. 2016 (č. j. KUOK 74920/2016), nemůže mít uvedený záměr samostatně nebo ve spojení s jinými záměry významný vliv na příznivý stav předmětu ochrany nebo celistvost evropsky významné lokality nebo ptačí oblasti.

Vlivem výstavby dojde k dočasnému lokálnímu ovlivnění kvality ovzduší, na kterém se bude podílet zejména automobilová doprava (transport materiálu, stavební mechanismy), ale i vlastní plocha staveniště. Rozsah této zátěže bude záviset zejména na technologické kázní dodavatelů stavby a na zvolené technologii stavby. Vliv stavby na ovzduší v období výstavby lze omezit na emise tuhých částic do ovzduší při manipulaci se sypkými hmotami a na emise ze stavebních strojů a nákladních automobilů. Dopad vlastní stavební činnosti (včetně zemních prací) bude co nejvíce minimalizován zvolenou technologií provádění stavby. Pro ochranu ovzduší při realizaci záměru bylo doporučeno dodržet navrhovaná opatření.

Posuzovaná stavba vyvolá hlukovou zátěž, jak v období vlastní realizace stavebních prací, tak v období provozu. Pro vyhodnocení vlivu hluku z provozu železniční trati byla zpracována hluková studie. Do hlukové studie bylo pro posouzení ovlivnění obytné zástavby hlukem na železnici zahrnuto území, ve kterém se obytná zástavba nachází v blízkosti rekonstruované části železniční trati a kde je předpoklad hlukového ovlivnění. V hodnocení byl řešen nejvýznamnější zdroj hluku související se záměrem, tzn. železniční doprava. Byla hodnocena jak nulová varianta (tzn. současný stav), tak varianta výhledová (tzn. po rekonstrukci a výstavbě nové železniční trati).

### **Období výstavby**

Hlavními bodovými zdroji hluku po dobu výstavby záměru budou stavební mechanismy nasazené v průběhu stavebních a zemních prací. Hlavním liniovým zdrojem bude stavební doprava. Předpokládá se nasazení běžných stavebních mechanismů – bagry, nakladače, nákladní auta, hutní mechanismy, apod. 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. Hlukové působení bude maximálně redukováno organizací výstavby a bude časově omezeno.

### **Období provozu**

Pro etapu provozu byla vypracována hluková studie, ve které je posuzován jak stávající stav pro železniční dopravu, tak výhledová varianta po rekonstrukci (rok 2040). Pro vyhodnocení akustických účinků bylo přihlédnuto k požadavkům a ustanovením nařízení vlády č. 272/2011 Sb., o ochraně zdraví před nepříznivými účinky hluku a vibrací, v platném znění, a k příslušným normám z oblasti akustiky. Pro výpočet hlukové zátěže bylo použito softwaru LimA.

## *II. Umístění záměru*

Záměr bude realizován na území šesti obcí (Nezamyslice, Víceměřice, Němčice nad Hanou, Hruška, Měrovice nad Hanou, Kojetín) a jednoho kraje (Olomoucký). Na území tohoto kraje prochází trasa záměru přes okres Přerov a okres Prostějov. Záměr je v souladu se Zásadami územního rozvoje (ZÚR) Olomouckého kraje.



Plánovaná trať je ve svojí převážné délce vedena v nové stopě, která si vyžádá zábor mimodrážních pozemků. Ve většině případů se jedná o trvalé zábory pozemků ZPF.

Z hlediska Územních systémů ekologické stability (ÚSES) železniční trať nekříží žádný prvek ÚSES nadregionálního významu. Východně od záměru se nachází nadregionální biokoridor K132, jehož osu tvoří řeka Morava a dále se v těchto místech nachází také nadregionální biocentrum 104. Záměr přímo nezasáhne do žádného regionálního biocentra (dále jen RBC) a regionálního koridoru (dále jen RBK). Nejbližší regionální prvky jsou vzdáleny minimálně 4,5 km severně od záměru, v k. ú. Skalka.

Posuzovanou železniční trať kříží celá řada prvků lokálního ÚSES. V k. ú. Nezamyslice není trať v konfliktu s žádným prvkem lokálního ÚSES. Nejbližší lokální prvky ÚSES jsou vedeny podél řeky Hané, která se nachází cca 500 m jižně od trasy záměru. V k. ú. Víceměřice posuzovaný záměr kříží lokální biokoridor LBK 1 (most v km 62,4) jehož osu tvoří vodní tok Brodečka. Severně od posuzovaného záměru se nachází lokální biocentrum LBC 1–U Chaty a lokální biokoridor LBK 2, které nebudou v kolizi s posuzovaným záměrem. V k. ú. Němčice nad Hanou dojde ke křížení s lokálním biokoridorem (BK 29), jehož osu tvoří vodní tok Žlebůvka, a na něm ležící (navrhované) lokální biocentrum (BC 16). Dále dojde k dotčení biokoridoru 32a a 32b, které jsou vedeny podél stávající železniční tratě. Na k. ú. Hruška v místech křížení záměru s Hraničním potokem (železniční trať a přeložka silnice) je navržen potenciální lokální biokoridor. Na k. ú. Měrovice nad Hanou je navržená síť biocenter a biokoridorů. Posuzovaný záměr kříží navržený lokální biokoridor BK 2 (km 67,8), který je veden podél Tvorovického potoka. Posuzovaný záměr nepřichází do kontaktu s žádným funkčním lokálním biocentrem a biokoridorem. Severně od posuzovaného záměru se nachází lokální biocentrum BC 2, jižně od posuzovaného záměru se nachází lokální biocentrum BC 3. Na území k. ú. Kojetín, dle platné územně plánovací dokumentace záměr nekříží žádné lokální prvky ÚSES. Mimo platnou územně plánovací dokumentaci jsou navrženy prvky ÚSES, z těchto prvků kříží záměr potenciální lokální biokoridor podél potoka Rybniční.

V nejbližším okolí předmětného drážního tělesa se nenacházejí žádné registrované významné krajinné prvky. Realizace záměru si nevyžádá zásah pouze do registrovaného VKP, posuzovaný záměr kříží vodní toky Brodečka, Žlebůvka, Hraniční potok, Tvorovický potok, Rybniční potok a další tři bezejmenné vodní toky

Nejbližší památný strom se nachází v prostoru žst. Nezamyslice před nádražním bytovým domem. Jedná se o platan javorolistý o výšce 26 m a obvodu kmene 507 cm (evidence AOPK ČR). Rekonstrukce žst. Nezamyslice není součástí tohoto stavebního záměru a k dotčení památného stromu ani jeho ochranného pásma nedojde.

V rámci posuzovaného záměru nebudou dotčeny žádné kulturní památky chráněné ve smyslu zákona č. 20/1987 Sb., o státní památkové péči, v platném znění, a evidované v Ústředním seznamu kulturních památek České republiky. Stejně tak nezasahuje trasa záměru do žádného památkově chráněného území ani ochranného pásma.

Realizace záměru ani jeho provoz nebudou mít žádný významný vliv přesahující státní hranice.

### *III. Charakteristika předpokládaných vlivů záměru na obyvatelstvo a životní prostředí*

#### 1. Vlivy na obyvatelstvo včetně sociálně ekonomických vlivů

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

Faktory psychické pohody by mohly být ovlivněny zejména v době výstavby. Rušivým faktorem může být doprava stavebních materiálů na stavbu a pak vlastní stavební práce. Tyto vlivy (které jsou dočasné) však budou minimalizovány na nejnižší možnou míru dodržováním opatření pro omezení prašnosti a dále pak jednotlivými konkrétními organizačními opatřeními.

## 2. Vliv na ovzduší a klima

Z hlediska kvality ovzduší a ovlivnění obyvatel v rámci realizace záměru, lze předpokládat zhoršení kvality ovzduší, avšak pouze po omezenou časovou dobu, a to během realizace stavby, kdy vlivem přesunu materiálu a z důvodu rekonstrukce štěrkového lože trati dojde ke zvýšení prašnosti v trase železniční trati a blízkém okolí. Mezi oblasti, které budou ovlivněny znečišťováním ovzduší během etapy výstavby lze zahrnout jednak prostor zařízení stavenišť a jednak celý úsek rekonstruované trati, kde budou probíhat stavební práce.

V etapě provozu dojde k navýšení počtu projíždějících vlaků na trati. Vzhledem k tomu, že se jedná o elektrizovanou trať, nebude tento nárůst intenzity dopravy znamenat významnou změnu oproti současnému stavu z hlediska kvality ovzduší.

## 3. Vliv na hlukovou situaci a eventuálně další fyzikální a biologické charakteristiky

V období výstavby budou ovlivněni obyvatelé žijící v blízkosti samotného staveniště a obyvatelé žijící v okolí přístupových komunikací na stavenišť a k samotné stavbě. Posuzovaná stavba vyvolá hlukovou zátěž, jak v období vlastní realizace stavebních prací, tak v období provozu. Pro vyhodnocení vlivu hluku z provozu železniční trati byla zpracována hluková studie. Do hlukové studie bylo pro posouzení ovlivnění obytné zástavby hlukem na železnici zahrnuto území, ve kterém se obytná zástavba nachází v blízkosti rekonstruované části železniční trati a kde je předpoklad hlukového ovlivnění. V hodnocení byl řešen nejvýznamnější zdroj hluku související se záměrem, tzn. železniční doprava. Byla hodnocena jak nulová varianta (tzn. současný stav), tak varianta výhledová (tzn. po rekonstrukci a výstavbě nové železniční trati).

Hlavními bodovými zdroji hluku po dobu výstavby záměru budou stavební mechanismy nasazené v průběhu stavebních a zemních prací. Hlavním liniovým zdrojem bude stavební doprava. Předpokládá se nasazení běžných stavebních mechanismů – bagry, nakladače, nákladní auta, hutníci mechanismy, apod. Hluk ze stavenišť bude v čase proměnlivý a bude závislý na druhu, množství a místě prováděných prací, druhu a stavu stavebních strojů, počtu pracovníků a organizaci práce. Hlukové působení bude maximálně redukováno organizací výstavby a bude časově omezeno.

Pro etapu provozu byla vypracována hluková studie, ve které je posuzován jak stávající stav pro železniční dopravu, tak výhledová varianta po rekonstrukci (rok 2040). Pro vyhodnocení akustických účinků bylo přihlédnuto k požadavkům a ustanovením nařízení vlády č. 272/2011 Sb., o ochraně zdraví před nepříznivými účinky hluku a vibrací, v platném znění, a k příslušným normám z oblasti akustiky.

Nově bude vystavěna trať dvoukolejná, která se pouze v místech železničních stanic přiblíží stávající poloze kolejiště. Mimo stanice je trať významně napřímena a vedena v zářezích i na náspech z důvodu navýšení traťové rychlosti. Všechny přejezdy budou nově řešeny mimoúrovňově. Protože ve výhledovém stavu dochází ke změně trasy železnice a hlavně k významným výškovým změnám, není použit režim staré hlukové zátěže.

Vlivem modernizace trati včetně umělých staveb se očekává pokles ekvivalentních hladin akustického tlaku 3 až 5 dB (jedná se o změnu hlučnosti po modernizaci bez změn v intenzitě dopravy). Na výsledné ovlivnění okolní chráněné zástavby hlukem v noční době má vliv zejména nákladní doprava. Zvýšení maximální traťové rychlosti se prakticky týká pouze osobní dopravy a to zejména u dálkové rychlíkové a plánované expresní dopravy, která řešeným úsekem pouze projíždí, nebo bude projíždět. Osobní vlaky při častém brzdění či rozjíždění zvýšené rychlosti využijí pouze minimálně. Běžné nákladní vlaky rychlosti nad 100 km/h konstrukčně a provozně nemohou využívat. Vzhledem k výsledkům hlukové studie byla navržena protihluková opatření tak, aby byl prioritně chráněn venkovní chráněný prostor staveb. Proto bylo přikročeno k návrhu protihlukových stěn o výškách od 2,0 m do 2,7 m nad temenem kolejnice.

Lze tedy konstatovat, že výstavbou ani provozem záměru nedojde k významnému ovlivnění obyvatel hlukem.

#### 4. Vliv na povrchové a podzemní vody

Železniční trať protíná několik vodních toků. Zájmového území není součástí chráněné oblasti přirozené akumulace vod (CHOPAV). Stavební záměr leží v ochranném pásmu vodního zdroje (OPVZ) stupně I Ib Víceměřice a v OPVZ stupně IIa Víceměřice studny. Stavba přichází do kontaktu se záplavovým územím pro  $Q_{100}$ ,  $Q_{20}$  a vymezenou aktivní zónou.

Stavba částečně mění odtokové poměry v území, nesníží však odtokové schopnosti krajiny. Železniční trať je po celé délce oboustranně odvodněna, jak v zářezových, tak náspových úsecích. Výrazný zásah nastane v oblasti Němčického tunelu. Jedná se o lokalitu mezi toky Brodečka a Žlebůvka. Po jeho realizaci však bude krajina uvedena v celé délce tunelu do původního stavu. Na Němčický tunel navazují krátké zářezy, rychle přecházející v náspová tělesa. Směr odtoku dešťových srážek bude i nadále korespondovat s dosavadním stavem. Dalším územím s výrazným zásahem je úsek se zářezovým tělesem mezi toky Žlebůvka a Hraniční potok. Část bližší městu Němčice nad Hanou je z hlediska odtokových poměrů řešena kombinovaně. Vlastní těleso dráhy, účelové komunikace podél tratě a pás polí severně od trati v šíři cca 120 m je navrženo svézt novým odvodněním do toku Žlebůvka. Pole dále severněji od trati a částečně podél trati až do km 65,560 bude odtokově upraveno a zajištěno v budoucnu samostatnou stavbou Vodohospodářských opatření (VHO) Státního pozemkového úřadu. Tato stavba má ochránit město Němčice nad Hanou od přívalových vod z polí severně nad městem a bude tak občasně svádět vodu svodným průlehem přes trať mostním otvorem v km 66,881 dále jižním směrem až k vodoteči Haná. Stavba VHO bude předcházet stavbě modernizace trati. Stavba modernizace trati v rámci zvláštního stavebního objektu v části dokumentace D.E.1.5 SO 22-34-02 Nezamyslice – Kojetín, úprava VHO v km 65,561 upravuje a doplňuje řešení svodného průlehu, aby po realizaci tratě v nové stopě zůstala funkce VHO zachována. Odvodnění části tratě od km 65,560 až k toku Hraniční potok je řešeno severním náhorním příkopem nad zářezem, oboustranným zpevněným příkopem podél kolejí v zářezu. V místě, kde zářez přejde v násyp, voda přejde do patních příkopů podél náspového tělesa a je směřována v souladu s klesajícím terénem až do toku Hraniční potok. V poslední třetině délky stavby mezi obcemi Měrovice nad Hanou a městem Kojetín, nedochází i přes posun tratě ke změně stávajících odtokových poměrů.

Trasa železniční trati byla posouzena v souvislosti s možností jejího vlivu na ochranné pásmo zdrojů podzemní vody ve Víceměřicích a dále byla posouzena možnost ovlivnění domovních studní v nově projektované části trasy v Němčicích nad Hanou a Měrovicích. Rovněž byly orientačně stanoveny přítoky podzemní vody do stavební jámy při hloubení tunelu a zářezu (Hydrogeologický průzkum). Dále bylo posuzováno ovlivnění podzemních vod projektovanou stavbou. Zde byly využity výsledky předchozích průzkumných prací, hlavně pak zpracovaného hydrogeologického průzkumu z roku 2018, doplněné o důsledky současné změny v projektu (delší tunel o 87 m a snížení polohy železničního tělesa o cca 4 m v úseku před obcí Němčice nad Hanou). Závěry posouzení potvrzují výsledky hydrogeologického průzkumu. Vliv stavby v prostoru vysokého násypu na vydatnost vodního zdroje Víceměřice se nepředpokládá. Nelze však vyloučit vliv stavby na kvalitu podzemní vody po dobu výstavby železniční trati. Výstavbou v oblasti Němčického tunelu a hlubokého zářezu dojde s velkou pravděpodobností k ovlivnění vydatnosti blízkých domovních studní. V oblasti Měrovic není vliv stavby na vydatnost domovních studní pravděpodobný. Přítoky podzemní vody při hloubení tunelu a zářezu lze očekávat v množství  $Q = 0,3$  až  $0,5$  l/s na 100 m délky. K odvodnění může docházet gravitačně ve spádové rýze ze dna stavební jámy.

#### 5. Vliv na půdu

Realizace stavby si vyžádá zábory pozemků ZPF (uvažován je trvalý i dočasný zábor). Posuzovaný záměr je ve velké míře trasován přes pozemky zemědělského půdního fondu, zábor je nicméně navržen v rozsahu nezbytně nutném. Navržené řešení je v souladu se ZÚR Olomouckého kraje, plochy vymezené pro daný záměr již byly s orgánem ochrany ZPF (v souladu s § 5 odst. 2) kladně projednány. Rozměry vlastní stavby, které zejména determinují nutné zábory ZPF, jsou dány požadavky norem a předpisů pro provoz železničních tratí a jeho bezpečnost. Trasa železniční trati je navrhována tak, aby nebyla narušena organizace zemědělského půdního fondu (např. vznik "enkláv" či problematiky

obhospodařovatelných pozemků), případně sít zemědělských účelových komunikací. V rámci realizace stavby dojde také k dočasnému záboru zemědělského půdního fondu. Jedná se o pozemky, na které se trvale neumisťuje stavba, jejich zábor je vyžadován zejména z důvodu zřízení manipulačních pruhů, zařízení stavenišť a přístupových komunikací pro stavbu. Na těchto plochách dojde v rámci stavby ke krátkodobému využití pro přejezd, nebo manipulaci techniky, pohotovostní odložení stavebních materiálů a konstrukcí, případně deponování skrývaných zemin. Nepředpokládá se tedy jejich dlouhodobá zátěž výstavbou, jejich zachování v ZPF (navrácení do ZPF) je přirozeným zájmem. Změnou záměru je počítáno s vytvořením trvalé deponie podél trati vlevo mezi novým žel. km cca 62,720–63,130 v prostoru mezi tělesem stávající železniční tratě a náspelem nové trasy. Pro finální využití deponie jsou uvažovány dvě varianty řešení. Jedná se o variantu navrácení půdy zpět do ZPF anebo vytvoření přírodně blízké lokality (biocentra) s navržením vegetační úpravy a využití lokality pro umístění náhradní výsadby. Využití plochy trvalé deponie bude projednáno s dotčenými subjekty (obce, orgán ochrany ZPF, orgán ochrany přírody). Celkově došlo k významnému navýšení záborů především zemědělského půdního fondu. To je dáno zejména tím, že navrhovaná stavba nebyla ve Studii proveditelnosti řešena v podrobnosti záborového elaborátu, v této fázi tedy byly zábory ZPF provedeny pouze hrubým a nepřesným odhadem. Tato změna je vyvolána detailnějším rozpracováním projektu, kdy muselo dojít k technické změně trasy, prodloužení tunelu, prohloubení zářezů, doplnění účelových a obslužných komunikací a doplnění objektů na trati (dvě trafostanice 22/0,4 kV, rozvodny nn apod.). Tyto stavby nebyly součástí původního posouzení EIA a staly se součástí posuzované železniční stavby až ve fázi zpracování dokumentace pro územní řízení. Další upřesnění, a tedy často navýšení, záborů, sebou nesou drobnější projekční úpravy, případně požadavky vyplývající z vyjádření dotčených subjektů (státní správy, samosprávy, případně investora stavby).

#### 6. Vliv na horninové prostředí a přírodní zdroje

Posuzovaná trasa železnice neprochází žádným dobývacím prostorem těženým či netěženým, chráněným ložiskovým územím či poddolovaným územím. Vzhledem k charakteru záměru, kterým je rekonstrukce a zdvojkolejnění stávající trati ve staničních úsecích a novostavba dvojkolejné železniční trati v mezistaničních úsecích, nepředpokládáme negativní vlivy na zdroje nerostných surovin ani na geologické prostředí. Celkově lze říci, že posuzované změny záměru nemají negativní vliv na nerostné zdroje ani na geologické prostředí.

#### 7. Vliv na faunu, flóru a ekosystémy

V lokalitě byl proveden botanický průzkum, během kterého nebyla zaznamenána přítomnost druhů zvláště chráněných dle vyhlášky MŽP č. 395/1992 Sb., v platném znění. Byly zde zaznamenány některé druhy zařazené v Červeném seznamu cévnatých rostlin České republiky (Grulich 2012). Ve vazbě na vegetaci suchých trávníků byl zaznamenán oman vrbolístý (*Inula salicina*) a pipla osmahlá (*Nonea pulla*), oba druhy jsou dle Červeného seznamu řazeny mezi druhy C4a – vyžadující další pozornost. Na plochách okolních polí lze roztroušeně zaznamenat čistec roční (*Stachys annua*), druh silně ohrožený (C2t). V rámci realizace záměru se nepředpokládá ovlivnění populací výše uvedených druhů. Přírodní či přírodně blízké biotopy jsou v dotčeném území přítomny pouze ojediněle a to ve velmi malých a málo reprezentativních fragmentech. Zajímavá je vazba vegetace suchých trávníků na zářezy a násypy stávající železnice. Vzhledem k charakteru území (rozsáhlá intenzivně obhospodařovaná pole) a k navrženým přeložkám železnice ve vybraných úsecích by bylo vhodné ponechat stávající těleso železnice jako krajnotvorný prvek s již vyvinutou vegetací.

Z pohledu výskytu bezobratlých jsou nejcennějšími prvky dotčeného území železniční zářezy se stepním charakterem u Měrovic nad Hanou (cca v km 68,470–68,720 a 69,385–69,600). Míra ovlivnění populací bezobratlých tudíž závisí na zachování tohoto prvku, který je ekologicky velmi cenný i v kontextu širšího okolí. Pro zachování biodiverzity (druhové i biotopové) v převážně uniformní zemědělské krajině bylo doporučeno zachování zářezů u Měrovic nad Hanou v co největším rozsahu (žádoucí je pouze odstranění železničního svršku).

Hnízda mravenců rodu *Formica* (O) byla nalezena pouze na svazích železničních zářezů u Měrovic nad Hanou. V případě, že mravenišťe budou v době výstavby aktivní a stavební

práce budou probíhat v bezpečné vzdálenosti, je v rámci ochrany druhu dostačující hnízda pouze ohradit, tak aby nedošlo k jejich poškození pohybující se technikou, případně provést záchranný přesun na jinou vhodnou lokalitu.

Většina vodních toků, které dotčená železniční trať překonává, pravidelně vysychá. Trvalý výskyt ryb se proto předpokládá pouze v toku Brodečka, ve kterém byly při ichtyologickém průzkumu zjištěny pouze běžné druhy ryb. Realizací záměru bude tento tok přemostěn v novém úseku.

Vhodné mokřadní biotopy pro rozmnožování obojživelníků se na území záměru nenacházejí. Výskyt obojživelníků je v širším území vázán na rybníky v blízkosti obcí.

Biotopy plazů, zejména ještěrek byly indikovány přímo na drážním tělese. Během realizace záměru budou proto dočasně narušeny (přestavbou i přeložkami stávající železnice) zejména druhotné biotopy druhu, kterých je v okolní krajině dostatek (např. okraje lesů, zahrady, ostatní železniční trati). Lze očekávat, že po ukončení stavby budou stávající biotopy obnoveny, a že ještěrky nové železniční těleso opětovně kolonizují. Během stavební činnosti budou dotčení jedinci přirozeně unikat z dosahu nebezpečí.

Hrozbu pro větší ptáky může představovat výstavba nového trolejového vedení. Stavba nových vedení v krajině pro ptáky představuje riziko jednak kvůli nebezpečí úrazu a smrti elektrickým proudem, ale také i srážkou s dráty. K úrazu elektrickým proudem na sloupech elektrického vedení dochází nejčastěji v případě, kdy pták dosedne na sloup a křídlem zavadí o drát vedoucí elektrický proud; dojde ke spojení elektrického oblouku a následnému výboji. V případě trolejového vedení však bývá drát většinou podvěšen, takže jen málokdy dojde k propojení drátu a sloupu ptačím tělem. Hrozba je tak mnohem menší než je tomu v případě běžných sloupů vysokého napětí. Větší riziko úrazu či úmrtí větších ptáků může nastat kvůli nárazům do drátů trolejového vedení. V místech záměru však nebyl zjištěn významný koridor tahu ptáků. Riziko pro ptáky představují také průhledné protihlukové stěny. V případě jejich realizace by měly být opatřeny povrchovou úpravou (ideálně pískováním) v podobě vertikálních pruhů o šířce min. 2 cm v max. vzdálenosti 10 cm.

Výstavbou může vlivem hluku docházet k rušení živočichů využívajících bezprostřední okolí záměru, např. srnec obecný (*Capreolus capreolus*) a zajíc polní (*Lepus europaeus*). Během realizace záměru lze proto očekávat částečné vyprázdňení okolí stavby a přesun těchto živočichů do klidnějších částí krajiny. Tento stav však bude pouze dočasný, po ukončení stavby dojde k opětovnému osídlení opuštěného území.

Během realizace stavebního záměru může být výskyt druhu v dotčeném prostoru zcela odlišný, nicméně k zásahu do stávajícího (nebo potenciálního) biotopu křečka dojde. Na lokalitě nálezu nor (v rozsahu drážních km navržené přeložky 68,400–70,500) doporučujeme proto v rámci ochrany druhu provést skrývkou ornice od 1. září do 30. října – po ukončení rozsídlování mláďat narozených na konci reprodukční sezóny a mimo dobu hibernace. V případě výskytu křečků v norách během tohoto období budou dotčení jedinci aktivně unikat z dosahu nebezpečí a budou mít také dostatek času k vyhrabání náhradního zimoviště. Toto opatření je považováno za šetrnější než jedince odchytávat a transferovat do nového (pro ně neznámého) prostředí, ve kterém nemají úkryty (jsou tak snadnou kořistí predátorů).

Zásadní nepříznivý vliv liniových dopravních staveb na obratlovce (především savce) spočívá v narušení migrační prostupnosti krajiny. Význam dotčeného území z pohledu migrací větších savců není vysoký, a to vzhledem ke krajinnému pokryvu (zástavba, rozsáhlá pole bez remízků a liniové naváděcí zeleně) a přítomnosti migračních bariér (dálnice). Lze předpokládat, že z hlediska migrace živočichů mají v dotčené oblasti největší význam vodní toky s břehovými porosty, které by proto měly být přemostěny dostatečně světlým mostním objektem. Místní populace zvěře jsou pravděpodobně na přítomnost trati zvyklé a naučí se migrační objekty (mosty a propustky přes vodní toky) rychle využívat.

## 8. Vliv na krajinný ráz

Dominantním umělým prvkem v krajině se stává liniové těleso dráhy na náspech a v zářezích. Stavba obsahuje i další inženýrské a pozemní stavební objekty, které se však pohledově příliš

neuplatňují (účelové komunikace, protihlukové stěny, mosty, propustky, ochrana inženýrských sítí a jejich přeložky, rozvody VN, NN, osvětlení, ukolejnění kovových konstrukcí, vnější uzemnění atd.). Stavebně-architektonické řešení výše jmenovaných objektů bude v maximální míře podřízeno jejich primární funkci – jedná se o stavbu pro železniční dopravu (železniční svršek a spodek, železniční mosty, tunel, pozemní komunikace). Stavba bude relativně mohutná. V krajinném měřítku se však nebude výrazně uplatňovat, splyne se stávající krajinou. Posuzované změny záměru nemají negativní vliv na estetickou hodnotu krajiny.

#### 9. Vliv na hmotný majetek, kulturní památky

Záměr nekoliduje s žádnou kulturní památkou typu světového kulturního dědictví, v bezprostřední blízkosti trati se nenacházejí městské či vesnické památkové zóny nebo rezervace, krajinné památkové zóny či archeologické památkové rezervace. Žádná z nemovitých kulturních památek nebude plánovanou výstavbou přímo dotčena. Realizaci záměru nedojde k nepříznivému ovlivnění hmotného majetku nebo nemovitých kulturních památek.

V případě odkrytí archeologických nálezů při provádění zemních prací bude umožněno provedení záchranného archeologického výzkumu dle zákona č. 20/1987 Sb. V širším dotčeném území přítomné kulturní památky se nachází v dostatečné vzdálenosti od osy vedení, lze tedy předpokládat jejich minimální ovlivnění záměrem.

Trasa záměru nezasahuje do památkově chráněných území, tj. do žádné památkové rezervace ani památkové zóny či jejich ochranných pásem. Vesnické památkové zóny se nachází v dostatečné vzdálenosti od osy vedení, lze tedy předpokládat jejich minimální ovlivnění záměrem.

Možnost archeologického nálezu vzhledem k rozsahu prováděných zemních prací je minimální. V trase záměru se nenachází žádné kulturní památky ve smyslu zákona č. 20/1987 Sb. a evidované v Ústředním seznamu kulturních památek České republiky, ani památkově chráněná území vyhlášených dle zákona č. 20/1987 Sb., ve znění pozdějších předpisů.

Lze konstatovat, že při dodržení zákonných podmínek nebude mít záměr vliv na hmotný majetek, kulturní památky a archeologické lokality.

#### **2. Seznam subjektů, jejichž vyjádření příslušný úřad obdržel v průběhu zjišťovacího řízení:**

- Krajský úřad Olomouckého kraje, odbor životního prostředí a zemědělství,
- Město Němčice na Hané,
- Obec Měrovice nad Hanou,
- Obec Víceměřice,
- Městský úřad Kojetín, odbor výstavby, životního prostředí a dopravy,
- Krajská hygienická stanice Olomouckého kraje se sídlem v Olomouci,
- Česká inspekce životního prostředí, oblastní inspektorát Olomouc,
- Ministerstvo životního prostředí, odbor OVSS VIII, oddělení ochrany ZPF a lesa
- Ministerstvo životního prostředí, odbor ochrany vod,
- Ministerstvo životního prostředí, odbor ochrany ovzduší,
- Ministerstvo životního prostředí, odbor obecné ochrany přírody a krajiny.

#### **3. Vypořádání vyjádření obdržených v průběhu zjišťovacího řízení (uvedeno kurzívou):**

***Krajský úřad Olomouckého kraje, Odbor životního prostředí a zemědělství  
(č. j.: KUOK 87625/2020 ze dne 2. 9. 2020),***

veřejné zájmy z hlediska zákona o ochraně lesa na úseku ochrany pozemků určených k plnění funkce lesa nebudou dotčeny,

za ochranu vod je konstatováno, že stavbou ani jejím provozem nesmí dojít k ohrožení kvality i vydatnosti povrchových a podzemních vod,

v souladu s ustanovením § 18 vodního zákona ten, kdo hodlá umístit, provést, změnit nebo odstranit stavbu nebo zařízení anebo provádět jiné činnosti, pokud takový záměr může ovlivnit vodní poměry, jakost nebo množství povrchových nebo podzemních vod má právo, aby po dostatečném doložení záměru obdržel vyjádření vodoprávního úřadu, zda je tento záměr z hlediska zájmů chráněných podle vodního zákona možný, popřípadě za jakých podmínek. K vyjádření podle § 18 vodního zákona je příslušný obecní úřad obce s rozšířenou působností. Ke stavbám na území Olomouckého kraje je to Magistrát města Přerova a Magistrát města Prostějova. Tyto vodoprávní úřady obcí s rozšířenou působností jsou také příslušné k vydání případných dalších opatření podle zákona o vodách (souhlas, povolení vodních děl, povolení k vypouštění odpadních vod do vod povrchových, schválení havarijních plánů apod.),

v případě, že při stavbě nebo při jejím následném provozování bude nakládáno se závadnými látkami ve větším rozsahu, bude zpracován plán opatření pro případ havárie v souladu s ustanovením § 39 vodního zákona a předložen ke schválení příslušnému vodoprávnímu úřadu,

ke stavbě, zařízení nebo činnostem, k nimž není třeba povolení podle zákona o vodách, je třeba souhlasu vodoprávního úřadu podle ustanovení § 17 odst. 1 vodního zákona a to:

- dle písm. a) ke stavbám a zařízením na pozemcích, na nichž se nacházejí koryta vodních toků, nebo na pozemcích s takovými pozemky sousedících, pokud tyto stavby a zařízení ovlivní vodní poměry,
- dle písm. c) ke stavbám nebo terénním úpravám v záplavových územích,
- dle písm. d) ke stavbám ve vzdálenosti od vzdušné paty ochranné hráze vodního toku a
- dle písm. e) ke stavbám v ochranných pásmech vodních zdrojů.

Případný odběr povrchových vod nesmí být realizován bez povolení příslušného vodoprávního úřadu k nakládání s povrchovými vodami podle ustanovení § 8 odst. 1 písm. a) bod 1 vodního zákona,

v případě, že stavbou dojde k dotčení (křížení, souběh) vodovodů nebo kanalizací pro veřejnou potřebu nebo jejich ochranných pásem, je třeba tyto stavby a jejich ochranná pásma respektovat.

Orgán ochrany ovzduší a orgán odpadového hospodářství nemají k předmětu posuzování připomínek.

Orgány ochrany přírody, ochrany ZPF a integrované prevence rovněž nevznesly žádné zásadní připomínky.

*Krajský úřad Olomouckého kraje nemá k oznámení záměru zásadní připomínky a nepožaduje jeho další posouzení podle zákona. Připomínky se týkají zákonných povinností.*

**Městský úřad Kojetín, odbor výstavby, životního prostředí a dopravy  
(č. j.: MK 8687/2020-VŽPD/Izs ze dne 3. 8. 2020),**

nemá k záměru připomínky.

*Vzhledem k obsahu vyjádření bez komentáře.*

**Obec Víceměřice  
(ze dne 27. 8. 2020),**

Byl vznesen požadavek na odstranění a rekultivaci starého drážního tělesa (železniční násep vč. mostních objektů na pozemku p. č. 127/1 a 127/9 v k. ú. Víceměřice),

dále je vzhledem k situování stavby v blízkosti rodinných domů požadováno zpracování vibrační studie ve vztahu k účinkům silniční dopravy, vyvolané realizací záměru a jeho následným provozem,

je nutno provést náhradní výsadbu za vykácené dřeviny a keře v důsledku realizace záměru v k. ú. Víceměřice, obec poukazuje na situování záměru v ochranném pásmu vodního zdroje s tím, že stavba i následné její užívání nesmí ohrozit vodní zdroje na k. ú. Víceměřice, vyjádření obsahuje doporučení prověřit, zda stavba nezasahuje do ochranného pásma hřbitova na pozemku p. č. 131/2 v k. ú. Víceměřice, včetně zajištění vibrační ochrany vybavení hřbitova (hrobky, náhrobky), obec upozorňuje na nutnost opatření na ochranu proti hluku v době realizace a později i provozu záměru, stejně tak jako realizaci opatření je snížení prašnosti, v případě poškození obecního majetku obec požaduje uvedení do původního stavu.

*V rámci stavby bude provedeno snesení veškerého zařízení a staveb dosavadní dráhy, včetně konstrukce mostních objektů. S paušálním odstraněním vlastního zemního tělesa a s následnou rekultivací na p. č. 127/9 a 127/1 se nepočítá, s výjimkou míst, kde je odstranění nutné pro realizaci nových objektů.*

*Predikovat stav vibrací během výstavby je problematické. Oznamovatel bude během výstavby provádět ve vztahu k působení vibrací z dopravy při realizaci záměru průběžný monitoring z hlediska ovlivnění statiky staveb rodinných domů v zájmové lokalitě.*

*Náhradní výsadba je stanovena v závazném stanovisku k povolení kácení dřevin. Obec stanovuje povinnost provedení náhradní výsadby v počtu 75 kusů třešní u nově budované komunikace III/435 a péči o vysazené dřeviny po dobu tří let od výsadby. Povinnost provedení náhradní výsadby za odstraněné dřeviny a keře bude stanovena rozhodnutím příslušného orgánu ochrany přírody o povolení kácení dřevin včetně kompenzačních opatření (náhradní výsadby). Obec po dohodě s oznamovatelem zajistí ve svém katastrálním území, případně další vhodné pozemky pro realizaci náhradní výsadby.*

*Stavba je navržena a bude provedena tak, aby neohrozila vodní zdroje, v jejichž pásmu se nachází. K eliminaci rizik kontaminace horninového prostředí v ochranných pásmech vodních zdrojů bude zpracován plán opatření pro případy havárie, předložený ke schválení příslušnému vodoprávnímu úřadu.*

*Z oznámení záměru není patrné, že by na návrh obce rozhodl stavební úřad o zřízení ochranného pásma hřbitova Víceměřice. Pokud by tomu tak bylo, nová trať se pochopitelně nachází v jeho ochranném pásmu, stejně tak tomu je u trati stávající. Stopa nové tratě je dána minimálními poloměry pro jízdu drážního vozidla 200 km/hod a dalšími omezujícími body v území. Volba zachování dosavadní nebo volba zcela jiné stopy je prakticky vyloučena bez ohledu na skutečnost, zda-li je nebo není zřízeno ochranné pásmo hřbitova. Opěra nového žel. mostu i osa nejbližší koleje je vzdálena cca 20 m od zdi hřbitova. Ze všech dostupných poznatků se dá s jistotou předpokládat, že objekt hřbitova nebude provozem nové trati vibracemi dotčen. Podmínku dodržení piety a důstojnosti obřadu přerušením hlučných stavebních prací v lokalitě lze dodržet.*

*Predikovat stav vibrací u stavby, která se bude teprve realizovat, není možné. Lze vycházet z obdobných liniových železničních staveb, kde bylo zjištěno, že úroveň vibrací, do vzdálenosti 10 m od přímé trati, je pod hygienickým limitem. Vzhledem k tomu, že žádný objekt se nenachází do této vzdálenosti, je možné říct, že se nepředpokládá významnější vliv vibrací od provozu železnice. Opatření na ochranu proti emisím hluku v průběhu stavby a následně i provozu záměru budou realizována na základě opatření vyplývajících z akustické studie, především realizací protihlukových stěn. V době výstavby bude dodržován pracovní režim tak, aby byly splněny limity pro denní hlukovou zátěž daného území. K zamezení emisí tuhých znečišťujících látek budou dodržována předepsaná opatření ke zmírnění prašnosti na staveništi, především při nakládání a přepravě sypkých látek a při stavebních činnostech, které mohou vyvolat zvýšenou prašnost. Přesnější vyhodnocení hluku během procesu výstavby bude provedeno v dalších stupních dokumentace, až budou stanoveny a projednány přístupové trasy a místa uložení materiálu. Realizací záměru dojde k výraznému snížení stavu hlučnosti oproti stávajícímu stavu. V žádném místě se nepředpokládá překračování hygienického limitu*



*pro hluk i vibrace. Protihluková opatření jsou navržena tak, aby nedocházelo k překračování hygienického limitu v místech u okolní obytné zástavby.*

*V případě prokazatelného poškození obecního majetku realizací stavby, bude tento majetek na náklady investora uveden do původního stavu nebo dojde k finanční náhradě. Pro tento účel se doporučuje před zahájením prací provést pasport stavu obecního majetku (např. komunikací).*

**Obec Měrovice nad Hanou  
(ze dne 28. 8. 2020),**

Obec vznesla požadavek na prodloužení protihlukové stěny směrem na Kojetín. Důvodem je obava z nadměrného hluku u nově vznikající výstavby rodinných domů ve východní části obce, v souvislosti s emisemi hluku a vibrací z projíždějících vlaků, byl vznesen požadavek na oddálení trati od rodinných domů v místech, kde se přibližuje k domům oproti současnému umístění,

další oddálení trati je požadováno v souvislosti se situováním hřbitova, ve vztahu k působení vibrací a možné poškození náhrobků,

technické řešení stavby musí být provedeno tak, aby vibrace a hluk z nové dvoukolejné trati negativně neovlivňovaly rodinné domy v její blízkosti,

obec požaduje vysvětlení bodu oznámení (str. 23 Organizace stavby) v textu: „používané komunikace a zařízení staveniště budou pravidelně skrápěny“. Namítá, že pojem „pravidelně“ je značně široký a může znamenat jedenkrát týdně nebo i jedenkrát měsíčně, což požaduje upřesnit,

v závěru je uplatňován požadavek před zahájením realizace stavby na určení komunikací, které budou užívány pro dopravu na staveniště a ze staveniště. Důvodem je zatížení velké části hlukem a prachem z projíždějících vozidel.

*Hluková studie a z ní vycházející parametry protihlukové stěny (její výška a délka) je provedena na stav v době zpracování DÚR. Protihluková stěna je ukončena v novém žel. km 68,123 a nekryje lokalitu budoucí výstavby rodinných domů. Nově navrhované obytné objekty v okolí železniční trati musí respektovat nejenom umístění ale i další negativní dopady (například hluk, vibrace, apod.), které bude liniová stavba působit do okolí.*

*Dle metodického usměrnění pro § 77 zákona č.258/2000 Sb., nelze vydat kladné stanovisko orgánu ochrany veřejného zdraví, aniž by byla přijata opatření k ochraně před hlukem nebo vibracemi. Záměrem tohoto usměrnění byla snaha zajistit „prioritu v území“ strategickým stavbám infrastruktury (pozemním komunikacím a drahám) již ve fázi zanesení budoucí trasy do územně plánovací dokumentace.*

*Stopa tratě je navržena v souladu se zadáním a v souladu se schválenou Studií proveditelnosti. Její stopa současně respektuje princip maximálního využití dosavadních drážních pozemků a zachování obslužnosti a dosahu zastávek. V oblasti zastávky a v místě křížení se silnicí III/4335 nedochází k přiblížení tratě. Ke znatelnému posunu tratě dochází v západní části obce, vzdálenost rodinných domů od osy nejbližší koleje nebude menší než 70 m, tedy bezpečně od dosahu vibrací. Nejbližší vzdálenost osy koleje a hřbitovní zdi je 14 m. V dalším projektovém stupni bude zpracována studie a případně budou navržena opatření proti eliminaci vibrací na oblast hřbitova.*

*Realizací záměru dojde k výraznému snížení stavu hlučnosti oproti stávajícímu stavu. V žádném místě se nepředpokládá překračování hygienického limitu pro hluk i vibrace. Protihluková opatření jsou navržena tak, aby nedocházelo k překračování hygienického limitu u okolní obytné zástavby.*

*Používané komunikace a zařízení staveniště budou skrápěny pravidelně a v dostatečné míře za účelem eliminace prašnosti. V organizačních opatřeních pro jednotlivé postupy výstavby, bude stanovena povinnost skrápění s její četností, a to především v závislosti na klimatických podmínkách a pokynech odpovědných pracovníků.*

*Přesnější vyhodnocení hluku z výstavby bude provedeno v dalších stupních dokumentace, až budou stanoveny a projednány přístupové trasy a místa uložení materiálu. V této fázi budou*

stanoveny z hlediska eliminace hluku a emisí nejhodnější trasy a komunikace, využívané pro příjezd k jednotlivým úsekům stavby.

### **Město Němčice na Hané**

**(č. j.: MUNNH/3432/2020 ze dne 28. 8. 2020),**

Město upozorňuje na absenci krajinných prvků v oblasti s převážným zemědělským využitím půdy, přičemž v důsledku těchto skutečností dochází k vodní a větrné erozi. Při realizaci tunelu dojde v části Kozlov k odstranění významného počtu dřevin a keřů. Město požaduje jako kompenzaci za odstraněné dřeviny náhradní výsadbu na pozemcích Správy železnic, s.p. Navrhuje po ukončení výstavby tunelu výsadbu stromů a keřů nad tunelem a podél tunelu tak, aby bylo naplněno tvrzení (str. 87 oznámení), tedy uvedení krajiny v celé délce tunelu do původního stavu. Dále město namítá, že jako náhrada za odstraněné dřeviny byla oznamovatelem uvedena výsadba 21 ks stromů na pozemku p. č. 6889 v k. ú. Němčice nad Hanou, což považuje za zcela neadekvátní náhradu,

Byl vznesen požadavek na ekologické odstranění a rekultivaci starého drážního tělesa (železničního náspu vč. mostních objektů) z důvodu vytváření nepůvodní bariéry, kterou drážní těleso tvoří především v těsné blízkosti intravilánu města, kdy tyto plochy mohou výhledově sloužit k rozvoji bytové výstavby se začleněním doplňkové zeleně, především proto, že jižní část katastru města leží v záplavovém území řeky Haná a možný rozvoj města v této lokalitě není možný. Zmiňované plochy jsou po odstranění drážního tělesa jedinou rozvojovou plochou pro město.

*Dle závazného stanoviska města Němčice nad Hanou ze dne 17. 6. 2019 je požadována v katastrálním území Němčice nad Hanou náhradní výsadba v podobě 234 ks stromů s minimálním obvodem kmínku 10 – 14 cm ve výšce 130 cm nad zemí, charakteru polokmen nebo vysokokmen, a 700 ks keřů výšky min. 50 cm. Náhradní výsadba bude provedena do jednoho roku od kácení. Dále je stanovena povinnost péče o vysazené dřeviny po dobu pěti let od výsadby (zálivka bude provedena zejména po výsadbě, stromy budou opatřeny kůly, ochranou proti okusu a mulčováním; budou prováděny pěstební řezy a opravy kotvení). Přesné rozmístění stromů a keřů na vymezené pozemky bude upřesněno ve spolupráci s odborem životního prostředí města Němčice nad Hanou, a to v aktuálním roce, ve kterém bude výsadba realizována. V tomto rozsahu je zpracováno v projektové dokumentaci.*

*V rámci stavby bude provedeno snesení veškerého zařízení a staveb dosavadní dráhy, včetně konstrukce mostních objektů. S paušálním odstraněním vlastního zemního tělesa a s následnou rekultivací se nepočítá, s výjimkou míst, kde je odstranění nutné pro realizaci nových objektů.*

### **Krajská hygienická stanice Olomouckého kraje se sídlem v Olomouci**

**(č. j.: KHSOC 26253/2020/PR/HOK ze dne 25. 8. 2020),**

nemá zásadní připomínky a nepožaduje posouzení záměru podle zákona.

Vzhledem k obsahu vyjádření bez komentáře.

### **Česká inspekce životního prostředí, Oblastní inspektorát Olomouc**

**(č. j.: ČIŽP/48/2020/4879 ze dne 31. 8. 2020),**

Vyjádření se dotýká zejména stavebního objektu Němčického tunelu a možného vlivu této stavby na stav podzemních vod. Jsou komentovány závěry hydrogeologického posouzení vlivu stavby na proudění podzemních vod a jejich jednotlivé zdroje. K návrhu hydrogeologického monitoringu studní připomíná, že se zpracovatel nevypořádal s možnými následky, které mohou v případě snížení vydatnosti studní vyplynout. Odkazuje tak na znění ustanovení § 29 odst. 2 zákona o vodách. Současně připomíná, že pasportizace veškerých vodních zdrojů v zájmovém území, které mohou být potencionálně dotčeny stavbou, by měla být provedena před zpracováním dokumentace, nikoliv řešena případně až v dalších navazujících řízeních.

*Oznamovatel je povinen se řídit platnými právními předpisy, tedy i ochranou jakosti a vydatnosti podzemních vod, kterou upravuje zákon o vodách. Hloubení tunelu bude dozorováno odpovědným hydrogeologem, který bude po celou dobu výstavby zajišťovat monitoring potencionálně ovlivnitelných zdrojů podzemních vod. Hladiny podzemních vod budou před započítím hloubení tunelu zaměřeny a případný trvalý pokles bude kompenzován ve smyslu ustanovení § 29 odst. 2 zákona o vodách. Pasportizace všech potencionálních dotčených zdrojů podzemních vod proběhne v rámci příprav projektové dokumentace a musí být dokončena do doby vydání stavebního povolení.*

#### **Ministerstvo životního prostředí, odbor ochrany vod**

Za odbor ochrany vod nejsou vzneseny zásadní připomínky. Byl vysloven souhlas s hydrologickým průzkumem území s apelem na dodržení jeho návrhů v dalším stupni přípravné dokumentace

*Vzhledem k obsahu vyjádření bez komentáře.*

#### **Ministerstvo životního prostředí, odbor ochrany ovzduší**

Přestože nebyla zpracována rozptylová studie, lze se ztotožnit s tvrzením, že jediným možným negativním dopadem záměru na ochranu ovzduší mohou být stavební práce. Navržená opatření k omezení vlivu této fáze výstavby na kvalitu ovzduší obsažená v oznámení jsou pro minimalizaci negativních vlivů na ovzduší vhodná a měla by být dodržována.

*Vzhledem k obsahu vyjádření bez komentáře.*

#### **Ministerstvo životního prostředí, odbor obecné ochrany přírody a krajiny**

Nemá zásadní připomínky a nepožaduje posouzení záměru podle zákona.

*Vzhledem k obsahu vyjádření bez komentáře.*

#### **Ministerstvo životního prostředí, odbor výkonu státní správy VIII, ochrana ZPF a lesa,**

podle „Oznámení EIA zpracovaného podle § 6 zákona č. 100/2001 Sb., přílohy č. 3“ (zhotovitel Ecological Consulting a.s. duben 2020, číslo projektu 310/19167), dále jen „Oznámení EIA“, prošel záměr stavby již procesem posuzování vlivů na životní prostředí, a to v letech 2016 a 2017 s tím, že následně došlo ke změně záměru. Tato změna mohla mít podle stanoviska ministerstva ze dne 4. 3. 2019 významný negativní vliv. Podle tabulky „Porovnání změn záborů půdy dle jednotlivých katastrálních území“ (viz dokumentace str. 11) měl být celkový trvalý zábor ZPF původně posuzovaný v rámci procesu EIA 9,8325 ha a dočasný zábor ZPF měl být 11,0875 ha. Následně podle dokumentace pro navazující řízení (dokumentace pro územní řízení „DÚR“) mělo dojít k navýšení předpokládaného trvalého záboru na celkových 35,5529 ha a k upřesnění dočasného záboru ZPF (tj. záboru nad 1 rok) na 4,5121 ha. Důvodem bylo přehodnocení zářezů, doplnění objektů (dvě trafostanice, rozvodny atd.) a doplnění účelových a obslužných komunikací (což se na nárůstu dotčených ploch projevilo nejvíce). Podle nyní předložené dokumentace (viz. kapitola B.II „Údaje o vstupech“, str. 27 a násl.) se předpokládá trvalý zábor dokonce 41,0111 ha ZPF (což představuje navýšení výměry o 4,4582 ha) a dočasný zábor ZPF (nad 1 rok) 11,1512 ha (což představuje navýšení o 6,6391 ha). I když podle ustanovení § 4 odst. 1 zákona lze odnímat jen nejnutnější plochu ZPF, není v „Oznámení EIA“ nezbytnost navýšení požadované výměry trvalého odnětí zemědělské půdy (trvalého i dočasného charakteru) ve vazbě na uvedenou podmínku zákona příliš hodnocena, chybí např. případné odkazy, na základě jakých relevantních a prokazatelně nezbytných důvodů muselo v požadovaném rozsahu k tak významnému navýšení dojít, a to nejen navýšení původně posuzovaného záměru, ale i k dalšímu navýšení trvalého záboru ZPF nad rámec řešení, které již bylo pro požadovaný záměr vyhodnoceno v dokumentaci vypracované pro územní řízení („DÚR“). V kapitole D.1.5 „Vlivy na půdu“ (str. 85 a násl.) je uvedeno, že zábor je navržen v nezbytně nutném rozsahu, žádné další

konkrétnější odkazy zde však uvedeny nejsou. Zhotovitel sice odkazuje na to, že navržené řešení je v souladu se Zásadami územního rozvoje Olomouckého kraje s tím, že plochy vymezené pro tento účel byly orgánem ochrany ZPF již v rámci pořízení této územně plánovací dokumentace kladně projednány. V této souvislosti je však třeba poznamenat, že vlastní odnímání půdy ze ZPF je jiným řízením podle zákona o ochraně ZPF. V uvedené kapitole se dále uvádí, cit.: „Rozměry vlastní stavby, které zejména determinují nutné zábory ZPF, jsou dány požadavky norem a předpisů pro provoz železničních tratí a jejich bezpečnost“. Ministerstvo takové obecné požadavky nijak nezpochybňuje, dá se však předpokládat, že tyto požadavky byly zohledněny již v rámci řešení, které bylo navrženo pro územní řízení („DÚR“). V této souvislosti je třeba upozornit, že z celkové výměry 41,0111 ha je 31,9450 ha půd vysoce chráněných, které jsou zařazeny podle vyhlášky č. 48/2011 Sb., v platném znění, do I. a II. třídy ochrany (viz tabulka na str. 28). V kapitole D.1.5 se však zhotovitel „Oznámení EIA“ tímto vlivem na vysoce chráněné půdy příliš nezabývá. V případě dočasného odnětí v kapitole D.1.5. zhotovitel uvádí, že se počítá s vytvořením trvalé deponie a pro finální využití jsou uvažovány dvě varianty řešení. Jednak navrácení půdy zpět do ZPF, jednak vytvoření přírodě blízké lokality s navržením vegetační úpravy a využitím lokality pro umístění náhradní výsadby. V této souvislosti ministerstvo podotýká, že v rámci případného následného projednání záměru bude nezbytné, aby investor respektoval zásady zákona, mimo jiné postup podle ustanovení § 4 odst. 1 písm. d) zákona, v tomto smyslu tedy měly být navrhovány a hodnoceny i výše uvažované varianty řešení. Přesto, že je zcela nezpochybnitelné, že navýšení původně vyčísleného záboru ZPF (viz výše) má zcela nezpochybnitelně významný negativní vliv na jednu ze složek životního prostředí, což nakonec vyplývá i ze stanoviska ministerstva ze dne 4. 3. 2019, uvedeným stavem se zhotovitel podrobně nezabýval v kapitole G. „Všeobecně srozumitelné shrnutí netechnického charakteru“. Míru vlivu na ZPF zhotovitel dále již podrobně nehodnotil. Ministerstvo nezpochybňuje, že se v daném případě jedná o veřejně prospěšnou liniovou stavbu. Tento stav však neznamená, že nejde o záměr, který představuje významný negativní vliv na jednu z důležitých složek životního prostředí (zemědělskou půdu, z velké části přitom bonitně nejcennější, zařazenou do I. a II. třídy ochrany), a který bude ve svém důsledku (z důvodu předpokládaného trvalého odnětí zemědělské půdy ze ZPF) vlivem nevratným. **I když „Oznámení EIA“ z hlediska vlivů na ZPF pojednává o těchto vlivech s poněkud nízkou úrovní svého rozsahu, lze vzhledem k charakteru záměru realizaci „Modernizace trati Brno – Přerov, 4. stavba Kojetín – Přerov“ připustit, aniž by bylo nyní nezbytné vyžadovat proces posouzení vlivu záměru na životní prostředí s tím, že veškeré aspekty zajišťující ochranu ZPF (včetně případných podmínek zmírňujících negativní dopad na ZPF, zejména ve smyslu ustanovení § 4 zákona a ustanovení § 8 odst. 1 zákona) budou muset být v plném rozsahu respektovány v rámci následujících řízení.**

*Uvedené požadavky na řešení trvalého i dočasného odnětí, včetně konkrétní a konečné specifikace výměry, včetně případných kompenzačních opatření budou řešeny v navazujícím řízení o odnětí ploch ze ZPF. V řízení o odnětí a v přípravě podkladů pro uvedené řízení, budou respektovány připomínky a požadavky orgánu ochrany ZPF.*

#### **Závěr:**

**Zjišťovací řízení bylo provedeno podle zásad uvedených v příloze č. 2 k zákonu, s přihlédnutím k povaze a rozsahu záměru, jeho umístění a charakteristice předpokládaných vlivů záměru na veřejné zdraví a životní prostředí. Při hodnocení záměru příslušný úřad dále vycházel z obdržených vyjádření dotčených územních samosprávných celků a dotčených orgánů. V rámci zjišťovacího řízení příslušný úřad neobdržel žádný naléhavý požadavek na posouzení předmětného záměru podle**

**zákona, odůvodněný významnou mírou závažnosti vlivu záměru na životní prostředí a veřejného zdraví. Připomínky uvedené ve vyjádřeních se týkaly povinností vyplývajících z příslušné legislativy nebo měly charakter upozornění či doporučení pro navazující řízení a stanovení konkrétních podmínek v dílčích správních aktech, případně vycházely z konkrétních místních podmínek a stavu zájmové oblasti. Relevantní připomínky a požadavky byly vypořádány s tím, že danou specifickou problematiku je nezbytné dále odborně řešit v samostatných navazujících řízeních, za současného předložení nezbytných podkladů pro tato řízení. Veřejnost a dotčená veřejnost uvedená v § 3 písm. i) bodě 2 zákona se k oznámení záměru nevyjádřily.**

**Jedná se o záměr veřejně prospěšné liniové stavby, která představuje určitými svými úseky z pohledu vlivů na životní prostředí a zdraví lidí nepochybně některé vlivy, jejichž charakter a rozsah však nebyl přesto klasifikován jako tak významný, aby nutně vyloučil možnost jeho realizace v dané lokalitě anebo vedl k dalšímu posouzení záměru. Zásadním vlivem byl shledán zábor ZPF, který je zásadní změnou oproti původnímu již posouzenému záměru, nicméně je vyvolán dílčími změnami jednotlivých úseků trati tak, aby odpovídaly stavebním drážním a bezpečnostním normám a požadavkům. Uvedený záměr je nezbytné rovněž chápat jako významnou veřejně prospěšnou liniovou stavbu, která kromě vyššího záboru půdy nebude mít významný vliv na složky životního prostředí a zdraví lidí. V rámci oznámení záměru jsou formulována odpovídající opatření k prevenci a vyloučení či zmírnění negativních vlivů na jednotlivé složky životního prostředí, za kterých lze považovat záměr z hlediska vlivů na životní prostředí a veřejné zdraví jako akceptovatelný. V případech, které to vyžadují budou učiněna odpovídající kompenzační opatření. Nejsou dále známy překážky z hlediska ochrany životního prostředí a veřejného zdraví, které by bránily realizaci předmětného záměru v dané lokalitě. Jednotlivé dílčí připomínky či požadavky budou předmětem zpracování dalšího stupně projektové dokumentace, jejího připomínkování a navazujících řízení, včetně stanovení konkrétních podmínek, za kterých je možno provádět jednotlivé činnosti, vedoucí k realizaci záměru. Na základě výše uvedeného dospěl příslušný úřad k závěru, že záměr nemůže mít významný vliv na životní prostředí a nebude posouzen podle zákona, a rozhodl tak, jak je uvedeno ve výroku tohoto rozhodnutí.**

#### Poučení:

Proti tomuto rozhodnutí mohou podat do 15 dnů ode dne jeho doručení oznamovatel 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 VIII, Krapkova 3, 779 00 Olomouc.

O rozkladu rozhoduje ministr životního prostředí na základě návrhu rozkladové komise. Splnění podmínek podle § 3 písm. i) bodu 2 zákona doloží dotčená veřejnost v rámci podání žádosti o rozklad.

Dotčené územní samosprávné celky ve smyslu § 16 odst. 2 zákona vyvěsí toto rozhodnutí neprodleně po jeho obdržení na své úřední desce po dobu nejméně 15 dnů. Zároveň v souladu s tímto ustanovením dotčené územní samosprávné celky neprodleně vyrozumí elektronickou datovou nebo e-mailovou zprávou (petr.matecka@mzp.cz), příp. písemně, příslušný úřad o dni vyvěšení rozhodnutí na úřední desce.

Do rozhodnutí a obdržených vyjádření lze také nahlédnout v Informačním systému EIA na internetových stránkách [https://portal.cenia.cz/eiasea/view/eia100\\_cr](https://portal.cenia.cz/eiasea/view/eia100_cr), kód záměru **OV8269**.

**Bc. Ing. František Ondráš**

ředitel odboru výkonu státní správy VIII

*podepsáno elektronicky*

*Rozdělovník:*

*Účastníci řízení:*

**Oznamovatel:**

Správa železnic, státní organizace, Dlážděná 1003/7, 110 00 Praha 1 – Nové Město - Stavební správa východ, Nerudova 1 779 00 Olomouc

**Dotčená veřejnost** veřejnou vyhláškou vyvěšením na úřední desce Ministerstva životního prostředí po dobu 15 dnů, přičemž patnáctým dnem od vyvěšení se písemnost považuje za doručenou

Ke zveřejnění na úřední desce ve smyslu § 16 zákona:

**Dotčené územní samosprávné celky:**

Olomoucký kraj, Jeremenkova 40a, 779 11 Olomouc  
Obec Víceměřice, Víceměřice 26, 798 26 Nezamyslice  
Obec Hruška, Hruška 30, 798 27 Němčice nad Hanou  
Obec Měřovice nad Hanou, Měřovice nad Hanou 131, 752 01 Kojetín  
Městys Nezamyslice, Tjabinova 111, 798 26 Nezamyslice  
Město Němčice nad Hanou, Palackého nám. 3, 798 27 Němčice nad Hanou  
Město Kojetín, Masarykovo náměstí 20, 752 01 Kojetín

**Na vědomí po nabytí právní moci:**

**Oznamovatel:**

Správa železnic, státní organizace, Dlážděná 1003/7, 110 00 Praha 1 – Nové Město - Stavební správa východ, Nerudova 1 779 00 Olomouc

**Dotčené územní samosprávné celky:**

Olomoucký kraj, Jeremenkova 40a, 779 11 Olomouc  
Obec Víceměřice, Víceměřice 26, 798 26 Nezamyslice  
Obec Hruška, Hruška 30, 798 27 Němčice nad Hanou  
Obec Měrovice nad Hanou, Měrovice nad Hanou 131, 752 01 Kojetín  
Městys Nezamyslice, Tjabinova 111, 798 26 Nezamyslice  
Město Němčice nad Hanou, Palackého nám. 3, 798 27 Němčice nad Hanou  
Město Kojetín, Masarykovo náměstí 20, 752 01 Kojetín

**Dotčené orgány:**

Krajský úřad Olomouckého kraje, odbor životního prostředí a zemědělství, Jeremenkova 40a, 779 11 Olomouc  
Městský úřad Kojetín, odbor výstavby, životního prostředí a dopravy, Masarykovo náměstí 20, 752 01 Kojetín  
Městský úřad Němčice nad Hanou, Palackého nám. 3, 798 27 Němčice nad Hanou  
Krajská hygienická stanice Olomouckého kraje se sídlem v Olomouci, Wolkerova 6, 772 00 Olomouc  
ČIŽP oblastní inspektorát Olomouc, Tovární 40, 779 00 Olomouc  
Drážní úřad, pracoviště Olomouc, Nerudova 1, 779 00 Olomouc

**Zpracovatel oznámení:**

Ecological Consulting a.s., Legionářská 1085/8, 779 00 Olomouc

**Na vědomí:**

Ministerstvo zemědělství, Těšnov 65/17, 110 00 Nové Město  
Archeologický ústav AV ČR, Brno, v. v. i., Čechyňská 363/19, 602 00 Brno  
Povodí Moravy, s. p., Dřevařská 11, 601 75 Brno

**Odbory MŽP (na vědomí):**

odbor ochrany ovzduší  
odbor ochrany vod  
odbor obecné ochrany přírody a krajiny  
odbor druhové ochrany a implementace mezinárodních závazků  
odbor posuzování vlivů na životní prostředí a integrované prevence