

Název zakázky: Modernizace trati Brno - Přerov, 4. stavba Nezamyslice - Kojetín
Číslo zakázky: 21725
Objednatel: MŽP OVSS VIII Olomouc

POSUDEK

DOKUMENTACE O POSUZOVÁNÍ VLIVŮ ZÁMĚRU

Modernizace trati Brno - Přerov, 4. stavba Nezamyslice - Kojetín

NA ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ

(zpracováno dle §9 zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí, v platném znění)

Ing. Vladimír Rimmel

osvědčení odborné způsobilosti MŽP ČR č.j. 3108/479/opv/93, vydáno dne 3.6.1993
prodlouženo rozhodnutím MŽP ČR č.j. 67050/ENV/15 ze dne 21.10. 2015

Klimkovice, říjen 2017

Výtisk č.

OBSAH:

ÚVOD	3
I. ZÁKLADNÍ ÚDAJE	3
II. POSOUZENÍ DOKUMENTACE	5
1. Úplnost dokumentace.....	5
2. Správnost údajů uvedených v dokumentaci, včetně použitých metod hodnocení.....	6
3. Pořadí variant z hlediska vlivů na životní prostředí	7
4. Hodnocení významných vlivů záměru na živ. prostředí přesahující státní hranice.....	7
III. POSOUZENÍ TECHNICKÉHO ŘEŠENÍ ZÁMĚRU S OHLEDEM NA DOSAŽENÝ STUPEŇ POZNÁNÍ POKUD JDE O ZNEČIŠŤOVÁNÍ ŽIVOTNÍHO PROSTŘEDÍ	7
IV. POSOUZENÍ NAVRŽENÝCH OPATŘENÍ K PREVENCI, VYLOUČENÍ, SNÍŽENÍ, POPŘÍPADĚ KOMPENZACI NEPŘÍZNIVÝCH VLIVŮ NA ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ	8
V. VYPOŘÁDÁNÍ VŠECH OBDRŽENÝCH VYJÁDŘENÍ K DOKUMENTACI	8
VI. CELKOVÉ POSOUZENÍ AKCEPTOVATELNOSTI ZÁMĚRU Z HLEDISKA VLIVŮ NA ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ	15
<u>ZÁVAZNÉ STANOVISKO K POSOUZENÍ VLIVŮ PROVEDENÍ ZÁMĚRU NA ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ - NÁVRH</u>	18
ZÁVĚR	29

Úvod

Předmětem posudku je posouzení dokumentace záměru „**Modernizace trati Brno - Přerov, 4. stavba Nezamyslice - Kojetín**“ na životní prostředí dle § 9 zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí, v platném znění.

Zpracovateli posudku byla dne 25.8. 2017 doručena dokumentace záměru, včetně připomínek k této dokumentaci.

I. Základní údaje

1. Název záměru:

Modernizace trati Brno - Přerov, 4. stavba Nezamyslice - Kojetín

2. Kapacita (rozsah) záměru:

Záměr „Modernizace trati Brno – Přerov, 4. stavba Nezamyslice - Kojetín“ je situován z větší části, až na staniční úseky, mimo stávající trať mezi městy Nezamyslice – Kojetín. Začátek kolejových úprav bude navazovat na stavbu č. 3 Vyškov – Nezamyslice v km 62,800 dle stávajícího staničení. Konec kolejových úprav je situován v km 72,100 dané trati. Celková délka řešeného úseku je 9,3 km dle stávajícího staničení. Jedná se zdvojkolejnění trati a tím zvýšení přepravní kapacity trati. Při realizaci záměru dojde k přeložení tělesa trati z důvodu celkového narovnání trati, vč. stavby tzv. Němčického tunelu. Trať představuje důležitou spojnici 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 v regionální a příměstské železniční dopravě i nákladní železniční dopravě. Současný technický stav trati i její stavebně-technické parametry již nevyhovují dnešním 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.

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

Záměr se nachází v Olomouckém kraji na území obcí:

- Nezamyslice (k.ú. Nezamyslice)
- Víceměřice (k.ú. Víceměřice)
- Němčice nad Hanou (k.ú. Němčice nad Hanou)
- Hruška (k.ú. Hruška)
- Měrovice nad Hanou (k.ú. Měrovice nad Hanou)
- Kojetín (k. ú. Kojetín);

4. Obchodní firma oznamovatele

Správa železniční dopravní cesty, státní organizace; Stavební správa východ

5. IČ oznamovatele

70994234

6. Sídlo oznamovatele

Stavební správa východ, Nerudova 1, 779 00 Olomouc

II. Posouzení dokumentace

1. Úplnost dokumentace

Tato část posudku hodnotí úplnost dokumentace po stránce odborné i formální. Posouzena je **Dokumentace** záměru „Modernizace trati Brno - Přerov, 4. stavba Nezamyslice - Kojetín“, v rozsahu přílohy č. 4, zpracovaná společností Ecological Consulting, a.s. Olomouc, v dubnu 2017.

Část A – obsahuje identifikační údaje o oznamovateli (investorovi) záměru - bez připomínek.

Část B – je v souladu s požadavky zákona rozdělena na několik podkapitol a obsahuje všechny požadované informace v dostatečné podrobnosti. Velmi rozsáhlá je kapitola „Popis technického a technologického řešení záměru“. Podkapitoly: Trakční vedení, Zabezpečovací zařízení, Sdělovací zařízení, Silnoproudá zařízení a Mostní objekty zabíhají do přílišných technických detailů, z nichž některé se zdají být nadbytečné z hlediska hodnocení vlivů na životní prostředí.

V části popisující problematiku odpadů je více než půl stránky věnováno seznamu vyhlášek a předpisů, které musí být dodržovány (dodržování zákonů nepovažujeme za potřebné v EIA dokumentaci obsáhle připomínat). Rovněž definice jednotlivých termínů, např. co to je nebezpečný odpad, považují za nadbytečné.

Lze konstatovat, že rozsah a struktura části B odpovídá požadavkům platné legislativy. Jednotlivé kapitoly části B jsou z hlediska úplnosti zpracovány odpovídajícím způsobem.

Část C – Údaje o současném stavu životního prostředí v dotčeném území, environmentální charakteristiky dotčeného území a celkové zhodnocení kvality životního prostředí jsou zpracovány v souladu s požadavky přílohy č. 4. Rozsah této části (22 stran) je, vzhledem k charakteru záměru - modernizace a rozšíření trati (z větší části mimo stávající trať) adekvátní.

V části C se rovněž vyskytuje několik definic (např. v kap. C.1.2, C.1.4.), které považujeme za nadbytečné a zvyšují rozsah dokumentace.

Část D – na celkem 21 stranách zahrnuje výslednou charakteristiku a výsledky hodnocení očekávaných vlivů záměru na obyvatelstvo a životní prostředí a je rozdělena na více podkapitol. Z hlediska úplnosti jsou obsaženy všechny požadované informace.

Obdobně jako v předchozích částech považují za nadbytečné citace definic pojmů (např.: co je to hluk).

Část E – konstatuje, že záměr byl ve studii proveditelnosti navržen a hodnocen v 8 variantách. Pro hodnocení vlivů na životní prostředí byla vybrána varianta M2. Bez připomínek.

Část F – shrnuje účel a princip záměru, vč. závěrů hodnocení. Je konstatováno, že navrhovaná stavba je při akceptování připomínek a realizaci opatření uvedených v dokumentaci akceptovatelná a lze ji doporučit k realizaci.

Část G – obsahuje srozumitelné shrnutí účelu záměru, jeho umístění v krajině, informaci o souladu s územními plány dotčených obcí i očekávaných vlivů na složky životního prostředí.

Část H – zahrnuje celkem 15 příloh – vyjádření příslušných úřadů, mapy, odborné studie a požadované doklady. Přílohu číslo 15 – Tabulka záborů stavby, která zabírá 58 stran považuje autor posudku za nadbytečnou.

Celá dokumentace je členěna v souladu s přílohou č. 4 zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí a formálně splňuje požadavky citovaného zákona. Celkový rozsah dokumentace vzhledem k očekávaným vlivům záměru a jeho umístění v posuzovaném území považuji za nadbytečně rozsáhlý.

2. Správnost údajů uvedených v dokumentaci, včetně použitých metod hodnocení

Dokumentace je zpracována v souladu s požadavky zákona. Popis stávajícího stavu i hodnocení očekávaných vlivů považujeme za správné, odhady a výpočty jsou zpracovány s využitím principu předběžné opatrnosti.

2.1. Hodnocení správnosti údajů části B

Údaje a informace uvedené v části B jsou z hlediska správnosti v pořádku. Formální připomínky jsou k příliš podrobnému popisu některých technických parametrů v kap. B.1.6. a množství použitých zkratk, z nichž některé nejsou vysvětleny.

2.2 Hodnocení správnosti údajů části C

Část C popisující stávající stav životního prostředí je vzhledem k charakteru záměru adekvátně zpracována na 22 stranách. Obsahuje údaje o stavu životního prostředí v území v požadované struktuře i kvalitě.

Řadu údajů, definic pojmů i tabulek např. nemovitých kulturních památek je dle názoru autora posudku nadbytečných.

2.3 Hodnocení správnosti údajů části D

Část D je zpracována přehledně, v dostatečném rozsahu. Hodnocení vlivů na jednotlivé složky životního prostředí vychází z, resp. zohledňuje analýzy a závěry odborných studií, které tvoří přílohy dokumentace. Jako nejvýznamnější vlivy byly vyhodnoceny hlukové emise, nezbytné zábory půdy a kácení dřevin. K minimalizaci vlivů stavby je navržena řada opatření pro fázi přípravy záměru, jeho výstavby i provozu.

2.4 Hodnocení správnosti údajů části E

V dokumentaci je stručná charakteristika všech variant hodnocených ve studii proveditelnosti. Pro hodnocení vlivů na životní prostředí byla vybrána varianta M2, která uvažuje s investičními opatřeními pro dosažení souvislé traťové rychlosti $v_{max} = 200$ km/h a úplným zdvoukolejněním trati. Na základě provedeného hodnocení vlivů na životní prostředí je varianta M2 doporučena k realizaci. Autor posudku s tímto závěrem souhlasí.

2.5 Hodnocení správnosti údajů části F

V závěru je správně konstatováno, že na základě komplexního zhodnocení všech dostupných údajů vztahujících se k navrhované stavbě, současnému i výhledovému stavu jednotlivých složek životního prostředí lze konstatovat, že navrhovaná stavba je při akceptování v dokumentaci uvedených připomínek ekologicky přijatelná a proto ji lze doporučit k realizaci.

2.6 Hodnocení správnosti údajů části G

Bez připomínek.

2.7 Hodnocení správnosti údajů části H

Dokumentace obsahuje 15 příloh – vyjádření příslušných úřadů, mapy, odborné studie a požadované doklady. Přílohu číslo 15 – Tabulka záborů stavby považuje autor posudku za nadbytečnou.

Odborné přílohy jsou zpracovány velmi podrobně. Analyzují nejzávažnější očekávané vlivy a poskytují dostatek informací pro objektivní hodnocení vlivů na životní prostředí.

3. Pořadí variant z hlediska vlivů na životní prostředí

Posuzovaný záměr je řešen v jednom variantním řešení.

4. Hodnocení významných vlivů záměru na živ. prostředí přesahující státní hranice

Přímé vlivy přesahující státní hranice jsou vzhledem k charakteru a umístění záměru vyloučeny. Mezistátní vlivy budou pouze nepřímé, pozitivní - v důsledku zrychlení a zefektivnění mezinárodní dopravy.

III. Posouzení technického řešení záměru s ohledem na dosažený stupeň poznání pokud jde o znečišťování životního prostředí

Technické a technologické řešení záměru je podrobně (na 10 stranách) popsáno v kap. B.I.6.

Formální připomínky jsou k příliš podrobnému popisu těch částí záměru, které jsou z hlediska vlivů na životní prostředí méně významné (Trakční vedení, Zabezpečovací zařízení, Sdělovací a Silnoproudá zařízení). To vede k menší srozumitelnosti textu pro neoborníky na železniční dopravní cesty.

Navržené technické řešení záměru je z hlediska vlivů na životní prostředí akceptovatelné.

IV. Posouzení navržených opatření k prevenci, vyloučení, snížení, popřípadě kompenzaci nepříznivých vlivů na životní prostředí

Řada technických opatření je uvedena v kapitolách dokumentace a budou součástí projektové dokumentace. Považujeme je za dostatečná, přiměřená charakteru a rozsahu záměru a očekávaným vlivům na životní prostředí. V části D.4 Dokumentace jsou uvedena další opatření, která jsou doporučena k realizaci. Jsou členěna na fázi přípravy, výstavby a provozu záměru.

V. Vypořádání všech obdržených vyjádření k dokumentaci

Zpracovaná dokumentace byla podána na Ministerstvo životního prostředí, odbor výkonu státní správy VIII v Olomouci v květnu 2017.

V zákonné lhůtě se ke zveřejněné dokumentaci vyjádřilo celkem 13 účastníků. Přehled doručených vyjádření a stanovisek je v následující tabulce.

č.	Autor vyjádření	Zn. (čj.) vyjádření k dokumentaci	Ze dne
1.	Olomoucký kraj, nám. hejtmana P. Šoltys	KUOK 48571/2017	25.5. 2017
2.	Krajský úřad Olomouckého kraje, odbor ŽPaZ	KUOK 47649/2017	15.6. 2017
3.	Magistrát města Přerova, odbor st. úřadu a ŽP	MMPPr/062491/2017/STAV/ZP/Ča	9.6. 2017
4.	Magistrát města Prostějova, odbor ŽP	PVMU 65965/2017 40	23.5. 2017
5.	MěÚ Kojetín, odbor výstavby, ŽP a dopravy	MK5048/2017-VŽPD/lzs	18.5. 2017
6.	Krajská hygienická stanice Olomouckého kraje	KHSOC/13112/2017/OC/HOK	29.5. 2017
7.	ČIŽP Oblastní inspektorát Olomouc	ČIŽP/48/IPP/1616431.002/17/OZP	13.6. 2017
8.	Město Kojetín	MK 5047/2017 – ST/Pso	12.6. 2017
9.	Obec Víceměřice	-	14.6. 2017
10.	MŽP Praha, odbor ochrany ovzduší	31770/ENV/17 1341/780/17	16.6. 2017
11.	MŽP Praha, odbor ochrany vod	31770/ENV/17 1080/740/17	25.5. 2017
12.	MŽP Praha, odbor geologie	31770/ENV/17 739/660/17	25.5. 2017
13.	MŽP Praha, odbor obecné ochrany přírody a krajiny	31770/ENV/17 1934/610/17	7.6. 2017

Zpracovateli posudku byla všechna vyjádření doručena dne 25. srpna 2017.

V následujícím textu je provedeno vypořádání doručených vyjádření k dokumentaci. Případný komentář zpracovatele posudku je uveden rámečku.

1. Olomoucký kraj

Ve svém vyjádření uvádí, že v ZÚR Olomouckého kraje je trasa upřesněna v jiné poloze, než v jaké je předložena v Dokumentaci EIA. Dle bodu 42 ZÚR OK lze změnu průběhu koridoru a jeho případné zvětšení provést pouze na základě vydané aktualizace ZÚR OK.

Dále uvádí, že záměr není v rozporu se strategickým dokumentem - Strategíí rozvoje územního obvodu Olomouckého kraje.

Bez připomínek.

2. Krajský úřad Olomouckého kraje, odbor ŽPaZ

Ve vyjádření odboru jsou sdělení jednotlivých oddělení, která jsou většinou bez připomínek. Vodoprávní úřad sděluje, že navrhovaná stavba je z pohledu vodního hospodářství možná za předpokladu splnění podmínek uvedených ve vyjádření krajského úřadu pod č.j.: KUOK 115294/2016 ze dne 20.12. 2016 (zpracování plánu pro případ havárie, včetně vydání dalších nezbytných správních aktů, které jsou k realizaci záměru nutné).

Bez připomínek.

3. Magistrát města Přerova, odbor stavebního úřadu a životního prostředí

Orgán ochrany ovzduší požaduje uvádět body k eliminaci emisí tuhých znečišťujících látek uvedené v Dokumentaci na str. 39 jako podmínku všech následných povolovacích řízení. Tyto podmínky jsou následující:

1. bude probíhat pravidelné čištění ploch zařízení staveniště a příjezdových cest;
2. veškeré stavební mechanismy budou pravidelně čištěny, zejména při výjezdu ze staveniště;
3. automobily přepravující stavební materiál budou řádně zaplachtovány;
4. prašné stavební práce (manipulace se sytkým materiálem) budou probíhat pouze v pracovní dny v době od 6:00 do 18:00 hod., v sobotu pak od 8:00 do 12:00 hod., v neděli a ve státní svátky tyto stavební práce probíhat nebudou;
5. v případě suchého počasí bude plocha staveniště a příjezdových komunikací pravidelně skrápěna.

Orgán ochrany přírody považuje za nezbytné v kap. D.4., mezi potřebná opatření zařadit rovněž zajištění úpravy mostních objektů min. na parametry umožňující migraci v území běžných živočišných druhů, a to především, ale nejen v místech křížení s prvky ÚSES.

K ostatním složkám ŽP nejsou připomínky.

Autor posudku souhlasí s požadavkem orgánu ochrany ovzduší. V opatřeních uvedených v kap. D.4 je většina z těchto požadavků zahrnuta, byť jsou formulována mírně odlišně.

Dokumentace obsahuje návrh řešení týkající se migrace pod rekonstruovanými mostními objekty a propustky, na úrovni znalostí v této fázi přípravy záměru.

Cílem posouzení vlivů a návrhů opatření musí být eliminace střetů velkých a středních savců s drážními vozidly na nejnížší možnou míru. Autor posudku doporučuje tuto problematiku velmi podrobně řešit v dokumentaci pro územní řízení, kdy již budou k dispozici podrobnější a přesnější údaje.

4. Magistrát města Prostějova, odbor životního prostředí

Magistrát města Prostějova, odbor životního prostředí k předložené dokumentaci nemá připomínky.

5. MěÚ Kojetín, odbor výstavby, životního prostředí a dopravy

Ve svém vyjádření sděluje povinnost vyplývající pro investora v případě kácení dřevin.

Domnívám se, že opakování, či upozorňování na povinnost dodržovat zákony a předpisy, či postupovat podle nich, je ze strany jednotlivých úřadů v procesu EIA nadbytečné.

6. Krajská hygienická stanice Olomouckého kraje

Ve svém vyjádření uvádí, že k předložené dokumentaci nemá zásadní připomínky za podmínky, že:

Za účelem zajištění ochrany veřejného zdraví před vibracemi z dopravy na dráze, bude projektová dokumentace pro následné řízení dle stavebního zákona obsahovat seznam všech staveb s definovaným chráněným vnitřním prostorem staveb ve vzdálenosti do 14,4 m od osy krajní koleje, která vymezuje blíže pásmo, v němž bude třeba aplikovat další antivibrační opatření, mimo úpravu kolejového svršku a dále návrh dalších antivibračních opatření s doložením jejich účinnosti.

Tato podmínka je doložena 2,5 stránkovým odůvodněním.

Autor posudku s touto podmínkou souhlasí. Podmínka je zahrnuta do Návrhu stanoviska.

7. ČIŽP Oblastní inspektorát Olomouc

Ve svém vyjádření uvádí připomínky:

1. K mapovým podkladům a jejich souladu s textem dokumentace (nesrovnalosti ohledně místa počátku a konce posuzovaného úseku, zda se jedná o údaj dle starého nebo nového staničení železniční trati);

Autor posudku si vyžádal vyjádření zpracovatele dokumentace. S využitím tohoto vyjádření jsou zpracovány odpovědi na připomínky ČIŽP.

Údaje v dokumentaci o začátku a konci záměru a o polohách jednotlivých stavebních podkladů byly čerpány z v té době dostupných podkladů. Ve studii proveditelnosti v době vzniku migrační studie nebyly polohy mostních objektů přesněji vyznačeny a musely tak být dohledávány v terénu. V následujících stupních dojde k aktualizaci migrační studie, kdy budou polohy jednotlivých objektů využitelných pro migraci zpřesněny. V procesu EIA je velmi často tolerance umístění stavby či jejich částí v řádech desítek metrů běžná.

2. K některým textům v dokumentaci, které nejsou v souladu s texty uvedenými v migrační studii

Dle zpracovatelů dokumentace došlo k rozdílným údajům např. rozměrů mostů (konkrétně mostu přes vodní tok Žlebůvka) vlivem rozdílného termínu odevzdání jednotlivých částí dokumentace a postupnému zpřesňování podkladů, vlivem pokračujících projekčních prací. V následujících stupních dojde ke konkretizaci a upřesnění řešení na jednotlivých mostních objektech a sjednocení řešení ve všech částech dokumentace.

Tuto formu zpracování dokumentace nepovažuje autor posudku za šťastnou. Za méně matoucí a zároveň více srozumitelné považují použít v celé dokumentaci stejné údaje, byť jsou některé již neaktuální.

3. K otázce stávajících silnic na dané lokalitě a jejich úrovněovému křížení. ČIŽP konstatuje, že při ponechání stávajícího stavu křížení silnic III/4335 a III/4315 i při jejich případné přeložce dojde k výraznému ovlivnění migračního potenciálu. Migrační potenciál nového mostního objektu se tak při srovnání se stávajícím stavem ještě zhorší - celý migračně možný prostor v podmostí zabírají silnice a jejich křižovatka.

Z podkladů dostupných při zpracování migrační studie nebylo dle vyjádření jejich autorů možné zjistit, jak je křížení silnic III/4315 a III/4335 projektováno. Údaje o šíři nového mostu byly jedinými dostupnými údaji. Při aktualizaci migrační studie budou rozměry tohoto mostu upřesněny a dojde k vyřešení migrační prostupnosti tohoto objektu zejména vzhledem ke křížení Hraničního potoka.

4. Při ponechání stávajícího stavu silnic bude nezbytné vytvořit nový mostní objekt i na druhém místě přetnutí silnice č. III/4335 před hřbitovem v Měrovicích nad Hanou, o kterém se dokumentace ani migrační studie nezmiňuje.

Autor dokumentace s předpokladem vzniku nového mostu v místě přetnutí silnice III/4335 před hřbitovem v Měrovicích nad/Hanou souhlasí. Uvádí, že v dostupných podkladech však tento most nebyl řešen, proto nebyl ani posuzován.

5. ČIŽP poukazuje na nedostatečnost zpracování migrační studie, která řeší zejména stávající objekty na trase.

V době posuzování migrační prostupnosti trati byla jako podklad dostupná pouze studie proveditelnosti, která neřešila jednotlivé propustky. Následně došlo i ke zpřesnění vedení trasy. Zpracovatel si je vědom, že dokumentace posuzovala především stávající mostní objekty. Je to především z důvodu nedostatečných podkladů a snahou posoudit území jako celek se stávajícími migračními trasami.

Doporučuji v dalším stupni přípravy záměru migrační studii aktualizovat.

6. Konkrétní připomínky k jednotlivým příčným objektům v rozsahu 2 stran.

Reakce zpracovatele dokumentace:

Propustek km 61,75 – k jeho posunu mimo posuzovaný záměr a tedy zbytečnému posuzování došlo v důsledku k zpřesnění situace záměru v průběhu projekčních prací.

Most v km 62,1 – k jeho posunu mimo uvedený záměr a tak zbytečnému posuzování došlo vzhledem k zpřesnění situace záměru v průběhu projekčních prací, nový most bude posouzen v rámci navazujících stupňů projektové dokumentace.

Most v km 62,4 – migrační prostupnost nového mostu bude ve velké míře ovlivněna výše proti proudu položeným silničním mostem přes vodní tok Brodečku, jehož rozměry jsou již nyní menší, než stávají most. Pro prostupnost velkých a středních savců může být

limitující i těsná blízkost intravilánu obce Víceměřice. Rozměry nového mostu budou upřesněny v navazujících stupních projektové dokumentace.

Most na nové trase přetínající silnici III/4335 u hřbitova v Měrovicích nebyl řešen, protože nebyl uveden ve studii proveditelnosti.

Propustek v km 69,7 – přes Rybníční potok – likvidace zatrubnění stávajícího propustku nebyla v migrační studii řešena, protože v době kdy hodnocení migrační prostupnosti probíhalo, nebylo zřejmé, jaký osud bude ponechané nevyužité těleso železnice mít. Vzhledem k malým detailům jednotlivých stavebních objektů uváděných ve studii proveditelnosti, nemůže být v migrační studii navrhován migrační objekt ideálních rozměrů. Nelze s čím porovnat, jestli by se takový objekt do záměru svými rozměry vešel a jaký by měl případně vliv na krajinný ráz. Zvětšení trubního propustku na nový most o rozměrech 10 x 3 metry se tak v době vzniku migrační studie zdál jako dostatečný a s velkým zlepšením migrační prostupnosti záměru v lokalitě.

Propustek 71,15 – konkrétní tvar bude řešen v navazujících stupních projektové dokumentace.

Autor posudku se domnívá, že řešit ve fázi EIA posuzování detaily v řádu metrů a prvních desítek metrů není opodstatněné. To jsou podrobnosti, které budou zcela jistě posouzeny a vyřešeny ve stádiu zpracování dokumentace pro územní, resp. stavební řízení.

7. ČIŽP požaduje přepracování migrační studie a upřesnění popř. zvážení návrhů na zlepšení, nikoliv pouze zachování či zhoršení migrační prostupnosti na nových objektech přes uvedenou liniovou stavbu.

Migrační studie bude aktualizována a upřesněna s využitím nových podrobnějších podkladů a informací v navazujících stupních projektové dokumentace.

8. Upřesnění zda dojde ke kácení dřevin rostoucích v místě nad Němčickým tunelem. Touto připomínkou se řeší rovněž nejasnosti ohledně způsobu výstavby uvedeného tunelu.

Němčický tunel bude stavěn formou hloubení, dojde proto ke kácení dřevin i nad tímto tunelem.

V další fázi posuzování záměru požaduje ČIŽP hodnocení vlivů záměru doplnit o dosud neposouzené nebo jen stručně vyhodnocené skutečnosti výše uvedené.

Autor posudku s tímto požadavkem souhlasí.

8. Město Kojetín

Nemá připomínek, za podmínky dodržení bezpečnostních norem hluku a vibrací vyvolaných projížděním vlaku. V blízkosti objektů bydlení je nutné vybudování dostatečných protihlukových stěn.

Bez připomínek. Požadavky jsou součástí navrhovaného řešení v dokumentaci.

9. Obec Víceměřice

Ve svém vyjádření uvádí, že nemá k předloženým dokumentům žádné připomínky.

Bez připomínek.

13. MŽP Praha, Odbor ochrany ovzduší

Ve svém vyjádření uvádí, že posuzovaný záměr považuje z hlediska ochrany ovzduší za akceptovatelný.

Bez připomínek.

14. MŽP Praha, Odbor ochrany vod

Z pohledu ochrany vod a povodňové ochrany nemá odbor ochrany vod žádné zásadní připomínky.

Ve vyjádření je doporučeno vhodněji formulovat opatření ve fázi výstavby č. 8 a je zde upozorněno na chybné uvedení nařízení vlády č. 61/2003 Sb., které bylo plně nahrazeno nařízením vlády č. 401/2015 Sb.

Autor posudku s tímto doporučením souhlasí. Doporučuji dopracovat v dalším stupni projektové dokumentace.

15. MŽP Praha, odbor geologie

Ve svém vyjádření konstatují, že k uvedenému záměru neuplatňují vlastní připomínky.

Bez připomínek

16. MŽP Praha, odbor obecné ochrany přírody a krajiny

Ve vnitřním sdělení uvádí, že předložená dokumentace není zpracována v detailu, na základě kterého by bylo možné dostatečně posoudit vliv na životní prostředí ve smyslu ochrany ZPF.

Požaduje, aby v dokumentaci byly uvedeny informace týkající se ochrany ZPF, na jejichž podkladě bude možné záměr posoudit ve vztahu k ochraně ZPF, a to zejména:

1. informace o dotčených BPEJ, včetně mapového zákresu plánované trasy do mapy BPEJ
2. orientační bilance skrývky svrchních kulturních vrstev půdy a hlouběji uložených zúrodnění schopných zemin, včetně předběžného návrhu na jejich hospodárné využití
3. předpokládaný časový harmonogram realizace akce a dočasného záboru ZPF
4. předběžný způsob provedení rekultivace po ukončení doby dočasného odnětí pozemků ZPF
5. posouzení vlivu stavby tunelu na hydrogeologické poměry
6. informace o plánovaném využití vytěženého materiálu ze stavby tunelu.

Autor posudku si vyžádal vyjádření zpracovatelů dokumentace k výše uvedeným požadavkům MŽP na doplnění dokumentace:

Zástupci Ecological Consulting uvedli, že předložená dokumentace EIA je zpracována v maximálním možném detailu, který umožňovala studie proveditelnosti. Ta sloužila jako hlavní podklad pro zpracování. Některé údaje byly upřesňovány na základě zkušeností zpracovatelů s obdobným typem liniových staveb a po konzultacích se zástupcem investora. Uvádí také, že ve fázi zjišťovacího řízení, se odbor obecné ochrany přírody a krajiny MŽP nevyjádřil. K uvedeným připomínkám uvádí následující:

Ad 1. Informace o plošném záboru jsou uvedeny v kapitole B.2.1 (str. 34 – 35 dokumentace) a příloze č. 15. Ve fázi EIA považují tento detail za dostatečný. Mapový zákres trasy do mapy BPEJ bude doplněn v další fázi přípravy záměru.

Ad 2. Průměrnou mocnost skrývky je možné v této fázi odhadnout dle dotčených BPEJ a tříd ochrany. Celkový odhadnutý objem skryté zeminy je cca 60 000 m³ (předpoklad skrývky z celé dotčené plochy ZPF v obvodu stavby v rozsahu cca 20 ha, při průměrné mocnosti svrchních kulturních vrstev půdy cca 0,30 m – středně hluboká ornice).

Využití skrývky bude konzultováno s příslušným orgánem ochrany ZPF. Hospodárné využití zajistí investor ve spolupráci s místními zemědělskými subjekty. Skrytou zeminu (podorničí) je možné částečně využít ve stavbě jako svrchní vrstvu při rekultivaci dotčených ploch a finálních vegetačních úpravách. Skrývka svrchní kulturní vrstvy půdy bude uchována na deponiích tak, aby nedocházelo k jejímu znehodnocení (zaplevelení, odcizení apod.), případně bezprostředně po provedené skrývce odvážena na místo určení.

Bilance skrývek budou upřesněny v projektové dokumentaci po upřesnění rozsahu ploch k trvalému a dočasnému záboru a na základě provedených pedologických průzkumů.

Ad 3. Termín zahájení je uveden v kapitole B.1.7 (str. 32). Zahájení je navrženo v roce 2021, ukončení v roce 2024. Pokud je dotaz směřován na zahájení a ukončení skrývek, pak je třeba respektovat mimo jiné podmínku stanovenou v kapitole D.4 (str.92 dokumentace), kde je pro provedení skrývek stanoveno období září až leden.

Ad 4. Cílem rekultivace je uvedení dotčené půdy z dočasných záborů do původního stavu. Po ukončení navržených prací bude možné na těchto pozemcích hospodařit stejně jako na souvisejících plochách. Rekultivace bude sestávat z technické a biologické části.

Technická část rekultivace (příprava plochy):

- odstranění nežádoucích materiálů a srovnání plochy
- položení vrstvy humusu 10 – 20 cm (bez zbytků stavebního materiálů, kamenů, větví a jiného odpadního materiálu)
- rovnoměrné rozprostření humusové vrstvy bez hutnění
- v případě zaplevelení před osemem zbavit mechanicky či chemicky plevele

Biologická část rekultivace:

- cílem biologické rekultivace je obnovit v narušené zemině sorbční komplex a původní biologickou činnost (úprava fyzikálních a chemických vlastností půd, dodání živin)
- kultivace běžnými agrotechnickými postupy
- osev vhodnými plodinami či speciální travní směsí; osivo zapravit do země, lehce zaválcovat (např. ručním válcem)

Časový postup technické a biologické rekultivace bude upřesněn v průběhu zpracování projektové dokumentace a plánu organizace výstavby.

Ad 5. Projektovaná délka Němčického tunelu je cca 750 m. Předpokládá se, že tunel bude realizován v celé délce jako hloubený. Výkop pro stavbu tunelu přetne svah kopce Kozlov v

délce cca 1 km a do hloubky místy až 20 m. Projektant prověří možnost zúžení šířky výkopu použitím pažení nebo zajištěním výkopových svahů ve větším sklonu. V průběhu zpracování dokumentace k územnímu řízení proběhne geologický průzkum, který prověří i základní vodní režim lokality. Dle výsledků tohoto průzkumu bude dle potřeby v dalším projektovém stupni průzkum zpřesněn a zaměřen více na problematiku hydrogeologie. Následně budou v projektové dokumentaci navržena a při realizaci stavby provedena opatření na ochranu hydrogeologických poměrů lokality nebo kompenzaci dopadů stavby.

Ad 6. Předpokládá se, že přebytečný materiál ze stavby tunelu a úseků v zářezu bude využitý na stavbu nového násповého zemního tělesa. V rámci zpracování dokumentace pro územní řízení proběhne předběžný geologický průzkum, který stanoví charakter a použitelnost vytěženého zeminy/horniny. Z obecných znalostí o geologii v oblasti tunelu se dá predikovat, že vytěženým materiálem budou především jíly, tedy materiál obecně méně vhodný pro stavbu násповého tělesa. Po úpravě a zlepšení jílovitých zemin a při dodržení klimatických podmínek výstavby je i z tohoto materiálu možné budovat zemní těleso, především jeho jádro. Dle projektového návrhu navazují na tunelovou část trasy úseky s vysokými náspsy o výšce 8-11 m. Při správné organizaci výstavby budou převozové vzdálenosti vytěženého materiálu z tunelu pouze v řádech jednotek km. Detailní řešení bude předmětem dalších stupňů projektové dokumentace.

Autor posudku s tímto doplněním souhlasí a považuje je za dostatečné pro komplexní posouzení vlivů záměru na životní prostředí.

VI. Celkové posouzení akceptovatelnosti záměru z hlediska vlivů na životní prostředí

Po prostudování dokumentace, odborných příloh, doručených vyjádření dotčených samosprávných celků a dotčených správních úřadů lze významné vlivy záměru "Modernizace trati Brno - Přerov, 4. stavba Nezamyslice - Kojetín" na životní prostředí charakterizovat následovně:

Vlivy hluku

K posouzení vlivů hluku během výstavby i provozu řešeného záměru byla zpracována Hluková studie.

Realizací záměru, i s ohledem na navržená protihluková opatření a vybudování tunelu, dojde ke snížení stávající hlukové zátěže z železniční dopravy. Na základě výpočtů je předpokládáno, že po návrhu protihlukových stěn budou hygienické limity u obytné zástavby vlivem provozu na modernizované trati dodrženy.

Vlivy na zeleň

Na základě terénního průzkumu byly identifikovány dřeviny nacházející se v předpokládaném záboru stavby. Jedná se o 200 dřevin rostoucích mimo les, z nichž 153 dosahuje obvodu nad 80 cm ve výšce 130 cm. Stavební záměr je doprovázen zapojenými porosty s plochou větší než 40 m². Celkově se jedná o plochu 10 528 m². Pro tyto dřeviny a zapojené porosty je nutné požádat příslušný orgán ochrany přírody o povolení k jejich kácení.

Vlivy na faunu

Pro pozemní druhy mají liniové stavby vliv především jako migrační překážka. Touto problematikou se zabývá Migrační studie. V území lze očekávat migraci především podél vodních toků s břehovými porosty, které vytvářejí přírodně blízkou liniovou migrační trasu.

V rámci dokumentace byl na lokalitě proveden biologický průzkum a byla vypracována migrační studie. Během biologického průzkumu byly na lokalitě zaznamenány některé zvláště chráněné druhy živočichů, pro jejichž zásah do biotopu je nutné požádat o výjimku ze základních podmínek ochrany zvláště chráněných druhů dle § 56 zákona č. 114/1992 Sb.

Vliv posuzovaného záměru na faunu lze považovat za akceptovatelný.

Vlivy na půdu

Realizace stavby si vyžádá trvalý a dočasný zábor půdy ze zemědělského půdního fondu ve všech dotčených katastrálních územích.

Celkový trvalý zábor ZPF pro posuzovaný záměr bude 98.328,43 m². Dále bude vyžadován také dočasný zábor o velikosti 110.876,96 m². V následných stupních projektové dokumentace bude požádáno o odnětí těchto pozemků ze ZPF.

Vzhledem k charakteru, rozměrům a zásadnímu významu stavby se považuje vliv, resp. odnětí ze ZPF za akceptovatelné.

Vlivy na podzemní a povrchové vody

Železniční trať protíná několik vodních toků. Posuzovaný úsek trati přichází do kontaktu se záplavovým územím pro Q₁₀₀ vodního toku Brodečky. Posuzovaný záměr leží a zasahuje do ochranného pásma vodních zdrojů Víceměřice.

Negativní vlivy mohou být spojeny pouze s havarijními stavy souvisejícími se samotnou stavbou, zejména při stavbě a rekonstrukci mostních objektů. K prevenci těchto havárií byly navrženy podmínky a opatření, při jejichž dodržení bude sníženo riziko možné havárie na minimum.

Vlivy na ÚSES

Železniční trať nekříží žádný prvek ÚSES nadregionálního nebo regionálního významu. Posuzovanou trať ale kříží celá řada prvků ÚSES lokálního významu.

V k. ú. Víceměřice posuzovaný záměr kříží lokální biokoridor LBK 1 (most v km 62,4) jehož osu tvoří vodní tok Brodečka. V k.ú. Němčice nad Hanou budou kříženy novou trasou záměru prvky BK 32b, BC 16, BK 32a a BK 29. V k.ú. Hruška kříží záměr potenciální lokální biokoridor podél Hraničního potoka. Na území k.ú. Kojetín kříží záměr potenciální lokální biokoridor podél potoka Rybniční. Posuzovaným záměrem jsou rovněž kříženy některé interakční prvky (IP 40, IP 6, IP 8,9, IP50/64).

Vliv záměru na prvky ÚSES je z hlediska významnosti vlivů akceptovatelný.

Vlivy na **ostatní složky životního prostředí, včetně vlivu na hmotný majetek a kulturní památky** lze považovat za nevýznamné

Dokumentace byla posouzena dle požadavků § 9 zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí v rozsahu Přílohy č. 5 tohoto zákona.

Po zvážení všech výše uvedených informací, skutečností, rizik a přínosů

doporučuji záměr

**„Modernizace trati Brno - Přerov, 4. stavba Nezamyslice - Kojetín“
k realizaci**

V Olomouci dne:

Č. j.:

Sk.zn.:

Vyřizuje:

Tel:

ZÁVAZNÉ STANOVISKO K POSOUZENÍ VLIVŮ PROVEDENÍ ZÁMĚRU NA ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ - NÁVRH

(dále jen „závazné stanovisko“)

podle § 9a odst. 1 až 3 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“)

Povinné údaje

Název záměru:

Modernizace trati Brno - Přerov, 4. stavba Nezamyslice - Kojetín

Kapacita (rozsah) záměru:

Záměr „Modernizace trati Brno – Přerov, 4. stavba Nezamyslice - Kojetín“ je situován z větší části, až na staniční úseky, mimo stávající trať mezi městy Nezamyslice – Kojetín. Začátek kolejových úprav bude navazovat na stavbu č. 3 Vyškov – Nezamyslice v km 62,800 dle stávajícího staničení. Konec kolejových úprav je situován v km 72,100 dané trati. Celková délka řešeného úseku je 9,3 km dle stávajícího staničení. Jedná se zdvojkolejnění trati a tím zvýšení přepravní kapacity trati. Při realizaci záměru dojde k přeložení tělesa trati z důvodu celkového narovnání trati, vč. stavby tzv. Němčického tunelu. Trať představuje důležitou spojnici pro železniční spojení metropole jižní Moravy, Brna, severovýchodním směrem na střední Moravu a vytváří nejkratší a přímé železniční spojení s okresním městem Přerov. Význam trati spočívá v regionální a příměstské železniční dopravě i nákladní železniční dopravě. Současný technický stav trati i její stavebně-technické parametry již nevyhovují dnešním 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.

Zařazení záměru

dle přílohy č. 1 k zákonu:

kategorie I
bod 9.1

"Novostavby železničních drah delší 1 km"

Umístění záměru:

Záměr se nachází v Olomouckém kraji na území obcí:

- Nezamyslice (k.ú. Nezamyslice)
- Víceměřice (k.ú. Víceměřice)

- Němčice nad Hanou (k.ú. Němčice nad Hanou)
- Hruška (k.ú. Hruška)
- Měrovice nad Hanou (k.ú. Měrovice nad Hanou)
- Kojetín (k. ú. Kojetín);

Obchodní firma oznamovatele: Správa železniční dopravní cesty, státní organizace;
Stavební správa východ

IČ oznamovatele: 70994234

Sídlo (bydliště) oznamovatele: Stavební správa východ, Nerudova 1, 779 00 Olomouc

Ministerstvo životního prostředí jako příslušný úřad podle § 21 písm. c) zákona
za použití § 9a odst. 1 a přílohy č. 6 k zákonu

vydává

S O U H L A S N É Z Á V A Z N É S T A N O V I S K O

k záměru

„Modernizace trati Brno - Přerov, 4. stavba Nezamyslice - Kojetín“
s následujícími podmínkami:

Podmínky pro fázi přípravy záměru:

1. Zpracovat zásady organizace výstavby (ZOV) tak, aby byly maximálně eliminovány nepříznivé dopady na jednotlivé složky životního prostředí. V časovém plánu realizace stavby stanovit harmonogram stavebních prací, nasazení stavebních mechanismů a využívání přepravních tras.
2. V ZOV vymezit plochy pro zařízení staveniště mimo prvky ÚSES a rovněž v dostatečné vzdálenosti od obytné zástavby.
3. Vymezit plochy pro deponie zemin/ornice tak, aby nenarušovaly ekologickou stabilitu a nezasahovaly do prvků ÚSES.
4. Migrační studie bude aktualizována a upřesněna s využitím nových podrobnějších podkladů a informací v navazujících stupních projektové dokumentace.

5. Při výběru dodavatele stavby preferovat použití moderních stavebních mechanismů s co nejnižší hlučností, v dobrém technickém stavu.
6. Zásahy do půdního krytu (zahájení stavby, skrývka apod.) naplánovat do období mimo dobu hnízdění ptáků (tedy mimo 1.4 – 31.7.).
7. Požádat o výjimku ze základních podmínek ochrany zvláště chráněných druhů dle § 56 zákona č. 114/1992 Sb., v platném znění, pro ještěrku obecnou (*Lacerta agilis*) a křečka polního (*Cricetus cricetus*).
8. Požádat o výjimku pro umístění stavby v aktivní zóně záplavového území toku Brodečka dle § 67 zákona 254/2001 Sb. o vodách, v platném znění.
9. Za účelem zajištění ochrany veřejného zdraví před vibracemi z dopravy na dráze, bude projektová dokumentace pro následné řízení dle stavebního zákona obsahovat seznam všech staveb s definovaným chráněným vnitřním prostorem staveb ve vzdálenosti do 14,4 m od osy krajní koleje, která vymezuje blíže pásmo, v němž bude třeba aplikovat další antivibrační opatření, mimo úpravu kolejového svršku a dále návrh dalších antivibračních opatření s doložením jejich účinnosti.
10. V navazujících stupních projektové dokumentace bude migrační studie aktualizována a upřesněna s využitím nových podrobnějších podkladů a informací.

Podmínky pro fázi realizace:

1. Zajistit přítomnost nezávislého biologického dozoru na stavbě, s cílem minimalizovat negativní vlivy stavebních prací na okolní faunu a flóru.
2. Odděleně deponovat kulturní vrstvy půdy (ornici a podorniční vrstvy), s cílem jejich přednostního zemědělského využití. Půdní pokryv v blízkosti realizace záměru, podél přístupových cest a v místě uložení kabelové přípojky uvést po ukončení stavební činnosti do původního stavu.
3. Zásahy do půdního krytu je třeba realizovat mimo hnízdní období ptáků (mimo 1. 4. – 31. 7.). V případě nezbytnosti provedení zásahu v tomto období lze toto realizovat po dohodě s orgánem ochrany přírody a krajiny, při zajištění biologického dozoru odborným pracovníkem, který stanoví podmínky, kdy a jakým způsobem lze zásahy realizovat na základě aktuálního výskytu a hnízdění druhů na lokalitě.
4. Je třeba minimalizovat terénní úpravy okolí stavby samotné a rozsah pojezdů stavební a dopravní techniky po lokalitě. Přednostně využívat již existující a zejména zpevněné cesty.
5. V průběhu realizace výstavby je nutné dbát, aby jakost podzemní a povrchové vody nebyla znehodnocena havarijním únikem ropných látek ze stavebních strojů. Za účelem prevence možné kontaminace povrchových a podzemních vod (k ochraně kvality vodního

útvary a jeho morfologie) bude v rámci dokumentace pro realizaci stavby zpracován havarijný plán pro období výstavby.

6. Dodavatel stavby bude zodpovědný za zajištění řádné údržby a sjízdnosti přístupových cest ke staveništi po celou dobu probíhajících stavebních prací. Automobily budou před výjezdem ze staveniště na komunikaci řádně očištěny. Sypké materiály zabezpečit na automobilech tak, aby nedocházelo k jejich padání na vozovku a do přírodních ploch (zaplachtování). Přesuny stavební techniky, vytíženost nákladních automobilů a dopravní trasy musí být navzájem koordinovány/optimalizovány.

7. Zajistit pravidelnou kontrolu automobilů a mechanismů, pracujících na stavbách z hlediska jejich ekologické nezávadnosti. Stojící mechanismy opatřit záchytnými vanami proti úkapům. Plochy zařízení stavenišť budou vybaveny dostatečným množstvím sanačních prostředků pro případnou likvidaci úniků ropných látek. V případě úniku ropných nebo jiných závadných látek bude kontaminovaná zemina neprodleně odstraněna, odvezena a zneškodněna podle platných předpisů.

8. Při nakládání se závadnými látkami během výstavby záměru respektovat schválený havarijný plán. V případě havárie zajistit její sanaci u odborné firmy.

9. Na plochách zařízení stavenišť neskladovat pohonné hmoty. Instalovat zde chemická WC pro příslušný počet pracovníků. Údržba a opravy stavebních mechanismů budou prováděny mimo tyto plochy. Zamezit odtoku splavenin ze staveniště záměru do povrchových vod.

10. Případné kácení dřevin bude provedeno v souladu s rozhodnutím místně příslušného správního orgánu ochrany přírody a krajiny. Případné kácení dřevin provádět přednostně v období vegetačního klidu (listopad – březen).

11. U stávajících dřevin, jež mají být zachovány a budou se nacházet v blízkosti příjezdových cest a výkopů, zajistit při stavebních činnostech odpovídající ochranu dle ČSN DIN 18 920 (ochrana stromů, porostů a ploch pro vegetaci při stavebních činnostech).

12. Při výstavbě je třeba dodržet opatření na ochranu dřevin vycházející z normy ČSN 83 9061. K ochraně před mechanickým poškozením dřevin je nutné stromy chránit plotem, který by měl obklopot celou kořenovou zónu, ve výjimečných případech opatřit kmen pomocí vypoštářovaného bednění z fošen vysokým nejméně 2 m. Je nutné, aby ochranné bednění či plot zakrývali také kořenové náběhy!! Při zásahu do kořenové zóny stromu (např. hloubení jam, výkopů) bude výkop proveden ručně. Při výkopu nebudou přetínány kořeny s průměrem větším než 2 cm. Dále je nutné zabránit tomu, aby v blízkosti dřeviny nebyla půda zhutňována např. pojezdy stavební techniky nebo výkopovým materiálem! Musí být rovněž zabráněno tomu, aby byl prostor zamokřen např. vodou unikající ze stavby. V ochranném pásmu dřeviny nesmí být zakládána ohniště ani nesmí se zde nacházet žádné zdroje tepla. Je třeba zabránit jakýmkoli mechanickým, příp. chemickým poškozením dřevin a půdního prostoru!

13. Při pracích, které mají za následek víření prachu a za suchého období, provádět kropení ploch.

14. V případě použití silničních pozemků silnic II. a III. třídy nebo místních komunikací pro manipulaci se stavebním materiálem, se stavebními stroji nebo při nárůstu těžké nákladní dopravy je nutno projednat podmínky se správcí pozemních komunikací.
15. Umožnit záchranný archeologický výzkum dle zák. č. 20/1987 Sb. při provádění zemních a výkopových prací a předem na něj uzavřít s pověřeným orgánem smlouvu. Při výskytu náhodných archeologických nálezů v průběhu stavby tyto neprodleně hlásit na příslušné archeologické pracoviště.
16. Rozprostření ornice, zatravnění a případnou výsadbu dřevin provést v co nejkratším termínu, aby se snížila pravděpodobnost eroze a zamezilo rozvoji nežádoucích druhů rostlin.
17. Svahy náspů důsledně ohumusovat, ozelenění provést pouze travním semenem. Protihlukové clony provést v nerušivém barevném provedení, tak, aby co nejlépe splynulo s pozadím.
18. Na celé stavbě a všech dotčených pozemcích je nutno monitorovat nástup nepůvodních invazních druhů rostlin (neoindigenofytů) a po konzultaci s příslušným orgánem ochrany přírody (např. Krajský úřad Olomouckého kraje) nebo odbornou organizací (Krajské středisko AOPK ČR Olomouc) přistoupit k jejich likvidaci.
19. Navrhujeme provádět průběžný biomonitoring živých složek přírodního prostředí během výstavby. V případě nutnosti přistoupit k záchrannému transferu dle podmínek orgánů ochrany přírody.
20. Během stavebních prací je pak třeba dbát prevence před zavlečením nových invazních druhů (např. bolševník velkolepý, křídlatky) a v případě jejich výskytu přistoupit k jejich okamžité likvidaci.
21. Stavební záměr leží v ochranném pásmu vodních zdrojů IIa a IIb vodního zdroje Víceměřice – Doloplazy. Je třeba zamezit kontaminaci vodního zdroje všemi dostupnými prostředky zejména neumisťovat zde žádné stavební objekty, mezideponie stavebního materiálu, neumisťovat žádná stání techniky, neprovádět údržbu techniky ani doplňování provozních kapalin, neprovádět denní čištění mobilní techniky.
22. Realizovat protihlukové stěny navržené v hlukové studii.
23. Skrývka ornice bude provedena v období od září do ledna z důvodu možného hnízdění aviafauny využívající k hnízdění polní plochy nebo před provedením skrývky ornice provést kontrolu trasy ekodozorem.
24. Pro budované mostní objekty, resp. propustky platí, že před propustky a uprostřed propustků nesmí být schodovité překážky vyšší než 10 cm. Propustky nesmí mít na koncích odkalovací jímky. Propustky nesmí být v celé své šíři trvale průtočné. Propustky budovat v jedné ose. V případě možnosti nahradit trubní propustky rámovými, případně v rámovém propustku zbudovat postranní bermy.

25. Zařízení, která budou používána v době výstavby (stavební mechanizace) a která budou zdrojem hluku, musí být situována tak, aby okolí co nejméně ovlivňovala hlukem. V případě potřeby lze využít protihlukové clony.

26. V blízkosti obytné zástavby budou hlučné práce realizovány v denní době mimo dny pracovního klidu (soboty, neděle, svátky).

Podmínky ve fázi provozu:

1. Po dokončení stavby snižovat jakýmkoliv způsobem možné synergické působení negativních vlivů na životní prostředí a veřejné zdraví; odstranit všechna zařízení stavenišť i jiná navazující zařízení.

2. Zajistit pravidelnou údržbu ploch nově vysazené i stávající zeleně ihned po ukončení stavby, tak aby byla omezena invaze neofyt nebo šíření dalších nevhodných druhů do volné krajiny.

Odůvodnění

Odůvodnění vydání souhlasného stanoviska včetně odůvodnění stanovení uvedených podmínek:

Účelem záměru je modernizace stávající železniční trati v úseku Nezamyslice a Kojetín. Navržené řešení uvažuje s výstavbou nových traťových kolejí mimo současné drážní pozemky s výjimkou stávajících nádraží.

Trať představuje důležitou spojnicí pro železniční spojení metropole jižní Moravy, Brna, směrem na střední Moravu, a vytváří nejkratší a přímé železniční spojení s okresním městem Přerov. Význam trati spočívá v regionální a příměstské železniční dopravě i nákladní železniční dopravě. Současný technický stav trati i její stavebně-technické parametry již nevyhovují dnešním 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.

Na základě komplexního zhodnocení všech dostupných údajů vztahujících se k navrhované stavbě, současnému i výhledovému stavu jednotlivých složek životního prostředí a s přihlédnutím ke všem souvisejícím skutečnostem bylo v Dokumentaci konstatováno, že navrhovaná stavba je při akceptování výše uvedených připomínek ekologicky přijatelná a proto ji lze doporučit k realizaci.

Na základě dokumentace, posudku a jeho závěrů, průběhu veřejného projednání a vypořádání připomínek k posudku a dokumentaci se příslušný úřad ztotožnil se závěry posudku a dospěl k závěru, že negativní vlivy posuzovaného záměru nepřesahují míru stanovenou zákony a dalšími předpisy a že předmětný záměr lze při respektování podmínek tohoto stanoviska realizovat, a tedy vydat souhlasné závazné stanovisko.

Podmínky

Fáze přípravy záměru

Podmínky 1 - 8 vyplývají ze zpracované Dokumentace a souvisejících odborných studií. Podmínku 9 požaduje ve svém vyjádření k dokumentaci Krajská hygienická stanice Olomouckého kraje. Podmínka 10 vyplývá z požadavků ČIŽP Oblastní inspektorát Olomouc.

Fáze realizace záměru

Podmínky 1 - 25 vyplývají ze zpracované Dokumentace a souvisejících odborných studií.

Fáze provozu záměru

Podmínky 1 - 3 vyplývají ze zpracované Dokumentace a souvisejících odborných studií.

Souhrnná charakteristika předpokládaných vlivů záměru na životní prostředí z hlediska jejich velikosti a významnosti:

Souhrnná charakteristika předpokládaných vlivů záměru " Modernizace trati Brno - Přerov, 4. stavba Nezamyslice - Kojetín" na životní prostředí vychází z údajů v dokumentaci a odborných přílohách, z vyjádření dotčených samosprávných celků a dotčených správních úřadů a z informací, které zazněly a byly diskutovány na veřejném projednání.

K posouzení vlivů hluku během výstavby i provozu řešeného záměru byla zpracována Hluková studie. Na základě výpočtů je předpokládáno, že po návrhu protihlukových stěn budou hygienické limity u obytné zástavby od provozu na modernizované trati dodrženy.

V rámci posuzovaného záměru dojde ke kácení dřevin. Celkově se jedná o 200 stromů, z nichž 153 vyžaduje povolení ke kácení. V lokalitě záměru se nacházejí i zapojené porosty dřevin, které vyžadují povolení ke kácení. Jedná se o plochu 10 528 m².

Pro pozemní druhy fauny mají liniové stavby vliv především jako migrační překážka. Touto problematikou se zabývá Migrační studie. V území lze očekávat migraci především podél vodních toků s břehovými porosty, které vytvářejí přírodně blízkou liniovou migrační trasu. V rámci dokumentace byl na lokalitě proveden biologický průzkum a byla vypracována migrační studie. Během biologického průzkumu byly na lokalitě zaznamenány některé zvláště chráněné druhy živočichů, pro jejichž zásah do biotopu je nutné požádat o výjimku ze základních podmínek ochrany zvláště chráněných druhů dle § 56 zákona č. 114/1992 Sb., v platném znění. Vliv posuzovaného záměru na faunu lze považovat za akceptovatelný.

Realizace stavby si vyžádá trvalý a dočasný zábor půdy ze zemědělského půdního fondu ve všech dotčených katastrálních územích. Celkový trvalý zábor ZPF pro posuzovaný záměr bude 98.328,43 m². Dále bude vyžadován také dočasný zábor o velikosti 110.876,96 m². V následných stupních projektové dokumentace bude požádáno o odnětí těchto pozemků ze ZPF. Vzhledem k charakteru, rozměrům a zásadnímu významu stavby se považuje vliv, resp. odnětí ze ZPF za akceptovatelné.

Železniční trať protíná několik vodních toků. Posuzovaný úsek trati přichází do kontaktu se záplavovým územím pro Q₁₀₀ vodního toku Brodečky. Posuzovaný záměr leží a zasahuje do ochranného pásma vodních zdrojů Víceměřice. Negativní vlivy mohou být spojeny pouze s havarijními stavy souvisejícími se samotnou stavbou, zejména při stavbě a rekonstrukci mostních objektů. K prevenci těchto havárií byly navrženy podmínky a opatření, při jejichž dodržení bude sníženo riziko možné havárie na minimum.

Železniční trať nekříží žádný prvek ÚSES nadregionálního nebo regionálního významu. Posuzovanou trať ale kříží celá řada prvků ÚSES lokálního významu. Vliv záměru na prvky ÚSES je z hlediska významnosti vlivů akceptovatelný.

Vlivy na ostatní složky životního prostředí, včetně vlivu na hmotný majetek a kulturní památky lze považovat nevýznamné.

Hodnocení technického řešení záměru s ohledem na dosažený stupeň poznání, pokud jde o znečišťování životního prostředí:

Technické a technologické řešení záměru je podrobně popsáno v příslušné kapitole dokumentace (B.1.6). Navržené technické řešení záměru je z hlediska vlivů na životní prostředí akceptovatelné.

Pořadí variant (pokud byly předloženy) z hlediska vlivů na životní prostředí:

Posuzovaný záměr je řešen v jednom variantním řešení. jedná se o variantu M2.

Celkové hodnocení procesu posuzování vlivů na životní prostředí:

Dokumentace - byla zpracována v dubnu 2017 a předložena na Ministerstvo životního prostředí, Odbor výkonu státní správy VIII, Olomouc (dále jen „MŽP OVSS VIII“). V závěru dokumentace je uvedeno, že z hlediska vlivu záměru „Modernizace trati Brno - Přerov, 4. stavba Nezamyslice - Kojetín“ na životní prostředí lze konstatovat, že posuzovaná stavba bude mít, tak jako každá jiná lidská aktivita, dopad na životní prostředí. Úroveň a koncepce navrženého řešení záměru koresponduje s úrovní, která je obvyklá u obdobných staveb realizovaných v rámci České republiky. Na základě komplexního zhodnocení všech dostupných údajů vztahujících se k posuzovanému záměru, současnému i výhledovému stavu jednotlivých složek životního prostředí a s přihlédnutím ke všem souvisejícím skutečnostem lze konstatovat, že navrhovaný záměr lze doporučit k realizaci.

K posuzované dokumentaci vlivů záměru na životní prostředí bylo příslušnému úřadu doručeno celkem 13 vyjádření a stanovisek územních samosprávných celků a dotčených správních úřadů. Vypořádání všech vyjádření je provedeno v posudku.

Zpracovatel dokumentace: RNDr. Bc. Jaroslav Bosák, MBA - autorizovaná osoba ke zpracování dokumentace a posudku dle § 19 zákona č. 100/2001 Sb. (rozhodnutí Ministerstva životního prostředí ze dne 28.4.1998, č.j.: 14563/1610/OPVŽP/97)

Dne2017 byl na MŽP předložen zpracovaný posudek.

Závěry zpracovatele posudku:

Dokumentace byla posouzena dle požadavků paragrafu 9 zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí v rozsahu Přílohy č. 5 tohoto zákona. Po zvážení všech zjištěných skutečností, rizik a přínosů záměr:

"Modernizace trati Brno - Přerov, 4. stavba Nezamyslice - Kojetín" doporučuje k realizaci.

Zpracovatel posudku doporučuje příslušnému orgánu vydat souhlasné stanovisko k posouzení vlivů provedení záměru na životní prostředí za respektování podmínek tohoto stanoviska.

Zpracovatel posudku: Ing. Vladimír Rimmel, autorizovaná osoba ke zpracování dokumentace a posudku MŽP ČR č.j. 3108/479/opv/93, vydáno dne 3.6.1993, prodlouženo rozhodnutím MŽP ČR č.j. 2586/ENV/11 ze dne 23.2. 2011 a rozhodnutím MŽP ČR č.j. 67050/ENV/15 ze dne 21.10. 2015.
Regionální centrum EIA s.r.o., Lidická 1, 742 83 Klimkovice, Tel.: 603 112 170

Seznam subjektů, jejichž vyjádření jsou ve stanovisku zčásti nebo zcela zahrnuta:

č.	Autor vyjádření	Zn. (čj.) vyjádření k dokumentaci	Ze dne
1.	Olomoucký kraj, nám. hejtmana P. Šoltys	KUOK 48571/2017	25.5. 2017
2.	Krajský úřad Olomouckého kraje, odbor ŽPaZ	KUOK 47649/2017	15.6. 2017
3.	Magistrát města Přerova, odbor st. úřadu a ŽP	MMPPr/062491/2017/STAV/ZP/Ča	9.6. 2017
4.	Magistrát města Prostějova, odbor ŽP	PVMU 65965/2017 40	23.5. 2017
5.	MěÚ Kojetín, odbor výstavby, ŽP a dopravy	MK5048/2017-VŽPD/lzs	18.5. 2017
6.	Krajská hygienická stanice Olomouckého kraje	KHSOC/13112/2017/OC/HOK	29.5. 2017
7.	ČIŽP Oblastní inspektorát Olomouc	ČIŽP/48/IPP/1616431.002/17/OZP	13.6. 2017
8.	Město Kojetín	MK 5047/2017 – ST/Pso	12.6. 2017
9.	Obec Víceměřice	-	14.6. 2017
10.	MŽP Praha, odbor ochrany ovzduší	31770/ENV/17 1341/780/17	16.6. 2017
11.	MŽP Praha, odbor ochrany vod	31770/ENV/17 1080/740/17	25.5. 2017
12.	MŽP Praha, odbor geologie	31770/ENV/17 739/660/17	25.5. 2017
13.	MŽP Praha, odbor obecné ochrany přírody a krajiny	31770/ENV/17 1934/610/17	7.6. 2017

Požadavky a připomínky obsažené ve vyjádřeních byly vypořádány v části V. posudku. Posudek je zveřejněn v Informačním systému EIA na internetových stránkách CENIA, česká informační agentura životního prostředí (<http://www.cenia.cz/eia>), pod kódem záměru OV8208 v části Posudek.

Toto závazné stanovisko je vydáno dle § 149 zákona č. 500/2004 Sb., správní řád, ve znění pozdějších předpisů, jako podklad pro vydání rozhodnutí v navazujícím řízení podle § 3 písm. g) zákona.

Platnost tohoto závazného stanoviska je 5 let ode dne jeho vydání s tím, že může být na žádost oznamovatele prodloužena v souladu s § 9a odst. 3 zákona.

otisk úředního razítka

Bc. Ing. František Ondráš
ředitel odboru výkonu státní správy VIII

Dotčené územní samosprávné celky ve smyslu § 16 odst. 3 zákona **neprodleně** zveřejní závazné stanovisko na úředních deskách. Doba zveřejnění je podle § 16 odst. 4 zákona nejméně 15 dnů. Zároveň v souladu s tímto ustanovením **dotčené územní samosprávné celky vyrozumí elektronickou datovou nebo e-mailovou zprávou@mzp.cz), popř. písemně příslušný úřad o dni vyvěšení závazného stanoviska na úřední desce, a to v nejkratším možném termínu.**

Do závazného stanoviska lze také nahlédnout v Informačním systému EIA na internetových stránkách CENIA, česká informační agentura životního prostředí (<http://www.cenia.cz/eia>), a na stránkách Ministerstva životního prostředí (<http://www.mzp.cz/eia>), pod kódem záměru OV8208.

Současně s tímto stanoviskem je zaslán i zápis z veřejného projednání č.j.

Rozdělovník k č. j.:

Dotčené územní samosprávné celky:

Olomoucký kraj
Jeremenkova 1191/40 A, 779 00 Olomouc

Městys Nezamyslice
Tjabinova 111, Nezamyslice 798 26

Obec Víceměřice
Víceměřice 26, 798 26 Nezamyslice

Město Němčice nad Hanou
Palackého nám. 3, 798 27 Němčice nad Hanou

Obec Hruška
Hruška 30, 798 27 Němčice nad Hanou

Obec Měrovice nad Hanou
Měrovice nad Hanou 131, 752 01 Kojetín

Město Kojetín
Masarykovo náměstí 20, 752 01 Kojetín

Dotčené správní úřady:

Krajský úřad Olomouckého kraje, odbor životního prostředí a zemědělství, Jeremenkova 40a, 779 11 Olomouc

Krajská hygienická stanice Olomouckého kraje se sídlem v Olomouci , Wolkerova 6, 772 00

Olomouc

ČIŽP oblastní inspektorát Olomouc, Tovární 40, 779 00 Olomouc

Magistrát města Přerova, odbor životního prostředí, Bratrská 34, 750 11 Přerov

Magistrát města Prostějova, nám T. G. Masaryka 130/14, 796 01 Prostějov

Městský úřad Kojetín, odbor výstavby, životního prostředí a dopravy, Masarykovo nám. 20,
752 01 Kojetín

.....

Oznamovatel:

Správa železniční a dopravní cesty, s.o.
Stavební správa východ
Nerudova 1, 779 00 Olomouc

Zpracovatel dokumentace:

RNDr. Jaroslav Bosák, MBA
Ecological Consulting a.s., Na Střelnici 48, 779 00, Olomouc

Zpracovatel posudku:

Ing. Vladimír Rimmel
Náměstí 69
742 83 Klimkovice

Odbory MŽP (zasláno vnitřním sdělením čj.):

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

Na vědomí:

.....

ZÁVĚR

Posudek byl zpracován dle § 9 zákona č.100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí na základě dokumentace a vznesených připomínek k záměru „Modernizace trati Brno - Přerov, 4. stavba Nezamyslice - Kojetín.“

Po vyhodnocení všech materiálů a informací, které byly pro posouzení záměru k dispozici, je výsledným závěrem posudku vyjádření, že záměr lze doporučit k realizaci.

Prohlašuji, že jsem se nepodílel na zpracování oznámení ani dokumentace posuzovaného záměru.

Datum zpracování posudku a závěrů veřejného projednání: _____._____.2017

Jméno, příjmení, bydliště a telefon zpracovatele posudku: Ing. Vladimír Rimmel
Náměstí 69
742 83 Klimkovice
Tel.: 603 112 170
E-mail: rimmel@rceia.cz

Autorizace ke zpracování posudku:

Osvědčení odborné způsobilosti MŽP ČR č.j. 3108/479/opv/93, vydáno dne 3.6.1993,
prodlouženo rozhodnutím MŽP ČR č.j. 2586/ENV/11 ze dne 23.2. 2011 a rozhodnutím
MŽP ČR č.j. 67050/ENV/15 ze dne 21.10. 2015

Podpis zpracovatele posudku:

.....
Ing. Vladimír Rimmel