
RS1 VRT BRODEK U PŘEROVA – PROSENICE

DOKUMENTACE EIA

zpracovaná dle přílohy č. 4 zákona č. 100/2001 Sb.

Objednatel: Správa železnic, státní organizace
Dlážděná 1003/7,
110 00 Praha 1
Stavební správa východ
Nerudova 773/1
779 00 Olomouc

Zpracovatel: SAGASTA s.r.o.
Novodvorská 1010/14
142 00 Praha 4



září 2026

RNDr. Jaroslav Bosák

Řešitelský kolektiv:

RNDr. Bc. Jaroslav BOSÁK, MBA – vedoucí řešitelského kolektivu, posuzování vlivů na životní prostředí, zoologie, migrační studie

- o autorizovaná osoba ke zpracování dokumentace a posudku dle § 19 zákona č. 100/2001 Sb. (osvědčení Ministerstva životního prostředí č.j. 14563/1610/OPVŽ/97 ze dne 28.4.1998, prodlouženo rozhodnutím č.j. MZP/2021/710/5300 ze dne 4.11.2021)
- o odborně způsobilá osoba k posuzování vlivů na životní prostředí podle zákona Národnej rady Slovenskej republiky č. 127/1994 Z.z., o posudzovaní vplyvov na životné prostredie (číslo zápisu v seznamu odborně způsobilých osob 440/2007-OPV)
- o autorizovaná osoba ke zpracování hodnocení dle § 67 zákona č.114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny v platném znění (rozhodnutí Ministerstva životního prostředí č.j. 25519/ENV/10 ze dne 23.3.2010 prodloužené rozhodnutím č.j. MZP/2026/610/489 ze dne 23.2.2026)
- o absolvent programu Ochrana krajinného rázu dle §12 zákona č. 114/1992 Sb. (osvědčení VUT Praha, katedra urbanismu a ÚP No-2022-01 ze dne 28.4.2022)

SAGASTA s.r.o., Novodvorská 1010/14, 142 00 Praha 4 – Lhotka, tel. 261 344 100, 603 584 222

Mgr. Tereza VESELÁ – rozptylová studie; technické složky životního prostředí

- autorizovaná osoba ke zpracování rozptylových studií dle § 32 odst. 1 písm. e) zákona o ochraně ovzduší (rozhodnutí Ministerstva životního prostředí č. j.: MZP/2017/780/729 ENV/2017/37829 ze dne 15.11.2017)

SAGASTA s.r.o., Novodvorská 1010/14, 142 00 Praha 4 – Lhotka

RNDr. Jana SVOBODOVÁ, Ph.D. – vliv na klima; směrnice o vodách; krajinný ráz

- o absolventka programu Ochrana krajinného rázu dle §12 zákona č. 114/1992 Sb. (osvědčení VUT Praha, katedra urbanismu a ÚP No-2023-19 ze dne 12.4.2023)

SAGASTA s.r.o., Novodvorská 1010/14, 142 00 Praha 4 – Lhotka

Mgr. Jan VRBICKÝ – biotopy, botanika

- autorizovaná osoba ke zpracování hodnocení dle § 67 zákona č.114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny v platném znění (rozhodnutí Ministerstva životního prostředí č.j. MZP/2023/610/3370 ze dne 23.10.2023)
- autorizovaná osoba k provádění posouzení podle § 45i zákona č.114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny v platném znění (rozhodnutí Ministerstva životního prostředí č.j. MZP/2024/630/2637 dne 17.10. 2024)

SAGASTA s.r.o., Novodvorská 1010/14, 142 00 Praha 4 – Lhotka

Pavel ČTVRTLÍK – dendrologie

- o Český certifikovaný arborista – silničář – správce zeleně (certifikát pořadové číslo 0223 ze dne 1. 7. 2020)
- o Český certifikovaný arborista – pozemní pracovník (certifikát pořadové číslo 0223 ze dne 11. 9. 2015)
- o osvědčení II. stupně (č.j.: UKZUZ 019633/2020) o odborné způsobilosti pro nakládání s přípravky na ochranu rostlin podle § 86 odst. 2 zákona č. 326/2004 Sb., ve znění pozdějších předpisů za dne 24. 1. 2020

SAGASTA s.r.o., Novodvorská 1010/14, 142 00 Praha 4 – Lhotka

Ing. Tereza PAZDEROVÁ – odpadové hospodářství

SAGASTA s.r.o., Novodvorská 1010/14, 142 00 Praha 4 – Lhotka

Ing. Tomáš KOZEL – hluková studie

- vedoucí autorizované laboratoře dle zákona č. 258/2000 Sb., o ochraně veřejného zdraví

PRAGOPROJEKT a.s., Ateliér Ostrava, Těšínská 42/96, 710 00 Ostrava – Slezská Ostrava, tel.: 553 400 380

Mgr. Daniel BEDNÁŘ, Ph.D. – vibrace

Ecological Consulting a.s., Akustická laboratoř, pracoviště Kounicova 271/13, 602 00 Brno, tel. 605 499 996

Ing. Robert POLÁK – veřejné zdraví

ATEM - Ateliér ekologických modelů, s. r. o., Roztylská 1860/1, 148 00 Praha 4, tel.: 241 494 425

OBSAH

ÚVOD	13
A. ÚDAJE O OZNAMOVATELI	39
B. ÚDAJE O ZÁMĚRU	40
B.I. ZÁKLADNÍ ÚDAJE	40
B.I.1. Název záměru a jeho zařazení dle přílohy č. 1	40
B.I.2. Kapacita (rozsah) záměru	40
B.I.3. Umístění záměru (kraj, obec, katastrální území)	41
B.I.4. Charakter záměru a možnost kumulace s jinými záměry	42
B.I.5. Zdůvodnění umístění záměru a popis oznamovatelem zvažovaných variant s uvedením hlavních důvodů vedoucích k volbě daného řešení, včetně srovnání vlivů na životní prostředí	45
B.I.6. Popis technického a technologického řešení záměru včetně případných demoličních prací nezbytných pro realizaci záměru; v případě záměrů spadajících do režimu zákona o integrované prevenci včetně porovnání s nejlepšími dostupnými technikami, s nimi spojenými úrovněmi emisí a dalšími parametry	46
B.I.7. Předpokládaný termín zahájení realizace záměru a jeho dokončení	110
B.I.8. Výčet dotčených územních samosprávních celků	110
B.I.9. Výčet navazujících rozhodnutí podle § 9a odst. 3 a správních orgánů, které budou tato rozhodnutí vydávat	110
B.II. ÚDAJE O VSTUPECH (ZEJMÉNA PRO VÝSTAVBU A PROVOZ)	111
B.II.1. Půda	111
B.II.2. Voda	114
B.II.3. Ostatní přírodní zdroje	115
B.II.4. Energetické zdroje	116
B.II.5. Biologická rozmanitost	117
B.II.6. Nároky na dopravní a jinou infrastrukturu	120
B.III. ÚDAJE O VÝSTUPECH (ZEJMÉNA PRO VÝSTAVBU A PROVOZ)	125
B.III.1. Znečištění ovzduší, vody, půdy a půdního podloží	125
B.III.2. Odpadní vody	127
B.III.3. Odpady	130
B.III.4. Ostatní emise a rezidua	135
B.III.5. Doplnující údaje	143

C. ÚDAJE O STAVU ŽIVOTNÍHO PROSTŘEDÍ V DOTČENÉM ÚZEMÍ	145
C.1. PŘEHLED NEJVÝZNAMNĚJŠÍCH ENVIRONMENTÁLNÍCH CHARAKTERISTIK DOTČENÉHO ÚZEMÍ..	145
C.1.1. Charakteristika území	145
C.1.2. Geologická stavba a hydrogeologické poměry.....	145
C.1.3. Geomorfologie.....	148
C.1.4. Hydrologické poměry	148
C.1.5. Určující složky flóry a fauny	153
C.1.6. Části území a druhy chráněné podle zákona o ochraně přírody a krajiny	154
C.1.7. Území chráněná na základě mezinárodních úmluv.....	156
C.1.8. Územní systém ekologické stability	156
C.1.9. Významné krajinné prvky.....	159
C.1.10. Nerostné suroviny.....	160
C.1.11 Území hustě zalidněná	161
C.1.12. Území zatěžovaná nad míru únosného zatížení, staré ekologické zátěže	162
C.1.13. Území historického, kulturního nebo archeologického významu	166
C.2. CHARAKTERISTIKA SOUČASNÉHO STAVU ŽIVOTNÍHO PROSTŘEDÍ, RESP. KRAJINY V DOTČENÉM ÚZEMÍ A POPIS JEHO SLOŽEK NEBO CHARAKTERISTIK, KTERÉ MOHOU BÝT ZÁMĚREM OVLIVNĚNY, ZEJMÉNA OVZDUŠÍ, VODY, PŮDY, PŘÍRODNÍCH ZDROJŮ, BIOLOGICKÉ ROZMANITOSTI, KLIMATU, OBYVATELSTVA A VEŘEJNÉHO ZDRAVÍ, HMOTNÉHO MAJETKU A KULTURNÍHO DĚDICTVÍ VČETNĚ ARCHITEKTONICKÝCH A ARCHEOLOGICKÝCH ASPEKTŮ	168
C.2.1. Klima a ovzduší	168
C.2.2. Voda.....	170
C.2.3. Půda.....	172
C.2.4. Přírodní zdroje.....	173
C.2.5. Biologická rozmanitost.....	173
Přírodovědný průzkum doplnily	178
C.2.6. Obyvatelstvo a veřejné zdraví.....	180
C.2.7. Hmotný majetek a kulturní dědictví včetně architektonických a archeologických aspektů	181
C.3. CELKOVÉ ZHODNOCENÍ STAVU ŽIVOTNÍHO PROSTŘEDÍ V DOTČENÉM ÚZEMÍ Z HLEDISKA JEHO ÚNOSNÉHO ZATÍŽENÍ A PŘEDPOKLAD JEHO PRAVDĚPODOBNÉHO VÝVOJE V PŘÍPADĚ NEPROVEDENÍ ZÁMĚRU, JE-LI MOŽNÉ JEJ NA ZÁKLADĚ DOSTUPNÝCH INFORMACÍ O ŽIVOTNÍM PROSTŘEDÍ A VĚDECKÝCH POZNATKŮ POSOUDIT	185

D. KOMPLEXNÍ CHARAKTERISTIKA A HODNOCENÍ MOŽNÝCH VÝZNAMNÝCH VLIVŮ ZÁMĚRU NA ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ A VEŘEJNÉ ZDRAVÍ	188
D.I. CHARAKTERISTIKA A HODNOCENÍ VELIKOSTI A VÝZNAMNOSTI PŘEDPOKLÁDANÝCH PŘÍMÝCH, NEPŘÍMÝCH, SEKUNDÁRNÍCH, KUMULATIVNÍCH, PŘESHRANIČNÍCH, KRÁTKODOBÝCH, STŘEDNĚDOBÝCH, DLOUHODOBÝCH, TRVALÝCH I DOČASNÝCH, POZITIVNÍCH I NEGATIVNÍCH VLIVŮ ZÁMĚRU, KTERÉ VYPLÝVAJÍ Z VÝSTAVBY A EXISTENCE ZÁMĚRU (VČETNĚ PŘÍPADNÝCH DEMOLIČNÍCH PRACÍ NEZBYTNÝCH PRO JEHO REALIZACI), POUŽITÝCH TECHNOLOGIÍ A LÁTEK, EMISÍ ZNEČIŠŤUJÍCÍCH LÁTEK A NAKLÁDÁNÍ S ODPADY, KUMULACE ZÁMĚRU S JINÝMI STÁVAJÍCÍMI NEBO POVOLENÝMI ZÁMĚRY (S PŘÍHLÉDNUTÍM K AKTUÁLNÍMU STAVU ÚZEMÍ CHRÁNĚNÝCH PODLE ZÁKONA O OCHRANĚ PŘÍRODY A KRAJINY A VYUŽÍVÁNÍ PŘÍRODNÍCH ZDROJŮ S OHLEDEM NA JEJICH UDRŽITELNOU DOSTUPNOST) SE ZOHLEDNĚNÍM POŽADAVKŮ JINÝCH PRÁVNÍCH PŘEDPISŮ NA OCHRANU ŽIVOTNÍHO PROSTŘEDÍ	188
D.I.1. Vlivy na obyvatelstvo a veřejné zdraví	188
D.I.2. Vlivy na ovzduší a klima	190
D.I.3. Vlivy na hlukovou situaci a event. další fyzikální a biologické charakteristiky	193
D.I.4. Vlivy na povrchové a podzemní vody	196
D.I.5. Vlivy na půdu	197
D.I.6. Vlivy na přírodní zdroje	199
D.I.7. Vlivy na biologickou rozmanitost (flóra, fauna, ekosystémy)	201
D.I.8. Vlivy na krajinu a její ekologické funkce	203
D.I.9. Vlivy na hmotný majetek a kulturní dědictví včetně architektonických a archeologických aspektů	211
D.I.10. Vliv produkce odpadů	212
D.II. CHARAKTERISTIKA RIZIK PRO VEŘEJNÉ ZDRAVÍ, KULTURNÍ DĚDICTVÍ A ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ PŘI MOŽNÝCH NEHODÁCH, KATASTROFÁCH A NESTANDARDNÍCH STAVECH A PŘEDPOKLÁDANÝCH VÝZNAMNÝCH VLIVŮ Z NICH PLYNOUCÍCH	213
D.III. KOMPLEXNÍ CHARAKTERISTIKA VLIVŮ ZÁMĚRU PODLE ČÁSTI D BODŮ I A II Z HLEDISKA JEJICH VELIKOSTI A VÝZNAMNOSTI VČETNĚ JEJICH VZÁJEMNÉHO PŮSOBNÍ, SE ZVLÁŠTNÍM ZŘETELEM NA MOŽNOST PŘESHRANIČNÍCH VLIVŮ	215
D.IV. CHARAKTERISTIKA A PŘEDPOKLÁDANÝ ÚČINEK NAVRHOVANÝCH OPATŘENÍ K PREVENCI, VYLOUČENÍ A SNÍŽENÍ VŠECH VÝZNAMNÝCH NEGATIVNÍCH VLIVŮ NA ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ A VEŘEJNÉ ZDRAVÍ A POPIS KOMPENZACÍ, POKUD JSOU VZHLEDEM K ZÁMĚRU MOŽNÉ, POPŘÍPADĚ OPATŘENÍ K MONITOROVÁNÍ MOŽNÝCH NEGATIVNÍCH VLIVŮ NA ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ (NAPŘ. POST-PROJEKTOVÁ ANALÝZA), KTERÉ SE VZTAHUJÍ K FÁZI VÝSTAVBY A PROVOZU ZÁMĚRU, VČETNĚ OPATŘENÍ TÝKAJÍCÍCH SE PŘIPRAVENOSTI NA MIMOŘÁDNÉ SITUACE PODLE KAPITOLY II A REAKCÍ NA NĚ	216

D.V. CHARAKTERISTIKA POUŽITÝCH METOD PROGNÓZOVÁNÍ A VÝCHOZÍCH PŘEDPOKLADŮ A DŮKAZŮ PRO ZJIŠTĚNÍ A HODNOCENÍ VÝZNAMNÝCH VLIVŮ ZÁMĚRU NA ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ	222
D.VI. CHARAKTERISTIKA VŠECH OBTÍŽÍ (TECHNICKÝCH NEDOSTATKŮ NEBO NEDOSTATKŮ VE ZNALOSTECH), KTERÉ SE VYSKYTLY PŘI ZPRACOVÁNÍ DOKUMENTACE, A HLAVNÍCH NEJISTOT Z NICH PLYNOUCÍCH	224
E. POROVNÁNÍ VARIANT ŘEŠENÍ ZÁMĚRU	225
F. ZÁVĚR	226
G. VŠEOBECNĚ SROZUMITELNÉ SHRUTÍ NETECHNICKÉHO CHARAKTERU	227
SEZNAM VYBRANÝCH PODKLADOVÝCH MATERIÁLŮ	233

PŘÍLOHY

Příloha 1	Přehledná situace záměru
Příloha 2	Situace životního prostředí
Příloha 3	Hluková studie – provoz a výstavba
Příloha 4	Vyhodnocení vibrací
Příloha 5	Rozptylová studie – proces výstavby
Příloha 6	Hodnocení vlivů na veřejné zdraví
Příloha 7	Hodnocení dle § 67 včetně přírodovědného průzkumu
Příloha 8	Migrační studie
Příloha 9	Dendrologický průzkum
Příloha 10	Studie vlivu na krajinný ráz dle §12 zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny v platném znění
Příloha 11	Tabulka vegetačních úprav
Příloha 12	Vyhodnocení záměru z hlediska změn klimatu
Příloha 13	Vyhodnocení záměru z hlediska směrnice o vodách (2000/60/ES)
Příloha 14	Detailní situace vybraných klíčových míst (dle připomínky Stat. města Přerov)
Příloha 15	Stanoviska příslušných orgánů ochrany přírody podle § 45i odst. 1 zákona o ochraně přírody
Příloha 16	Rozhodnutí o autorizaci

Seznam použitých zkratk

AOPK	Agentura ochrany přírody a krajiny
AV ČR	Akademie věd ČR
BAT	nejlepší dostupné techniky
BPEJ	bonitovaná půdně ekologická jednotka
BREF	referenční dokumenty o BAT (nejlepších dostupných technikách)
BTS	základnová převodní stanice (Base Transceiver Station)
CCS	řízení a zabezpečení (control, command and signalling)
CDP	centrální dispečerské pracoviště
CEVT	centrální evidence vodních toků
ČOV	čistírna odpadních vod
ČHMÚ	Český hydrometeorologický ústav
ČGS	Česká geologická služba
ČSN	Česká technická norma
ČÚZK	Český úřad zeměměřický a katastrální
DDTS	dálková diagnostika technologických systémů
DIBAVOD	digitální báze vodohospodářských dat
DN	jmenovitá světlost potrubí (diameter nominal)
DP	dílčí plocha
DP	dobývací prostor
DPS	dokumentace pro provedení stavby
DŘT	dispečerská řídicí technika
DUR	dokumentace pro územní řízení
DUSL	dokumentace pro společné povolení dle liniového zákona
EIA	posuzování vlivů na životní prostředí (Environmental Impact Assessment)
ESWD	Evropská databáze nebezpečných meteorologických jevů
ERTMS	evropský systém řízení železniční dopravy (European Rail Traffic Management System)
ETCS	evropský zabezpečovací systém
EU	Evropská unie
EVL	evropsky významná lokalita
GPK	geometrická poloha koleje
GSM-R	systém mobilní komunikace určený pro železnice (Global System for Mobile Communication for Railway)
H67	Hodnocení dle § 67 zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny
HEIS	hydroekologický informační systém
CHLÚ	chráněné ložiskové území
CHOPAV	chráněná oblast přirozené akumulace vod
IDVT	identifikátor vodního toku
IGP	inženýrskogeologický průzkum
IHL	indikátor horkoběžnosti
IHO	indikátor horkých obručí a brzd

INJ	indikátor nekorektnosti jízdy
IPPC	integrovaná prevence a omezování znečištění (Integrated Pollution Prevention and Control)
ISAD	informační systém o archeologických datech
IZS	integrovaný záchranný systém
JOP	jednotné obslužné pracoviště
KPP	konstrukce pražcového podloží
KTS	Krajinářsko-technická studie
KÚOK	Krajský úřad Olomouckého kraje
k.ú.	katastrální území
LGV	vysokorychlostní trať (Lignes à Grande Vitesse)
LK	lokální koridor
MKR	místo krajinného rázu
MPLS	Multiprotokolové přepojování podle návěští (anglicky Multiprotocol Label Switching)
MŽP	Ministerstvo životního prostředí
NDOP	nálezová databáze ochrany přírody
NK	nosná konstrukce
NN	nízké napětí
NPÚ	Národní památkový ústav
NPR	národní přírodní rezervace
Odb.	odbočka
ORP	obec s rozšířenou působností
PD	projektová dokumentace
PDoKP	potenciálně dotčený krajinný prostor
PHS	protihluková stěna
PO	ptačí oblast
POT	pomocné obslužné terminály
PP	přírodní památka
PPV	pracoviště pohotovostního výpravčího
PR	přírodní rezervace
PTO	provozně technický objekt
PUPFL	pozemky určené k plnění funkcí lesa
PVC	polyvinylchlorid
PZTS	poplachový zabezpečovací a tísňový systém
PZV	prostředek pro zastavení vlaku
Q	průtok
RBC	radiobloková centrála (Radio Block Centre)
RNN	rozvaděč nízkého napětí
RS1	rychlé spojení 1 (název vysokorychlostní železniční trati v ČR)
RVN	rozvaděč vysokého napětí
RZZ	reléové zabezpečovací zařízení
SAS	státní archeologický seznam
SDP	střední dělicí pás

SM	směrnice
SNCF	francouzská státní železniční společnost
SO	stavební objekt
STL	středotlaký plynovod
SZZ	staniční zabezpečovací zařízení
SŽ	Správa železnic
TK	temeno koleje
tl.	tloušťka
TNS	trakční napájecí stanice
TNŽ	technická norma železnic
TO	technologický objekt
TS	technické specifikace
TSI	technické specifikace pro interoperabilitu
TTS	traťová transformovna
TZZ	traťové zabezpečovací zařízení
ÚAN	území s archeologickými nálezy
ÚPD	územně plánovací dokumentace
ÚSES	územní systém ekologické stability
VB	výpočtový bod
VB	výpravní budova
VKP	významný krajinný prvek
VMB	vrstva mapování biotopů
VN	vysoké napětí
VNVK	všeobecná nakládková a vykládková kolej
VRT	vysokorychlostní trať
VTL	vysokotlaký plynovod
VÚ	vodní útvar
VVN	velmi vysoké napětí
ZABAGED	základní báze geografických dat
ZM50	základní mapa 1:50 000
ZOPK	zákon č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny
ZPF	zemědělský půdní fond
ZZ	zabezpečovací zařízení
žb.	železobetonový
ŽDC	železniční dopravní cesta
žkm	železniční kilometr
žst, ŽST	železniční stanice

ÚVOD

Vybudování vysokorychlostních tratí (VRT) je klíčovým projektem rozvoje dopravní infrastruktury v ČR. Přinese zcela jinou rychlost a dimenzi cestování v České republice. Přispěje i k celkovému ekonomickému rozvoji. Z důvodu nové evropské dopravní politiky byla dne 22. května 2017 Vládou České republiky schválena koncepce „Program rozvoje rychlých železničních spojení v ČR“, která je vedena v komplexním duchu, a kromě řešení otázek spojených s infrastrukturou zahrnuje také provozní aspekty budoucího systému Rychlých spojení.

Dvanáctikilometrový úsek vysokorychlostní trati mezi Brodkem u Přerova a Prosenicemi představuje nové železniční spojení mezi Olomoucí a Ostravou, jehož hlavním cílem je připojení Olomouce k vysokorychlostní síti. Tato novostavba bude sloužit výhradně pro osobní dopravu a výrazně zvýší kvalitu dopravního spojení v této oblasti. Vedle pozitivních dopadů na osobní dopravu se také očekává zlepšení podmínek pro dopravu nákladní, která využije nově vytvořenou kapacitu na současné trati.

Tať naváže na již projektovanou VRT Moravská brána I mezi Prosenicemi a Hranicemi na Přerovsku a na Moravskou bránu II mezi Hranicemi a Ostravou. Spojení z Ostravy do Olomouce je projektováno v kontextu celého úseku VRT Moravská brána. Prodloužení z Prosenic do Brodku u Přerova vychází ze schválené studie proveditelnosti z roku 2021, řešící spojení z Brna do Ostravy. Olomouci přinese vybudování tohoto propojení s plánovanou trasou VRT řadu benefitů v podobě zkrácení jízdních dob mezi jednotlivými městy nebo rozvoje bydlení.

Součástí stavby je i kompletní rekonstrukce ŽST Brodek u Přerova včetně úprav navazujících traťových úseků před a za ŽST (cca km 187,5 – 195,0) a nezbytné úpravy na přerovském zhlaví ŽST Prosenice ve vztahu k zapojení stávajících vleček do trati v nové poloze.

Záměr „**RS1 VRT Brodek u Přerova – Prosenice**“ naplňuje dikci bodu 44 (Celostátní železniční dráhy) kategorie I přílohy č. 1 k zákonu a dikci bodu 49 (Silnice všech tříd a místní komunikace I. a II. třídy o méně než 4 jízdních pruzích od stanovené délky (2 km); ostatní pozemní komunikace od stanovené délky (2 km) a od stanovené návrhové intenzity dopravy předpokládané pro novostavby a ročního průměru denních intenzit pro stávající stavby (1 000 oz/24 hod)) kategorie II přílohy č. 1 k zákonu jako záměr podle § 4 odst. 1 písm. a) zákona, který podléhá posouzení vlivů na životní prostředí vždy. Příslušným úřadem k posuzování je v tomto případě Ministerstvo životního prostředí ČR.

V souladu s § 7 zákona bylo provedeno zjišťovací řízení, jehož cílem bylo upřesnění informací, které je vhodné uvést do dokumentace vlivů záměru na životní prostředí zpracované v rozsahu dle přílohy č. 4 k zákonu (dále jen „dokumentace“). Zjišťovací řízení bylo zahájeno zveřejněním na úřední desce MŽP dne 9.6.2025. Závěr zjišťovacího řízení byl vydán dne 22.7.2025 (č. j.: MZP/2025/250/1680).

Příslušnému úřadu bylo zasláno písemné vyjádření dotčeného územního samosprávného celku, dotčených orgánů, odboru Ministerstva životního prostředí a veřejnosti. Jejich kopie jsou zveřejněny spolu s tímto závěrem zjišťovacího řízení v Informačním systému EIA.

Odbor výkonu státní správy V MŽP z provedeného zjišťovacího řízení sestavil seznam informací, které je třeba v Dokumentaci uvést. Jejich vypořádání je uvedeno dále v textu.

Příslušnými orgány ochrany přírody a krajiny (AOPK ČR a Krajský úřad Olomouckého kraje) byla dne 14. 2. 2025 (KÚOK) a 7. 3. 2025 (AOPK ČR) na základě ustanovení § 45i odst. 1 zákona č. 114/1992 Sb., v platném znění, vydána stanoviska, kterými byl vyloučen významný vliv záměru na příznivý stav předmětu ochrany nebo celistvost evropsky významných lokalit a ptačích oblastí (příloha 15).

Předkládaná Dokumentace byla zpracována v rozsahu přílohy č. 4 zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí a o změně některých souvisejících zákonů, ve znění pozdějších předpisů (dále jen zákon). Rozsah zpracování jednotlivých kapitol je dán významem, který pro tu kterou posuzovanou složku životního prostředí stavba má.

Hlavním podkladem pro vypracování Dokumentace EIA je projektová dokumentace pro provedení stavby (DPS) uvedeného záměru (SAGASTA s.r.o., 2026) a dále připomínky a požadavky došlé v průběhu zjišťovacího řízení.

VYPOŘÁDÁNÍ PŘIPOMÍNEK

Dne 22.7.2025 vydalo Ministerstvo životního prostředí, odbor výkonu státní správy V souladu s § 7 odst. 5 zákona **závěr zjišťovacího řízení** (č. j. MZP/2025/250/1680, Ministerstvo životního prostředí, odbor výkonu státní správy V). Na základě informací uvedených v oznámení záměru, písemných vyjádření dotčeného územního samosprávného celku, dotčených orgánů, odboru Ministerstva životního prostředí a veřejnosti, dle zjišťovacího řízení provedeného dle § 7 zákona a podle kritérií uvedených v příloze č. 2 k zákonu dospělo ministerstvo k závěru, že dokumentaci je nutné zpracovat především s důrazem na následující oblasti:

1. **V rámci aktualizace hlukové studie zohlednit všechny relevantní požadavky a připomínky. Navrhnout zmírňující opatření k zamezení zhoršení hlukové zátěže v území.**

Vypořádání: Relevantní požadavky a připomínky jsou vypořádány u konkrétních připomínek DOSS a veřejnosti níže v textu s odkazem na aktualizovanou Hlukovou studii (příloha 3). Součástí hlukové studie je návrh zmírňujících opatření a doporučení, na jejichž základě byly navrženy protihluková opatření.

2. **Podrobně zpracovat posouzení vlivu vibrací v důsledku realizace záměru.**

Vypořádání: Hodnocení vlivu vibrací z předmětného záměru je řešeno v samostatné příloze 4 a je stručně řešeno v kapitole B. III.4. Bylo provedeno přímé měření hladin zrychlení vibrací u nejbližších objektů a v současném stavu nebylo zjištěno v žádném z 8 měřících bodů překročení hygienického limitu. Vzhledem k tomu, že na stávajících úsecích konvenční trati prakticky nedojde k navýšení traťové rychlosti u osobní dopravy, dojde ke kompletní rekonstrukci trati a také k modernizaci provozovaných souprav, tak se v souvislosti s osobní dopravou ve výhledovém stavu neočekává překročení hygienických limitů hladin zrychlení vibrací. Na úseku VRT a sjezdových kolejí se nejbližší obytný objekt nachází ve vzdálenosti 140 m od osy bližší koleje a vzhledem k takto vysoké vzdálenosti se neočekává překročení hygienických limitů.

3. **Vyhodnotit vliv záměru na funkčnost prvků územního systému ekologické stability (dále jen „ÚSES“), tzn. biokoridorů a biocenter vymezených v územních plánech obcí Brodek u Přerova, Rokytnice, Císařov, Prosenice, Buk a Přerov. Ministerstvo upozorňuje, že v souvislosti se stavbou dálnice D55 Kokory – Přerov byla navržena změna trasování ÚSES, která byla odsouhlasena příslušným orgánem ochrany přírody a předána orgánu územního plánování k zapracování do územních plánů stavbou dotčených obcí.**

Vypořádání: Hodnocení vlivů na funkčnost stávajících prvků ÚSES je součástí předkládané dokumentace v kapitole D.I, kde je konstatováno, že ekologicko-stabilizační funkce prvků ÚSES bude liniovou stavbou částečně omezena. Podklady k ÚSES byly získány od Krajského úřadu Olomouckého kraje (z Portálu územního plánování Olomouckého kraje). Technické parametry mostních objektů vycházejí z migrační studie (příloha 8). Stavba je koordinována s projektem dálnice D55.02 Kokory – Přerov. Dále jsou navrženy nové plochy zeleně, liniová a doprovodná zeleň, které mohou být náhradou za trvale rušené prvky ÚSES. Tyto návrhy byly projednány s autorizovaným projektantem ÚSES (Ing. Darek Lacina, Ph.D.). Dle jeho vyjádření byly zjištěny nedostatky v současném vymezení jednotlivých skladebných částí, což ovlivňuje především dostatečnou funkčnost celého systému. Zároveň bylo prokázáno, že vybudování VRT s sebou nese konflikty, z nichž část lze řešit úpravou vymezení ÚSES. I proto je nanejvýš vhodné zpracovat Plán místního ÚSES pro obvod ORP Přerov jako oborový dokument orgánu ochrany přírody a krajiny a podklad nejen pro potřeby územního plánování nebo pozemkové úpravy.

- 4. Z důvodu rozsáhlého dotčení prvků ÚSES prověřit (ve spolupráci s autorizovaným projektantem ÚSES a Magistrátem města Přerova, odborem výstavby a životního prostředí) možnost změny trasování (příp. zrušení) záměrem dotčených prvků ÚSES.**

Vypořádání: Změna trasování, případně zrušení stávajících prvků ÚSES byla projednána s odborem životního prostředí Magistrátu města Přerova a autorizovaným projektantem ÚSES (Ing. Darek Lacina, Ph.D.). Část dotčených prvků ÚSES jsou pouze návrhovými prvky dle územních plánů a v krajině svou funkci neplní. V rámci stavby (vegetačních úprav) je navrženo množství zelených ploch (remízy, louky) a liniové zeleně, z nichž některé mohou být náhradou za dotčený ÚSES a stanou se fungujícím systémem. Dotčení stávajícího územního systému ekologické stability a nové návrhy vegetačních úprav byly projednány s autorizovaným projektantem ÚSES (Ing. Darek Lacina, Ph.D.). Dle jeho vyjádření byly zjištěny nedostatky v současném vymezení jednotlivých skladebných částí, což ovlivňuje především dostatečnou funkčnost celého systému. Zároveň bylo prokázáno, že vybudování VRT s sebou nese konflikty, z nichž část lze řešit úpravou vymezení ÚSES. I proto je nanejvýš vhodné zpracovat Plán místního ÚSES pro obvod ORP Přerov jako oborový dokument orgánu ochrany přírody a krajiny a podklad nejen pro potřeby územního plánování nebo pozemkové úpravy.

5. Navrhnout opatření k zajištění funkčnosti ÚSES, tzn. biokoridory musí umožňovat migraci mezi biocentry, biocentra svým stavem a velikostí musí umožňovat trvalou existenci přirozeného či pozměněného, avšak přírodě blízkého ekosystému (§ 3 vyhlášky č. 395/1992 Sb., kterou se provádějí některá ustanovení zákona č. 114/1992 Sb., ochraně přírody a krajiny, ve znění pozdějších předpisů).

Vypořádání: Součástí stavby je návrh zelených ploch a pásů zeleně vycházejí z krajinářsko-technické studie (Gerten s.r.o). Tyto návrhy byly projednány s autorizovaným projektantem ÚSES (Ing. Darek Lacina, Ph.D.) a mohou se stát podkladem pro aktualizace ÚSES v územních plánech obcí. Opatření k zajištění ekologicko-stabilizační funkce ÚSES a prostupnosti krajiny jsou uvedeny v kapitole B.I.6., D. I.8, D.IV. V rámci migrační studie jsou navrženy mostní objekty a jejich parametry tak, aby ekologicko-stabilizační funkce vodních toků zůstala zachována či alespoň byla ovlivněna v co nejnížší míře. Zelené pásy jsou navrženy tak, aby směřovaly k objektům umožňující migraci živočichů.

6. Zpracovat migrační studii s detailním prověřením dopadu záměru na prostupnost a fragmentaci krajiny, a to i s ohledem na stávající migrační bariéry (vybudovaná část dálnice D1 a schválená trasa dálnice D55).

Vypořádání: V rámci projektové přípravy RS 1 VRT Brodek u Přerova – Prosenice byla zpracována migrační studie, která zohledňuje stávající migrační trasy a data dostupná z AOPK, které zpracovatelé migračních studií respektují. Návaznost na průchodnost je zajištěna. Obdobně je zpracována migrační studie v rámci projektu dálnice D5502 Kokory – Přerov. Migrační studie zohledňuje i stávající dálnici D1. Tím je zajištěna i návaznost migračních tras umožňujících jejich bezproblémový přechod pro zvěř v krajině.

7. Zahrnout do biologického a dendrologického průzkumu i trasu odkanalizování záměru do vodního toku Bečva.

Vypořádání: Trasa odvodnění je součástí dendrologického průzkumu (příloha 9) a je zahrnuta i v Hodnocení dle §67 (příloha 7).

8. Uvést odhadované množství odpadů, které vzniknou realizací záměru (např. během demolic stávajících stavebních objektů, budováním tunelů apod.) a navrhnout způsob, jakým bude s těmito odpady nakládáno. V případě většího objemu vytěžené zeminy specifikovat lokalitu, kde bude tato zemina využita/uložena.

Vypořádání: Odhadované druhy odpadů a jejich množství je uvedeno v kapitole B. III.3. Součástí kapitoly je i uvažovaná bilance zemních hmot a je uveden předpokládaný způsob nakládání se vzniklými odpady.

- 9. Zohlednit a vypořádat všechny relevantní požadavky a připomínky, které jsou uvedeny v doručených vyjádřeních. V této souvislosti ministerstvo požaduje zařadit v úvodu dokumentace kapitolu, ve které bude popsáno, jakým způsobem byly jednotlivé připomínky zohledněny či vypořádány.**

Vypořádání: Relevantní požadavky a připomínky jsou zapracovány v Dokumentaci EIA a jednotlivých přílohách a jsou promítnuty i do připravované projektové dokumentace staveb. Jednotlivé došlé připomínky a požadavky DOSS a veřejnosti jsou komentovány v následujícím textu, kde jsou případně i odkazy na jednotlivé kapitoly nebo přílohy Dokumentace.

Ministerstvo životního prostředí, odbor výkonu státní správy V obdržel v průběhu zjišťovacího řízení vyjádření následujících subjektů:

- Krajská hygienická stanice Olomouckého kraje se sídlem v Olomouci
- Magistrát města Olomouce, odbor životního prostředí
- Ministerstvo životního prostředí, odbor ochrany vod
- Magistrát města Přerova, odbor stavebního úřadu a životního prostředí
- Statutární město Přerov
- Krajský úřad Olomouckého kraje, odbor životního prostředí a zemědělství
- Pan V. B.
- Paní M. M.
- Paní Z. H., pan V. H

Krajská hygienická stanice Olomouckého kraje se sídlem v Olomouci

- **KHS má za to, že nelze posuzovat záměr, který není v souladu s územně plánovací dokumentací, jak je uvedeno v textu oznámení.**

Vypořádání: Účelem předložené Dokumentace je posoudit vliv záměru na složky životního prostředí a zdraví obyvatel, nikoliv posoudit soulad s ÚPD. Nejedná se o zákonný požadavek, dle ZOPV může proces posuzování proběhnout i v případě nesouladu s územně plánovací dokumentací. V současné době je již záměr v souladu se ZÚR Olomouckého kraje (změna č. 8 ZÚR OK formou opatření obecné povahy č. j. KÚOK 68669/2026).

- V akustické studii uvést vstupní data – vzdálenost obytné zástavby od navrhované VRT, způsob vedení trati (tak, aby bylo zřejmé, kdy je uvažovaná trať vedena v tunelu ve vztahu k výpočtovým bodům, případně kde jsou uvažována jiná opatření, bránící šíření hluku), podklad, který byl vstupním údajem pro hlučnost VRT (nelze uvažovat hluk z konvenční železniční trati)

Vypořádání: Jednotlivá data je možné vyčíst z výkresů hlukových map. V nich jsou zakresleny tunely, mosty a grafické měřítko pro zjištění vzdálenosti od obytné zástavby a výpočtové body, včetně navržených protihlukových opatření. Výsledky hlukové studie jsou ověřeny na základě vlastního měření (na konvenční trati v Rokytnici) a na základě měření provedeného společností ECOLOGICAL CONSULTING a.s. na vysokorychlostních tratích ve Francii.

- V Brodku u Přerova aktualizovat výsledky akustické studie s ohledem na to, že v úseku u stávající železniční stanice není instalována protihluková stěna, se kterou výpočet uvažuje (týká se rodinných domů na ul. 9. května)

Vypořádání: Stěna se podél ulice 9. května v současném stavu nachází a bude zde umístěna i po realizaci VRT. Ve výpočtu hlukové studie se s touto stěnou uvažuje.

- V akustické studii uvést parametry stávající protihlukové stěny v Brodku u Přerova

Vypořádání: Parametry stávající PHS jsou v akustické studii uvedeny v tabulce 18 a také v kapitole D.I.3, tabulka 21.

- U výpočtových bodů v severovýchodním okraji obce Císařov vyhodnotit zvlášť konvenční trať a zvlášť VRT a limit nastavit pro dominantní zdroj hluku (z doložené akustické studie není zřejmé, že toto zpracovatel provedl), s limitem poté porovnávat souběh obou zdrojů hluku stejného provozovatele

Vypořádání: Hygienický limit byl nastaven pro dominantní zdroj hluku, kterým je konvenční trať. Do HS bylo doplněno srovnání příspěvků jednotlivých zdrojů hluku (tabulka 14 Hlukové studie). V tabulce 15 je porovnání výsledků hlukové zátěže od konvenční a plánované tratě VRT.

- Do akustické studie doplnit jako výpočtový bod RD Prosenice 125 jižně od navrhované VRT

Vypořádání: Pro RD Prosenice č.p. 125 byl do Hlukové studie přidán VB 46 (tabulka 7 a mapové výkresy).

V rámci oznámení byl v hlukové studii posouzen sousední dům č.p. 124. RD 125 a R 124 jsou ve stejné vzdálenosti od plánovaného záměru. Jediným rozdílem je, že se mezi RD 124 a tratí nenachází překážka (před RD 125 stojí budova par. č. 996.) Z akustického hlediska pro vyhodnocení je tedy vhodnější zjistit akustické imise u RD 124. Hygienické limity jsou u obou rodinných domů splněny.

- **Vzhledem k tomu, že se jedná i o vyhodnocení kumulace s ostatními zdroji hluku v lokalitě, je nezbytné zapracovat do akustické studie i hodnocení souběhu hluku ze stávající konvenční trati a navrhované VRT minimálně v obcích Buk a Prosenice**

Vypořádání: Vyhodnocení souběhu se stávající konvenční tratí v obcích Buk (výpočtový bod 33, 34, 40) a Prosenice (výpočtový bod 35-39, 41,42,45,46) je součástí aktualizované hlukové studie a je patrné z mapových výkresů.

- **Akustická studie by se měla zabývat také vyhodnocením možného přenosu vibrací z dopravy na dotčené konvenční trati a VRT do chráněných vnitřních prostorů staveb a výpočtem hluku z provádění stavby, s důrazem na provádění stavby v intravilánu obcí Brodek u Přerova a Rokytnice**

Vypořádání: Vyhodnocení možného přenosu vibrací z konvenční trati i VRT je zpracováno jako samostatná příloha 4 Dokumentace a je popsáno v kapitole D.I.3.

- **Akustická studie by se také měla zabývat vlivem hluku z dopravy na přeložených, případně nově budovaných komunikacích**

Vypořádání: Součástí aktualizované hlukové studie je i hluk z dopravy na přeložených, případně nově budovaných komunikacích (tabulka 16 v Hlukové studii). Z tabelárních výsledků modelového výpočtu imisí hluku způsobeného realizací nově budovaných přeložek silnic vychází, že nebude docházet k překračování platných hygienických limitů.

Magistrát města Olomouce, odbor životního prostředí

K záměru došlo vyjádření z oddělení péče o krajinu a zemědělství, vodoprávního úřadu a vyjádření z hlediska nakládání s odpady. V rámci těchto jednotlivých vyjádření se konstatuje, že k záměru nejsou připomínky.

Ministerstvo životního prostředí, odbor ochrany vod

Nebyly vzneseny připomínky.

Magistrát města Přerova, odbor stavebního úřadu a životního prostředí

- Záměr podléhá posouzení z hlediska ochrany krajinného rázu a případného zásahu do něj. V této souvislosti je nezbytné získat souhlas orgánu ochrany přírody dle § 12 zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny (dále jen zákon č. 114/1992 Sb.)
- V případě, že v souvislosti s realizací stavby dojde ke kácení dřevin, které vyžaduje povolení dle § 8 odst. 1 zákona č. 114/1992 Sb., je nezbytné požádat o vydání příslušného povolení ke kácení dřevin.
- Pokud stavbou dojde k zásahu do významného krajinného prvku (VKP) ve smyslu § 3 odst. 1 písm. b) zákona č. 114/1992 Sb., bude po posouzení tohoto zásahu pravděpodobně nezbytné vydat závazné stanovisko dle § 4 odst. 2 téhož zákona.
- Dojde-li stavbou ke škodlivému zásahu do vývoje zvláště chráněných druhů živočichů, je třeba vydat výjimku z ochranných podmínek podle § 56 odst. 1 a 2 písm. c) zákona č. 114/1992 Sb., a to rozhodnutím orgánu ochrany přírody.
- Kompetentním správním orgánem k vydání výše uvedených správních aktů bude orgán, který bude vydávat jednotné environmentální stanovisko podle zvláštních předpisů.

Vypořádání: Výše uvedené připomínky se týkají zákonných povinností a budou předmětem řízení o povolení záměru a souvisejících legislativních požadavků pro oblast životního prostředí.

- Dále požadujeme, aby dokumentace pro řízení EIA obsahovala prověření vlivů záměru na životní prostředí rovněž ve variantě vedení trasy tunelu v délce 2 km v úseku Hrošovy – Vlčí hrdlo (v km cca 88–90).“

Vypořádání: V průběhu projekčních prací bylo prověřeno několik variant vedení vysokorychlostní tratě v této lokalitě. Zároveň proběhlo mnoho jednání s městem i místním výborem Vinar s cílem vyjasnit si jednotlivé požadavky místních, stanovit technické a další limity investora a nalézt kompromisní řešení respektující lokalitu, které však umožní výstavbu vysokorychlostní tratě za reálných podmínek. V současné době je sledováno invariantní technické řešení, které je odůvodnitelné z pohledu státu a splňuje všechna jeho pravidla a zároveň je akceptovatelné pro ochranu lokality, kterou trať prochází.

Po dohodě se samosprávou města Přerov byla zpracována Krajinářsko-technická studie, která hodnotila dopady vedení trati v zářezové i tunelové variantě a navrhla

vhodná krajinná opatření. Na základě této studie a doporučení ministra dopravy byla nakonec potvrzena trasa s tunelem o délce 450 m pod Čekyňským kopcem.

Původně záměr uvažoval v této lokalitě pouze se zářezovým tělesem, ale po jednáních byla zvolena varianta s tunelem délky 450 m. Cca 2 km dlouhý tunel v této oblasti byl prověřován, ale v této délce není možné toto realizovat, tunel by musel být dlouhý více jak 3,5 km. Rozhodující jsou křížení s II/436 na Čekyňském kopci, kde ve stávajícím stavu je komunikace vedena v ostrém vrcholovém zaoblení. Z tohoto důvodu je křížení VRT vedeno nad komunikací a samotná komunikace je zahlubována, což povede ke zlepšení rozhledových poměrů. V případě vedení VRT pod komunikací, by muselo jít o zahloubení minimálně cca 15 m pod stávající komunikaci, zvýšení nivelety komunikace nepřipadá v těchto poměrech již v úvahu. Vzhledem ke geometrickým možnostem VRT by toto křížení vyvolalo mnohem delší návrh tunelu než 2 km a zároveň by křížení s údolím severně od Vinar bylo ještě více devastující pro okolí. V těchto výškových úrovních tunelu se nepředpokládá výstavba ražením, ale otevřenou výkopovou jámou.

Krajský úřad Olomouckého kraje, Odbor životního prostředí a zemědělství

K záměru došla vyjádření z oddělení lesnictví, vodního hospodářství, ochrany ovzduší a odpadového hospodářství a ochrany přírody ve smyslu bez připomínek, případně poznámek k dodržení zákonných požadavků příslušných zákonů.

Statutární město Přerov

Místní výbor Vinary obdržel od občanské iniciativy místní části Přerov XI-Vinary dokument "Stanovisko k VRT" včetně přílohy s podpisy občanů. Místní výbor Vinary znění Stanoviska s organizátory prodiskutoval a připojil se k této iniciativě. Následně se Rada města Přerova předmětným záměrem zabývala na své 81. schůzi 19.06.2025 a po projednání přijala následující usnesení:

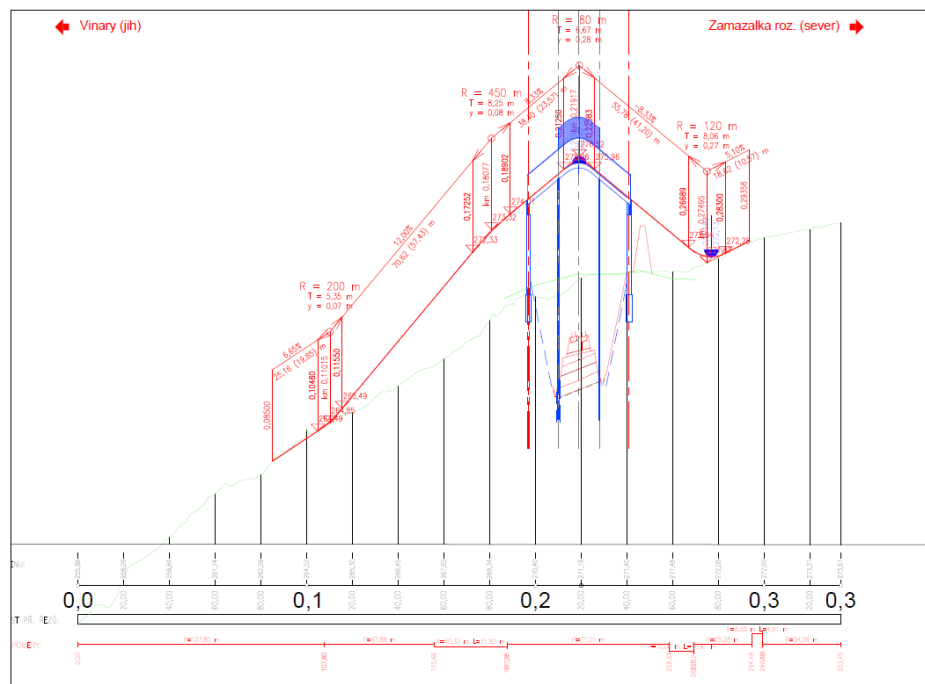
- **požaduje plně respektovat navrhovaná opatření v krajinářsko-technické studii – návrhová část I., zpracované společností Gerten s. r. o., v rámci části P.5 dokumentace DÚR pro posuzování vlivů na životní prostředí podle zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí a o změně některých souvisejících zákonů (zákon o posuzování vlivů na životní prostředí), ve znění pozdějších předpisů, jako minimálně nutná kompenzační opatření dle důvodové zprávy,**

Vypořádání: Vymezená krajinná opatření zahrnují vegetační úpravy (ochranné pásy zeleně, lesní a keřové výsadby), terénní valy a přírodě blízká vodohospodářská opatření. Soubor těchto opatření představuje dostačující a komplexní rozsah prvků nezbytných ke kompenzaci, zmírnění vlivů záměru v dotčeném území a pro jeho citlivé začlenění do okolní krajiny. Navržená opatření jsou v souladu s legislativními požadavky a zásadami ochrany krajinného rázu. V rámci přípravy záměru RS1 VRT Brodek u Přerova – Prosenice, zpracovaná krajinnásko architektonická studie i dále v širším zájmovém území též identifikovala a navrhla soubor krajinných opatření. Tato opatření jsou navržena v širších územních souvislostech, tedy nad rámec území přímo dotčeného záměrem nebo jeho předpokládanými vlivy. Navržená opatření však nejsou předmětem tohoto posuzování, neboť přesahují rozsah záměru RS1 VRT Brodek u Přerova – Prosenice a nejsou součástí jeho technického řešení ani investic Správy železnic.

- **požaduje doplnit do stavby nové křížení v železničním km 89,700 dle studie lávky přes VRT v místě stávající turistické trasy**

Vypořádání: V rámci jednání s městem i místním výborem Vinar dne 24.9.2025 bylo dohodnuto nesledovat přemostění VRT v tomto místě a jako náhradu doplnit do projektu nové turistické trasy v lokalitě Vlčí Hrdlo a Vinary. Řešení lávky přes VRT v cca km 89,700 by si navíc vyžádalo velké převýšení pro turistickou trasu a zásah do okolního lesa, neboť trať zde není v tak hlubokém zářezu, aby na jeho vrcholu mohla být umístěna lávka.

V rámci prověření vyplynulo, že by přemostění lávky bylo v délce přibližně 44 m. Výška lávky vycházela v místě křížení 7,1 m nad TK, což by odpovídalo nadvýšení lávky přibližně 4,9 m nad stávající terén. Z tohoto důvodu by lávka v místě křížení naopak generovala zhoršení překonání výškového profilu cesty oproti stávajícímu stavu, viz. výstřižek podélného profilu níže (obr. 1). Dále by návrh podélného sklonu max. 12 % na délce 60 m představoval nezbytnou výjimku z doporučení ČSN 736110 a vyhláška č. 398/2009 Sb. – bez bariér. Na základě těchto technických důvodů bylo rozhodnuto o nezačlenění objektu do stavby.



Obr. 1: Podélný profil prověření lávky

Zdroj: Sagasta (2026)

- požaduje v dokumentaci pro řízení EIA prokázání detailního projektového řešení klíčových míst (přechody mezi výškovými uspořádáními trati, vodní prvky pro retence dešťových vod, ekodukt, řešení bezpečného pohybu chodců při křížení silnice II/436 - opatření 5-K3, křížení plánované cyklostezky podél silnice II/436 do Čekyně atp.) v dostatečném měřítku tak, aby bylo možné skutečně posoudit dopady řešení do okolního prostředí,

Vypořádání: V příloze 14 jsou uvedeny detailní situace z technického řešení – křížení klíčových míst dle požadavku vznesené připomínky.

- požaduje v dokumentaci pro řízení EIA prověření vyhodnocení vlivu na životní prostředí i ve variantě požadované občanskou iniciativou místní části Přerov XI-Vinary (384 podpisů), podpořenou místním výborem, tj. (mimo jiné) tunelu o délce 2 km v úseku Hrošovy – Vlčí hrdlo (v km cca 88-90).

Vypořádání: Viz. výše připomínka Magistrátu města Přerova, odbor stavebního úřadu a životního prostředí.

Mimo výše uvedené požadavky města, odkazující se na „Stanovisko k VRT“ občanské iniciativy, podpořené Místním výborem Vinary, obdržel Odbor koncepce a strategického rozvoje MMPr prostřednictvím elektronické podatelny připomínky k dokumentu EIA pro VRT

prostoru MČ Vinary čj. MMPPr/118182/2025 podepsané třemi obyvateli místní části Přerov XI – Vinary, s žádostí o jejich zařazení do souhrnného stanoviska Statutárního města Přerova:

Vyjádření obyvatel (MČ XI – Vinary, Přerov – T.G., J.Š., M.S.).

- **Délka VRT na k.ú. Vinary u Přerova činí cca 2,3 km (z dostupných podkladů nelze přesněji stanovit). Z toho tunely, zářezy a estakády jsou v délce cca 1,520 km (opět stanoveno přibližně z dostupných podkladů). Na základě této skutečnosti nelze souhlasit s větou ve zprávě oznámení na str. 148: „Stavba železnice zpravidla nepředstavuje velký zásah do horninového prostředí. Jedná se o mělce založenou stavbu na zhutněném štěrkovém podkladu, který se dostává do hydraulické spojitosti s podzemní vodou pouze ojediněle“.**
- **Záměr vůbec neřeší devastující dopad na krajinný ráz Vinarského lesa dle zákona 100/2001 Sb.**

Vypořádání: Hodnocení vlivů stavby na krajinný ráz je součástí Dokumentace EIA – příloha 10 a v kapitole D.I.8. Vliv na krajinný ráz v důsledku výstavby tunelu a kácení Vinarského lesa byl vyhodnocen jako středně silný (viz tabulka 6.2 – bod 5, tabulka 6.6 – bod 1, tabulka 6.10 – bod 2 a obrázek 6.13 včetně příslušných komentářů přílohy 10). Po realizaci a uvedení do provozu jsou nad tunelem navrženy vegetační úpravy. Zásahy do horninového prostředí jsou komentovány v kapitole D.I.6.

- **Základní přínosy (strana 17 zprávy):**

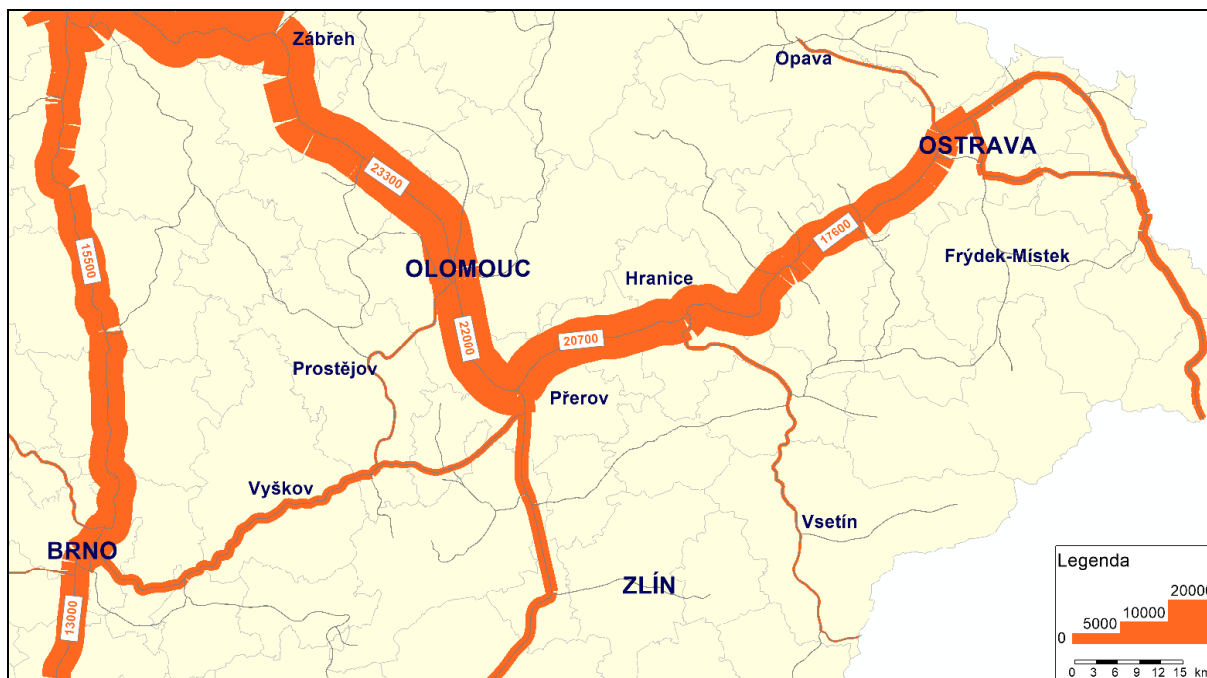
Cit: „Vyšší kapacita všech tratí - páteřní síť VRT propojí celou republiku, odlehčí stávajícím tratím a umožní rozvoj regionální dopravy. Vlaky pak budou jezdit mnohem častěji a spolehlivěji“.

Uvedená věta je obecná a účelová, bez konkrétních číselných dat. Již dnes jezdí osobní vlaky poloprázdné, kdo bude jezdit těmito vlaky po vybudování VRT? Požadujeme předložit týdenní vytíženost současných rychlíkových souprav mezi Prahou a Ostravou obousměrně. V době, kdy u dopravců probíhá digitální objednávkový systém to nemůže být problém monitorovat a spočítat.

Jen pro doplnění: I nákladní vlaky jezdí poloprázdné, což se se již v současné době řeší mediálně.

Vypořádání: Prognóza přepravní poptávky je klíčová pro jakékoliv dopravní modelování a na něj navazující ekonomické hodnocení přínosnosti analyzované trati. V tomto ohledu je nutné vycházet z dat vztahujících se k přepravě, aby na ně bylo možné navázat v oblasti predikce poptávky po dopravě.

V roce 2019 byla zpracována Studie proveditelnosti pro úsek VRT (Brno-) Přerov - Ostrava. Ve Studii jsou uváděny vstupní přehledy (v agregované podobě) o průměrných denních počtech přepravených cestujících na železnici. K dispozici je přehled o počtech cestujících ve vlacích dálkové dopravy (obrázek 1) a vlacích příměstské/regionální dopravy (obrázek 2)



Obr. 2: Průměrné denní počty cestujících ve vlacích dálkové dopravy

Zdroj: SUDOP (2021)



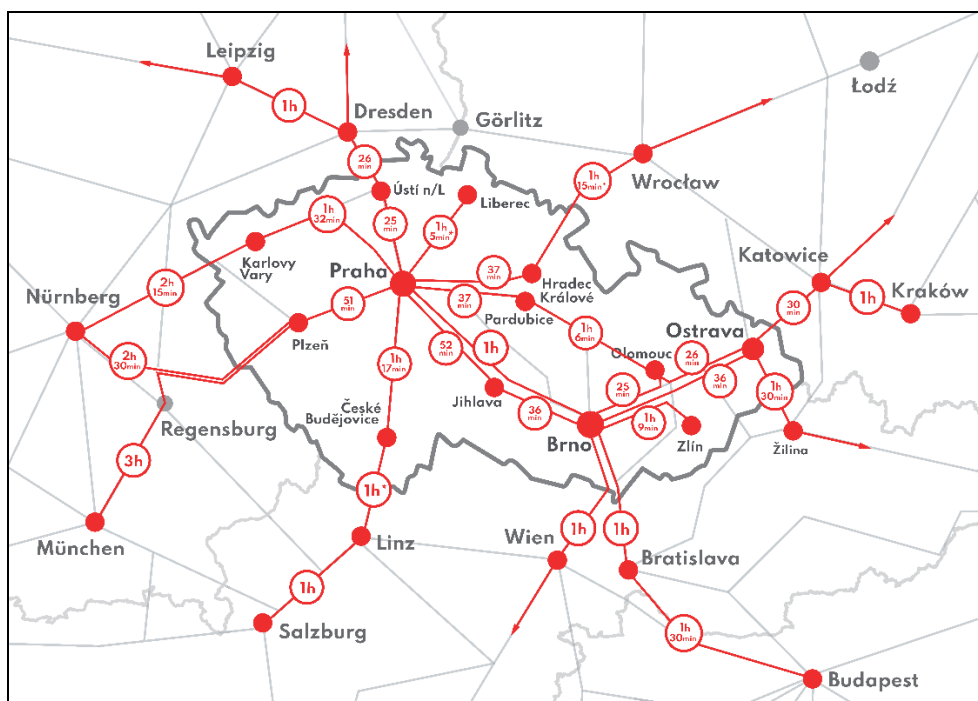
Obr. 3: Průměrné denní počty cestujících ve vlacích příměstské/regionální dopravy

Zdroj: SUDOP (2021)

Z obrázků 2 a 3 je patrné, že **okresem Přerov prochází jedny z nejvytíženějších tratí zejména dálkové povahy**. Nezanedbatelná je tu však také vazba na krajské město Olomouc. Dále Studie řeší i analýzu nákladní dopravy.

Ekonomické hodnocení ve své standardní podobě analyzuje přímé a nepřímé efekty, které jsou spojovány s rozvojem dopravní infrastruktury. Hlavními přímými efekty vysokorychlostních tratí jsou úspory cestovních nákladů, které pocítí daný uživatel. Jedná se zejména o časové úspory v důsledku rychlejšího cestování.

Aktuální nejkratší dojezdová doba mezi Olomoucí a Ostravou-Svinovem je 53 minut, s VRT bude tento čas zkrácen na 26 minut. Mezi Přerovem a Ostravou-Svinovem je nyní nejrychlejší spojení 44 minut, s VRT je předpoklad dojezdu 24 minut.



Obr. 4: Plánovaná doba dojezdů

Zdroj: SŽ (2025)

*Ze závěru pro osobní dopravu vyplývá **jednoznačná potřeba převést osobní dálkovou dopravu z konvenční trati na VRT**. Přínosy VRT budou navíc ještě posíleny o přepravu převedenou z individuální automobilové dopravy. Díky převedení většiny vlaků dálkové osobní dopravy na novou VRT se kapacitně odlehčí úsekům na souběžné konvenční trati pro regionální osobní a nákladní dopravu.*

Dalším významným faktorem pro navýšení přepravní poptávky po osobní dopravu bude zdvojkolejnění úseku rychlých spojení mezi Přerovem a Brnem. Očekává se nárůst

poptávky pro příměstskou dopravu a navýšení počtu pravidelně dojíždějících směrem na Brno i Přerov. Důležitým faktorem bude i růst přepravní poptávky po nákladní dopravě.

*Pokud nadále poroste ekonomická provázanost s okolními státy, a tedy i další zintenzivňování obchodní výměny, lze předpokládat, že hodnoty **růstu přepravní poptávky se v řešeném území budou vyvíjet obdobně dynamickým způsobem jako směrem z ČR na severozápad Evropy.***

Podpora a rozvoj regionu (strana 17 zprávy) :

Cit: „VRT zlepší dojíždění za prací a přinese i nové ekonomické příležitosti v samotných krajích. Obyvatelům regionu i tím značně usnadní život“.

Jakým způsobem bude obyvatelům regionu usnadněn život? Opět věta obecná a účelová. Žádáme konkretizovat pro Olomoucký kraj a Přerovský region.

Vypořádání: Realizace projektu výstavby Rychlých spojení, jehož součástí je i výstavba VRT, znamená obrovskou příležitost pro změnu dopravní nabídky v ČR, díky které bude v národním i mezinárodním kontextu zajištěno zlepšení dostupnosti a propojenosti všech regionů Evropské unie i České republiky. V případě úspěšné realizace této koncepce dojde k zásadním změnám v dopravním chování obyvatelstva díky nabídce zcela nových možností cestování.

Hlavní benefity vysokorychlostních tratí budou:

- úspora času – rychlé a spolehlivé spojení,
- vyšší kapacita všech železničních tratí, větší počet přímých vlaků,
- podpora a rozvoj regionů,
- udržitelná doprava – ekonomické a ekologické výhody.

Projekt výstavby vysokorychlostních spojení není pouze o vybudování vysokorychlostních tratí, ale i o obsluhu regionů. Základním pilířem tohoto projektu je přímé propojení regionů s hlavními centry a jejich napojení na hospodářské dění. Vysokorychlostní tratě se díky tomu stanou také nástrojem pro zmenšování ekonomických rozdílů mezi „chudými“ a „bohatými“ regiony, díky tomu, že i odlehlé regiony budou rychlou železnici propojeny s ekonomickými centry. Poslouží tak jako nový impuls pro rozvoj strukturálně postižených regionů, zvýšení kvality života a hospodářské úrovně daného regionu, včetně vzniku nových pracovních příležitostí pro ostatní obyvatele.

*Jak prokazují mnohé zahraniční studie, kratší čas dojížděky podporuje dojíždění pracovníků mimo své bydliště do míst s vyšší **koncentrací pracovních příležitostí**. Vyšší konkurence a produktivita na těchto trzích způsobuje tlak na růst mezd pracovníků. V důsledku dojíždění se tedy zvyšuje průměrná mzda v domovských obcích.*

Pro Správu železnic, státní organizaci, zpracovala v roce 2025 společnost Deloitte Advisory CZ (2025), pod vedením ekonoma Davida Marka Studii širších ekonomických přínosů projektu výstavby vysokorychlostních tratí a dálnic. Studie se zaměřila mj. na sociodemografické posouzení vybraných ukazatelů a posouzení vlivu výstavby VRT a dálnic na dojíždění obyvatel do center funkčních územních celků, a tím i výši průměrných mezd v jednotlivých obcích či vyčíslení vybraných makroekonomických dopadů na národní úrovni.

Z uvedené Studie širších ekonomických přínosů vyplývá následující hodnocení dopadů vstupního objemu investic do realizace projektu výstavby sítě Rychlých spojení/VRT na tuzemskou ekonomiku (makroekonomické hodnocení) mezi roky 2026 – 2050:

- dopad na hrubý domácí produkt – vstupní investice by měla vytvořit dodatečný výstup v podobě jejího 2,5-násobku; objem produkce by se tak zvýšil o 1 517 mld. Kč (tj. doplní růst české ekonomiky o dodatečné necelé 1 %),
- dopad na hrubou přidanou hodnotu – zvýší se výkonnost ekonomiky, kdy čistá produkce zboží a služeb vzroste o dodatečných 569,3 mld. Kč,
- dopad na zaměstnanost a disponibilní příjmy domácností – investice do dopravní infrastruktury pro RS vygenerují v daném horizontu téměř 36 tisíc nových pracovních míst; s tím se pojí také růst důchodů domácností, jejichž disponibilní příjem by se za uvedené časové období zvýšil o 279,6 mld. Kč,
- dopad na veřejné finance – vyšší výkonnost české ekonomiky, zvýšená spotřeba i vyšší příjmy obyvatel se odrazí také ve vyšší daňové výtěžnosti; veřejné rozpočty by tak získaly díky výstavbě RS navíc 260,6 mld. Kč.

Všechny uvedené hodnoty jsou v cenách roku 2023.

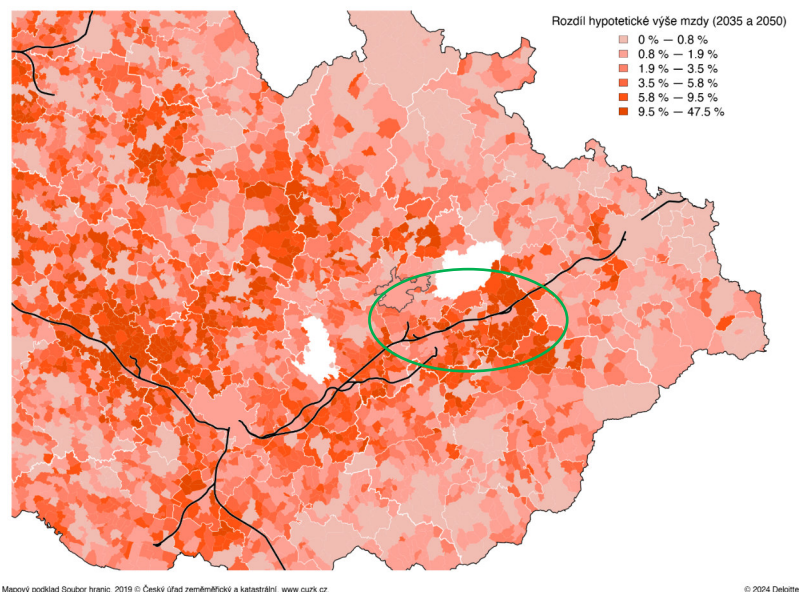
Klíčové přínosy výstavby VRT pro region Přerovsko a Olomoucký kraj:

Přestože okres Přerov již dnes leží na hlavním koridoru spojujícím Olomouc a Ostravu, lze i v jeho případě očekávat další přínosy generované rozvojem rychlých spojení a to především díky sjezdům z vysokorychlostní trati, který umožní rychlým vlakům dojet až na přerovské nádraží. Ze severu bude město Přerov napojeno sjezdem u Prosenic, od Brna bude Rychlá trať RS Brno – Přerov zaústěna přímo do Přerova.

Trh práce, který je v současnosti spojován zejména s možnostmi zaměstnání v daném okrese, případně v krajském městě Olomouc, se otevře i v dalších lokalitách. Na území ČR se mnohem více zpřístupní krajská města Ostrava a také Brno. To s sebou přináší nejen **větší počet dostupných pracovních míst**, ale také **další obory**, ve kterých lze nalézt uplatnění. V okrese Přerov lze očekávat zvýšení zaměstnanosti. Protože lépe dostupná města se

vyznačují vyšší produktivitou firem, projeví se existence RS také v podobě **růstu mezd a platů**.

Podle dané Studie způsobí rozvoj RS v krajském městě Olomouc **dodatečný růst mezd a platů**. Zároveň se očekává, že dojde k tomuto růstu i v okolních obcích. Očekávaný dodatečný přírůstek (nad obecný trend) je zachycen na následujícím obrázku 5. Tento přírůstek je vyjádřen pro období 2035 až 2050, kdy lze očekávat provoz základní páteřní sítě Rychlých spojení.



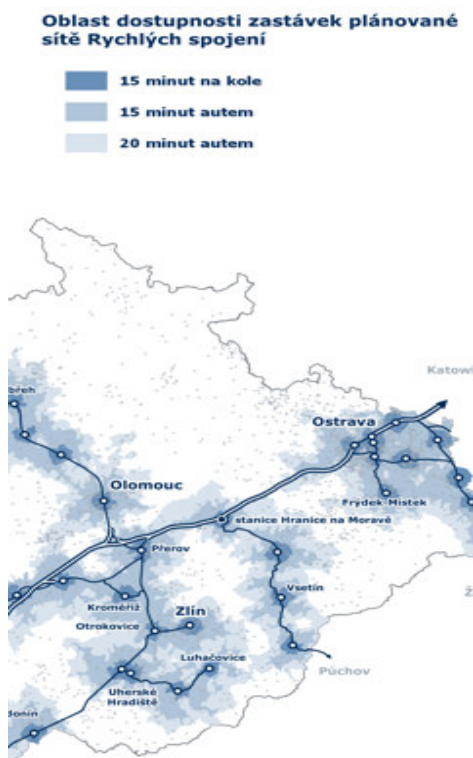
Obr. 5: Hypotetický dodatečný nárůst mezd v % mezi roky 2035 a 2050

Z obrázku 5 plyne, že nárůst mezd díky dojíždění se projeví zejména v okolí terminálu Hranice na Moravě a sjezdu Brodek u Přerova.

Aby bylo možné lépe zhodnotit nastíněné změny v očekávaných průměrných mzdách a platech, nabízí se srovnání s ostatními krajskými městy. Růst mezd v krajském městě Olomouci bude trojnásobně vyšší, než se očekává přírůstek v krajském městě Pardubice, které také leží na hlavním koridoru, ale zprovoznění VRT se očekává až v závěru sledovaného období.

Růst mezd v Olomouci bude čtvrtý nejvyšší v rámci celé ČR. Za zmínku stojí, že očekávaný nárůst průměrné mzdy není příliš pozadu za očekávaným nárůstem průměrné mzdy v Brně, které navíc leží na křižovatce dvou tras Praha - Brno a (Brno-) Přerov - Ostrava. Uvedené srovnání reflektovalo pouze situaci přímo v krajských městech. Mnohem vyšší dopad se očekává v případě nárůstu průměrných mezd a platů v okolních obcích krajského města (jak ostatně dokládá i obrázek 5). V tomto případě bude přírůstek mezd zcela srovnatelný s očekávanými nárůsty obcí Jihomoravského kraje (tedy v tomto ohledu druhého nejdynamičtěji se rozvíjejícího se kraje v republice).

Právě kombinace kratších dojezdových časů a hustší, spolehlivější regionální dopravy je považována za hlavní mechanismus, kterým má dojít ke zlepšení mobility a každodenní dostupnosti v regionu, a tím i generování výše uvedených přínosů v podobě vyšších průměrných mezd a platů.



Obr. 6: Dostupnost Zdroj: SŽ (2025)

Příznivý sociodemografický vývoj je dalším důležitým benefitem. Potenciální růst/stabilizace obyvatel zajistí, že předmětná oblast se stává atraktivním místem pro mladé rodiny a pro absolventy s vyšším vzděláním; zkušenosti ze zahraničí ukazují na to, že pokud místní samosprávy podpoří ve svém plánování dostatečnou kapacitu ploch určených pro bydlení a dostatečnou kapacitu občanské vybavenosti, tento efekt se ještě zvýší.

Region se stane atraktivní lokalitou pro rozvoj podnikatelských činností; potenciál regionů je přímo úměrný jejich dostupnosti; klíčovým prvkem je zajištění kvalitní dostupnosti veřejné dopravy a vhodná koordinace a strategické plánování v oblasti územního plánování.

Významným přínosem bude skutečnost, že dojíždějící obyvatelé stále budou spotřebiteli ve svých domovských obcích. Lze tedy očekávat, že počet obyvatel se nesníží. Rozvoj regionu bude výrazně podpořen i tím, že lidé stále budou poptávat zboží a služby ve svých

obcích. Lze tak očekávat celkový ekonomický růst daného území, kdy lze očekávat i rostoucí kvalitu života obyvatel v důsledku nutného rozvoje občanské vybavenosti.

Pro všechny obce okresu Přerov lze očekávat navýšení **daňových příjmů** z tzv. sdílených daní (daň z příjmů fyzických osob, daň z příjmů právnických osob, daň z přidané hodnoty). Je to dáno nárůstem hodnot základních kritérií, které určují podíl obcí na celkových rozdělovaných příjmech.

Těmito kritérii jsou dle zákona o rozpočtovém určení daní počet obyvatel obce, počet dětí a žáků (významné pro obce zřizující základní či mateřskou školu) a také počet zaměstnanců.

Napojením regionu na vysokorychlostní železnici lze očekávat pozitivní dopad ve všech sledovaných ukazatelích. Klíčem k maximalizaci přínosů je **strategické plánování rozvoje na místní a regionální úrovni**, vhodná koncepce rozvojových ploch v rámci územního plánování. Koordinace rozvojových záměrů na úrovni regionální a místní samosprávy je pak rámcem, jenž umožňuje vše výše uvedené. Města, která takové příležitosti správně využijí pro svůj rozvoj, se stávají dynamickými regionálními centry s rostoucí nebo stabilně vyšší atraktivitou pro obyvatele, investory i návštěvníky.

K době provozu VRT:

- Na veřejném projednání v KD Vinary bylo panem ing. Pinkavou deklarováno, že provoz na trati VRT nebude v nočních hodinách.
- Prosím vysvětlit, proč je v dokumentaci (zpráva a hluková studie - např. tabulka 4, str. 81) uveden provoz v noci v počtu 4 vlak. souprav. Také v hlukové studii je pro VB 37,38 náležejících RD v katastru Vinar uváděn výpočet i pro noční provoz.

Vypořádání: Na setkání s veřejností bylo uvedeno, že na VRT nebude probíhat běžný noční provoz. Dle vyhlášky č. 177/1995 Sb., mezi dvacátou třetí a pátou hodinou budou probíhat prohlídky, měření stavebnětechnického stavu a ověřování provozních parametrů staveb dráhy. V této době tedy nebude provozována běžná osobní doprava. Protože nařízení vlády č. 272/2011 Sb., určuje hlukové limity pro denní a noční dobu v rozmezí 22:00 – 6:00, zasáhne provoz VRT i do noční doby. Z tohoto důvodu musí hluková studie pracovat s výpočtovým scénářem, který zahrnuje i omezený počet jízd v zákonném nočním období 22:00–6:00, a proto v ní figurují například čtyři vlakové soupravy. Studie tak nepopisuje plánovaný jízdní řád, ale hodnotí maximálně možnou zátěž, aby byla zajištěna ochrana obyvatel i v případě, že v části noční doby může nějaký provoz proběhnout.

Železniční tunely - popis (strana 36)**Vinarský tunel km 90.520- 91/320 dl. 800 m**

Cit.: „Celý tunel je hloubený budovaný v otevřené stavební jámě. Do výšky vrcholu klenby je stavební jáma pažena kotvenou pilotovou stěnou. Nad korunou stěny jsou potom dvě etáže svahů oddělené lavicí šířky 1,5 m“.

Čekyňský tunel km 8 688 - 89,138 dl 450 m

Cit.: „Celý tunel je hloubený budovaný v otevřené stavební jámě. Svahy se skládají z maximálně čtyř svahů o výšce nepřesahující 5 m. Jednotlivé svahy jsou od sebe odděleny lavicemi šířky 1,5 m“.

Jaké sklony mají svahy stavebních jam obou tunelů? Proč nelze využít u Čekyňského tunelu rovněž pilotovou stěnu? Tím by se snížil rozsah záboru stávajícího lesního porostu. Les u Čekyňského tunelu má rozhodně vyšší hodnotu pro okolí a přírodu než plány polí u tunelu Vinarského. Požadujeme buď zdůvodnit návrh nebo přehodnotit řešení.“

Vypořádání připomínek týkající se tunelů: Původní návrh u obou stavebních jam předpokládal svahované provedení. U Vinarského tunelu však kombinace větší hloubky a méně příznivých geotechnických podmínek znamenala, že by svahovaná jáma musela dosahovat přibližně 150 m šířky (se sklony svahů 1 : 2,5). Takové řešení by vyžadovalo mimořádně rozsáhlé zemní práce, přibližně 1 milion m³ výkopu. Z tohoto důvodu byla následně prověřena varianta s kotvenou pilotovou stěnou, která objem výkopů významně snížila a ukázala se jako ekonomicky i ekologicky vhodnější.

U Čekyňského tunelu je situace odlišná. Stavební jáma je zhruba o 10 m mělčí a místní geologické poměry umožňují svahy s výrazně příkřejšími sklony (1:1,5 až 3:1). Maximální šířka jámy činí přibližně 85 m.

Průzkum potvrdil, že dno budoucí stavební jámy tvoří karbonské droby. V tomto horninovém prostředí nelze běžné pažící konstrukce spolehlivě vetknout, případně je lze realizovat pouze s významnými obtížemi z důvodu problematického vrtání. Instalace pažení by navíc mohla dočasně zhoršit hlukové poměry v bezprostředním okolí stavební jámy.

Po dokončení stavebních prací (zásypů) bude možné přistoupit k obnově lesního porostu, respektive vegetačních úprav.

K části: C.1.11. Území zatěžovaná nad míru únosného zatížení a extrémní poměry v dotčeném území (str. 114 zprávy). Cit .: „Na území obcí Přerov, Buk, Prosenice a Osek nad Bečvou dochází k souběhu VRT s dálnicí DI vyvolaných investic stávající trati Přerov - Ostrava. U obce Rokytnice bude VRT křížit trasu dálnice D55. V těchto oblastech lze předpokládat zejména díky příspěvku silniční dopravy vyšší hlukové zatížení.“

V rámci vyvolaných investic by se měly řešit protihluková opatření na stávajících i navrhované dopravní stavbě, aby se hluková zátěž omezila.

Zde považujeme za nezbytné:

- Doplnění, resp. Zvýšení protihlukových stěn podél dálnice DI v úseku mezi Vinary a Bukem.
- Doplnění protihlukových stěn podél železniční trati Přerov - Ostrava v úseku mezi Bukem a Vinary.
- Přijmutí maximálních protihlukových opatření na navrhované stavbě VRT v okolí MČ Vinary - žádáme o konkrétní návrhy opatření.

Vypořádání: V aktualizované hlukové studii je hodnocen hluk ze železniční trati (VRT i konvenční), dále je zohledněn hluk ze silniční dopravy. Jediným místem, kde se hluk blíží limitním hodnotám je Rokytnice u Přerova. Z toho důvodu je zde navržena protihluková ochrana. Podrobněji viz hluková studie (příloha 3).

Nakládání se srážkovou vodou:

U navržené retenční nádrže pod „Čekyňským tunelem“ - SO 71-20-XX lokalitě Obce nad Vinary je pravděpodobně dle přehledné situace řízený odtok a bezpečnostní přepad sveden do jednotné kanalizace v místní části.

Návrh trasy v úseku katastru Vinary u Přerova a Vinarského lesa je v rozporu s politikou EU a ČR týkající se zadržení vody v krajině. Realizace otevřeného, hlubokého zářezu na kopci s vykácením lesa je absurdní. Vykácením lesa dojde k výraznému zhoršení infiltrační schopnosti daného území. Koeficient odtoku z lesa či louky má hodnotu 0,05 a nižší. Koeficient odtoku z otevřeného, širokého zářezu, který bude doplněn o oboustranný opevněný trat'ový příkop a drenážní potrubí bude násobně vyšší a to v řádech!

To způsobí nežádoucí účinky formou vysychání lesa a přilehlého okolí. Zářezem dále dojde k nežádoucímu soustředění odtoku povrchových vod i povodňových průtoků do kritických míst nad zastavěnou částí Vinar. Prvním místem je suchá údolnice nad ulicemi Mezilesí I a II, která ústí do zatrubnění v obci Vinary. Druhým místem je Vinarský potok na vtoku do ul. Za Vrbím.

Předložená data týkající se řešení povrchových vod jsou velmi omezená a hrubá. Řeší pouze dopady povodňových situací na vlastní trať a nikoli dopady povodňových průtoků na zastavěnou část Vinar pod řešenou tratí.

Dle našich dlouholetých zkušeností je kanalizace v místní části již kapacitně nedostatečná a nelze ji tudíž zatížit dalšími, v tomto případě balastními vodami.

Nesouhlasíme se zaústěním dešťových, povrchových vod ani jiných vod ze všech ploch spojených se stavbou VRT do stávajícího kanalizačního systému Vinar ani do suché údolnice ústící do vtokového objektu a zatrubnění v lokalitě "hráze" nad ul. Mezilesí I.

Dané řešení negativně ovlivní odtokové poměry nad i v intravilánu místní části Vinary.

Vypořádání: Morfologie terénu v lokalitě bohužel neumožňuje odvod vody přímo do vodního toku, proto je uvažováno s využitím stávající kanalizace. Plocha povodí stávajícího poldru před vtokem do jednotné kanalizace Vinary činí cca 38,7 ha, z toho plocha dotčená výstavbou bude činit cca 3,5 ha. Velikost odvodňované plochy se vlivem výstavby nezvětší, nicméně na zasažených plochách dojde ke změně odtokového koeficientu.

V prostoru realizovaného tunelu (úsek km cca 88,900 – 89,110) dojde po výstavbě k rekultivaci území včetně výsadby zeleně – lze tedy očekávat zcela minimální dopad do odtokových poměrů z hlediska povrchového odtoku.

Úsek 89,110 – 89,400 – zemní těleso VRT (zářez/násyp) bude odvodněno do stávajícího poldru přes samostatnou retenční nádrž – změna odtokových poměrů vlivem stavby bude eliminována zpomalením odtoku v retenční nádrži dimenzované tak, aby nedošlo k překročení současného odtoku z území (v souladu s ČSN – pro dodržení specifického odtoku z území v úrovni 3 l/s/ha).

Úsek 89,400 – 89,630 – most + zářez VRT – vody odvedeny nově mimo systém kanalizace - až do Vinarského potoka v km cca 90,0 - plocha o výměře cca 0,56 ha.

Komunikace pro pěší v katastru MČ:

Z předložené situace není patrné řešení dvou exponovaných lesních a polních cest.

První cesta je turisticky značenou cestou nad zahradami v MČ (modrá a zelená) směrem k rozcestí k Zamazalka. Zde bylo na osobní žádost občanky Vinar na projednání v MD Přerov přislíbeno zřízení lávky pro pěší. V dokumentaci (situace ani zpráva) není tato lávka řešena.

Druhá cesta je exponovaná polní cesta podél vodoteče Vinarský potok. Cesta slouží k obsluze polí a je také spojnicí s obcí Buk pro pěší a cyklisty. V situaci je přerušena

objekty v ústí navrženého Vinarského tunelu a není patrna úprava polní cesty pro její zachování.

Vypořádání: V rámci jednání s městem i místním výborem Vinar dne 24.9.2025 bylo dohodnuto nesledovat přemostění VRT v tomto místě a jako náhradu doplnit do projektu nové turistické trasy v lokalitě Vlčí Hrdlo a Vinary. Řešení lávky přes VRT v km 87,700 by si navíc vyžádalo velké převýšení pro turistickou trasu a zásah do okolního lesa, neboť trať zde není v tak hlubokém zářezu, aby na jeho vrcholu mohla být umístěna lávka.

V rámci prověření vyplynulo, že by přemostění lávky bylo v délce přibližně 44 m. Výška lávky vycházela v místě křížení 7,1 m nad TK, což by odpovídalo nadvýšení lávky přibližně 4,9 m nad stávající terén. Z tohoto důvodu by lávka v místě křížení naopak generovala zhoršení překonání výškového profilu cesty oproti stávajícímu stavu, viz výstřižek podélného profilu níže (obr. 1). Dále by návrh podélného sklonu max. 12 % na délce 60 m představoval nezbytnou výjimku z doporučení ČSN 736110 a vyhláška č. 398/2009 Sb. - bezbariér. Na základě těchto technických důvodů bylo rozhodnuto o nezačlenění objektu do stavby.

Přeznačení modré a žluté turistické trasy je uvažováno v rámci úpravy cesty, která bude křížit trať v žkm cca 89,7, která dále navazuje na stávající cestu vedoucí také k rozcestí Zamazalka.

Řešení druhé cesty podél Vinarského potoka je řešeno úpravou komunikace jižně od stávající, které začíná na kraji obce u pozemku p.č. 207/5. Tato komunikace vede směrem k nově budované RN a dále pod estakádou k dalšímu nově budovanému technologickému objektu, kde se pak naváže na stávající cestu směrem do Buku, takže obslužnost bude zajištěna. Původní cesta bude před estakádou úpravami Vinarského potoka zaslepena, ale do tohoto místa bude i nadále soužit jako obsluha pozemků. Viz jednání ze dne 27.11.2025.

Pan V. B. požaduje aby:

- V dokumentaci vyznačená a nazvaná protihluková stěna byla provedena jako plnohodnotná protihluková stěna výšky min. 3 m z materiálů vysoce pohlcujících hluk, která bude dále prodloužena jako částečná náhrada drátěného oplocení nově vybudovaného technologického objektu na parc. č. 941, 294/6 a 930/11 a pak připojena na přilehlý blok garáží.

Vypořádání: V rámci projednání navrhovaného dispozičního řešení se zastupiteli obce Rokytnice a na základě aktualizace Hlukové studie, kde je doporučeno zpracovatelem doplnění řešení nepropustné bariéry či protihlukové stěny, bude návrh v tomto území upraven. V prověřovaném řešení je uvažováno s vybudováním protihlukové stěny v úseku od konce obytné zástavby na pozemku p.č. 297/2 po nově budovaný technologický objekt na pozemcích p.č. 941 a 294/6.

- Aby provozovateli železniční sítě byla uložena povinnost po dokončení stavby provést měření nezávislým posudkem skutečné hlukové zátěže na domě č.p. 176 a při nevyhovujících hodnotách zajistit jejich splnění (např. výměna stávajících oken za okna s trojsklem se zvýšenou protihlukovou ochranou).

Vypořádání: V rámci kolaudace stavby bude provedeno měření hlukové zátěže u dotčených obytných objektů

Paní M.M. ve svém vyjádření projevuje zásadní nesouhlas s plánovaným rozšířením železniční trati v těsné blízkosti své nemovitosti v Rokytnici u Přerova, parc. č. 297/2, 298/7 a 278) a požaduje:

- Zachování nedotčeného vlastnického práva k uvedeným pozemkům, bez jakéhokoli zásahu
- Zajištění odborného posouzení vlivu stavby na: statiku domu, hluchnost, otřesy a vibrace
- V případě pokračování projektu navržení a realizaci kompenzačních opatření (např. protihlukové stěny, vhodná technická opatření k ochraně již existující starší budovy před dalším poškozováním vlivem vibrací a hluku, zajištění bezpečného příjezdu na pozemek).
- Pokud není možné zabránit zásahu, požadují přehodnocení trasy nebo vyčlenění ochranné zóny, případně kompenzaci vzniklých škod.

Vypořádání: Přílohou Dokumentace je hluková studie a dle výsledků této studie jsou navržena adekvátní opatření. V prověřovaném řešení je uvažováno s vybudováním protihlukové stěny v úseku od konce obytné zástavby na pozemku p.č. 297/2 po nově budovaný technologický objekt na pozemcích p.č. 941 a 294/6. Přístup na pozemek je zajištěn po stávající komunikaci.

Posouzení statiky domů není záležitostí posouzení vlivů na životní prostředí (EIA). Na základě provedeného měření vibrací v chráněných vnitřních prostorech stavby bylo prokázáno splnění hygienických limitů průměrné vážené hladiny zrychlení vibrací pro denní i noční dobu dle platných právních předpisů. Uvedené hygienické limity se vztahují k účinkům vibrací na osoby a představují přísnější kritérium, než jsou limity rozhodné pro posouzení mechanické odolnosti a stability nosných konstrukcí. Statické posouzení konstrukce je provedeno v souladu s doporučenými limity dle normy DIN 4150-3 „Vibrace staveb – část 3: Limity účinků na stavby“, která stanovuje přípustné úrovně vibrací z hlediska bezpečnosti a trvanlivosti staveb. S ohledem na charakter zděné nosné konstrukce objektu, jeho vzdálenost min. 30 m od osy

koleje, úroveň naměřených vibrací a běžný provoz na trati se nepředpokládá staticky významný vliv vibrací od železniční dopravy na nosnou konstrukci objektu. Z tohoto důvodu není nutné samostatné dynamické posouzení nosné konstrukce ani návrh zvláštních konstrukčních opatření z hlediska účinků vibrací.

Paní Z. H. a pan V. H. požadují doplnit:

- **zajištění odborného posouzení vlivu stavby na statiku domu p. 265 (parcela 318, zastavěná plocha v katastrálním území Rokytnice u Přerova), hlučnost, otřesy, vibrace.**
- **V případě pokračování projektu, požadujeme navržení kompenzačních opatření k ochraně již existující starší budovy, před poškozováním vlivem otřesu, vibrací a hlukem**
- **Pokud není možné zabránit zásahu, požadujeme přehodnocení trasy nebo kompenzaci vzniklých škod**
- **Požadujeme ponechání železniční zastávky v Rokytnici u Přerova v její původní poloze.**

Vypořádání: viz. předchozí připomínka (Paní M.M.).

A. ÚDAJE O OZNAMOVATELI

A.1 Obchodní firma: Správa železnic, státní organizace

A.2 IČ: 70 994 234

A.3 Sídlo: Dlážděná 1003/7, Praha 1, Nové Město 110 00
Stavební správa východ
Nerudova 773/1
779 00 Olomouc

A.4 Oprávněný zástupce oznamovatele:

Bc. Klára Baštářová

telefon: +420 607 055 101

adresa: Správa železnic, státní organizace

Dlážděná 1003/7, 110 00 Praha 1 – Nové Město

Zpracovatel projektové dokumentace:

Název: SAGASTA s. r. o.

Adresa: Novodvorská 1010/14, 142 00 Praha 4

B. ÚDAJE O ZÁMĚRU

B.I. Základní údaje

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

„RS1 VRT Brodek u Přerova – Prosenice“

Posuzovaný záměr splňuje kritéria stanovená v zákoně o posuzování vlivů na životní prostředí v příloze č. 1, kategorii I, bod 44 „Celostátní železniční dráhy“ a kategorii II, bod 49 „Silnice všech tříd a místní komunikace I. a II. třídy o méně než 4 jízdních pružích od stanovené délky (a); ostatní pozemní komunikace od stanovené délky (a) a od stanovené návrhové intenzity dopravy předpokládané pro novostavby a ročního průměru denních intenzit pro stávající stavby (b).“

B.I.2. Kapacita (rozsah) záměru

Předmětem a hlavním cílem záměru je navrhnout v rámci konceptu Rychlých spojení proveditelné řešení pro uspokojení budoucí přepravní poptávky mezi Olomoucí a Ostravou, tj. navrhnout novostavbu vysokorychlostní tratě v úseku Brodek u Přerova (Výh. Rokytnice) – Prosenice (Výh. Hliníky), která je dílčí částí tratě RS 1 Brno – Přerov – Ostrava.

Jedná se o novostavbu části vysokorychlostní trati s napojením na konvenční železnici v ŽST Brodek u Přerova, respektive Výh. Rokytnice. Na druhém konci v ŽST Prosenice, respektive Výh. Hliníky, bude vysokorychlostní trať pokračovat směrem na Ostravu jako dílčí součást Rychlého spojení RS 1 Brno – Přerov – Ostrava. V počáteční fázi bude probíhat příprava v celé šíři koridoru nové trati – kácení, skryvka ornice, příprava zářezu či násypu včetně zárodků pro spodní stavby. Po jedné či obou stranách jsou zřízeny obslužné komunikace pro stavbu. Postupně se práce budou soustředit v převážné části na tělese budoucí vysokorychlostní tratě. Zařízení staveniště budou vznikat podél stavby především v místě větších stavebních objektů, jako jsou např. mosty či tunely a po dokončení stavby bude daný prostor uveden do původního stavu. Traťový úsek vysokorychlostní tratě je koncipovaný jako dvoukolejný. Rozsah úseku (ve staničení trati VRT) je od km cca 85,30 po km cca 94,30 (ná vaznost VRT Prosenice – Hranice na Moravě). Maximální provozní rychlost se předpokládá 320 km/h (geometrie trati neznemožní v dlouhodobém výhledu zvýšení rychlosti až na 350 km/h) a minimální provozní rychlost 200 km/h. Ve stavbě vysokorychlostní tratě je

zahrnuto také zaústění kolejí do ŽST Brodek u Přerova (Brodek u Přerova – Výh. Rokytnice), ve staničení přebrané dle konvenční tratě cca v km 188,25 – km 191,45.

Součástí posuzované stavby je také úsek konvenční trati Dluhonice (mimo) – Grygov (mimo) cca v km 187,50 – 192,95. V řešené souběžné konvenční stavbě v ŽST Brodek u Přerova dojde ke změně konfigurace kolejiště v rámci navazující stavby zapojení sjezdu z vysokorychlostní tratě od Výh. Hliníky. Vznikne tak přesmyk na jihovýchodním zhlaví stanice, aby došlo k jeho zkapacitnění. Rovněž bude zřízena třetí kolej ve směru od Výh. Dluhonice. Práce proto budou probíhat především na stávajícím tělese, avšak při rozšiřování úseku Výh. Dluhonice - ŽST Brodek u Přerova dojde k rozšíření stávajícího tělesa.

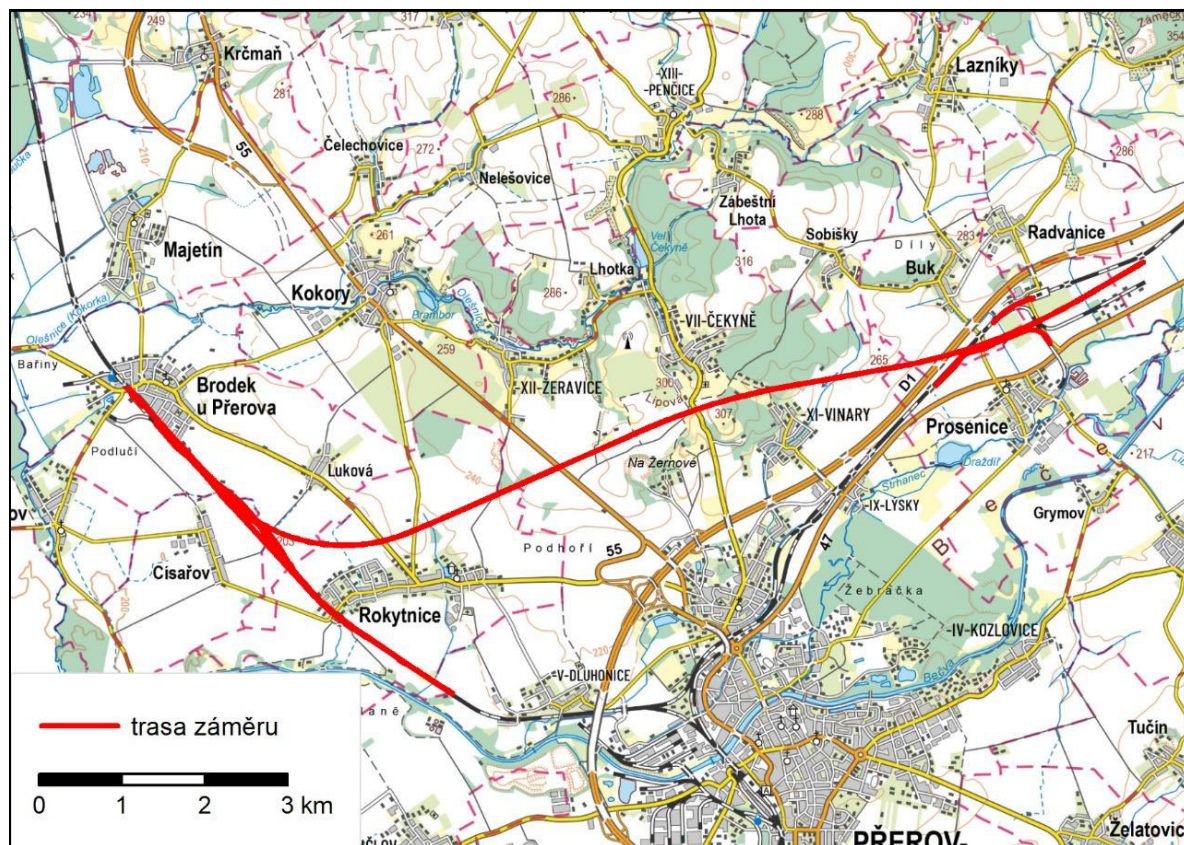
B.I.3. Umístění záměru (kraj, obec, katastrální území)

Kraj: Olomoucký

Obce: Přerov, Brodek u Přerova, Rokytnice, Císařov, Majetín, Buk, Prosenice, Osek nad Bečvou

Katastrální území: Majetín [689921], Brodek u Přerova [612758], Císařov [617784], Luková u Přerova [689033], Rokytnice u Přerova [740896], Žeravice [796441], Čekyně [619108], Předmostí [734977], Vinary u Přerova [782351], Prosenice [733288], Buk [615731], Proseničky [733296], Osek nad Bečvou [713015]

Umístění záměru je zřejmé z následujícího obrázku a ze situace v příloze 1.



Obr. 7: Umístění záměru (podkladová data: ČÚZK ZM50)

Umístění záměru z hlediska ÚPD

Záměr je v souladu se ZÚR Olomouckého kraje (Změna č. 8 ZÚR OK formou opatření obecné povahy č. j. KÚOK 68669/2026).

Předmětem řešení Změny č. 8 ZÚR OK je vymezení koridoru vysokorychlostní trati na území obcí Majetín, Císařov, Rokytnice, Buk a Prosenice, městyse Brodek u Přerova a statutárního města Přerov, navazující na již vymezený koridor vysokorychlostní trati z Prosenic po hranici Olomouckého a Moravskoslezského kraje.

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

Charakter stavby:

- Novostavba celostátní železniční dráhy – trvalá stavba VRT
- Rekonstrukce části stávající konvenční tratě Dluhonice (mimo) – Grygov (mimo) v km 187,4 – 192,95 včetně kompletní rekonstrukce ŽST Brodek u Přerova a výstavby přesmykové koleje v souladu se zaústěním VRT ve směru od Ostravy.

V rámci stavby VRT budou zhotoveny následující nové objekty: železniční svršek a spodek, mostní objekty, tunely, silniční nadjezdy, pozemní komunikace, propustky, pozemní objekty,

přeložky stávajících vedení a další objekty technické infrastruktury včetně staveb pro zabezpečovací a sdělovací zařízení. Zároveň dojde k přeložkám místních komunikací a úpravám silniční sítě. Součástí díla bude nová sdělovací kabelizace z místa křížení VRT s tratí č. 270 do CDP Přerov – nová budova.

Hlavním cílem stavby je připojení Olomouce k vysokorychlostní síti. Tato novostavba bude sloužit výhradně pro osobní dopravu a výrazně zvýší kvalitu dopravního spojení v této oblasti. Vedle pozitivních dopadů na osobní dopravu se také očekává zlepšení podmínek pro dopravu nákladní, která využije nově vytvořenou kapacitu na současné trati.

Vybudování vysokorychlostních tratí je klíčovým projektem rozvoje dopravní infrastruktury v ČR. Přinese zcela jinou rychlost a dimenzi cestování v České republice. Přispěje i k celkovému ekonomickému rozvoji.

Existuje spousta předností vysokorychlostních tratí. Hlavní je, že VRT jako součást Rychlých spojení přináší novou dopravní páteř, která zcela zásadně mění podobu veřejné dopravy. Na vysokorychlostní vlaky bude navazovat další doprava, ať už běžná vlaková, autobusová, nebo městská. Při tvorbě infrastruktury VRT se myslí i na to, že řada uživatelů vysokorychlostní železnice přijede k terminálu VRT svým vlastním autem nebo na kole.

Význam výstavby vysokorychlostních tratí spočívá také ve zkrácení cestovních dob, zlepšení mobility pracovních sil, převedení části dopravy ze zahlcených dálnic a uvolnění koridorových železničních tratí pro rozvoj nákladní a regionální osobní dopravy.

Rozvoj vysokorychlostních tratí též přispívá ke snižování energetické náročnosti dopravy a ke snižování produkce emisí. Vlakové soupravy pro vysokorychlostní tratě mají díky dlouhému štíhlému tvaru nízký aerodynamický odpor, mají vysokou účinnost elektrického trakčního pohonu a dosahují značných úspor energie rekuperačním brzděním.

Základní přínosy:

- Úspora času – rychlost až 320 km/h výrazně zkrátí dojezdy, přiblíží vzdálená místa a výrazně tak ušetří váš čas při cestách po České republice, i jinam do Evropy.
- Vyšší kapacita všech tratí – páteřní síť VRT propojí celou republiku, odlehčí stávajícím tratím a umožní rozvoj regionální dopravy. Vlaky pak budou jezdit mnohem častěji a spolehlivěji.
- Podpora a rozvoj regionů – VRT zlepší dojíždění za prací a přinese i nové ekonomické příležitosti v samotných krajích. Obyvatelům regionů tím značně usnadní život.

- Udržitelná doprava – respekt k městu i krajině, šetrně zasazené do přírody i okolí zástavby. Oproti automobilové dopravě dosáhneme až 7x nižší spotřeby energie a tvorby CO₂.

V České republice budou vysokorychlostní tratě budovány na základě „know-how“ francouzské státní železniční společnosti SNCF. Vzorem pro české VRT je LGV Sud Europe Atlantique (Tours-Bordeaux), uvedená do provozu v červenci 2017.

Konstrukce VRT se nebude zásadně lišit od stávajících tratí a vizuálně bude od nich k nerozeznání. Jediným výrazným rozdílem bude konstrukční vrstva asfaltového betonu naplání tělesa železničního spodku. Na této konstrukční vrstvě bude zřízen železniční svršek s využitím stávající technologie kolejového roštu ve štěrkovém loži.

Na VRT v České republice bude minimální rychlost vlaku 200 km/h, maximální pro klasické vlaky 230 km/h a pro lehké vysokorychlostní jednotky 320 km/h. Z vlaků, provozovaných v současnosti v České republice, budou moci vysokorychlostní tratě využívat jednotky ČR Pendolino (ČD 680) a ÖBB Railjet + Taurus (ÖBB 1116).

Z hlediska vlivů výstavby vysokorychlostních tratí na životní prostředí je možno je srovnávat s úzkou dálnicí, neboť mají řadu shodných znaků, jako např. směrové vedení v obloucích velkých poloměrů, poměrně strmá stoupání (vzhledem k tomu, že budou určeny jen pro osobní dopravu, budou moci mít však sklon až 35 ‰), časté přechody ze zářezů na násypy, mosty či estakády, mimoúrovňové křížení s pozemními komunikacemi a železnicemi, mimoúrovňové sjezdy, oplocení v celé délce, rozsáhlé systémy odvodnění apod. Při výstavbě budou dočasně úzké dálnice připomínat i vizuálně, vzhledem k použití asfaltocementové konstrukční vrstvy pod štěrkovým ložem.

Kumulace s jinými záměry

V době zpracování předkládané Dokumentace jsou zpracovatelům známy především následující záměry, které jsou projekčně připravovány či již navrženy k výstavbě v období souvisejícím (či navazujícím) s realizací posuzovaného záměru a které by tak mohly přispět k navýšení negativního vlivu na životní prostředí a veřejné zdraví:

- RS 1 VRT Prosenice – Ostrava-Svinov, I. část, Prosenice – Hranice na Moravě;
- RS 1 VRT Prosenice – Ostrava-Svinov, II. část, Hranice na Moravě – Ostrava – Svinov
- Konverze na 25kV, 50 Hz v úseku Říkovice – Hranice na Moravě (mimo)
- Studie proveditelnosti změny trakce z DC 3 kV na AC 25 kV, 50 Hz v oblasti „Olomoucko a Českořtebovsko“

- Studie proveditelnosti změny trakce z DC 3 kV na AC 25 kV, 50 Hz v oblasti „Ostravsko a Přerovsko“

Návaznost na jiné nedrážní investice

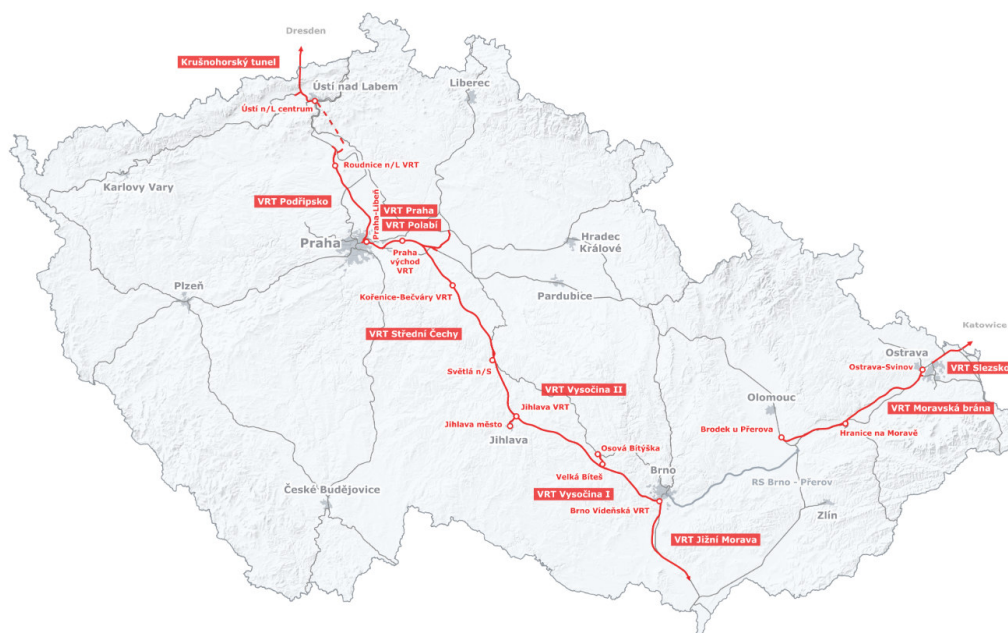
- Studie proveditelnosti sítě cyklistických komunikací propojující místní části s Přerovem
- Dálnice D55 Olomouc – Přerov

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 Dokumentace známy.

B.I.5. Zdůvodnění umístění záměru a popis oznamovatelem zvažovaných variant s uvedením hlavních důvodů vedoucích k volbě daného řešení, včetně srovnání vlivů na životní prostředí

Pod vlivem nové evropské dopravní politiky i v návaznosti na vývoj v sousedních zemích byla dne 22. května 2017 Vládou České republiky schválena koncepce „Program rozvoje rychlých železničních spojení v ČR“, která je vedena v komplexním duchu, a kromě řešení otázek spojených s infrastrukturou zahrnuje také provozní aspekty budoucího systému Rychlých spojení. Záměr tvoří páteř koncepce Rychlých spojení a je stěžejní pro další rozvoj dálkové osobní železniční dopravy v České republice, a to nejen v mezinárodním a národním kontextu, ale i s přesahem do dopravy regionální.

Posuzovaný úsek vysokorychlostní trati mezi Brodkem u Přerova a Prosenicemi představuje nové železniční spojení mezi Olomoucí a Ostravou, jehož hlavním cílem je připojení Olomouce k vysokorychlostní síti. Tato novostavba bude sloužit výhradně pro osobní dopravu a výrazně zvýší kvalitu dopravního spojení v této oblasti. Vedle pozitivních dopadů na osobní dopravu se také očekává zlepšení podmínek pro dopravu nákladní, která využije nově vytvořenou kapacitu na současné trati.



Obr. 8: Koncept systému RS (zdroj: Správa železnic, s.o.)

Záměr je investorem **předkládán v jedné variantě**, v níž je dále hodnocen a posuzován. **Výsledná, předkládaná varianta je dána vývojem projekčních prací a výsledkem společných jednání investora s dotčenými obcemi – průběh je uveden výše v rámci vypořádání připomínek** (Magistrát města Přerova, odbor stavebního úřadu a životního prostředí).

B.I.6. Popis technického a technologického řešení záměru včetně případných demoličních prací nezbytných pro realizaci záměru; v případě záměrů spadajících do režimu zákona o integrované prevenci včetně porovnání s nejlepšími dostupnými technikami, s nimi spojenými úrovněmi emisí a dalšími parametry

Technické řešení stavby vychází ze současně probíhající přípravy dokumentace v rozsahu pro Projektovou dokumentaci pro provedení stavby (DPS).

Řešení vysokorychlostní tratě začíná cca v km 85,0 sjezdovými kolejemi do ŽST Brodek u Přerova, kde zároveň dochází k mimoúrovňovému křížení s budoucí stavbou dálnice D55. Součástí stavby je i vybudování společného náspu pro výhledové pokračování vysokorychlostní tratě směr Brno (VRT Haná) a přeložku komunikace Rokytnice – Císařov (žkm 83,0 – 84,5). Dále trať pokračuje směr Prosenice v mírných zářezech až do km 88,6 (Čekyňský kopec), kde bude vybudován tunel v délce cca 400 m. Následuje úsek trati, kde bude vedení řešeno v zářezu a na mostních objektech až do km 90,5, kde je opět navržen

tunel o délce cca 800 m. Tunel je ukončen cca v km 91,3, kde vedení tratě plynule přechází do mostního objektu (betonový U žlab), který zajišťuje mimoúrovňové křížení se stávající dálnicí D1 a stávajícím železničním koridorem. Od km cca 92,0 přechází trať do hlubokého zářezu, ze kterého se trať postupně zvedá až na terén do km cca 94,2, kde se napojuje na VRT Moravská brána I. Součástí stavby je i návrh všech potřebných mostních objektů pro mimoúrovňové křížení, přeložky silnic, vybudování nových obslužných komunikací pro údržbu VRT včetně ploch pro údržbu VRT. V neposlední řadě jsou součástí projektu veškeré pozemní objekty pro technologie a návrh všech technologií nezbytných pro fungování vysokorychlostní tratě.

Řešení konvenční části začíná cca v km 187,5 doplněním výhybek na brodeckém zhlaví ŽST Dluhonice. Dále v úseku do ŽST Brodek u Přerova jsou lokální úpravy kolejového řešení včetně doplnění třetí traťové koleje. V tomto úseku je řešena přestavba zastávky Rokytnice a vybudování lávky. V cca km 190,70, v místě křížení nové traťové koleje se sjezdovými kolejemi VRT, bude vybudován mostní objekt galerie. V ŽST Brodek u Přerova dojde ke kompletnímu přebudování přerovského zhlaví stanice z důvodu zaústění kolejí VRT a vybudování přesmyku. Na olomouckém zhlaví budou lokálně vyměněny výhybky, ale jinak zůstane ve stávajícím stavu. Obdobně bude zachováno ostrovní nástupiště ve stanici, včetně mimoúrovňového přístupu, ale bude vybudováno nové vnější nástupiště u koleje č. 4. V liché skupině kolejí bude nové navržena plocha VNVK v délce cca 400 m. Úsek Brodek – Grygov bude beze změn stávajícího stavu kromě drobných kolejových vyrovnání v rámci napojení a návrhu nových kabeláží. Součástí stavby je i návrh všech potřebných mostních objektů pro mimoúrovňové křížení, přeložky silnic, veškeré pozemní objekty pro technologie a návrh všech technologií nezbytných pro fungování tratě.

RS 1 VRT Brodek u Přerova – Prosenice

TECHNOLOGICKÁ ČÁST – PS

Řada 400 Zabezpečovací zařízení

PS 410-73-01 ŽST Prosenice, úprava SZZ

V rámci stavby bude realizována úprava 3. koleje pro zvýšení traťové rychlosti a úprava napojení vlečky č. 6173 "Hanácká potravinářská společnost s.r.o., cukrovar Prosenice" do nové polohy tak, aby nebyla v kolizi s plánovanou stavbou VRT.

Cestové návěstidlo Lc3 bude po demolici vlečky přesunuto do nové polohy před hrot výhybky č. 20. Bude provedeno nové napojení vlečky výhybkou č. 32 a 101. Budou doplněna nová cestová návěstidla Sc2Dza, Sc101 a seřaďovací návěstidlo Se101 stožárové konstrukce.

PS 420-70-01 Výh. Hliníky - Brodek u Přerova, TZZ

V traťovém úseku Hliníky – Brodek u Přerova bude vybudováno nové traťové zabezpečovací zařízení 3. kategorie dle SŽ TNŽ 34 2620. Zabezpečovací zařízení bude navrženo pro výhradní provoz vlakového zabezpečovacího systému ETCS L2 v souladu s příslušnými technickými specifikacemi interoperability (TSI).

PS 460-09-01 CDP Přerov, dálkové ovládání zabezpečovacího zařízení VRT

Pro dálkové ovládání zabezpečovacího zařízení pro tratě VRT se předpokládá zřízení samostatného řídicího sálu pro všechny tratě VRT, a to jak na CDP Přerov, tak i na CDP Praha.

PS 470-70-01 Výh. Hliníky - Brodek u Přerova, detektory pro bezpečnou jízdu VRT

Ve smyslu „Manuálu pro projektování VRT ve stupni DÚR“ budou zřízeny podél trati detektory pro bezpečnou jízdu vlaku s přímou vazbou na systém ETCS. Informace od detektorů budou přenášeny do RBC, kde bude vyhodnocován vliv na bezpečnost jízdy vlaku a v případě potřeby bude omezena rychlost vlaků.

PS 480-70-01 Výh. Hliníky - Brodek u Přerova, RBC VRT

V rámci tohoto PS je uvažováno pouze s nutnou úpravou RBC v areálu UZ Trnávka v souvislosti se zapojením úseku stavby Hliníky - Brodek u Přerova. Pokud budou stavby realizovány současně a RBC bude konfigurována na cílový stav, je možno tento PS ze stavby vypustit.

PS 480-70-02 Výh. Hliníky - Brodek u Přerova, Balízy ETCS VRT

Pro činnost systému ETCS L2 budou v rámci tohoto PS instalovány balízy ETCS. Předpokládá se použití nepřepínatelných ETCS balíz. V rámci této stavby se nepředpokládá zřízení automatického vstupu do oblasti ETCS L2 (všechna napojení tratě by měla být vybavená systémem ETCS L2 před uvedením této stavby do provozu).

Řada 500 Sdělovací zařízení

PS 590-73-01 ŽST Prosenice, doplnění místní kabelizace

V ŽST Prosenice dochází mimo jiné k úpravě kolejového napojení stávající vlečky Hanácká potravinářská společnost s.r.o. V souvislosti s touto úpravou bude řešena taktéž úprava

stávajícího zabezpečovacího zařízení a doplnění nového pomocného staveďla Pst.1 v žkm cca 190,120. Z tohoto důvodu se uvažuje s doplněním venkovního telefonního objektu VTO u tohoto Pst. Vzhledem k tomu, že bude doplněn nový telefonní okruh do stávajícího telefonního zapojovače, bude v rámci tohoto PS provedena SW rekonfigurace stávajícího IPTZ.

PS 520-71-01 Čekyňský tunel, sdělovací zařízení**PS 520-71-02 Vinarský tunel, sdělovací zařízení****PS 520-70-01 Brodek u Přerova - Prosenice, sdělovací zařízení**

V nově vybudovaných objektech bude vybudována nová strukturovaná kabeláž a datové rozvody ukončené datovými dvojzásuvkami pro připojení jednotlivých zařízení do technologické datové sítě TDS. Jednotlivé objekty budou dále vybaveny novými IP telefony dle velikosti jednotlivých objektů a požadavků provozu.

PS 530-71-01 Čekyňský tunel, PZTS**PS 530-71-04 Vinarský tunel, PZTS****PS 530-70-01 Brodek u Přerova - Prosenice, PZTS**

Vzhledem ke skutečnosti, že v technologických objektech bude umístěna dražší technologie, jejíž provoz zabezpečuje bezpečnost dopravy, budou vnitřní prostory střeženy zařízením proti vniknutí. Celý objekt bude chráněn plášťovou ochranou doplněnou o prostorovou ochranu. K tomu bude použita kombinace dveřních a okenních kontaktů, prostorových čidel, případně detektorů tříštění skla. U vstupů do hlídaných prostor bude umístěna ovládací klávesnice. Poplach bude signalizován na objektu sirénou a signalizován bude rovněž na dohledové pracoviště na údržbové základně, zároveň bude systém začleněn do dohledu prostřednictvím systému DDTS ŽDC

PS 530-71-02 Čekyňský tunel, ASHS**PS 530-71-05 Vinarský tunel, ASHS****PS 530-70-02 Brodek u Přerova - Prosenice, ASHS**

Z důvodu nákladnosti zařízení, jejíž provoz zajišťuje bezpečnost dopravy, byl do stavby zařazen autonomní stabilní hasicí zařízení (ASHZ) s hasivem nepoškozujícím elektrotechnické zařízení ani lidské zdraví. ASHZ bude nasazeno v důležitých technologických místnostech jako jsou staveďlová ústředna, zdroje ZZ, sdělovací místnost a BTS. Bude použit celozáplavový systém, který naplní hasivem celou místnost a spolehlivě uhasí požár

PS 530-71-03 Čekyňský tunel, kamerový systém**PS 530-71-06 Vinarský tunel, kamerový systém**

V tunelech (ve vybraných částech, zejména v únikových chodbách) a u portálů tunelů bude navržena vizuální kontrola pomocí IP kamerového systému. Správa a dohled nad kamerovým systémem bude umožněn jak místně prostřednictvím mobilního klienta (v technologickém objektu u portálů tunelů), tak i vzdáleně z údržbové základny. Pro zajištění efektivního řízení provozu musí systém podporovat integraci do centralizovaného dohledu v rámci TMS systému na pracovištích CDP VRT. Diagnostické stavy kamerových systémů budou monitorovány prostřednictvím dálkové diagnostiky technologických systémů (DDTS ŽDC).

PS 580-70-01 Brodek u Přerova - Prosenice, DOK VRT

V rámci tohoto PS bude položena podél nově budované vysokorychlostní trati nová optická kabelizace. Nová kabelizace bude v souladu s manuálem pro projektování VRT položena po obou stranách kolejiště v převážné míře v betonových pochozích kabelových žlabech, které jsou pokládány v rámci SO železničního spodku.

PS 550-70-01 Brodek u Přerova - Prosenice, přenosový systém VRT

V tomto úseku vysokorychlostní trati bude implementována plně zálohovaná přenosová infrastruktura typu MPLS, sloužící pro potřeby systémů ERTMS a TDS. Každý síťový prvek bude zajištěn redundantně tak, aby se eliminovalo riziko výpadku.

PS 560-70-01 Brodek u Přerova - Prosenice, GSM-R VRT

V rámci tohoto PS dojde k vybudování nového radiového systému pro tvořeného základnovými stanicemi BTS pro zajištění pokrytí nově budovaného úseku VRT Prosenice – Brodek u Přerova. Základnové stanice BTS navazují na BTS budované v rámci předchozích úseku VRT směrem na Ostravu Svinov. Na předmětné trati bude nainstalován nový rádiový systém (FRMCS). Pro umístění samostatné technologie BTS bude vybudován v rámci stavebních SO stavby buď samostatný technologický objekt pro BTS s jednou místností, nebo bude technologie BTS umístěna do technologického objektu (BTS u portálů Vinarského a Čekyňského tunelu). Redundantní BTS budou dle manuálu umístěny do společné místnosti.

PS 560-71-01 Čekyňský tunel, rádiový systém pro IZS**PS 560-71-02 Vinarský tunel, rádiový systém pro IZS**

V rámci předmětných PS bude zajištěno pokrytí radiového signálu pro IZS obou dotčených tunelů. Rádiový signál pro potřeby IZS (ARS a DRS) bude pokrývat vždy celý tunel (Čekyňský a Vinarský) vč. případných únikových cest, únikových objektů atd. Budou zajištěny radiové

komunikace v digitální i analogové síti z tunelů do blízkého okolí tunelů a na HZS Olomouckého kraje.

PS 570-70-01 Brodek u Přerova - Prosenice, dálkové ovládání sdělovacího zařízení VRT

Součástí tohoto PS bude doplnění všech potřebných licencí jak v údržbové základně, tak v dispečerských sálech TMS v budově CDP Přerov/Praha (IP dotykové terminály, strukturovaná kabeláž, klientské pracoviště kamerových systémů, ...) souvisejících s nově připojovaným úsekem VRT. Shodné licenční vybavení, které bude naistalováno v CDP Přerov bude taktéž dodáno do CDP Praha, které bude sloužit jako záložní dispečerské pracoviště pro řízení VRT na Moravě.

PS 570-70-02 Brodek u Přerova - Prosenice, DDTS ŽDC

V rámci tohoto PS bude v traťovém úseku Brodek u Přerova – Prosenice vybudován systém dálkové diagnostiky technologických systémů železniční dopravní cesty (DDTS ŽDC). Do systému DDTS ŽDC budou integrovány technologické systémy (TLS). Pro tuto stavbu bude hlavním ovládacím pracovištěm CDP Přerov a záložní ovládacím pracovištěm CDP Praha. V rámci tohoto PS budou obě pracoviště SW doplněna.

Řada 600 Silnoproudá technologie DŘT

PS 610-70-01 Brodek u Přerova - Prosenice, DŘT

Součástí tohoto PS bude dodávka rozvaděčů RDRT do jednotlivých rozvodů NN v technologických objektech (ATS, NS, TTS) na VRT pro potřeby signalizace a ovládání technologií zapojených do DŘT. Součástí rozvaděčů RDRT bude dodávka PLC stanic pro připojení signalizace a povelů technologických zařízení.

PS 610-09-01 CDP Přerov, DŘT

V rámci tohoto PS bude SW doplněna serverová a klientská část systému DŘT na CDP VRT Přerov a CDP VRT Praha - kompletní doplnění dispečerských pracovišť včetně řídicí jednotky a zobrazovačů, kompletní doplnění systémového serveru a kompletní doplnění komunikačního serveru pro řízení sítě podřízených PETZ.

STAVEBNÍ ČÁST – SO**Řada 110 Železniční svršek a spodek****SO 111-71-01 Výh. Rokytnice - Prosenice, železniční svršek****SO 112-71-01 Výh. Rokytnice - Prosenice, železniční spodek**

V rámci tohoto SO je proveden návrh VRT v úseku Výh. Rokytnice - Prosenice na základě Studie proveditelnosti. Traťový úsek je navržen jako dvoukolejný v rozsahu a konfiguraci dle ZTP. Rozsah úseku (ve staničení trati VRT) je od km 85,299 po km cca 94,300 (návaznost VRT Moravská brána 1: Prosenice – Hranice na Moravě). Délka úseku je 9 km. Je navržen železniční svršek a spodek včetně odvodnění tělesa trati. Úsek je navržen pro běžnou provozní rychlost 320 km/h s výhledovým zrychlením na 350 km/h. Nejnižší rychlost vlaku je stanovena na 200 km/h. Trať se nachází převážně v zářezích, v okolí mostních objektů na náspech. Na úseku se nachází dva tunely, které jsou řešeny samostatnými stavebními objekty.

SO 111-72-01 Brodek u Přerova - Výh. Rokytnice, železniční svršek**SO 112-72-01 Brodek u Přerova - Výh. Rokytnice, železniční spodek**

V rámci tohoto SO je proveden návrh sjezdových kolejí v úseku Výh. Rokytnice - Brodek u Přerova z úseku VRT Moravská brána I – napojení Olomouc a napojení na konvenční síť na základě Studie proveditelnosti. Jedná se o dvoukolejný úsek se souběžnými kolejemi. Je navržen svršek a spodek se stanoveným rozhraním technického návrhu dle parametrů VRT a konvence. Návrhová rychlost sjezdových kolejí je 200 km/h. Železniční spodek je na začátku úseku vedena náspech, ze kterého postupně přechází do zářezu.

SO 111-73-01 ŽST Prosenice, železniční svršek, km 190,7 - 191,3**SO 112-73-01 ŽST Prosenice, železniční spodek, km 190,7 - 191,3**

V rámci objektu se ruší výhybka 18 a původní napojení vlečkového kolejiště k rozvodně a cukrovaru. Vlastní kolej č. 3 zůstává ve stávající poloze v oblouku $R=950$ m.

SO 111-73-02 ŽST Prosenice, železniční svršek, vlečka Cukrovar Prosenice**SO 112-73-02 ŽST Prosenice, železniční spodek, vlečka Cukrovar Prosenice**

V rámci objektu se zřizuje nové manipulační kolejiště pro vlečky cukrovar a rozvodna (jedná se o vlečku pro potřeby zařízení staveniště). Jde o 2 koleje už. dl. 250 m na úrovni km 189,8 - 190,7 hlavní trati vpravo staničení. Napojení na hlavní trať je novou výhybkou 32 v km 190,220.

SO 115-70-01 Výh. Hliníky - Brodek u Přerova, výstroj trati

V rámci tohoto SO je navržena standardní výstroj trati používaná na elektrizovaných tratích, tabulové staničníky na TV, skloníky a zajišťovací značky.

SO 115-73-01 ŽST Prosenice, výstroj trati, vlečka Cukrovar Prosenice

V rámci tohoto SO je navržena výstroj trati na vlečce a je omezena pouze na betonové staničníky. Skloníky, vzhledem k navrženým sklonům, nejsou potřeba, zajišťovací značky jen v obloucích.

Řada 130 Železniční přejezdy**SO 131-73-01 ŽST Prosenice, železniční přejezd P6489, vlečka Cukrovar Prosenice – demolice**

V rámci SO dojde k demolicí živičného přejezdu. Přejezd je ve velmi ostrém úhlu ke komunikaci a tvořený výhradně živičnou konstrukcí vně i uvnitř přejezdu, odtěžit a nahradit bude nutné ca 45 m² povrchu.

Řada 140 Mosty, propustky, zdi**SO 141-72-01 Brodek u Přerova – Výh. Rokytnice, most, km 188,5**

Most je situován pod kolejemi VRT v místě výhybky severní koleje nad lesní cestou a vodotečí. Most bude zároveň plnit funkci biokoridoru, proto bude jeho světlá šířka přibližně 20 m. Z důvodu umístění výhybky na mostě bude most přesypáný. Z konstrukčního hlediska se jedná o ŽB polorám založen hlubinně na velkopřůměrových pilotách. Volná výška pod mostem je v rozpětí 6,5 – 7,3 m. Most je kolmý. Celková délka mostu bude cca 24,0 m a jeho šířka bude cca 21,56 m.

SO 141-72-02 Brodek u Přerova - Výh. Rokytnice, most, km 189,1

Most převádí severní kolej přes přeložku komunikace II/150, která bude z důvodu nedostatečné výšky severní koleje a výhledové VRT zahloubena. Z konstrukčního hlediska se jedná o ŽB polorám založen hlubinně na velkopřůměrových pilotách. Kolmá délka přemostění je 16,0 m (šikmé cca 17,99 m). Most je šikmý. Celková délka mostu bude cca 47,5 m a jeho šířka bude cca 12,06 m.

SO 141-72-03 Brodek u Přerova - Výh. Rokytnice, most, km 189,4

Most převádí severní kolej přes přeložku cyklostezky a obslužné cesty vedoucí z Brodku do Rokytnice. Most bude sloužit rovněž jako biokoridor pro migrující zvěř. Z konstrukčního hlediska se jedná o ŽB polorám založen hlubině na velkopřůměrových pilotách. Kolmá délka přemostění je 16,0 m. Most je na obou koncích zakončen rovnoběžnými křídly s prefabrikovanou římsou se zábradelním madlem. Most je šikmý. Celková délka mostu bude cca 39 m a jeho šířka bude cca 12,26 m.

SO 141-71-01 Výh. Rokytnice - Prosenice, estakáda, km 85,2 - 86,1

Estakáda převádí dvě koleje VRT přes novostavbu dálnice D55 a dále pak přes údolí, kdy je vedena ve výšce cca 8-12 m nad terénem. Přemostění dálnice D55 je řešeno pomocí pole délky 55,0 m, kde nosnou konstrukci tohoto prvního krajního pole budou tvořit ocelové nosníky vyztužené ocelovým obloukem s táhly a vzpěrami, tzv. Langrův trám. Z důvodu velmi neúnosného podloží je v rámci koordinace staveb VRT a D55 navrženo konsolidační opatření, které bude eliminovat přetížení násypu pod krajní opěrou estakády v blízkosti D55. U zbývajících částí estakády tvoří nosnou konstrukci dva ocelové svařované nosníky spřažené s železobetonovou deskou.

SO 141-71-02 Výh. Rokytnice - Prosenice, most, km 88,6

Most převádí dvě koleje vysokorychlostní tratě přes komunikaci II/436 v blízkosti obce Čekyně. Z důvodu nutnosti zahluštění je navržena směrová a výšková úprava silnice II/436 v délce cca 200 m. vč. křižovatky u Čekyně. Z konstrukčního hlediska se jedná o ŽB polorám založen hlubině na velkopřůměrových pilotách. Kolmá délka přemostění bude cca 15,0 m (šikmé cca 15,37 m). Celková délka mostu bude cca 48 m a jeho šířka bude cca 13,16 m.

SO 141-71-03 Výh. Rokytnice - Prosenice, estakáda, km 89,4 - 89,5

Estakáda převádí dvě koleje VRT přes údolí. Nosnou konstrukci tvoří dva ocelové svařované nosníky spřažené s železobetonovou deskou. Z důvodu eliminace dynamických účinků je i nad dolní pásnicí ocelových nosníků navržena betonová přitěžující deska. Jedná se o třípolový spojitý most s pevnými ložisky na střední podpěře.

SO 141-71-04 Výh. Rokytnice - Prosenice, estakáda, km 89,9 - 90,4

Estakáda převádí dvě koleje VRT přes údolí. Nosnou konstrukci tvoří dva ocelové svařované nosníky spřažené s železobetonovou deskou. Z důvodu eliminace dynamických účinků je i nad dolní pásnicí ocelových nosníků navržena betonová přitěžující deska. Jedná se o systém

dvoupólových mostů. Nosná konstrukce je uložena na střední podpěře jako pevný bod pomocí dvojice hrncových ložisek.

SO 141-71-05 Výh. Rokytnice - Prosenice, most, km 91,9

Nový most na konvenční koridorové trati řeší křížení s VRT při požadavku na minimální hloubku zářezu VRT. Most bude postaven při zachování provozu vždy na dvou kolejích. Bude se jednat o dva dilatační celky. Jedná se o integrovaný most, jehož nosnou konstrukci tvoří ocelové svařované nosníky tvaru „I“ spřažené s železobetonovou deskou. Most je navržen jako polorámová konstrukce, rámové stojky jsou železobetonové, založení mostu je hlubinné na vrtaných velkopřůměrových pilotách. Šikmost mostu 30° respektuje úhel křížení VRT a převáděné železniční trati.

SO 141-71-06 Výh. Rokytnice - Prosenice, most, km 92,7

Most o dvou polích převádí dvě koleje VRT přes přeložku trvalé vodoteče a zároveň slouží i jako biokoridor. Jeden mostní otvor je primárně navržen pro převedení vodoteče při běžném průtoku, druhý otvor slouží jako inundační a jako migrační trasa. Volná výška pod mostem musí splňovat rovněž požadavky rezervy Q100 a rezervy KNP. Z konstrukčního hlediska se jedná o spojitý ŽB polorám založen hlubinně na velkopřůměrových pilotách. Most není přesýpaný. Světlá šířka obou polí je 5,0m, rozpětí každého pole je 5,6 m. Volná výška pod mostem u pole č. 1 uprostřed rozpětí na začátku mostu bude cca 1,874 m, volná výška pod mostem u pol č. 2 uprostřed rozpětí na začátku mostu bude cca 1,854 m. Most je kolmý. Celková délka mostu bude cca 19,1 m a jeho šířka bude cca 13,26 m.

SO 141-71-07 Výh. Rokytnice - Prosenice, most, km 93,5

Most převádí VRT přes stávající trvalou vodoteč a zároveň slouží i jako biokoridor pro migraci vodních živočichů. Volná výška pod mostem musí splňovat rovněž požadavky rezervy Q100 a rezervy KNP. Z konstrukčního hlediska se jedná o ŽB polorám založen hlubinně na velkopřůměrových pilotách. Kolmá délka přemostění je 5,0 m. Volná výška pod mostem uprostřed rozpětí na začátku mostu bude cca 1,913 m. Most je kolmý. Celková délka mostu bude cca 12,3 m a jeho šířka bude cca 13,26 m.

SO 141-73-01 ŽST Prosenice, most, km 1,4 vlečka

Most o dvou polích převádí dvě koleje VRT přes přeložku trvalé vodoteče a zároveň slouží i jako biokoridor. Jeden mostní otvor je primárně navržen pro převedení vodoteče při běžném průtoku, druhý otvor slouží jako inundační a jako migrační trasa. Volná výška pod mostem musí splňovat rovněž požadavky rezervy KNP. Z konstrukčního hlediska se jedná o spojitý ŽB polorám založen hlubinně na velkopřůměrových pilotách. Most není přesýpaný. Světlá šířka

obou polí je 5,0 m. Volná výška pod mostem bude v rozpětí cca 1,75 – 1,82 m. Most je šikmý. Odvodnění rubu stojek polarámu bude řešeno pomocí drenáže s vyústěním na terén.

SO 142-72-01 Brodek u Přerova - Odb. Rokytnice, propustek, km 189,6

Propustek převádí severní kolej přes přeložku vodoteče IDVT 10189112 z důvodu nakolmení na trať severní koleje. Propustek je přesýpaný.

Propustek je tvořen ŽB prefabrikovanými rámovými prvky o vnějších rozměrech 1,8 x 2,4 m. Světla šířka propustku je 2,0 m a světla výška propustku je 1,6 m. Dno v propustku je řešenou kynetou vydlážděnou kamenem do betonu ve sklonu 0,5%.

SO 143-71-01 Výh. Rokytnice - Prosenice, silniční nadjezd, žkm 86,8

Trvalý silniční most o třech polích z monolitického železobetonu. Účelem mostu je převedení stávající silnice I/55 (kategorie S9,5) přes navrhovanou vysokorychlostní trať. V místě mostu je osa silnice I/55 směrově v přímé. Vozovka na mostě má střešovitý sklon 2,50 %, římsy mají příčný sklon 4 % směrem k vozovce. Niveleta převáděné silnice je ve vrcholovém zakružovacím oblouku o poloměru 5500 m. Nosnou konstrukci tvoří monolitická železobetonová deska o třech polích, s náběhy v místě pilířů. Volná šířka mostu je 13,00 m, délka přemostění cca 44,45 m, šikmost 64,4° – levá.

SO 143-71-02 Výh. Rokytnice - Prosenice, ekodukt, žkm 88,2

Jedná se o biokoridor, který převádí migrační trasu nad železniční tratí. Na mostě je dále situována nebezpečná polní cesta, které propojuje souběžné polní cesty po obou stranách VRT. Z konstrukčního hlediska je navržena monolitická železobetonová klenba založená hlubině na velkopřůměrových pilotách. Klenba je přesypána z důvodu dodržení podjezdové výšky. Nad klenbou bude vytvořen zemní val s výškou max. 1,5m nad okolním terénem. Celková délka klenby, tedy šířka biokoridoru bude 60 m, na základě požadavků závěru migrační studie.

SO 143-71-03 Výh. Rokytnice - Prosenice, silniční nadjezd, žkm 91,6

Jedná se o nový most na obslužné komunikaci u D1. Jedná se o sprážený most s předem předpjatých nosníků a železobetonové desky. Předpjaté nosníky jsou vetknuty do stojek polarámu. Most je založen hlubině na velkopřůměrových pilotách. Most je zkoordinován s betonovým „U“ korytem. Most je šikmý. Kolmá délka přemostění bude 13,0 m. Celková šířka mostu bude cca 7,1 m a jeho délka bude cca 45,0 m.

SO 143-71-04 Výh. Rokytnice - Prosenice, silniční nadjezd, žkm 91,6

Jedná se o nový most na D1. Most je přesýpaný. Jedná se o spřažený most s předem předpjatých nosníků a železobetonové desky. Předpjatě nosníky jsou vetknuty do stojek polorámu. Most je založen hlubině na velkopřůměrových pilotách. Most je zkoordinován s betonovým „U“ korytem. Most je šikmý. Celková šířka mostu bude cca 30,0 m a jeho délka bude cca 55,0 m.

SO 143-71-05 Výh. Rokytnice - Prosenice, silniční nadjezd, žkm 92,2

Trvalý silniční most o třech polích z předpjaté monolitické desky. Účelem mostu je převedení stávající silnice z Buku do Prosenice přes navrhovanou vysokorychlostní trať. V místě křížení mostu je osa přeložky komunikace v oblouku. Vozovka na mostě má jednostranný sklon 2,50 %, římsy mají příčný sklon 4 % směrem k vozovce. Niveleta převáděné silnice je ve vrcholovém zakružovacím oblouku. Nosnou konstrukci tvoří monolitická předpjatá železobetonová deska o třech polích, s náběhy v místě pilířů. Volná šířka na mostě bude 7,50 m. Most je šikmý. Nosná konstrukce je na opěrách uložena na dvojici hrncových ložisek, pilíře jsou monoliticky spojeny s nosnou konstrukcí.

SO 143-73-01 ŽST Prosenice, silniční nadjezd, žkm 0,9 vlečka

Nový most bude převádět přeložku komunikace z Buku do Prosenic přes vlečku, která je vedena souběžně s vysokorychlostní tratí. Nový most navazuje přímo na opěrnou zeď, která je součástí SO 143-71-04. V místě křížení mostu je osa přeložky komunikace v oblouku. Vozovka na mostě má jednostranný sklon 2,50 %, římsy mají příčný sklon 4 % směrem k vozovce. Niveleta převáděné silnice je ve vrcholovém zakružovacím oblouku. Z konstrukčního hlediska se jedná o ŽB polorám založen hlubině na velkopřůměrových pilotách. Kolmá délka přemostění je 7,1 m. Volná šířka na mostě bude 7,50 m. Most je šikmý.

SO 144-71-01 Výh. Rokytnice - Prosenice, betonové koryto, km 90,5-91,9

Betonové koryto tvaru „U“ navazuje na tunel v km 91,320 a pokračuje k dálnici D1 a dále pak k mostu na konvenční trati Přerov-Ostrava. Celková délka vč. přerušení koryta mostními objekty na D1 a na obslužné cestě u D1 je 580 m. Z konstrukčního hlediska se jedná o oboustrannou železobetonovou zárubní zeď rámově propojenou se spodní deskou. Světlost mezi stěnami 13,0m, vzdálenost líce stěny od osy přilehlé koleje je 4,25 m. Při výšce zdí 7,0 m a větší jsou zdi v horní úrovni vzájemně rozepruty ŽB trávem ve vzdálenosti po 6-ti metrech. Na tyto rozpěry budou umístěny závěsy trakčního vedení. Odvodnění bet. koryta je řešeno v prostoru před líci zdí, vyústění odvodnění je situováno v nejnižším místě, tedy

pod železničním mostem, kde je povrchová voda odvedena do odvodňovacího potrubí do Bečvy.

Řada 190 Ostatní inženýrské objekty

SO 191-72-01 Brodek u Přerova - Výh. Rokytnice, přeložka SEK CETIN, žkm 189,050

SO 191-72-02 Brodek u Přerova - Výh. Rokytnice, přeložka SEK CETIN, žkm 189,680

SO 191-71-01 Výh. Rokytnice - Prosenice, přeložka SEK CETIN, km 11,150 - 11,490

SO 191-71-02 Výh. Rokytnice - Prosenice, přeložka sdělovacího vedení Nej.cz, žkm 86,590

SO 191-71-03 Výh. Rokytnice - Prosenice, přeložka společné trasy sdělovacího vedení, žkm 86,700

SO 191-71-04 Výh. Rokytnice - Prosenice, přeložka SEK CETIN, žkm 86,781

SO 191-71-05 Výh. Rokytnice - Prosenice, přeložka SEK CETIN, žkm 88,590

SO 191-71-06 Výh. Rokytnice - Prosenice, přeložka SEK CETIN, žkm 88,710

SO 191-71-07 Výh. Rokytnice - Prosenice, přeložka SEK CETIN, žkm 92,100

SO 191-71-08 Výh. Rokytnice - Prosenice, přeložka sdělovacího vedení Nej.cz, žkm 93,896

SO 191-71-09 Výh. Rokytnice - Prosenice, přeložka společné trasy sdělovacího vedení, žkm 91,856

SO 191-71-10 Výh. Rokytnice - Prosenice, přeložka SOS hlásky a kabelů ŘSD, žkm 91,650

SO 191-71-11 Výh. Rokytnice - Prosenice, přeložka kabelů SŽ, žkm 91,925

SO 191-71-12 Výh. Rokytnice - Prosenice, přeložka kabelů ČDT, žkm 91,925

SO 191-71-13 Výh. Rokytnice - Prosenice, přeložka SEK CETIN, žkm 191,245 / 92,852

V rámci stavby budou řešeny přeložky stávajících telekomunikačních vedení a slaboproudých zařízení dotčených záměrem. Přeložky budou navrženy v nezbytném rozsahu tak, aby byla zachována funkčnost a bezpečnost dotčené infrastruktury.

SO 191-72-03 Brodek u Přerova - Výh. Rokytnice, přeložka VN nadzemní ČEZ, žkm 92,800

SO 191-72-04 Brodek u Přerova - Výh. Rokytnice, přeložka VN nadzemní ČEZ, žkm 191,210

SO 191-72-05 Brodek u Přerova - Výh. Rokytnice, přeložka VN nadzemní ČEZ, žkm 189,550

SO 191-71-14 Výh. Rokytnice - Prosenice, přeložka VVN nadzemní ČEZ, žkm 85,355

SO 191-71-15 Výh. Rokytnice - Prosenice, nové přípojné místo 22 kV v km 84,400

- SO 191-71-16 Výh. Rokytnice - Prosenice, přeložka VN nadzemní ČEZ, žkm 85,555
SO 191-71-17 Výh. Rokytnice - Prosenice, přeložka VN nadzemní ČEZ, žkm 87,612
SO 191-71-18 Výh. Rokytnice - Prosenice, přeložka VN nadzemní ČEZ, žkm 88,437
SO 191-71-19 Výh. Rokytnice - Prosenice, přeložka VN nadzemní ČEZ, žkm 89,381
SO 191-71-20 Výh. Rokytnice - Prosenice, ochrana NN kabelů ČEZ, žkm 89,462
SO 191-71-21 Výh. Rokytnice - Prosenice, ochrana VN nadzemní ČEZ, žkm 90,988
SO 191-71-22 Výh. Rokytnice - Prosenice, ochrana VVN nadzemní ČEZ, žkm 91,111
SO 191-71-23 Výh. Rokytnice - Prosenice, přeložka kabelů VN/NN, žkm 91,925
SO 191-71-24 Výh. Rokytnice - Prosenice, přeložka VN nadzemní ČEZ, žkm 84,550
SO 191-71-25 Výh. Rokytnice - Prosenice, přeložka VVN nadzemní ČEZ, žkm 93,446 - 93,690
SO 191-71-26 Výh. Rokytnice - Prosenice, přeložka VN kabelů, žkm 93,453
SO 191-71-27 Výh. Rokytnice - Prosenice, ochrana VVN nadzemní ČEPS, žkm 94,053 - 94,071
SO 191-71-28 Výh. Rokytnice - Prosenice, přeložka VN nadzemní ČEZ, km 1,121 přeložky III/4368

V rámci stavby budou řešeny přeložky stávajících silnoproudých zemních kabelů a nadzemních vedení dotčených záměrem. Přeložky budou navrženy v nezbytném rozsahu s cílem zachování bezpečného a spolehlivého provozu distribuční soustavy.

SO 193-72-01 Brodek u Přerova - Výh. Rokytnice, přeložka plynovodu VTL DN500, žkm 83,1

Stávající VTL plynovody (2x DN500) jihovýchodně od obce Brodek u Přerova přicházejí do souběhu a následně překryvu s navrhovanou trasou VRT. Dále kříží upravovanou odbočku železniční tratě ve směru na obec Rokytnice a další vyvolané související stavby. Jedná se o úsek plynovodů dlouhý přibližně 2,33 km, který v celé své délce prochází extravilánem přes ornou půdu. Stavba VRT si vyžádá přeložku této trasy plynovodu od žkm 83,1 až po žkm 85,3 a to v celkové délce 2x 2,65 km.

SO 193-72-02 Brodek u Přerova - Výh. Rokytnice, přeložka plynovodu VTL DN150, žkm 83,7

Stávající VTL plynovod (DN150) zásobující obec Luková koliduje s plánovanou trasou VRT a navrhovanou odbočkou na konvenční trať na obec Brodek u Přerova, zároveň je napojen na překládaný plynovod DN500 (SO 193-72-01). Jedná se o úsek plynovodu dlouhý přibližně 360 m, který v celé své délce prochází extravilánem přes ornou půdu. Uspořádání jednotlivých staveb dráhy vyvolá přepojení plynovodu, které bude provedeno v žkm 83,7 v prostoru pracovního pruhu SO 193-72-01 a nebude delší než přibližně 30 m.

SO 193-72-03 Brodek u Přerova - Výh. Rokytnice, přeložka plynovodu VTL DN300, žkm 84,8

Stávající VTL plynovod (DN300) je jihovýchodně od obce Luková napojen na překládaný plynovod DN500 (SO 193-72-01) a kříží plánovanou VRT. Jedná se o úsek plynovodu dlouhý přibližně 280 m, který v celé své délce prochází extravilánem přes ornou půdu. Uspořádání jednotlivých staveb dráhy vyvolá přepojení plynovodu, které bude provedeno v žkm 84,8 v prostoru pracovního pruhu SO 193-72-01 a nebude delší než přibližně 30 m.

SO 193-72-04 Brodek u Přerova - Výh. Rokytnice, přeložka plynovodu VTL DN100, žkm 85,2

Stávající VTL plynovod (DN100) severně od obce Rokytnice koliduje s plánovanou trasou VRT, zároveň je napojen na překládaný plynovod DN500 (SO 193-72-01). Jedná se o úsek plynovodu dlouhý přibližně 160 m, který v celé své délce prochází extravilánem přes ornou půdu. Uspořádání jednotlivých staveb dráhy vyvolá přeložku plynovodu o celkové délce přibližně 151 m, a to od žkm 85,2.

SO 193-71-01 Výh. Rokytnice - Prosenice, přeložka plynovodu VTL DN100, žkm 86,7

Stávající VTL plynovod (DN100) kříží jihovýchodně od obce Žeravice pod ostrým úhlem nově navrhovanou VRT a související stavby, včetně zařízení staveniště. Jedná se o úsek plynovodu dlouhý přibližně 270 m, který v celé své délce prochází extravilánem přes ornou půdu. Stavba VRT si vyžádá přeložku této trasy plynovodu o celkové délce přibližně 445 m, v žkm 86,6.

SO 193-71-02 Výh. Rokytnice - Prosenice, přeložka plynovodu VTL DN100, žkm 88,4

Stávající VTL plynovod (DN100) kříží jižně od obce Čekyně pod ostrým úhlem nově navrhovanou VRT a obchází stávající Autokrosové závodiště Přerov. Jedná se o úsek plynovodu dlouhý přibližně 300 m, který v téměř celé délce prochází extravilánem přes ornou půdu. Plynovod částečně zasahuje do pozemku výše zmíněného Autokrosové závodiště. Stavba VRT si vyžádá přeložku této trasy plynovodu o celkové délce přibližně 435 m, a to mezi žkm 88,3 a žkm 88,5.

SO 193-71-03 Výh. Rokytnice - Prosenice, přeložka plynovodu VTL DN500, žkm 90,2

Stávající VTL plynovod (DN500) kříží jižně od obce Buk pod ostrým úhlem nově navrhovanou VRT. Jedná se o úsek plynovodu dlouhý přibližně 1,47 km, který v téměř celé délce prochází extravilánem přes ornou půdu. Stavba VRT si vyžádá přeložku této trasy plynovodu o celkové délce přibližně 1,97 km, a to mezi žkm 90,2 a žkm 91,5.

Řada 180 Ostatní inženýrské objekty**SO 183-72-01 Brodek u Přerova - Výh. Rokytnice, přeložka vodoteče IDVT 10189112, žkm 189,610**

Předmětem stavebního objektu je přeložka bezejmenné vodoteče a její směrová úprava s ohledem na kolmé křížení s tělesem dráhy. Převedení vodoteče pod kolejemi je zajištěno prostřednictvím rámového propustku SO 142-72-01. Na přeložce délky 102 m jsou navrženy 4 směrové oblouky o poloměru 10 m. Příčný řez koryta vychází z rozměrů stávajícího stavu – je navrženo lichoběžníkové koryto s šířkou ve dně 0,5 m, sklony svahů 1: 2,5. Opevnění koryta bude v běžné trase přizpůsobeno stávajícímu stavu, případně bude upraveno dle požadavků správce toku, v úseku propustku bude opevněno kamennou dlažbou do lože z betonu.

SO 183-71-01 Výh. Rokytnice - Prosenice, přeložka vodoteče IDVT 10198102, žkm 85,050

Předmětem stavebního objektu je přeložka bezejmenné vodoteče a její směrová úprava s ohledem na kolmé křížení s tělesem dráhy. Převedení vodoteče pod kolejemi je zajištěno prostřednictvím mostního objektu SO 141-72-04 sloužícího zároveň jako biokoridor a podjezd pro polní cestu. Na přeložce délky 115 m jsou navrženy 2 směrové oblouky o poloměru 10 m. Příčný řez koryta vychází z rozměrů stávajícího stavu – je navrženo lichoběžníkové koryto s šířkou ve dně 0,7 m, sklony svahů 1: 2,5. Opevnění koryta bude v běžné trase přizpůsobeno stávajícímu stavu, případně bude upraveno dle požadavků správce toku, v úseku mostního objektu bude opevněno kamennou dlažbou do lože z betonu.

SO 183-71-02 Výh. Rokytnice - Prosenice, přeložka vodoteče IDVT 10199345, žkm 90,000

Předmětem stavebního objektu je přeložka bezejmenné vodoteče (přítoku Vinarského potoka) a její směrová úprava s ohledem na kolizi s pilířem mostní estakády VRT - SO 141-71-04. Na přeložce délky 55 m jsou navrženy 3 směrové oblouky o poloměru 6 až 10 m. Příčný řez koryta vychází z rozměrů stávajícího stavu – je navrženo lichoběžníkové koryto s šířkou ve dně 0,5 m, sklony svahů 1: 2,5. Opevnění koryta bude v běžné trase přizpůsobeno stávajícímu stavu, případně bude upraveno dle požadavků správce toku, v úseku mostního objektu bude opevněno kamennou dlažbou do lože z betonu.

SO 183-71-03 Výh. Rokytnice - Prosenice, přeložka Vinarského potoka, žkm 90,300

Předmětem stavebního objektu je přeložka koryta Vinarského potoka a jeho směrová úprava s ohledem na kolizi s pilířem mostní estakády VRT - SO 141-71-04. Na přeložce délky 45 m jsou navrženy 2 směrové oblouky o poloměru 10 m. Příčný řez koryta vychází z rozměrů stávajícího stavu – je navrženo lichoběžníkové koryto s šířkou ve dně 0,7 m, sklony svahů

1: 2,5. Opevnění koryta bude v běžné trase přizpůsobeno stávajícímu stavu, případně bude upraveno dle požadavků správce toku, v úseku mostního objektu bude opevněno kamennou dlažbou do lože z betonu.

SO 183-71-04 Výh. Rokytnice - Prosenice, přeložka vodoteče IDVT 10205621, žkm 92,680

Předmětem stavebního objektu je poměrně rozsáhlá přeložka bezejmenné vodoteče. Původní trasa koryta kříží těleso VRT cca v km 92,400, kde je ale nutné zahloubení trati pod úroveň původního terénu s ohledem na klesání trasy VRT do podjezdu pod konvenční tratí. Z tohoto důvodu byl nutný odsun místa křížení až do prostoru, kde bylo možné pod trať osadit mostní objekt, dostatečně kapacitní i pro převedení případných povodňových průtoků ve vodoteči. Převedení vodoteče pod koleje je zajištěno prostřednictvím mostního objektu SO 141-71-06. Koryto v nové trase bude dále podcházet pod železniční vlečkou (most SO 141-73-01) a v severní části pod novou silnicí k žst. Prosenice, dále pak naváže na propustek pod stávající konvenční tratí. Délka přeložky činí cca 820 m, předpokládá se její zakomponování do širšího vegetačního pásu. Globální podélný sklon se pohybuje pouze okolo 0,3 %, případné rozvolnění trasy (meandrování apod.) tedy povede k dalšímu snižování sklonu a možnému vzniku protispádů a bezodtokých prohlubní. Je navrženo lichoběžníkové koryto s šířkou ve dně 0,6 m, sklony svahů 1: 1,5-2,0. Opevnění koryta bude v běžné trase přizpůsobeno stávajícímu stavu, případně bude upraveno dle požadavků správce toku, v úseku mostních objektů bude opevněno kamennou dlažbou do lože z betonu.

SO 183-71-05 Výh. Rokytnice - Prosenice, úprava koryta vodoteče IDVT 10202443, žkm 93,450

Jedná se o výškovou úpravu koryta bezejmenné vodoteče ve stávající trase. Koryto bude pročištěno a dle potřeby lokálně prohloubeno v délce cca 140 m, tak aby bylo možné pod trať VRT osadit mostní objekt, dostatečně kapacitní i pro převedení případných povodňových průtoků ve vodoteči.

SO 184-72-01 Brodek u Přerova - Výh. Rokytnice, retenčně-vsakovací těleso, žkm 189,500

SO 184-72-02 Brodek u Přerova - Výh. Rokytnice, retenčně-vsakovací těleso, žkm 190,570

Příkopy železničního spodku budou zakončeny v retenčně-vsakovacích tělesech tvořených podélnými průlehy vedenými v souběhu s tělesem dráhy. Tyto mělké, ve dně rozšířené příkopy, budou odsazeny od samotného zemního tělesa, tak aby nedocházelo k podmáčení konstrukcí železničního spodku. Ve dně průlehů budou odstraněny svrchní nepropustné

jílovité zeminy o mocnosti cca 1,0-1,5m a budou nahrazeny propustnějším materiálem, tak aby byl umožněn průsak zachycených vod do propustnějšího podloží. Přepad z průlehů bude zřízen do přilehlých vodotečí.

SO 184-71-01 Výh. Rokytnice - Prosenice, retenční nádrž žkm 84,250

Jedná se o retenční nádrž sloužící pro zpomalení odtoku vody z prostoru úseku VRT km 84,400 až 84,900. V tomto prostoru jsou odvodňována jednak zemní tělesa pro VRT, dále pak i zářezy nově vznikajících komunikací a extravilánové plochy mezi nimi sevřené. Vody z těchto ploch budou zachyceny zářezem silnice II/150 zahloubené pod nově navrhované kolejové řešení. Veškeré vody budou přiváděny do silničního zářezu, kde budou v příkopech zachyceny vtokovými objekty umístěnými v nejnižším místě příkopu a odváděny trubicí dešťovou kanalizací do retenční nádrže v délce cca 230 m. Samotná retenční nádrž je situována mezi zemní tělesa násypů jednotlivých větví VRT cca v km 84,250. Jedná se o převážně hloubenou zemní nádrž se sypanou homogenní hrází. Sklony svahů hráze i zátopy 1: 2,5, předpokládané opevnění nádrže je pouze formou zatravnění s vyztužením pomocí kokosových rohoží. Nádrž bude vybavena betonovým sdruženým funkčním objektem s regulací odtoku a funkcí bezpečnostního přelivu, případně může být uvnitř vytvořena vjezdová rampa pro údržbu. V rámci tvarování nádrže budou buď lokálně upraveny sklony svahů, nebo vytvořeny rampy pro únik obojživelníků (sklon 1:3 až 1:5). Lokálně může být v případě potřeby doplněno těžší opevnění např. v okolí funkčního objektu, sjezdu do nádrže, případně pak strouha ve dně nádrže pro převedení nízkých průtoků. Odtok z nádrže bude veden podél nové komunikace v souběhu s estakádou západním směrem až do recipientu – bezejmenné vodoteče IDVT 10 189 112. Předpokládá se provedení kanalizačním potrubím v délce cca 230 m, alternativně formou mělkého otevřeného příkopu. Vypočtený potřebný objem nádrže činí 891 m³, navržený objem nádrže činí 1200 m³, regulovaný odtok v hodnotě 138 l/s.

SO 184-71-02 Výh. Rokytnice - Prosenice, retenční nádrž žkm 85,100

Jedná se o retenční nádrž sloužící pro zpomalení odtoku vody z objektu mostní estakády SO 141-71-01 délky přibližně 840 m. Ležaté potrubí zavěšené pod estakádou bude svedeno po opěře do dešťové kanalizace (případně možno řešit formou otevřeného příkopu) délky cca 150 m s vyústěním do retenční nádrže.

Nádrž je situována do prostoru sevřeného v patě násypu zemního tělesa VRT. Jedná se o převážně hloubenou zemní nádrž se sypanou homogenní hrází (pouze lokální nadvýšení stávajícího terénu). Sklony svahů 1 : 2,5, předpokládané opevnění nádrže je pouze formou zatravnění s vyztužením pomocí kokosových rohoží. Nádrž bude vybavena betonovým

sduženým funkčním objektem s regulací odtoku a funkcí bezpečnostního přelivu, případně může být uvnitř vytvořena vjezdová rampa pro údržbu. V rámci tvarování nádrže budou buď lokálně upraveny sklony svahů, nebo vytvořeny rampy pro únik obojživelníků (sklon 1:3 až 1:5). Lokálně může být v případě potřeby doplněno těžší opevnění např. v okolí funkčního objektu, sjezdu do nádrže, případně pak strouha ve dně nádrže pro převedení nízkých průtoků. Odtok z nádrže bude proveden trubní formou do recipientu – bezejmenné vodoteče IDVT 10 198 102. Předpokládá se provedení kanalizačním potrubím v délce cca 24 m. Vypočtený potřebný objem nádrže činí 323 m³, navržený objem nádrže činí 480 m³, regulovaný odtok v hodnotě 17 l/s.

SO 184-71-03 Výh. Rokytnice - Prosenice, retenční nádrž žkm 86,050

Jedná se o retenční nádrž sloužící pro zpomalení odtoku vody z rozsáhlého úseku trati vedeného v hlubokém (a tedy i širokém) zářezu – rozsah km 86,100 až 88,500. Vody z tohoto zářezu není možné vypouštět průběžně – celková odvodňovaná plocha náležící k této retenční nádrži je tedy značná, a to i s ohledem na potřebné rozšíření zářezu o manipulační a přístupové plochy, zářezové lavičky a svahy doprovodných zemních valů podél zářezu. Nádrž je situována do prostoru s poměrně nevhodným morfologickým uspořádáním, nicméně její poloha je dána návrhem kolejového řešení. Jedná se o částečně hloubenou zemní nádrž se sypanou homogenní hrází (provedení odřezu ve svahu). Tvarování nádrže respektuje svahování stávajícího terénu. Sklony svahů 1 : 2,5, předpokládané opevnění nádrže je pouze formou zatravnění s vyztužením pomocí kokosových rohoží. Nádrž bude vybavena betonovým sduženým funkčním objektem s regulací odtoku a funkcí bezpečnostního přelivu, případně může být uvnitř vytvořena vjezdová rampa pro údržbu. V rámci tvarování nádrže budou buď lokálně upraveny sklony svahů, nebo vytvořeny rampy pro únik obojživelníků (sklon 1:3 až 1:5). Lokálně může být v případě potřeby doplněno těžší opevnění např. v okolí funkčního objektu, sjezdu do nádrže, případně pak strouha ve dně nádrže pro převedení nízkých průtoků. S ohledem na velikost odvodňovaných ploch, a tedy i vysokou hodnotu návrhového průtoku je nutno zajistit bezeškodní převedení odtoku mimo prostor intravilánu obce Rokytnice. Odpad od retenční nádrže je tedy veden v délce cca 2,3 km a je řešen formou kombinace trubních úseků s úseky otevřených koryt vedených v doprovodném vegetačním pásu šířky 10 až 30 m. Tento odpad od RN je řešen v rámci samostatného stavebního objektu 181-71-01. Recipientem je pak bezejmenná vodoteč IDVT 10 198 102 jižně od obce Rokytnice. Vypočtený potřebný objem nádrže činí 2173 m³, navržený objem nádrže činí 2500 m³, regulovaný odtok v hodnotě 147 l/s.

SO 184-71-04 Výh. Rokytnice - Prosenice, retenční nádrž žkm 89,450

Jedná se o retenční nádrž sloužící pro zpomalení odtoku vody z úseku VRT v rozsahu km 89,120 až 89,400. V této lokalitě se bohužel nevyskytuje žádná vodoteč a celé sevřené údolí jižně od trati je zastavěno intravilánem obce Vinary. Veškeré vody z lokality jsou tedy i v současnosti odváděny pouze prostřednictvím dešťové kanalizace obce Vinary do Vinarského potoka. Zároveň morfologické poměry nejsou příliš příznivé pro umístění retenční nádrže. Nádrž je tedy navržena podlouhlého tvaru a je situována podél stávajícího terénního úžlabí, které již v současnosti slouží jako jakási přirozená retenční plocha pro plochu údolí severně od plánované trati. Jedná se o částečně hloubenou zemní nádrž se sypanou homogenní hrází (provedení v odřezu svahu). Sklony svahů 1 : 2,0, předpokládané opevnění nádrže je pouze formou zatravnění s vyztužením pomocí armovacích rohoží apod. Nádrž bude vybavena betonovým sruženým funkčním objektem s regulací odtoku a funkcí bezpečnostního přelivu. V rámci tvarování nádrže budou buď lokálně upraveny sklony svahů, nebo vytvořeny rampy pro únik obojživelníků (sklon 1:3 až 1:5). Lokálně může být v případě potřeby doplněno těžší opevnění např. v okolí funkčního objektu, sjezd do nádrže se nepředpokládá. Odtok z nádrže se předpokládá trubicí v délce cca 15 m, do navazujícího zachytňového suchého poldru na vtok do stávající obecní kanalizace. Vypočtený potřebný objem nádrže činí 343 m³, navržený objem nádrže činí 435 m³, regulovaný odtok v hodnotě 7 l/s. S ohledem na vypouštění vod do stávající kanalizace (přes poldr) je nádrž navržena s vysokým stupněm zabezpečení (pro specifický odtok 3 l/s/ha, 10-ti letá srážková řada).

SO 184-71-05 Výh. Rokytnice - Prosenice, retenční nádrž žkm 90,000

Jedná se o retenční nádrž sloužící pro zpomalení odtoku vody z úseku trati od km 89,400 do 88,900 včetně mostního objektu SO 141-71-03. Nádrž je situována do prostoru jižně od estakády 141-71-04 přimknutá ke korytu stávající vodoteče. Jedná se o částečně hloubenou zemní nádrž se sypanou homogenní hrází. Sklony svahů 1:2,5, předpokládané opevnění nádrže je pouze formou zatravnění s vyztužením pomocí kokosových rohoží. Nádrž bude vybavena betonovým sruženým funkčním objektem s regulací odtoku a funkcí bezpečnostního přelivu, případně může být uvnitř vytvořena vjezdová rampa pro údržbu. V rámci tvarování nádrže budou buď lokálně upraveny sklony svahů, nebo vytvořeny rampy pro únik obojživelníků (sklon 1:3 až 1:5). Lokálně může být v případě potřeby doplněno těžší opevnění např. v okolí funkčního objektu, sjezdu do nádrže, případně pak strouha ve dně nádrže pro převedení nízkých průtoků.

Odtok z nádrže bude proveden východním směrem do blízkého recipientu – bezejmenné vodoteče IDVT 10 199 345. Předpokládá se provedení kanalizačním potrubím v délce

cca 20 m. Vypočtený potřebný objem nádrže činí 275 m³, navržený objem nádrže činí 385 m³, regulovaný odtok v hodnotě 24 l/s.

SO 184-71-06 Výh. Rokytnice - Prosenice, retenční nádrž žkm 90,300

Jedná se o retenční nádrž sloužící pro zpomalení odtoku vody z estakády SO 141-71-04 a navazujících ploch v prostoru před portálem tunelu (km 90,360 až 90,520). Nádrž je situována do prostoru jižně od estakády 141-71-04 přimknutá ke korytu stávající vodoteče – Vinarského potoka. Jedná se o částečně hloubenou zemní nádrž se sypanou homogenní hrází. Sklony svahů 1:2,5, předpokládané opevnění nádrže je pouze formou zatravnění s vyztužením pomocí kokosových rohoží. Nádrž bude vybavena betonovým sdruženým funkčním objektem s regulací odtoku a funkcí bezpečnostního přelivu, případně může být uvnitř vytvořena vjezdová rampa pro údržbu. V rámci tvarování nádrže budou buď lokálně upraveny sklony svahů, nebo vytvořeny rampy pro únik obojživelníků (sklon 1:3 až 1:5). Lokálně může být v případě potřeby doplněno těžší opevnění např. v okolí funkčního objektu, sjezdu do nádrže, případně pak strouha ve dně nádrže pro převedení nízkých průtoků. Odtok z nádrže bude proveden západním směrem do blízkého recipientu – Vinarského potoka. Předpokládá se provedení kanalizačním potrubím v délce cca 32 m. Vypočtený potřebný objem nádrže činí 325 m³, navržený objem nádrže činí 455 m³, regulovaný odtok v hodnotě 19 l/s.

SO 184-71-07 Výh. Rokytnice - Prosenice, retenční nádrž žkm 92,700 vlevo

Jedná se o retenční nádrž sloužící pro zpomalení odtoku vody z úseku trati v rozsahu km 92,700 až 94,300 + část navazující stavby (do km 94,500) – pouze levý příkop. Nádrž je přimknuta k zemnímu tělesu VRT. Jedná se o velmi mělkou, převážně hloubenou zemní nádrž se sypanou homogenní hrází (pouze lokální nadvýšení stávajícího terénu). Malá hloubka nádrže je dána malým rozdílem výšek dna příkopu a dna ve vodoteči. Sklony svahů uvnitř nádrže 1: 2,0, vnější pak 1: 2,5. Předpokládané opevnění nádrže je pouze formou zatravnění s vyztužením pomocí kokosových rohoží. Nádrž bude vybavena betonovým sdruženým funkčním objektem s regulací odtoku a funkcí bezpečnostního přelivu, sjezd do nádrže není s ohledem na malou hloubku uvažován. V rámci tvarování nádrže budou buď lokálně upraveny sklony svahů, nebo vytvořeny rampy pro únik obojživelníků (sklon 1:3 až 1:5). Lokálně může být v případě potřeby doplněno těžší opevnění např. v okolí funkčního objektu, případně pak strouha ve dně nádrže pro převedení nízkých průtoků. Odtok z nádrže západním směrem do recipientu – bezejmenné vodoteče IDVT 10 205 621. Předpokládá se provedení kanalizačním potrubím v délce cca 15 m. Vypočtený potřebný objem nádrže činí 671 m³, navržený objem nádrže činí 730 m³, regulovaný odtok v hodnotě 42 l/s.

SO 184-71-08 Výh. Rokytnice - Prosenice, retenční nádrž žkm 92,700 vpravo

Jedná se o retenční nádrž sloužící pro zpomalení odtoku vody z úseku trati v rozsahu km 92,700 až 94,300 + část navazující stavby (do km 94,500) – pouze pravý příkop. Nádrž je přimknuta k zemnímu tělesu VRT. Jedná se o velmi mělkou, převážně hloubenou zemní nádrž se sypanou homogenní hrází (pouze lokální nadvýšení stávajícího terénu). Malá hloubka nádrže je dána malým rozdílem výšek dna příkopu a dna ve vodoteči. Sklony svahů uvnitř nádrže 1: 2,0, vnější pak 1: 2,5. Předpokládané opevnění nádrže je pouze formou zatravnění s vyztužením pomocí kokosových rohoží. Nádrž bude vybavena betonovým sdruženým funkčním objektem s regulací odtoku a funkcí bezpečnostního přelivu, sjezd do nádrže není s ohledem na malou hloubku uvažován. V rámci tvarování nádrže budou buď lokálně upraveny sklony svahů, nebo vytvořeny rampy pro únik obojživelníků (sklon 1:3 až 1:5). Lokálně může být v případě potřeby doplněno těžší opevnění např. v okolí funkčního objektu, případně pak strouha ve dně nádrže pro převedení nízkých průtoků. Odtok z nádrže západním směrem do recipientu – bezejmenné vodoteče IDVT 10 205 621. Předpokládá se provedení kanalizačním potrubím v délce cca 20 m. Vypočtený potřebný objem nádrže činí 356 m³, navržený objem nádrže činí 385 m³, regulovaný odtok v hodnotě 24 l/s.

SO 185-71-01 Výh. Rokytnice - Prosenice, podchycení a úpravy meliorací km 83,600 - 84,400**SO 185-71-02 Výh. Rokytnice - Prosenice, podchycení a úpravy meliorací km 84,500 - 85,900****SO 185-71-03 Výh. Rokytnice - Prosenice, podchycení a úpravy meliorací km 90,200 - 90,400****SO 185-71-04 Výh. Rokytnice - Prosenice, podchycení a úpravy meliorací km 91,000 - 91,300**

V plánované trase VRT se nacházejí plochy s evidovaným výskytem plošných polních meliorací. Přesný rozsah ani konkrétní řešení melioračního systému v jednotlivých lokalitách nejsou známy. Předpokládá se výskyt plošných drenáží – síť drénů z trubek z pálené hlíny v hloubce v rozmezí 0,6 až 1,0 m. Tyto systematické drenáže budou stavbou VRT přerušeny. Pro zajištění funkce drenážního systému a jako ochrana stavby před přítokem vody z drenážního systému se na návodní straně navrhuje zřízení melioračních hlavníků (svodných drénů) vedených v souběhu se stavbou. Těmito hlavníky budou podchyceny všechny případné historické drény – vody budou sváděny do přilehlých vodotečí, případně do odvodňovacích příkopů apod. Hlavníky jsou obvykle navrhovány v profilu DN 150-250 (dle rozsahu odvodňované plochy). Hloubka se pohybuje dle možností v rozmezí cca 1,0 až 1,6 m, tak aby bylo zajištěno podchycení všech vyskytujících se drénů. Orientační délka navržených hlavníků je cca 2880 m.

SO 182-71-01 Výh. Rokytnice - Prosenice, přeložky vodovodů AZC u obce Rokytnice

V rámci tohoto stavebního objektu jsou řešeny přeložky dvojice souběžných vodovodů ve správě VaK Přerov a.s. v profilu DN 250 až 400 v prostoru severně od intravilánu obce Rokytnice. Vodovody bude nutno přeložit ve větším rozsahu – a to jak v místě křížení s tratí VRT, tak v rámci kolize s navrhovanými úpravami pozemních komunikací. Dále bude nutno upravit i trasování přívodního potrubí PVC 150 do obce včetně nové polohy předávací armaturní šachty. Předpokládaný rozsah přeložky v profilu dvojice vodovodů činí cca 790 m.

SO 182-71-02 Výh. Rokytnice - Prosenice, přeložky vodovodů PVC DN200 v km 92,140

V rámci tohoto stavebního objektu je řešena přeložka dvojice souběžných vodovodů ve správě VaK Přerov a.s. v profilu DN 200 PVC v prostoru severně od intravilánu obce Prosenice. Vodovody bude nutno přeložit do nové trasy, a to jak v místě křížení s tratí VRT, tak v rámci kolize s navrhovanými úpravami pozemních komunikací a souvisejících mostů. Dalším novým prvkem v území bude těleso překládané železniční vlečky. S ohledem na hloubku zářezu VRT v místě křížení trati s vodovodem (ve stávající trase – hloubka zářezu až 8 m) bude vodovod nutné přeložit ve větším rozsahu, tak aby k samotnému křížení docházelo ve vhodnějším místě. Předpokládaný rozsah přeložky v profilu 2 x DN200 činí cca 1060 m.

SO 181-71-01 Výh. Rokytnice - Prosenice, odvod vod z RN v km 86,050 do recipientu

V km 86,050 je navržena retenční nádrž sloužící pro zpomalení odtoku vody z rozsáhlého úseku trati vedeného v hlubokém (a tedy i širokém) zářezu – rozsah km 86,100 až 88,500. Vody z tohoto zářezu není možné vypouštět průběžně – celková odvodňovaná plocha náležící k této retenční nádrži je tedy značná, a to i s ohledem na potřebné rozšíření zářezu o manipulační a přístupové plochy, zářezové lavičky a svahy doprovodných zemních valů podél zářezu.

S ohledem na velikost odvodňovaných ploch, a tedy i vysokou hodnotu návrhového průtoku je nutno zajistit bezeškodní převedení odtoku mimo prostor intravilánu obce Rokytnice. Odpad od retenční nádrže je tedy veden okolo intravilánu obce z východní strany vykřížení tělesa plánované D55. Na základě požadavků investora a v návaznosti na projednání se zástupci obce Rokytnice je uvažována koncepce odvedení vody s kombinací trubních úseků a vedení v otevřeném korytě. Některé úseky jako odtok z retence, křížení s dálnicí a navazující úsek nutno provést jako trubní, s ohledem na zahlobnutí výrazně pod úroveň terénu. Provedení odtoku od RN formou otevřeného koryta má krajinářský přínos pouze v kombinaci se začleněním do širšího ozeleněného pásu (šíře 10 až 30 m). Voda korytem poteče pouze občasně (jako odezva na srážkové události) – nebude se jednat o trvalý průtok. Pro toto řešení je tedy nutno počítat s rozsáhlým trvalým zábořem mimo hlavní trasu VRT (nutno získat

souhlasy majitelů pozemků + zajistit vynětí pozemků ze ZPF). Nutno zajistit trvalou funkci všech úseků odvodnění až do recipientu po celou dobu životnosti stavby VRT (buď výkupem pozemků, nebo jejich zabřemeněním). Celková délka odpadu činí cca 2,3 km, recipientem je pak bezejmenná vodoteč IDVT 10 198 102 jižně od obce Rokytnice. Pro křížení polních cest jsou navrženy v trase dva brody a u vyústění do vodoteče pak trubní propustek.

SO 181-71-02 Výh. Rokytnice - Prosenice, odvodnění portálu Čekyňského tunelu

Předmětem tohoto objektu je dešťová kanalizace sloužící k odvodnění prostoru před západním portálem Čekyňského tunelu. Podélný sklon trati, a tedy i příkopů v tomto prostoru klesá východním směrem, tedy k portálu. Zpevněné plochy před portálem, budova PTO i železniční spodek vč. zářezů budou v tomto prostoru odvodněny do nové kanalizace vedené v protispádu s vyústěním do silničního příkopu nově upravované komunikace. Stoky jsou navrženy jako retenční – profil potrubí bude sloužit zároveň jako záchytný objem pro zpomalení odtoku. Délka nových stok v profilu do DN1400 v celkovém součtu cca 250 m. Součástí jsou pak regulační šachty a vtokové objekty (vpusti, lapače splavenin apod.) a jejich kanalizační přípojky.

SO 181-71-03 Výh. Rokytnice - Prosenice, odvodnění portálu Vinarského tunelu

Předmětem tohoto objektu je dešťová kanalizace sloužící k odvodnění prostoru před západním portálem Vinarského tunelu. Podélný sklon trati, a tedy i příkopů v tomto prostoru klesá východním směrem, tedy k portálu. Zpevněné plochy před portálem, budova PTO i železniční spodek vč. zářezů budou v tomto prostoru odvodněny do nové kanalizace vedené v protispádu s vyústěním do retenční nádrže (SO 184-71-06) a dále do Vinarského potoka. Délka nových stok v profilu do DN400 v celkovém součtu cca 440 m. Součástí jsou pak i vtokové objekty (vpusti, lapače splavenin apod.) a jejich kanalizační přípojky.

SO 181-71-04 Výh. Rokytnice - Prosenice, úpravy kanalizace dálnice D1

V rámci tohoto stavebního objektu je uvažováno se zásahem do dálniční kanalizace dálnice D1. Stávající dálniční těleso vybavené středovou kanalizací bude v rámci budování podjezdu VRT podkopáváno po polovinách (za provozu při důkladném zapažení). Pod dálnicí bude po částech realizována konstrukce mostního objektu (podjezdu). Po dobu výstavby bude v určité fázi nutno zajistit provizorní převedení dálniční kanalizace (obtok, přečerpávání apod.) a demontáž části stávající stoky. Po dokončení konstrukce mostu bude kanalizace dálnice obnovena do původní polohy nad stropní konstrukcí mostu. Demontáž a znovuoobnovení dálniční kanalizace DN 400 (plastové potrubí) – délka dotčeného úseku cca 50 m.

SO 181-71-05 Výh. Rokytnice - Prosenice, trubní odpad do Bečvy v km 91,950

Předmětem tohoto stavebního objektu je potrubí odvodňující nejnižší místo zářezu VRT poblíž obce Prosenice v km 91,950. Výškové řešení trasy VRT je zde vázáno na křížení se stávajícími tělesy dálnice D1 a konvenčního železničního koridoru – byla zvolena varianta spodního křížení, tedy že koleje VRT podcházejí pod dálnicí a železnicí (obě v násypu). Tímto prostorovým řešením zde vzniká nejnižší místo trati, kde se stékají veškeré dešťové vody z dvou protisklonných úseků v rozsahu km 91,320 až 92,670. Dno příkopů železničního spodku se v tomto místě nachází v takové hloubce, že neexistuje možnost gravitačního vypouštění vod do přilehlých vodotečí. Jediným možným gravitačním řešením bez nutnosti přečerpávání dešťových vod je tedy vytvoření trubního odpadu až do řeky Bečvy – do profilu říčního ohybu jižně od obce Prosenice (říční km. cca 17,400). Trubní odpad tedy začne vtokovým objektem v zářezu VRT, následuje trasa potrubí v profilu DN600 jižním směrem k místu vyústění. Hloubky trubního odpadu dosahují až 9 m, trasa je vedena polními pozemky. V trase tato kanalizace kříží spodem koryto vodního toku Strhanec – realizace pod korytem potoka musí být provedena bezvýkopovou technologií, tedy bez zásahu do koryta. V části kanalizace je uvažováno s osazením velkopřůměrových trub (až DN 2200 v délce cca 230-250 m), tak aby potrubí sloužilo zároveň jako retenční objekt pro redukci odtokových množství do recipientu. Vyústění potrubí do koryta řeky Bečvy bude provedeno cca 0,5 m nad hladinou běžných průtoků – okolí výusti bude zpevněno dle požadavku správce toku. Podélný sklon potrubí bude tedy velmi malý (pouze cca 0,35 ‰). Před výustí bude na potrubí osazena v revizní šachtě zpětná klapka proti zpětnému vzdutí povodňových průtoků v řece do potrubí odpadu. Celková délka trubního odpadu činí cca 1830 m, z toho 1600 m v profilu DN 600 a 230 m trubní retence DN 2200. Odtok z trubní retence bude v koncové šachtě regulován škrtícím zařízením, šachta bude zároveň vybavena bezpečnostním přelivem.

Řada 160 Železniční tunely**SO 161-71-01 Čekyně, Čekýnský tunel, km 88,688 - 89,138**

Předmětem dokumentace je novostavba dvoukolejného hloubeného tunelu délky 450 m (km 88,688 000–89,138 000). Tunel bude v celé délce hloubený. Ostění tunelu je navrženo ze železobetonu odolného průsakům s boční drenáží. Klenba ostění je založena na základových pasech. Návrhová rychlost kolejí je 320 km/h. Rozměry světlého profilu tunelu odpovídají Manuálu pro projektování VRT poskytnutého investorem stavby. Světlý profil tunelu 100 m² splňuje požadavek pro návrhovou rychlost 270 až 350 km/h. Osa konstrukce je shodná s osou kolejí. Dočasná svahovaná stavební jáma je navržena s max. čtyřmi úrovněmi svahů

oddělenými lavicemi šířky 1,5 m. Svahy mají sklon 1:1,5 a 3:1. Konstrukce hloubeného tunelu, bude zasypána do úrovně původního terénu.

SO 161-71-02 Vinary, Vinarský tunel, km 90,520 - 91,320

Předmětem dokumentace je novostavba dvoukolejného hloubeného tunelu délky 800 m (km 90,520 000–91,320 000). Tunel bude v celé délce hloubený. Ostění tunelu je vzhledem ke geologickým a hydrogeologickým podmínkám navrženo ze železobetonu odolného proti průsakům se spodní klenbou (typ ponorka). Návrhová rychlost kolejí je 320 km/h. Rozměry světlého profilu tunelu odpovídají Manuálu pro projektování VRT poskytnutého investorem stavby. Světlý profil tunelu 100 m² splňuje požadavek pro návrhovou rychlost 270 až 350 km/h. Osa konstrukce je shodná s osou kolejí. Stavební jáma je ve spodní části navržena jako pažená pilotovou stěnou výšky 11 m nade dnem stavební jámy, kotvenou ve čtyřech úrovních. Nad pilotovou stěnou je lavice široká 4,8 m a nad ní pokračuje svahování jámy s max. třemi úrovněmi svahů oddělenými lavicemi šířky 1,5 m. Svahy mají sklon 1:2. Konstrukce hloubeného tunelu bude zasypána do úrovně původního terénu.

Řada 170 Pozemní komunikace

SO 171-71-01 Radvanice – Prosenice, Stezka pro chodce a cyklisty podél III/43610

Stavební objekt se nachází v souběhu s SO 171-71-16 v žkm 92,10. Jeho začátek se nachází u Okružní křižovatky na I/47 a III/43610 vpravo, vede vpravo podél III/43610 k okružní křižovatce s III/4368, dále pod stávajícím železničním most na konvenční trati a končí v napojení SO 171-71-03 Místní obslužná komunikace Buk. Šířka zpevnění je 2,00 m největší podélný sklon nepřesahuje 8,33 % a odvod vod je v souběhu do příkopu silnice nebo do okolního terénu.

SO 171-71-02 Okružní křižovatka na I/47 a III/43610

Velká okružní křižovatka D>30 m navazuje na úpravu SO171-71-16, III/43610. Stavební objekt zahrnuje čtyřramennou okružní křižovatku s prstencem šířky 1,60 metru a pásem 5,7 metrů dle TP 135. Odvodnění bude zachováno jako ve stávajícím stavu do okolního terénu.

SO 171-71-03 Místní obslužná komunikace Buk

Jedná se o rekonstrukci stávající komunikace nacházející se v katastrálním území obce Buk jako ostatní plocha/ostatní komunikace. Úprava spočívá v obnovení krytu vozovky a ve vhodných místech je doplněna o výhybny.

SO 171-71-04 Výh. Rokytnice - Prosenice, Přeložka II/150

Stavební objekt se nachází v žkm 84,455 VRT a protíná koleje u Brodku. Mostní objekty železniční tratě podchází, přeložka II/150 se zahlubuje, oproti stávajícímu stavu, což má za následek nutnost vybudování cca 500 metrů dlouhé kanalizace. Stavební úprava délky 740 metrů, šířkové uspořádání se zachovává v návaznosti na původní stav, tj. šířka zpevnění 6,50 metrů, kategorie S7,50/90. Maximální podélný sklon je 4,50 %.

SO 171-71-05 Rokytnice, Stezky pro chodce a cyklisty

Stavební objekt cyklostezky navazuje na cyklotrasy prováděné v rámci kompenzačních opatření stavby D55. Navazuje na cyklotrasu za ekoduktem v 11,70 km dálnice D55, a následně prochází ekoduktem pod VRT v žkm 188,5 dále míjí zámecký park Rokytnice. Severně od obce Rokytnice vede až do žkm 189,35, kde opět překonává VRT ekoduktem a pokračuje směrem k Brodku u Přerova. Cyklotrasa je ukončena v návaznosti na kompenzační opatření ŘSD. Šířka zpevnění je 3,50 metrů a maximální podélný sklon nepřekračuje 8,33 %.

SO 171-71-06 Výh. Rokytnice - Prosenice, Přeložka III/0554

Stavební objekt se nachází v žkm 189,1 a pro nevyhovující šikmé napojení s II/150 je, oproti původnímu stavu, přetrasován podél severní koleje, díky čemuž se snížil počet mostních objektů na železnici. Na začátku úpravy se navazuje na navrhovaný stav dálnice D55. Projekt dálnice ve svém km 11,4 překračuje III/0554 mostním objektem a silnici v podjezdu upravuje šířkově, směrově i výškově. Silnice je navržena jako S7,5 se s níženou návrhovou rychlostí na 60 km/h s ohledem na předcházející úsek a charakter silnice. Maximální podélný sklon je 6,40 % v klesání do zářezu v napojení na silnici II/150 (SO 171-71-04).

SO 171-71-07 Výh. Rokytnice - Prosenice, Přeložka I/55

Stavební objekt se nachází v žkm 86,766 VRT a silničním nadjezdem překonává koleje VRT. Silnice je navržena jako S9,50/90. Trasa silnice I/55 zůstane směrově zachovaná (úsek v přímé). Niveleta bude zvýšena až o 3 metry oproti terénu. Maximální podélný sklon je 1,95 %. V úseku dojde k rozšíření silnice o odbočovací pruh vlevo, pro napojení SO 171-71-08. Délka úpravy je 650 metrů.

SO 171-71-08 Skládka Žeravice, Náhrada za zrušenou komunikaci

Stavební objekt se nachází v souběhu s tratí v žkm 87,100 VRT a zachovává napojení skládky komunálního odpadu na silnici I/55. Stávající napojení skládky bude VRT přerušeno. Na nově

vzniklé komunikace P6,50/30 se budou nacházet sjezdy pro služební komunikace VRT. Maximální podélný sklon je 2,90 %.

SO 171-71-09 Žeravice, zajištění přístupu na pozemky, žkm 86,5

Stavební objekt se nachází v k.ú. Žeravice a zachovává obslužnost pozemků, které budou stavbou VRT přerušeny. Jedná se o polní cestu P4,5/30.

SO 171-71-10 Výh. Rokytnice - Prosenice, Přeložka II/436

Stavební objekt se nachází v žkm 88,559 VRT na úseku silnice II/436 ve směru z Čekyně na Předmostí. Úprava spočívá ve změně směrového a výškového řešení, tak aby mohla být doprava převedena novým podjezdem pod železničním mostem. Vzhledem ke geometrii navazujících úseku před a za úpravou a s ohledem na mezní rychlost byla zvolena kategorie S7,50/50. Maximální podélný sklon je 6,00 %. Délka úpravy je 510 metrů.

SO 171-71-11 Výh. Rokytnice - Prosenice, Propojka II/436 a I/55

Stavební objekt se nachází v souběhu s VRT v žkm 87,400 až 88,500. Stávající propojení silnic II/436 a I/55, které je požadováno městem Přerov bude zachováno formou polní cesty P4,50/30 s výhybnami. Délka úpravy je 1200 metrů. Šířka zpevnění 4 metry, nezpevněné krajnice po obou stranách 0,25 m. Počet výhyben 2.

SO 171-71-12 Čekyňský kopec a Vinary, Stezky pro chodce a cyklisty a VPÚK

Stavební objekt se nachází v souběhu s VRT v žkm 88,559 a řeší zachování pěších a cyklistických vazeb v okolí.

SO 171-71-13 Prosenice, Úprava dálnice D1 během výstavby mostu

Stavební objekt tvoří rezervu v objektové skladbě. V další fázi projektování zde bude část DIO a nezbytná úprava a rozšíření dálničního tělesa.

SO 171-71-14 Prosenice, Úprava obslužné komunikace u D1

Stavební objekt se nachází v žkm 91,600 a upravuje obslužnou komunikaci dálnice v nutné délce 180 metrů. Z důvodu zachování rozhledů pro zastavení je komunikace obousměrná, šířka zpevnění 5,5 m.

SO 171-71-15 Buk – Prosenice, Přeložka III/4368

Stavební objekt se nachází v souběhu s VRT v žkm 92,150 a řeší napojení silnice III/4368 ze směru Buk na nově vznikající okružní křižovatku na silnici III/4310. Stávající šířkové

poměry nejsou v podjezdu pod konvencí zachovány, úprava délky 53 metrů od podjezdu na konvenční trati stoupá maximálním podélným sklonem 6 % ke kruhovému objezdu.

SO 171-71-16 Radvanice – Prosenice, Přeložka III/43610

Stavební objekt se nachází v souběhu s VRT v žkm 92,130 a řeší nové vedení silnice III/43610. Stávající vedení je protnuto VRT a nově vedená trasa navazuje na silnici III/4368. Jedná se o kategorií šírku S7,5, vzhledem k navazujícímu úseku s mezní rychlostí 40 km/h je také začátek trasy veden v obloucích menších poloměrů. Úprava délky 1100 metrů obsahuje silniční nadjezd nad VRT. Maximální podélný sklon je 5,85 % a na konci úseku se silnice napojuje na kruhový objezd I/47.

SO 171-71-17 Buk – Prosenice, Společná stezka pro chodce a cyklisty

Stavební objekt propojuje SO 171-71-01 Stezka pro chodce a cyklisty podél III/43610 s obcí Buk, začátek úpravy je v napojení s SO 171-71-03 a končí vpravo na stávajícím chodníku v obci.

SO 171-71-18 Brodek u Přerova - Prosenice, Služební přístupy

Stavební objekt se nachází podél celé délky stavby VRT v různých žkm. Jedná se především o přístupy k portálům tunelu, různým technologickým objektům a plochám.

SO 171-71-18.1 Služební přístup k RN, žkm 189,7, vlevo

Jedná se dle manuálu pro VRT o „lehký přístup“ k retenční nádrži v žkm 189,7. Přístup je zajištěn kolmým napojením na SO 171-71-04 (silnice II/150) a slouží také jako obsluha SO225.71.01 a SO226.71.01, délka úpravy je 600 metrů a jedná se o P4,50/30, tj. 3,50 metrů mezi hranami zpevnění.

SO 171-71-18.2 Služební přístup k RN, žkm 86,1, vpravo

Jedná se dle manuálu pro VRT o „lehký přístup“ k retenční nádrži v žkm 189,7. Délka úpravy je 300 metrů a na začátku slouží zároveň jako zachování obsluhy v území a vyhýbá se sloupu estakády a dále směrovým obloukem vpravo stoupá opět pod pilíři estakády prudce nahoru na pojížděnou hráz RN SO 184-71-04.

SO 171-71-18.3 Služební přístup k montážní ploše, žkm 87,1, vpravo

Dle manuálu pro VRT se jedná o tzv. „těžký přístup“ k ploše pro montáž výhybek vpravo. Pro navezení materiálu se použije stávající síť cest a jen poslední 150 metrů úpravy k zářezu VRT je zpevněno P4,50/30. Jedná se o dva přístupy na různé výškové úrovně a místa montážní plochy.

SO 171-71-18.4 Služební přístup k montážní ploše, žkm 87,2, vlevo

Dle manuálu pro VRT se jedná o tzv. „těžký přístup“ k ploše pro montáž výhybek vlevo. Pro navedení materiálu se použije SO 171-71-07 dále SO 171-71-08 a součástí objektu je následně 150 metrů úpravy k zářezu VRT tak, aby zde byly dva sjezdy na montážní plochu na dvě různé výškové úrovně.

SO 171-71-18.5 Služební přístup k portálu tunelu, žkm 88,6, vlevo

Stavební objekt splňuje podmínky pro přístup složek IZS, tj. podélný sklon do 8,50% šířka zpevnění 5,50 metrů s asfaltovým krytem. Nachází se těsně za křižovatkou SO 171-71-10 a SO 171-71-11.

SO 171-71-18.6 Služební přístup k TO, žkm 88,9, vlevo

Stavební objekt je na prvních 35 metrů délky v šířce zpevnění 5,50 metrů, protože slouží částečně jako přístup k tunelu, následně se jedná o přístupovou komunikaci k objektu SO 225.71.03 – napájecí stanice u výjezdového portálu Čekyňského tunelu, délky 600 metru , kategorie P4,50/30.

SO 171-71-18.7 Služební přístup k RN, žkm 89,5, vpravo

Dle manuálu pro VRT se jedná o tzv. „lehký přístup“ k retenční nádrži v 89,50 vpravo, zajišťuje přístup k objektu SO 184-71-05, jedná se o úpravu dlouhou 250 metrů v parametrech polní cesty P4,50/30.

SO 171-71-18.8 Služební přístup k RN, žkm 90,0, vpravo

Služební přístup se napojuje na SO 171-71-18.9, překračuje revitalizaci Vinarského potoka a umožňuje přístup k SO 184-71-07. Parametry polní cesty P4,50/30.

SO 171-71-18.9 Služební přístup k portálu tunelu, žkm 90,4, vlevo

Stavební objekt vznikne jako prodloužení ulice Růžová ve Vinarech a bude sloužit jako přístup k objektu SO226.71.04, a také na plochu u vjezdového portálu Vinarského tunelu. Délka úpravy je 850 metrů, jedná se o tzv. „těžký přístup“ dle manuálu, kategorie P4,50/30. Bude zároveň sloužit jako přístupová komunikace k RN – SO 184-71-08

SO 171-71-18.10 Služební přístup k portálu tunelu, žkm 91,3, vlevo

Stavební objekt slouží jako přístupová komunikace k výjezdovému portálu Vinarského tunelu, zvláště k SO226.71.05. Parametry polní cesty P4,50/30 v souběhu s VRT opatřeny valem s oplocením. Na stávající síť silnic je napojen křížením s SO 171-71-14.

SO 171-71-18.11 Služební přístup k RN, žkm 92,8, vlevo

Stavební objekt slouží jako přístupová komunikace k RN – SO 184-70-09 a zároveň pro obsluhu technologických objektu v žkm 92,85. Účelová komunikace má parametry polní cesty P4,50/30.

SO 171-71-18.12 Služební přístup k ploše IZS a RN, žkm 92,8, vpravo

Stavební objekt slouží jako přístupová komunikace k RN – SO 184-70-10 a zároveň jako obsluha plochy v žkm 92,80. Účelová komunikace má parametry polní cesty P4,50/30. Na konci úseku brodem překonává vodoteč v blízkosti SO 171-73-01 a tak zajišťuje obsluhu nepřístupného úseku mezi VRT a vlečkou. Účelová komunikace má parametry polní cesty P4,50/30.

SO 171-71-19 Úprava areálu autokrosového závodiště

Jedná se o stavební úpravy vyvolané nejen stavbou VRT, ale i přestavbou II/436 (SO171-71-10), které se dotknou závodiště. Plánované práce zahrnují přemístění a hutnění a zeminy v rámci areálu za účelem optimalizace a zajištění vhodných provozních podmínek.

Řada 220 Pozemní objekty budov - ASI BY ŠLO SJEDNOTIT**SO 225-71-01 Výh. Rokytnice - Prosenice, TO Napájecí stanice, žkm 84,40**

Předmětem SO je vybudování nového technologického objektu, který je konstruován jako železobetonový prefabrikát (korpus) do něhož se vkládají výplňové panely – plný stěnový panel, dveřní panel s ventilační mříží nebo stěnový panel s ventilační mříží. Střecha je plochá, základy železobetonové pásy nebo deska. Objekt bude svým stavebně-technickým řešením splňovat požadavky umístěné technologie provozu železniční tratě. Objekt má rozměry 3,10 x 6,20 m.

SO 225-71-02 Výh. Rokytnice - Prosenice, Čekyňský tunel, TO Napájecí stanice u výjezdového portálu

Předmětem SO je vybudování nového technologického objektu, který je konstruován jako železobetonový prefabrikát (korpus) do něhož se vkládají výplňové panely – plný stěnový panel, dveřní panel s ventilační mříží nebo stěnový panel s ventilační mříží. Střecha je plochá, základy železobetonové pásy nebo deska. Objekt bude svým stavebně-technickým řešením splňovat požadavky umístěné technologie provozu železniční tratě. Objekt má rozměry 3,10 x 6,20 m.

SO 225-71-03 Výh. Rokytnice - Prosenice, TO Napájecí stanice, žkm 92,85

Předmětem SO je vybudování nového technologického objektu, který je konstruován jako železobetonový prefabrikát (korpus) do něhož se vkládají výplňové panely – plný stěnový panel, dveřní panel s ventilační mříží nebo stěnový panel s ventilační mříží. Střecha je plochá, základy železobetonové pásy nebo deska. Objekt bude svým stavebně-technickým řešením splňovat požadavky umístěné technologie provozu železniční tratě. Objekt má rozměry 3,10 x 6,20 m.

SO 225-09-01 Majetín, TO napájecí stanice, žkm 194,80

Předmětem SO je vybudování nového technologického objektu, který je konstruován jako železobetonový prefabrikát (korpus) do něhož se vkládají výplňové panely – plný stěnový panel, dveřní panel s ventilační mříží nebo stěnový panel s ventilační mříží. Střecha je plochá, základy železobetonové pásy nebo deska. Objekt bude svým stavebně-technickým řešením splňovat požadavky umístěné technologie provozu železniční tratě. Objekt má rozměry 3,10 x 6,20 m. Jeho umístění je v záplavovém území, podlaha technické místnosti bude v úrovni Q100 + 1000 mm.

SO 226-71-01 Výh. Rokytnice - Prosenice, TO BTS, žkm 84,40

Předmětem SO je vybudování nového technologického objektu, který je konstruován jako železobetonový prefabrikát (korpus) do něhož se vkládají výplňové panely – plný stěnový panel, dveřní panel s ventilační mříží nebo stěnový panel s ventilační mříží. Střecha je plochá, základy železobetonové pásy nebo deska. Objekt bude svým stavebně-technickým řešením splňovat požadavky umístěné technologie provozu železniční tratě. Objekt má rozměry 3,10 x 3,10 m.

SO 226-71-02 Výh. Rokytnice - Prosenice, TO, žkm 86,85

Předmětem SO je vybudování nového technologického objektu, který je konstruován jako železobetonový prefabrikát (korpus) do něhož se vkládají výplňové panely – plný stěnový panel, dveřní panel s ventilační mříží nebo stěnový panel s ventilační mříží. Střecha je plochá, základy železobetonové pásy nebo deska. Objekt bude svým stavebně-technickým řešením splňovat požadavky umístěné technologie provozu železniční tratě. Objekt má rozměry 6,20 x 15,58 m.

SO 226-71-03 Výh. Rokytnice - Prosenice, Čekyňský tunel, PTO u vjezdového portálu

Předmětem SO je vybudování nového technologického objektu, který je konstruován jako železobetonový prefabrikát (korpus) do něhož se vkládají výplňové panely – plný stěnový panel, dveřní panel s ventilační mříží nebo stěnový panel s ventilační mříží. Střecha je plochá, základy železobetonové pásy nebo deska. Objekt bude svým stavebně-technickým řešením

splňovat požadavky umístěné technologie provozu železniční tratě. Objekt má rozměry 6,20 x 24,94 m.

SO 226-71-04 Výh. Rokytnice - Prosenice, Vinarský tunel, PTO u vjezdového portálu

Předmětem SO je vybudování nového technologického objektu, který je konstruován jako železobetonový prefabrikát (korpus) do něhož se vkládají výplňové panely – plný stěnový panel, dveřní panel s ventilační mříží nebo stěnový panel s ventilační mříží. Střecha je plochá, základy železobetonové pásy nebo deska. Objekt bude svým stavebně-technickým řešením splňovat požadavky umístěné technologie provozu železniční tratě. Objekt má rozměry 6,20 x 24,94 m.

SO 226-71-05 Výh. Rokytnice - Prosenice, Vinarský tunel, PTO u výjezdového portálu

Předmětem SO je vybudování nového technologického objektu, který je konstruován jako železobetonový prefabrikát (korpus) do něhož se vkládají výplňové panely – plný stěnový panel, dveřní panel s ventilační mříží nebo stěnový panel s ventilační mříží. Střecha je plochá, základy železobetonové pásy nebo deska. Objekt bude svým stavebně-technickým řešením splňovat požadavky umístěné technologie provozu železniční tratě. Objekt má rozměry 6,20 x 9,34 m.

SO 226-71-06 Výh. Rokytnice - Prosenice, TO BTS, žkm 92,85

Předmětem SO je vybudování nového technologického objektu, který je konstruován jako železobetonový prefabrikát (korpus) do něhož se vkládají výplňové panely – plný stěnový panel, dveřní panel s ventilační mříží nebo stěnový panel s ventilační mříží. Střecha je plochá, základy železobetonové pásy nebo deska. Objekt bude svým stavebně-technickým řešením splňovat požadavky umístěné technologie provozu železniční tratě. Objekt má rozměry 3,10 x 3,10 m.

SO 226-09-01 Majetín, TO BTS, žkm 194,80

Předmětem SO je vybudování nového technologického objektu, který je konstruován jako železobetonový prefabrikát (korpus) do něhož se vkládají výplňové panely – plný stěnový panel, dveřní panel s ventilační mříží nebo stěnový panel s ventilační mříží. Střecha je plochá, základy železobetonové pásy nebo deska. Objekt bude svým stavebně-technickým řešením splňovat požadavky umístěné technologie provozu železniční tratě. Objekt má rozměry 3,10 x 3,10 m. Jeho umístění je v záplavovém území, podlaha technické místnosti bude v úrovni Q100 + 1000 mm.

Řada 150 Vnější vybavení budov

SO 154-70-01 Brodek u Přerova - Prosenice - oplocení trati a TO

Předmětem stavebního objektu je ochrana tratě VRT a areály technologických objektů v extravilánu před vnikem nepovolaných osob nebo zvířat.

Oplocení tratě je navrženo z lesnického uzlového pletiva mezi ocelové sloupky. Výška oplocení je 2,00 m. V celé navrhované délce oplocení musí být celistvé. Vstupy do ohrazeného areálu, resp. na pozemky správy železnic pro účely údržby jsou řešeny vstupními brány, branky a vysazovací pole.

SO 154-71-01 Výh. Rokytnice - Prosenice, bariéra proti ptákům žkm 86,0 - 86,5

V žkm 86,0 až 86,5 je navržena oboustranná zábrana proti migrujícímu ptactvu a letounům. Výška bariéry je 5,00 m. Konstrukce sestává ze železobetonových pilot, ocelových sloupů, ocelových rámu s výpletem z pletiva a odrazkami v ploše pletiva.

Řada 910 Demolice

SO 910-71-01 Výh. Rokytnice - Prosenice, demolice ostatních objektů

Na parcele č. 163 v katastrálním území obce Vinary u Přerova se nachází rekreační objekt. Objekt má stěnový konstrukční systém z kusového staviva, střecha s krokrovou soustavou, základny betonové pásové. Napojení na inženýrské sítě není známo. Stávající objekt bude odstraněn, včetně demontáže a zaslepení možných přípojek inženýrských sítí. Území po demolici bude připraveno pro realizaci nového záměru.

Řada 310 Trakční vedení

SO 310-70-01 Brodek u Přerova - Prosenice, trakční vedení

Parametry TV

Trakční proudová soustava: střídavá 1×25 kV, 50 Hz (bez zesilovacího vedení)

Průřezy nového trakčního vedení: 150Cu + 120BzII

Jmenovitá výška trolejového drátu: 5,300 m nad TK

Příčné umístění stožárů TV je navrženo v zásadě na vzdálenost lince stožáru 3,50 m od osy kolejí. Maximální vzdálenost mezi stožáry je navržena na 65 m. Trakční vedení je navrženo převážně na solitérních TP po vnější straně každé z kolejí, výjimečně užití SIK na branách

(u ŽST Brodek) anebo jako konstrukce v rozporách zářezu. Základy TV jsou navrženy vrtané, podle schválené typové dokumentace. Průměr základu je volen z již existující řady používaných vrtáků (typicky HEB 260 až 300). Pokud možno, průměr základny TV je jednotný. V místě, kde není vhodný vrtaný základ, je přípustné řešení s kopaným obdélníkovým základem. Ukolejnění je navrženo v provedení individuálních nepřímých ukolejnění skrze průrazky 250 V a 500 V a ocelový drát FeZn 10 mm s izolací z PVC. Řešení ochrany ukolejněním se týká trakčních vedení a všech vodivých konstrukcí nacházejících se v prostoru ohroženém TV.

Řada 340 Rozvody VN, NN, osvětlení a dálkové ovládání odpojovačů

SO 340-70-01 Brodek u Přerova – Prosenice, DOÚO

Stávající stav DOUO bude stavbou dotčen a kompletně demontován. V rámci stavby „RS 1 VRT Brodek u P. – Prosenice“ a stavby „RS 1 žst. Brodek u Přerova“ bude provedena kompletní výměna trakční soustavy a s tím související nové osazení trakčních úsekových odpojovačů.

SO 340-70-02 Brodek u Přerova - Prosenice, NZZ - magistralní rozvod VN 22kV

V rámci stavby VRT MB1 bude jako hlavní napájecí bod realizována nová TNS Prosenice v žkm 94,3 na nové vysokorychlostní trati. Z trakční napájecí stanice budou připraveny dva vývody a to směrem na Brno a směrem Výškovice. Magistralní rozvod 22kV 50Hz bude vyveden z TNS Prosenice směr Brno a bude ukončen na hranici stavby v žkm 94,200. V rámci tohoto stavebního objektu bude kabelové vedení spojováno na tomto hraničním místě a dále vedeno v nové kabelové trase VN.

SO 340-71-01 Vých. Rokytnice - Prosenice, Vinarský tunel, rozvody NN

V rámci návrhu nové trati VRT MB1 je v oblasti výjezdového portálu z Vinarského tunelu navržen technologický objekt TO 22/0,4kV v žkm 91,36 a v oblasti vjezdového portálu TTS 22/0,4kV v žkm 90,41, které jsou připojeny na magistralní rozvod 22kV VRT MB1 viz. SO 340-70-02. V rámci tohoto SO je navrženo napájení osvětlení kolejiště od portálu tunelu směrem k záchranným plochám s místem pro zastavení vlaku. Osvětlení kolejiště bude řešeno kombinací ledkových svítidel na osvětlovacích věžích výšky 22 m (záchranné plochy v počtu 2ks) a ocelových sklopných stožárech výšky 12 m. Energetická bilance je 60,0 kW.

SO 340-71-02 Výh. Rokytnice - Prosenice, Vinarský tunel, nouzové osvětlení

V rámci návrhu nové trati VRT MB1 je v oblasti výjezdového portálu z Vinarského tunelu navržen technologický objekt TO 22/0,4kV v žkm 91,36 a v oblasti vjezdového portálu TTS 22/0,4kV v žkm 90,41, které jsou připojeny na magistrální rozvod 22kV VRT MB1 viz SO 340-70-02. Energetická bilance je 22,0 kW.

SO 340-71-03 Výh. Rokytnice - Prosenice, Čekyňský tunel, rozvody NN

V rámci návrhu nové trati VRT MB1 je v oblasti výjezdového portálu z Čekyňského tunelu navržen technologický objekt TO 22/0,4kV v žkm 89,10 a v oblasti vjezdového portálu TTS 22/0,4kV v žkm 88,60, které jsou připojeny na magistrální rozvod 22kV VRT MB1 viz SO 340-70-02.

V rámci tohoto SO je navrženo napájení osvětlení kolejiště od portálu tunelu směrem k záchranným plochám s místem pro zastavení vlaku. Osvětlení kolejiště bude řešeno kombinací ledkových svítidel na osvětlovacích věžích výšky 22 m (záchranné plochy v počtu 2ks) a ocelových sklopných stožárech výšky 12 m. Stožáry budou konstrukčně odpovídat celkové hmotnosti výstroje. Osvětlovací věže budou řešeny jako ocelové trubkové s konstrukční výškou 22 m. Energetická bilance je 60,0 kW.

SO 340-71-04 Výh. Rokytnice - Prosenice, Čekyňský tunel, nouzové osvětlení

V rámci návrhu nové trati VRT MB1 je v oblasti výjezdového portálu z Čekyňského tunelu navržen technologický objekt TO 22/0,4kV v žkm 89,10 a v oblasti vjezdového portálu TTS 22/0,4kV v žkm 88,60, které jsou připojeny na magistrální rozvod 22kV VRT MB1 viz SO 340-70-02. Energetická bilance je 22,0 kW.

SO 340-71-05 Výh. Rokytnice - Prosenice, TO žkm 84,40 + uzemnění TO**SO 340-71-06 Výh. Rokytnice - Prosenice, TO žkm 86,85 + uzemnění TO****SO 340-71-07 Výh. Rokytnice - Prosenice, TTS žkm 88,60 + uzemnění TO****SO 340-71-08 Výh. Rokytnice - Prosenice, TO žkm 89,10 + uzemnění TO****SO 340-71-09 Výh. Rokytnice - Prosenice, TTS žkm 90,40 + uzemnění TO****SO 340-71-10 Výh. Rokytnice - Prosenice, TO žkm 91,35 + uzemnění TO****SO 340-71-11 Výh. Rokytnice - Prosenice, TTS žkm 92,85 + uzemnění TO**

Výše uvedené provozní soubory řeší technologii TTS (traťovou trafostanici) se shodným technologickým vybavením a dispozičním uspořádáním. Pro napájení TTS bude použita LDSŽ 22kV. TTS slouží k napájení technologii zabezpečovacího zařízení, sdělovacího zařízení, zařízení BTS a dalších odběrů. Technologie napájení TTS je tvořena rozvaděčem 22kV, transformátorem 22/0,4kV pro napájení technologii NN.

SO 340-71-12 Výh. Rokytnice - Prosenice, estakáda, km 85,2-86,1, rozvody NN

Nově vybudovaná estakáda bude vybavena rozvodem elektroinstalace pro osvětlení konstrukce mostu. Svítidla budou typu LED s minimální životností 8 let s každodenním nočním použitím. Energetická bilance je 24,0 kW.

SO 340-71-13 Výh. Rokytnice - Prosenice, estakáda, km 89,9-90,4, rozvody NN

Nově vybudovaná estakáda bude vybavena rozvodem elektroinstalace pro osvětlení konstrukce mostu. Svítidla budou typu LED s minimální životností 8 let s každodenním nočním použitím. Energetická bilance je 20,0 kW.

Řada 800 Příprava území a zabezpečení veřejných zájmů**SO 810-70-01 Brodek u Přerova - Prosenice, příprava území**

Obsahem tohoto SO jsou předpokládané úpravy komunikací před stavbou a také předpokládané úpravy komunikací po dokončení stavby včetně návrhu dopravně inženýrských opatření. Dále je předmětem tohoto SO technická a biologická rekultivace.

SO 820-70-01 Brodek u Přerova - Prosenice, kácení

Kácení vzrostlé dřevinné vegetace bude provedeno podle předem zpracovaného pasportu dřevin v rozsahu nezbytně nutném. Kácení se provádí na základě platného povolení. Kácení včetně odstranění pařezů se provádí zpravidla v období vegetačního klidu. Dřevní hmota po vytěžení se odváží ze staveniště, případně štěpkuje pro další využití.

SO 850-70-01 Brodek u Přerova - Prosenice, ostatní vegetační úprava

Krajinotvorná opatření budou realizována v místech dotčené stávající krajinné zeleně, v lokalitách vhodných pro propojení přerušených ploch zeleně a navedení zvěře, a dále v místech vhodných pro odclonění tratě v exponovaných úsecích. Krajinotvorné prvky budou umístěny v lokalitách sloužících jako izolace od tratě v nejvíce exponovaných místech, dále podél migračních tras, v návaznosti na zasažené biotopy i ve větší vzdálenosti od nich, v místech přispívajících k funkčnosti okolních biotopů. Hlavní zásadou je umožnění migrace zvěře, podpora původních druhů rostlin a začlenění tratě do krajiny z hlediska krajinného rázu.

Vymezená krajinářská opatření zahrnují vegetační úpravy (ochranné pásy zeleně, lesní a keřové výsadby), terénní valy a přírodě blízká vodohospodářská opatření. Soubor těchto opatření představuje plně dostačující a komplexní rozsah prvků nezbytných ke kompenzaci, zmírnění vlivů záměru v dotčeném území a pro jeho citlivé začlenění do okolní krajiny.

Navržená opatření jsou v souladu s legislativními požadavky a zásadami ochrany krajinného rázu. V rámci přípravy záměru RS1 VRT Brodek u Přerova – Prosenice, zpracovaná krajinářsko architektonická studie i dále v širším zájmovém území též identifikovala a navrhla soubor krajinných opatření. Tato opatření jsou navržena v širších územních souvislostech, tedy nad rámec území přímo dotčeného záměrem nebo jeho předpokládanými vlivy. Navržená opatření však nejsou předmětem tohoto posuzování, neboť přesahují rozsah záměru RS1 VRT Brodek u Přerova – Prosenice a nejsou součástí jeho technického řešení ani investic Správy železnic.

SO 850-71-01 Výh. Rokytnice - Prosenice, Revitalizace Vinarského potoka

Jedná se o revitalizaci v minulosti zregulovaného a technicky opevněného toku Vinarského potoka. V rámci stavby dojde k vybudování minimálně tří bočních neprůtočných tůň různého půdorysného tvaru a rozdílné hloubky. Dále jsou na nové trase navrženy průtočné tůně. Na novém korytě jsou navrženy 4 tůně a další jedna tůň je navržena u zaústění bezejmenného levostranného přítoku Vinarského potoka s Vinarským potokem. Nová trasa je cca 526 m dlouhá, na trase nebo v přilehlé nivě jsou průtočné a neprůtočné (boční) tůně rozdílných půdorysů a hloubek, maximální hloubky tůní se pohybuje kolem 1.5 m.

SO 840-70-01 Brodek u Přerova - Prosenice, náhradní výsadba

Náhradní výsadba bude realizována na základě vydaných rozhodnutí jednotlivých správních orgánů, na jejichž území bude probíhat kácení dřevin, a to jako kompenzace za újmu, která vznikne při vykácení stromů a porostů. V rámci tohoto objektu je zpracován základní návrh náhradní výsadby, který bude předložen k projednání. Konečný rozsah a umístění náhradní výsadby včetně požadavku na následnou povýsadbovou péči o vysazené dřeviny stanoví správní orgány.

RS 1 ŽST Brodek u Přerova (Konvenční část)

TECHNOLOGICKÁ ČÁST – PS

Řada 400 Zabezpečovací zařízení

PS 410-11-01 Výhybna Dluhonice, úprava SZZ

V rámci stavby bude upravena konfigurace kolejiště výhybny Dluhonice v souvislosti s doplněním 3. traťové koleje č. 201 v úseku Dluhonice – Brodek u Přerova.

Dojde k doplnění nových výhybek s elektrickými přestavíky a nových proměnných světelných návěstidel. Z důvodu umístění styku fází u SpS Rokytnice do 1 a 2 koleje budou vysunuta vjezdová návěstidla 1S a 2S do nové polohy. Bude doplněno nové vjezdové návěstidlo 201S v nově realizované koleji. Nová návěstidla budou stožárové konstrukce.

PS 410-12-01 ŽST Brodek u Přerova, SZZ

V rámci stavby bude upravena konfigurace kolejiště ŽST Brodek u Přerova a vybudováno nové zabezpečovací zařízení 3. kategorie dle SŽ TNŽ 34 2620. Zabezpečovací zařízení bude integrováno do systému dálkového ovládaní zabezpečovacího zařízení. Nové zabezpečovací zařízení bude ovládáno z CDP Přerov. Bude upraven systém evropského vlakového zabezpečovacího systému ETCS L2. Systém ETCS bude v úseku Dluhonice (mimo) – Brodek (včetně) navržen pro výhradní provoz ETCS bez konvenčních návěstidel. Stávající železniční přejezdy P6527 a P6528 budou stavbou zrušeny. Železniční přejezd P6527 bude nahrazen nadchodem pro pěší s přístupem na nové nástupiště zast. Rokytnice. Železniční přejezd P6528 bude nahrazen nadjezdem.

PS 410-12-02 ŽST Brodek u Přerova, SZZ provizorní

Na základě návrhu zásad organizace výstavby a zpracování jednotlivých stavebních postupů je navrženo provizorní zabezpečovací zařízení.

PS 420-13-01 Brodek u Přerova – Grygov, TZZ

V rámci tohoto PS dojde k nezbytné úpravě stávajícího TZZ v úseku Brodek – Grygov. Na grygovském zhlaví v ŽST Brodek bude realizován přechod mezi oblastí s konvenčními návěstidly a bez konvenčních návěstidel a změna zábrzdne vzdálenosti 400/1000 m. K posledním návěstidlům autobloku před stanicí Brodek budou doplněny značky pro přechod do oblasti bez konvenčních návěstidel.

PS 460-09-01 CDP Přerov, úprava dálkového ovládání zabezpečovacího zařízení

V rámci stavby dojde k nutným úpravám na CDP Přerov v souvislosti s novou konfigurací dotčeného kolejiště. Ovládání předmětného zabezpečovacího zařízení bude nadále z JOP CDP Přerov s možností předání ovládání do PPV Olomouc hl.n. nebo na místní řízení do jednotlivých stanic.

PS 480-10-01 Dluhonice – Brodek u Přerova, Úprava RBC

V souvislosti s novou konfigurací kolejiště budou provedeny nutné úpravy RBC č. 42 na CDP Přerov. Předmětem provozního souboru je úprava stávajícího SW RBC, HMI a JOP traťových dispečerů, DŽDC a dispečera ETCS pro dotčený úsek trati.

PS 480-10-02 Dluhonice – Brodek u Přerova, Balízy ETCS úprava

Pro činnost systému ETCS L2 budou v rámci tohoto PS instalovány balízy ETCS. Předpokládá se použití nepřepínatelných ETCS balíz.

Řada 500 Sdělovací zařízení**PS 590-11-01 Výh. Dluhonice, doplnění místní kabelizace**

Výhybna Dluhonice byla nedávno rekonstruována a byla zde zřízena kompletně nová sdělovací metalická i optická kabelizace. Ve stavbě nedojde k výrazné přestavbě a kabelizace tedy nebude dotčena, pouze se doplní optická kabelizace o napojení nových rozvaděčů REOV (po zřízení nových výhybek) pro sběr dat do DDTS a možnost jejich dálkového ovládání.

PS 590-12-01 ŽST Brodek u Přerova, místní kabelizace

ŽST Brodek u Přerova projde celkovou přestavbou, z tohoto důvodu bude stávající místní kabelizace zcela nahrazena novou metalickou i optickou kabelizací. Centrum nové kabelizace bude v nové technologické budově ve sdělovací místnosti. Součástí stanice bude jeden technologický objekt na dluhonickém zhlaví stanice (v žkm 198,180, resp. na zastávce Rokytnice), tento objekt bude nově napojen místní metalickou a optickou kabelizací, zároveň bude napojen taktéž z traťové kabelizace výpichem z TK a TOK.

PS 510-11-01 zast. Rokytnice u Přerova, rozhlasové zařízení

V rámci stavby bude vybudováno na zastávce nové rozhlasové zařízení. Bude instalována nová rozhlasová ústředna v IP provedení se zesilovačem 300 W. Rozhlasové zařízení je navrženo jako provozní. Ozvučen bude prostor nástupiště. Reproductory ve venkovním

provedení budou umístěny na osvětlovacích stožárech na nástupišti a na zastřešení (v podhledu).

PS 510-12-01 ŽST Brodek u Přerova, rozhlasové zařízení

V rámci stavby bude v ŽST vybudováno nové rozhlasové zařízení. Bude instalována nová rozhlasová ústředna v IP provedení se zesilovačem 300 W. Rozhlasové zařízení je navrženo jako provozní. Ozvučen bude prostor nástupiště, prostory pro cestující ve VB a zastávka náhradní autobusové dopravy. Reprodukory ve venkovním provedení budou umístěny na osvětlovacích stožárech na nástupišti, na zastřešení (v podhledu), na fasádě VB a ve VB na stěně / v podhledu.

PS 520-12-01 ŽST Brodek u Přerova, sdělovací zařízení

V ŽST Brodek u Prostějova bude vybudována nová technologická budova TB. V tomto novém objektu bude vybudována nová strukturovaná kabeláž a datové rozvody ukončené datovými dvojzásuvkami pro připojení jednotlivých zařízení do technologické datové sítě TDS. Počty a rozmístění jednotlivých datových dvojzásuvek bude odpovídat požadavkům správce a celkovému využití nové TB.

PS 520-12-02 ŽST Brodek u Přerova, telefonní zapojovač

V ŽST bude vybudována nová technologická budova (TB), ve které bude zřízena nová DK, resp. náhradní ovládací pracoviště. Toto pracoviště bude vybaveno novým IP telefonním zapojovačem vhodným pro úsekové řízení, který nahradí stávající IP telefonní zapojovač v DK výpravní budovy. Nový zapojovač bude stejného typu, kvůli zachování kompatibility se IP telefonními zapojovači ve vedlejších ŽST.

PS 530-12-01 ŽST Brodek u Přerova, PZTS

V ŽST Brodek u Přerova budou vybrané objekty doplněny systémem PZTS. Jedná se o jeden technologický objekt, technologickou, výpravní budovu a objekty napájecí stanice (2ks).

PS 530-12-02 ŽST Brodek u Přerova, ASHS

Autonomní samočinný hasící systém (ASHS) bude v rámci tohoto PS instalováno ve dvou objektech v ŽST Brodek u Přerova. Jedná se o jeden technologický objekt (na dluhonickém zhlaví stanice) a technologickou budovu.

PS 580-10-01 Dluhonice - Grygov, traťový kabel

V rámci tohoto provozního souboru bude realizován metalický traťový kabel TCEPKPFLEZE 15XN0,8 v úseku mezi ŽST Grygov - ŽST Brodek u Přerova – výhybna Dluhonice.

PS 580-09-01 Přerov - Dluhonice, DOK a TK

V rámci tohoto provozního souboru bude v úseku výhybna Dluhonice – Přerov, CDP přifouknut do stávající provozní HDPE trubky modré barvy, 1x č.p. nový 72vl. DOK.

PS 580-09-02 Dluhonice - Olomouc, DOK

V rámci tohoto provozního souboru bude realizován v úseku mezi ŽST Olomouc hl.n. a výhybnou Dluhonice nový DOK (dálkový optický kabel) a nový TOK (traťový optický kabel).

PS 540-11-01 zast. Rokytnice u Přerova, informační systém

V rámci tohoto PS bude osazena novým ISC předmětná zastávka, která bude zásadně dotčena touto stavbou (nové kolejiště, nástupiště, podchod, TO...). Vzhledem ke kategorii zastávky, zde bude instalován pouze jeden odjezdový monitor (e-papír).

PS 540-12-01 ŽST Brodek u Přerova, informační systém

V rámci tohoto PS bude osazena novým ISC předmětná ŽST. V čekárně VB budu instalována dvojice nových vnitřních monitorů (odjezdový a příjezdový) v lehkém krytu a na fasádě VB (směrem ke kolejišti) bude nainstalována zj. odj tabule (min. 6 řádků). Na každou nástupištní hranu bude instalována jedna nástupištní tabule.

PS 595-11-01 zast. Rokytnice u Přerova, kamerový systém**PS 595-12-01 ŽST Brodek u Přerova, kamerový systém**

V rámci tohoto PS bude vybudován nový kamerový systém na zastávce Rokytnice u Přerova v IP provedení.

PS 550-10-01 Přerov - Olomouc, úprava a doplnění přenosového systému

V celém traťovém úseku je v současné době stále provozován přenosový systém na úrovni L3 a L2 s konfigurační přenosovou rychlostí 1 Gbit/s. V rámci tohoto provozního souboru dojde k doplnění a přemístění stávající technologie do nových sdělovacích prostor. Zařízení s vyhovující polohou bude doplněno, případně dojde ke konsolidaci celkového uspořádání sdělovací místnosti z pohledu napájení i umístění technologie.

PS 560-10-01 Přerov - Olomouc, úprava GSM-R

V rámci tohoto PS dojde k přemístění stávající BTS Rokytnice u Přerova (vybudování nové provizorní BTS, následnému vybudování definitivní BTS v nově vybudovaném technologickém objektu a následné demontáži provizorní BTS) z důvodu kolize jejího umístění s požadovanými stavebními pracemi na rekonstrukci předmětné ŽST a navazujících traťových

úseků. Samotný stávající anténní stožár zůstane po celou dobu stavby v provozu, stavební činnosti do jeho rozsahu nezasahují. Před zahájením stavebních prací bude vybudován v blízkosti stávajícího anténního stožáru nová provizorní venkovní přístrojová skříň vybavená technologií BTS (řídící a vysílací jednotka) vč. souvisejících technologií, která bude nově napojena na stávající anténní systém na stávajícím stožáru.

PS 560-12-01 ŽST Brodek u Přerova, úprava MRS

Vzhledem k faktu, že je požadováno zajištění pokrytí ŽST Brodek u Přerova rádiovým signálem MRS i po ukončení předmětné stavby, bude do sdělovací místnosti do nové technologické budovy do nové 19“ skříně doplněna nová IP ZR MRS. Anténa bude umístěna na fasádě technologického objektu.

PS 570-10-01 Dluhonice - Grygov, dálkové ovládání sdělovacího zařízení – doplnění

Součástí tohoto PS bude doplnění sdělovacího zařízení a licencí ve stávajícím dispečerském sále v budově CDP Přerov, (IP dotykové terminály, strukturovaná kabeláž, klientské pracoviště kamerových systémů, ...). Součástí příslušného PD DOZ bude dále taktéž SW upgrade stávajících klientských pracovišť v rozsahu nově připojených technologií v rámci této části stavby do systému DDTS ŽDC.

PS 570-10-02 Dluhonice - Grygov, DDTS ŽDC

Technické řešení DDTS musí plně respektovat znění dokumentu TS 2/2008 v platném aktuálním vydání a znění, s tím že nově instalované technologické systémy musí poskytovat informace v rozsahu a formě, jaký tento dokument požaduje. Komunikační rozhraní jednotlivých technologických systémů musí splňovat parametry stanovené TS 2/2008 v platném aktuálním vydání a znění. Do systému DDTS budou integrovány všechny TLS systémy, u nichž to bude technicky možné a budou splňovat podmínky dané TS 2/2008 v aktuálním vydání a znění.“ Technické řešení zapadá do již navrženého a realizovaného systému DDTS ŽDC.

Řada 600 Silnoproudá technologie DŘT

PS 610-12-01 ŽST Brodek u Přerova, DŘT

PS 610-09-01 ED Přerov, DŘT

Technické vybavení DŘT na elektrodispečinku a navazujících přenosových sítí telemechanizačních zařízení vytváří automatizovaný systém dispečerského řízení pevných elektrických trakčních zařízení (ASDŘ PETZ), který umožňuje zcela vyloučit místní obsluhu

jednotlivých PETZ (TTS) a umožňuje tak ústřední dálkové řízení (ÚDŘ) jednotlivých prvků technologie z pracoviště elektrodispečera na ED Přerov. Součástí dodávky systému DŘT bude zajištění bezpečné komunikace mezi elektrodispečinkem a objekty na ŽDC pro přenos povelů, signálů a měření nezbytných k bezpečnému provozu elektrických zařízení na ŽDC.

PS 620-12-01 ŽST Brodek u Přerova, STS technologie 22kV

Pro napájení netrakovních odběrů v ŽST Brodek u Přerova je navržena LDSŽ 22kV. V místech napájení techn. zab. zař. a sděl. zař. je uvedené napájení doplněno ze stávajícího rozvodu 6kV. Napájení LDSŽ 22kV je řešeno v rámci nového technologického objektu NTS - PS 620.12.04 ŽST Brodek u Přerova, NTS 22kV.

PS 620-12-02 ŽST Brodek u Přerova, TS1, STS, vlastní spotřeba

V rámci objektu TS1, STS bude zřízena samostatná vlastní spotřeba. RH1 ŽST a RH2 EO – nezálohovaný rozvaděč střídavé spotřeby 400VAC napájený z transformátoru T1 a T2 22/0,4kV. Součástí rozvaděče je i kompenzace rozvodů NN (RK1 a RK2).

PS 620-12-03 ŽST Brodek u Přerova, NTS 22kV

Objekt NTS je nový samostatný technologický objekt umístěný v žkm 191,7. NTS bude napájena přípojkou VN 2x22kV ČEZ DI. Předpokládá se zřízení 2 x VN kabelové přípojky na hladině 22kV.

PS 620-12-04 ŽST Brodek u Přerova, NTS 22kV, vlastní spotřeba

V rámci objektu NTS bude zřízena samostatná vlastní spotřeba střídavá napájena ze dvou transformátorů TVS do rozvaděče ANG s automatickým záskokem. Dále je zde navržena zálohovaná stejnosměrná vlastní spotřeba 110VDC se dvěma usměrňovači a dvěma sadami baterií ATJ.

STAVEBNÍ ČÁST – SO

Řada 110 Železniční svršek a spodek

SO 111-11-01 Dluhonice - Brodek u Přerova, železniční svršek

SO 112-11-01 Dluhonice - Brodek u Přerova, železniční spodek

V navrhovaném stavu dojde ke ztříkolejnění přidáním traťové koleje č. 201 vpravo od stávající koleje č. 2. Návrh geometrie umožňuje rychlost $V_{100} = 160$ km/h. Na úseku leží zastávka Rokytnice novým ostrovním nástupištěm mezi kolejemi č. 1 a 2. Železniční svršek bude tvořen kolejnicemi tvaru 60 E2 na betonových pražcích délky 2,6 m s pružným bezpodkladnicovým

upevněním. V rámci železničního spodku bude zřízena odpovídající skladba KPP pro dodržení požadované únosnosti zemní pláně. Odvodnění bude provedeno pomocí trativodů a příkopové zídky mezi kolejemi na konci úseku. Svahy násypového tělesa budou ochráněny proti účinkům povodňové vody drátokamennými matracemi.

SO 111-12-01 ŽST Brodek u Přerova, železniční svršek

SO 112-12-01 ŽST Brodek u Přerova, železniční spodek

V navrhovaném stavu bude ŽST Brodek u Přerova odbočnou stanicí s pěti dopravními kolejemi a dvěma manipulačními. Stanice bude částečně rekonstruována. Ve střední části stanice bude nový svršek a spodek pouze v nezbytném rozsahu pro zřízení kolejových spojek. Na začátku objektu dochází k mimoúrovňovému křížení koleje č. 4a s kolejí č. 201zb a sjezdovými kolejemi z VRT. Do stanice jsou zapojeny v liché kolejové skupině vlečky č. 6186 „Cukrovar Brodek u Přerova“, č. 6288 „RSM Brodek u Přerova“ a „MORAVAMALT s.r.o.“. Koleje č. 1 a 2 jsou navrženy na dluhonickém zhlaví rychlost 200 km/h, dále na rychlost 160 km/h, kolej č. 3 na rychlost 80 km/h a kolej č. 4 na rychlost 80/60 km/h. Kolej č. 5 na rychlost 50 km/h a ostatní koleje včetně vlečkových na rychlost 40 km/h. Nový železniční svršek dopravních kolejí bude tvořen kolejnicemi tvaru 60 E2 na betonových pražcích délky 2,6 m s pružným bezpodkladnicovým upevněním. Ostatní koleje budou z kolejnic tvaru 49 E1 na betonových pražcích délky 2,4 m. V rámci železničního spodku bude zřízena odpovídající skladba KPP pro dodržení požadované únosnosti zemní pláně. Odvodnění bude provedeno pomocí trativodů, příčných svodů a sběračů a vyústěno do vsakovacích objektů a do vodoteče na dluhonickém zhlaví. Odvodnění v místě mimoúrovňového křížení bude řešeno pomocí nezpevněných vsakovacích příkopů.

SO 111-12-02 Vlečka Cukrovar - železniční svršek

SO 112-12-02 Vlečka Cukrovar - železniční spodek

Stavba navrhuje úpravu dluhonického zhlaví vlečky, kde z důvodu budování koleje č. 9 bude toto zhlaví v majetku Správy železnic a vzniknou zde předávací body v obou vlečkových kolejích.

SO 111-12-03 Vlečka Cukrovar nové propojení - železniční svršek

SO 112-12-03 Vlečka Cukrovar nové propojení - železniční spodek

V rámci stavby je navržena kolej a výhybka č. C6 propojující vlečku č. 6186 „Cukrovar Brodek u Přerova“ s vlečkami č. 6288 „RSM Brodek u Přerova“ a vlečku „MORAVAMALT s.r.o.“.

SO 112-12-04 Brodek u Přerova - Výh. Rokytnice, železniční spodek

Jedná se o dvoukolejný úsek se souběžnými kolejemi. V rámci tohoto SO je navržen pouze spodek se stanoveným rozhraním technického návrhu dle parametrů VRT a konvence. Železniční spodek je na začátku úseku vedena náspech, ze kterého postupně přechází do zářezu.

SO 115-10-01 Dluhonice - Brodek u Přerova, výstroj trati

V rámci tohoto SO je navržena standardní výstroj trati používaná na elektrizovaných tratích, tabulové staničníky na TV, skloníky a zajišťovací značky.

Řada 120 Nástupiště**SO 121-11-01 Zast. Rokytnice – nástupiště**

V rámci rekonstrukce mezi kolejí č. 1 a č.2 zřídí nové ostrovní nástupiště Stávající nástupiště budou demontována a podkladní vrstvy budou odtěženy v nezbytném rozsahu pro nové nástupiště.

SO 121-12-01 ŽST Brodek u Přerova – nástupiště

V rámci rekonstrukce se u koleje č. 4a zřídí nové vnější nástupiště. Mezi kolejemi č. 1 a č. 3 ostrovní nástupiště zůstane ve stávajícím stavu. Ostatní stávající vnější nástupiště budou demontována a podkladní vrstvy budou odtěženy v nezbytném rozsahu pro nové nástupiště.

Řada 130 Železniční přejezdy**SO 131-11-01 Dluhonice - Brodek u Přerova, železniční přejezd P6527 – demolice**

V rámci SO dojde k rozebrání a demolici přejezdu. Jedná se o ca 60 m² přejezdových pryžových panelů a závěrných zídek a ca 40 m² mezilehlých a navazujících živičných ploch.

SO 131-12-01 ŽST Brodek u Přerova, železniční přejezd P6528 - demolice

V rámci SO dojde k rozebrání a demolici přejezdu. Jedná se o ca 70 m² přejezdových pryžových panelů a závěrných zídek a ca 40 m² mezilehlých a navazujících živičných ploch.

Řada 140 Mosty, propustky, zdi**SO 141-11-01 Dluhonice - Brodek u Přerova, most, ev. km 188,242**

V rámci úpravy železniční tratě dojde k posunu stávajících kolejí č. 1 a č. 2 a k doplnění nové koleje č. 201. Traťová rychlost bude navýšena na 160 km/h. Z důvodu přidání koleje a s přihlédnutím ke stáří spodní stavby bude stávající vybourán a nahrazen novým plošně založeným ŽB polrámovým mostem. Celkem budou na mostě 3 koleje. Délka přemostění bude 4 m a volná výška pod mostem 2,7 m. Šířka mostu bude 17,77 m s rozpětím 4,5 m. Součástí objektu je i uvažováno s protipovodňovým zatěsněním v případě rozlivu řeky Bečvy.

SO 141-12-01 ŽST Brodek u Přerova, most ev. km 190,411 – demolice

V novém stavu dochází k rozpletu traťových kolejí a každá vede na vlastním tělese železničního spodku. Stávající mostní objekt bude z důvodu nepotřebnosti zrušen a proběhne demolice jeho nosné konstrukce, části opěr a křídel.

SO 141-12-02 ŽST Brodek u Přerova, galerie, km 190,645

Jedná se o objekt galerie, která převádí přesmykovou kolej přes jednokolejnou spojku. Úhel křížení je 17,7°. Tento most má délku cca 52 m. Světlost konstrukce kolmo k jednokolejné spojnici je 7,75 m.

SO 141-12-03 ŽST Brodek u Přerova, galerie, km 190,712

Jedná se o objekt galerie, která převádí přesmykovou kolej nad sjezdovými kolejemi VRT (severní a jižní koleje). Úhel křížení je 21,6°. Tento most má délku cca 64,5 m. Světlost konstrukce kolmo ke sjezdové koleji VRT je 14,346 m. Prostor uvnitř galerie je odvozen od gabaritu pro „dvoukolejný hloubený tunel VRT pro rychlost $270\text{ km/h} < V \leq 350\text{ km/h}$ “.

SO 142-11-01 Dluhonice - Brodek u Přerova, propustek, ev. km 188,792

V novém stavu dochází ke snížení nivelety koleje č. 1 a na stáv. propustku by nevyhověl nutný obrys KL. Nově přibude kolej č. 201 a propustek bude kompletně přestavěn na 3-kolejný rámový propustek z prefabrikátů o světlosti 2,0 x 1,6 m s integrovanou kynetou. Nový propustek bude mít kolmé monolitické čelo na levé straně a šikmé čelo na pravé straně. Celková šířka objektu je 20,8 m. Traťová rychlost na objektu bude 160 km/h.

SO 142-11-02 Dluhonice - Brodek u Přerova, propustek, ev. km 189,132

V novém stavu dochází k posunu 1. a 2. koleje, přidána bude kolej č. 201. Dojde k výraznému rozcházení kolejí kvůli ostrovnímu nástupišti zastávky Rokytnice, která je sousedním objektem. Z důvodu výrazné změny GPK a přidání nové koleje bude stávající objekt vybourán a nahrazen novým 3-kolejným prefabrikovaným rámovým propustkem. Traťová rychlost na objektu bude 160 km/h.

SO 142-12-01 ŽST Brodek u Přerova, propustek, km 190,412

Nový propustek na koleji č. 1 bude sloužit pro umožnění přístupu údržby do prostoru mezi jednotlivými kolejemi a naváže na zbytky mostu v ev. km 190,411 v místě nového náspu. Bude tvořen prefabrikovanými rámy o světlosti 2,0 x 2,0 m se šikmými koncovými čely, na které se osadí římsy a zábradlí. Délka propustku bude 12,3 m.

SO 142-12-02 ŽST Brodek u Přerova, propustek, km 190,462 - kolej 4a

Nový propustek v náspu přesmykované koleje č. 4a bude sloužit pro umožnění přístupu údržby do prostoru mezi jednotlivými kolejemi. Konstrukce bude tvořena prefabrikovanými rámy o světlosti 2,0 x 2,0 m se šikmými koncovými čely, na které se osadí římsy a zábradlí. Délka propustku bude vzhledem k velikosti náspu 28,0 m.

SO 142-12-03 ŽST Brodek u Přerova, propustek, ev. km 191,263 - kolej 1

V novém stavu dochází k posunu kolejí, navýšení jejich počtu na 6 a zvýšení rychlosti na 200 km/h. Vzhledem k novému kolejovému řešení bude propustek přestaven na rámový propustek o světlosti 2,0 x 2,0 m z prefabrikovaných ráků s integrovanou kynetou. Z důvodu výstavby po fázích bude propustek nakolmen vůči koleji č. 201, čímž ovlivní trasu Císařovského potoka. Celková délka konstrukce bude 36,5 m, bude zakončena šikmými koncovými čely, na které se osadí římsy a zábradlí.

SO 142-12-04 ŽST Brodek u Přerova, propustek, km 191,273 - kolej 4a

Nový propustek bude sloužit pro převedení nové koleje č. 4a přes Císařovský potok, zároveň umožní přístup údržby do prostoru mezi jednotlivými kolejemi. Konstrukce bude tvořena prefabrikovanými rámy o světlosti 2,0 x 2,0 m s integrovanou kynetou, které budou zakončeny kolmými čely ze svislých zídek s římsou a zábradlím. Objekt počítá s přeložením trasy císařovského potoka o 30 m po směru staničení a kříží kolej pod úhlem 62°.

SO 143-11-01 Dluhonice - Brodek u Přerova, lávka, km 189,155

Lávka pro pěší v zastávce Rokytnice je navržena v místě stávajícího přejezdu v km 189,194, který bude zrušen. Bude sloužit pro přechod žel. tratě a pro přístup cestujících na ostrovní nástupiště. Objekt se bude skládat z lávky přes žel. trať, přístupových schodišť a šikmých chodníků. Konstrukce lávky bude 7,2 m nad niveletou temena kolejnice a délka přemostění bude 28 m. Po obou stranách bude přístup z okolitého terénu na lávku veden schodišti a lomenými šikmými chodníky. Na ostrovní nástupiště povede přímý šikmý chodník. Šikmé chodníky budou ve sklonu 1:12 s mezipodestami pouze ve směrovém zalomení, Nová traťová rychlost v tomto úseku tratě bude 160 km/h.

SO 143-12-01 ŽST Brodek u Přerova, nadjezd, km 191,668

Silniční nadjezd převádí novou silnici z Císařova do Brodku u Přerova přes rekonstruovanou trať č. 270 Praha – Přerov. V místě křížení se nachází zhlaví žst. Brodek u Přerova o 6-ti kolejích č. 1,2,3,5,7, které jsou vedeny v souběhu a kolej č. 201 vedená v odstupu cca 18,5 m od koleje č. 2. Kolej č. 201 je vedena o cca 3,5m výše než konvenční koleje na zhlaví. Úhel křížení je 82°. Vzhledem ke koleji č. 201 vedené v násypu cca 3,5m je i niveleta převáděné silnice situována ve výšce cca 11,7m nad terénem TK dolní železniční trati. Most je navržen jako třípolový o rozpětí polí 25 + 34,5 + 25 m.

SO 144-12-01 ŽST Brodek u Přerova, opěrné zdi, km 190,674

Jedná se o objekt opěrných zdí po obou stranách přesmykové koleje, které vyplňují prostor mezi objekty galerií 141-12-02 a 141-12-03. Konstrukce opěrných zdí je navržena jako zemní konstrukce s vyztužením geomříží a betonovým čelem (z maloformátových dílců).

144-12-02 ŽST Brodek u Přerova, opěrná zeď, km 190,595

Jedná se o objekt opěrné zdi přesmykové koleje, která navazuje na objekt galerie 141-12-02. Zachycení náspů přesmykové koleje v souběhu s novou jednokolejnou spojkou je řešeno zemní konstrukcí s vyztužením geomříží a betonovým čelem (z maloformátových dílců).

144-12-03 ŽST Brodek u Přerova, opěrná zeď, km 190,781

Jedná se o objekt opěrné zdi přesmykové koleje, která navazuje na objekt galerie 141-12-03. Zachycení náspů přesmykové koleje v souběhu s napojovacími kolejemi VRT je řešeno zemní konstrukcí s vyztužením geomříží a betonovým čelem (z maloformátových dílců).

Řada 190 Ostatní inženýrské objekty**SO 191-10-01 Dluhonice – Grygov, přeložka kabelů SŽ**

Předmětem stavebního objektu je přeložení úseků zemního sdělovacího vedení do nových kabelových tras v místech kde stávající trasy kolidují s plánovanou výstavbou železniční tratě a souvisejícími stavbami. V řešených lokalitách jsou uloženy v zemních trasách metalické kabely a optotrubky s optickými kabely.

SO 191-10-02 Brodek u Přerova - Grygov, přeložka kabelů ČDT

V souvislosti s úpravou železničního spodku a svršku v části úseku žst. Dluhonice - žst. Grygov bude před jejím započítím provedena přeložka kabelů ČDT ve dvou etapách – provizorní a definitivní.

SO 191-12-01 ŽST Brodek u Přerova, přeložka SEK CETIN, žkm 191,647**SO 191-12-03 ŽST Brodek u Přerova, přeložka SEK CETIN, žkm 192,922**

Předmětem stavebních objektů je přeložení úseků zemního sdělovacího vedení do nových kabelových tras v místech kde stávající trasy kolidují s plánovanou výstavbou železniční tratě a souvisejícími stavbami.

SO 191-11-01 Dluhonice - Brodek u Přerova, přeložka VN ČEZ, žkm 188,241**SO 191-12-02 ŽST Brodek u Přerova, ochrana VN nadzemní ČEZ, žkm 192,073**

Předmětem stavebních objektů je úprava úseků nadzemního vedení VN v místech, kde stávající trasy kolidují s plánovanou výstavbou železniční tratě a souvisejícími stavbami. Krajiní stožáry VN vedení budou navýšeny tak, aby výška nejnižšího vodiče byla min. 12 m.

SO 191-11-02 Dluhonice - Brodek u Přerova, přeložka NN ČEZ, žkm 189,200

Předmětem stavebního objektu je přeložení úseků zemního vedení NN do nových kabelových tras a přípojkové skříně do nové polohy tam, kde dochází ke kolizi s plánovanou výstavbou železniční tratě a souvisejícími stavbami. Nové kabely budou uloženy do nových zemních tras.

Řada 180 Ostatní inženýrské objekty**183-12-01 ŽST Brodek u Přerova, přeložka Císařovského potoka**

Z důvodu rekonstrukce stávající tratě č. 270 v úseku Dluhonice (mimo) – Grygov (mimo) – a výstavby přesmykové koleje v souladu se zaústění VRT ve směru od Ostravy; v ev. km 190,7 až 191,3 stávající tratě č.270, dojde ke kolizi se stávající:

- vodotečí IDVT 10191837 Císařovský potok
- vodotečí IDVT 10205736 bezejmenný tok (přítok Císařovského potoka)

Původní koryto Císařovského potoka je vedeno v souběhu se stávající konvenční železniční tratí, kde z části nahrazuje drážní příkop. Bezejmenná vodoteč se k Císařovskému potoku připojuje cca v km 191,26, kde zároveň dochází ke křížení s tělesem dráhy. S ohledem na doplnění nových kolejí už toto vedení nebude možné a dojde tedy k převedení hlavního koryta Císařovského potoka do trasy jeho přítoku (sloučení obou koryt do jednoho).

Nová trasa z velké části kopíruje stávající koryto přítoku, zcela nové úseky vznikají pouze v kolizních místech se zemními tělesy dráhy. Na přeložce celkové délky cca 1030 m je navržených 15 přímých úseků a 14 směrových oblouků o poloměru cca od 5,0 m do 195 m.

Tvar koryta i vedení nivelety pročišťovaných částí zůstane zachováno, pouze dojde k odstranění křovin a náletových dřevin, a odstraněním naplavenin ze dna koryta ve vrstvě.

Stávající koryto toku – v místech, kde ho nahradí přeložka do nové trasy - bude zasypáno a zrekultivováno. Části budou zasypány také v rámci výstavby nových kolejových těles.

Převedení vodoteče v nové poloze pod rekonstruovanou trať a pod násypem nové koleje je zajištěno prostřednictvím dvou nových rámových propustků. Příčný řez koryta vychází z rozměrů stávajícího stavu – je navrženo lichoběžníkové koryto s šířkou ve dně 0,8 m, sklony svahů 1: 1,5 až 1: 2,5-3. Opevnění koryta bude v běžné trase přizpůsobeno stávajícímu stavu (zatravnění, stabilizace tvaru koryta použitím např. travní rohože), případně bude upraveno dle požadavků správce toku; u vtoků do /výtoků z propustků bude opevněno kamennou dlažbou do lože z betonu. Ukončení opevnění bude provedeno příčným betonovým stabilizačním prahem šířky 0,3m a výšky 0,6m.

Podélný sklon přeložky vodoteče se pohybuje okolo 0,16 – 0,5 %.

182-12-01 ŽST Brodek u Přerova, přeložka vodovodu PVC DN150, žkm 191,220

V rámci tohoto stavebního objektu je řešena přeložka vodovodu ve správě společnosti VaK Přerov a.s. Stávající vodovodní řad PVC DN 150 se nachází severovýchodně od intravilánu obce Císařov - trasa vodovodu kříží jak stávající železniční těleso, tak i nové navržené kolejové těleso v násypu, dále vodovod kříží nové koryto Císařovského potoka.

Nová trasa vodovodního řadu je navržena tak, aby vodovod kolmo křížoval kolejová tělesa. Vzhledem ke křížení vodovodního potrubí s kolejovými tělesy a potokem, budou trouby uloženy pod těmito objekty do chrániček. Výškový průběh stávajícího potrubí vodovodu není znám – řešení bude konzultováno a upřesněno ve spolupráci se správcem vodovodu. Předpokládaný rozsah přeložky v profilu DN 150 činí cca 220 m – materiál PE.

Původní trasa stávajícího vodovodního řadu PVC DN150 pod budoucí stavbou násypu kolejového tělesa a rozšířením stávajícího kolejového tělesa bude v délce cca 155 m zrušena – potrubí bude odstraněno nebo příp. zaslepeno a zapopílkováno.

Vodovodní potrubí bude ukládáno do otevřené výkopové rýhy normové šířky (lože + obsyp ze štěrkopísku) s následným zásypem výkopovou zeminou hutněnou po vrstvách.

Veškeré potrubí, tvarovky, armatury a materiály ve styku s pitnou vodou musí mít odpovídající certifikáty výrobků přicházejících do styku s pitnou vodou. Před uvedením do provozu musí být na potrubí provedeny tlakové zkoušky, dále proplach a dezinfekce potrubí.

181-12-01 ŽST Brodek u Přerova, přeložka odpadu od úpravny vody, žkm 191,220

V rámci tohoto stavebního objektu je řešena přeložka kanalizačního odpadu od místní úpravy vody ve správě VaK Přerov a.s. Nová trasa kanalizace bude podélně kopírovat budoucí kolejové těleso v násypu. Kanalizace bude zaústěna do dna koryta přeložky Císařovského potoka, a to prostřednictvím betonového výustního objektu. Předpokládaný rozsah přeložky činí cca 75 m se sklonem 0,6 %.

Původní trasa stávající kanalizace pod budoucí stavbou násypu kolejového tělesa bude v délce cca 69 m zrušena – potrubí bude odstraněno nebo příp. zaslepeno a vyplněno popílkobetonovou směsí.

Přeložka kanalizačního odpadu bude provedena v profilu dle stávajícího potrubí – tj. DN300. Potrubí bude ukládáno do otevřené výkopové rýhy normové šířky (lože + obsyp ze štěrkopísku) s následným zásypem výkopovou zeminou hutněnou po vrstvách.

Na potrubí je navrženo použití 3 ks lomových/vstupních šachet - s ohledem na jejich umístění ve volném terénu budou šachty provedeny s převýšením nad úroveň terénu o cca 0,5 m.

Výustní objekt na kanalizačním potrubí DN 300 bude proveden betonový a tvarově přizpůsobený tvaru koryta přeložky Císařovského potoka. Dno koryta a protilehlý svah budou v délce 2,0 m od výustního objektu opevněny (kamenná dlažba nebo rovinanina).

Řada 170 Pozemní komunikace**SO 171-11-01 zast. Rokytnice u Přerova, komunikace k lávce pro pěší – sever**

Budou upraveny a napojeny pěší vazby na jednotlivá nástupiště a novou lávku a schodiště, obdobně budou navázány i komunikace, pěší a cyklistické vazby a bude upravena organizace veřejné autobusové dopravy. Jsou zohledněny požadavky Rokytnice, Brodku a Císařova.

SO 171-11-02 zast. Rokytnice u Přerova, úprava parkoviště a autobusová točna - sever

Bude zřízena autobusová točna pro 15 m autobus (požadavek vychází z požadavku organizátora dopravy, délka je stanovena na maximální délku 15 m), stávající zastávky budou zachovány a ideálně bude zastávka ve směru z centra sdružena (výstupní a nástupní). Stávající přístřešek bude zachován stojan pro kola bude přesunut do nové polohy. Všechny navazující chodníky a komunikace budou upraveny.

SO 171-11-03 zast. Rokytnice u Přerova, přístupový chodník k lávce, parkoviště, příjezd k technologiím – jih

Budou upraveny a napojeny pěší vazby na jednotlivá nástupiště a novou lávku a schodiště, obdobně budou navázány i komunikace, pěší a cyklistické vazby. Na druhé straně zrušeného přejezdu od Císařova budou zřízena nová parkovací stání, celkem 6x PS, pěší plochy a příjezd novým technologickým objektům. Otáčení popelářských vozidel a nákladních vozidel bude umožněno na stávajícím křížení směrem k Vrbovci ve vzdálenosti cca 60 m od parkovacích stání.

SO 171-11-04 zast. Rokytnice u Přerova, přístupové komunikace k RD - obnova napojení

Tato komunikace navazuje na přeloženou komunikaci navazujícího SO (171-11-02 zast. Rokytnice u Přerova, úprava parkoviště a autobusové točny) a slouží jako přístupová komunikace k rodinným domům, ve stejných parametrech.

SO 171-11-05 zast. Rokytnice u Přerova, přeložka a úprava komunikace u Vrbovce

Dle dohody s obcí Rokytnice bude zlepšen stávající stav polní cesty, která vede z obce k rodinnému domu za stávající železniční tratí (na jihu), povrch bude zlepšen asfaltovým krytem, včetně podkladních vrstev, současný pozemek má šíři 4,5m, dle požadavku investora bude komunikace bez výhyben (v rozsahu cca od začátku polí nedaleko úřadu Rokytnice a Vrbovcem za žel. tratí).

SO 171-12-01 ŽST Brodek u Přerova, Chodník v souběhu III/43515

Bude vybudována nová přeložka silnice III/43515 do obce Císařov s pěším propojením do Brodku. Obchvat je navržen jako dvoupruhová komunikace S6,5/60, bez chodníku až do místa křížení s M1, od místa křížení s komunikací M1 je na požadavek obce navržen souběžný chodník. Dále je v souběhu s novou komunikací vedena přes nový most a dál pokračuje doleva směrem do Brodku v délce cca 158 m, a dále pokračuje chodník v souběhu s novou komunikací a napojuje se na stávající stezku, která vede podél silnice II/150 v celkové délce cca 860 m. Chodník je navržen v šíři 2,00 m.

SO 171-12-02 ŽST Brodek u Přerova, Přeložka komunikace III/43515

Bude vybudována nová přeložka silnice III/43515 obce Císařov s pěším propojením do Brodku. Nový obchvat protíná stávající místní komunikaci většího významu M1 pokračující směrem do Brodku přes rušený železniční přejezd. Obchvat je navržen jako dvoupruhová komunikace S6,5/60, bez chodníku až do místa křížení s M1. Dále je v souběhu s novým chodníkem vedena komunikace přes nový most a je napojena silnici II/150. Délka přeložky je cca 1336 m. U Císařova jsou na žádost obce řešeny i nové sjezdy na pozemky.

SO 171-12-03 ŽST Brodek u Přerova, nová manipulační plocha - jih

V okolí ŽST Brodek u Přerova na jižní straně dojde na požadavek OŘ k vybudování nové manipulační plochy podél kolejí v šíři 25 m a v délce cca 400 m, umožňující otáčení i návěsových souprav (v délce 16,5 m).

SO 171-12-04 ŽST Brodek u Přerova, úprava vjezdu a zpevněné plochy kolem RZZ

V okolí ŽST Brodek u Přerova - úprava vjezdu a zpevněné plochy kolem RZZ dojde k úpravě zpevněných ploch, které budou navázány na stávající zpevněné plochy, jejich napojení bude upřesněno.

SO 171-12-05 ŽST Brodek u Přerova, úprava zpevněných ploch kolem VB

V okolí ŽST Brodek u Přerova dojde k úpravě zpevněných ploch, které budou navázány na stávající zpevněné plochy, jejich napojení bude upřesněno.

Řada 116 Kabelovody, kolektory**SO 116-12-01 ŽST Brodek u Přerova, kabelovod**

Kabelovod bude řešen jako sdružený stavební prvek s použitím multikanálů a trubek na protahování kabelů a se šachtami na odbočování. Dále navržené řešení počítá s protahováním a ukončováním kabelů s jejich pokračováním do budov a terénu. Délka kabelovodu se předpokládá cca 1670 m + 36 šachet.

Řada 150 Vnější vybavení budov**SO 151-11-01 Zast. Rokytnice u Přerova, Protihluková stěna**

V žkm 189,4 až 189,6 je navržena protihluková stěna ze strany zastavěného území obce. Výška stěny je 4,00 m. Konstrukce sestává ze železobetonových pilot, ocelových sloupů, prefabrikovaných betonových panelů s akustickou vrstvou ze strany kolejiště.

Řada 220 Pozemní objekty budov**SO 225-11-01 Zast. Rokytnice u Přerova, Napájecí stanice**

Předmětem SO je vybudování nového technologického objektu, který je konstruován jako železobetonový prefabrikát (korpus) do něhož se vkládají výplňové panely – plný stěnový

panel, dveřní panel s ventilační mříží nebo stěnový panel s ventilační mříží. Střecha je plochá, základy železobetonové pásy nebo deska. Objekt bude svým stavebně-technickým řešením splňovat požadavky umístěné technologie provozu železniční tratě. Objekt má rozměry 3,10 x 6,20 m.

SO 225-12-01 ŽST Brodek u Přerova, TO Napájecí stanice žkm 192,0

Předmětem SO je vybudování nového technologického objektu, který je konstruován jako železobetonový prefabrikát (korpus) do něhož se vkládají výplňové panely – plný stěnový panel, dveřní panel s ventilační mříží nebo stěnový panel s ventilační mříží. Střecha je plochá, základy železobetonové pásy nebo deska. Objekt bude svým stavebně-technickým řešením splňovat požadavky umístěné technologie provozu železniční tratě. Objekt má rozměry 3,10 x 12,42 m.

SO 226-11-01 Zast. Rokytnice u Přerova, TO

Předmětem SO je vybudování nového technologického objektu, který je konstruován jako železobetonový prefabrikát (korpus) do něhož se vkládají výplňové panely – plný stěnový panel, dveřní panel s ventilační mříží nebo stěnový panel s ventilační mříží. Střecha je plochá, základy železobetonové pásy nebo deska. Objekt bude svým stavebně-technickým řešením splňovat požadavky umístěné technologie provozu železniční tratě. Objekt má rozměry 6,20 x 12,46 m.

SO 226-12-01 ŽST Brodek u Přerova, stavební úpravy VB

SO 226-12-02 ŽST Brodek u Přerova, stavební úpravy RZZ

Předmětem SO je demontáž veškerého technologického zařízení, oprava a přemalování poškozených vnitřních omítek, uzavření podlahových otvorů po demontované technologii.

SO 226-12-03 ŽST Brodek u Přerova, TO

Předmětem SO je vybudování nového technologického objektu. Technologický objekt bude sestaven z typových železobetonových dílců V obvodové stěně budou dveřní otvory s dveřmi a větracími mřížkami s regulací. Střecha je navržena jako sedlová z dřevěných sbíjených vazníků s plechovou krytinou. V technologickém objektu jsou technologické místnosti pro silnoproudá technologie, sdělovací zařízení, zabezpečovací zařízení, místnost pro baterie a dopravní kancelář se sociálním zařízením. Objekt má rozměry 27,29 x 7,70 m, navazuje na objekt Budovy TS 22/0,4 kV.

Řada 140, 230 Zastřešení nástupiště**SO 231-11-01 Zast. Rokytnice u Přerova, přístřešek**

V navrhovaném stavu bude vybudován přístřešek pro cestující na ostrovním nástupišti. Přístřešek je navržen s ocelovou nosnou konstrukcí, opláštění z bezpečnostního kaleného skla a zastřešením z trapézových plechů – provedení antivandal.

SO 231-11-02 Zast. Rokytnice u Přerova, přístřešek CYKLO

V navrhovaném stavu bude přístřešek přemístěn do nové pozice stávajících garáží. Přístřešek bude sestaven z původních dílců, kotvený do nové základové desky.

SO 231-12-01 ŽST Brodek u Přerova, přístřešek

V navrhovaném stavu bude vybudován přístřešek pro cestující na vnějším nástupišti. Přístřešek je navržen s ocelovou nosnou konstrukcí, opláštění z bezpečnostního kaleného skla a zastřešením z trapézových plechů – provedení antivandal.

Řada 120 Orientační systém**SO 122-11-01 Zast. Rokytnice u Přerova, orientační systém**

Orientační systém na zastávce je v současnosti tvořen butony a plechovými tabulemi (označení názvu stanice, označení směru jízdy vlaku, označení východu z nástupiště), které neodpovídají platným směrnicím. V současnosti zastávky nedisponují orientačními hlasovými majáčky ani hmatovými štítky sloužící pro usnadnění orientace osob se zrakovým postižením. Veškeré prvky orientačního systému budou odstraněny a nahrazeny prvky novými. Tabule budou v zastávkách plechové.

SO 122-12-01 ŽST Brodek u Přerova, orientační systém

Orientační systém v železniční stanici je v současnosti tvořen butony a plechovými tabulemi (označení názvu stanice, označení směru jízdy vlaku, označení východu z nástupiště), které neodpovídají platným směrnicím. V současnosti zastávky nedisponují orientačními hlasovými majáčky ani hmatovými štítky sloužící pro usnadnění orientace osob se zrakovým postižením. Veškeré prvky orientačního systému budou odstraněny a nahrazeny prvky novými. Tabule budou v zastávkách plechové.

Řada 910 Demolice

SO 910-10-01 Dluhonice – Grygov, demolice ostatních objektů

Na navrhovaném úseku rekonstrukce ŽST Brodek u Přerova včetně navazujících traťových úseků Dluhonice (mimo) – Grygov (mimo) se nacházejí objekty pozemních staveb, které jsou v kolizi s řešeným úsekem tratě. Jedná se o objekty: Přístřešky na stávajícím nástupišti Zast. Rokytnice u Přerova, žkm 189,15; Základová deska pod kioskovou trafostanicí na p. č. 1291/4, k. ú. Brodek u Přerova, žkm 191,675.

SO 910-11-01 Zast. Rokytnice u Přerova, demolice objektu p.č. 688

Stávající technologický objekt se nachází v k.ú. Rokytnice u Přerova s parcelním číslem 688. Půdorysné rozměry jsou 5,60 x 4,00 m, výška objektu od UT je cca 4,50 m. Základy jsou betonové pásové, stěny zděné z kusového staviva, podlahy betonové antistatické, strop dřevěný trámový nebo betonová deska, střecha dřevěná valbová se skládanou krytinou z azbestových šablon, dveře ocelové bez oken. V objektu je umístěna technologie zajišťující traťový provoz.

SO 910-11-02 Zast. Rokytnice u Přerova, demolice BTS

Stávající technologický objekt BTS se nachází v k.ú. Rokytnice u Přerova s parcelním číslem 930/4. Půdorysné rozměry jsou 3,50 x 3,20 m, výška objektu od UT je cca 3,50 m. Základy jsou betonové pásové, stěny zděné z kusového staviva, podlahy betonové antistatické, strop dřevěný trámový nebo betonová deska, střecha dřevěná sedlová se skládanou krytinou z keramických tašek, dveře ocelové bez oken. V objektu je umístěna technologie zajišťující traťový provoz.

SO 910-12-01 ŽST Brodek u Přerova, demolice objektu přejezdu P6528

Stávající technologický objekt se nachází v k.ú. Brodek u Přerova s parcelním číslem 1291/6. Půdorysné rozměry jsou 2,80 x 4,00 m, výška objektu od UT je cca 4,50 m. Základy jsou betonové pásové, stěny zděné z kusového staviva, podlahy betonové antistatické, strop dřevěný trámový nebo betonová deska, střecha dřevěná valbová se skládanou krytinou z azbestových šablon, dveře ocelové bez oken. V objektu je umístěna technologie zajišťující traťový provoz.

Řada 150,230 Vnější vybavení budov

SO 234-11-01 Zast. Rokytnice u Přerova, drobná architektura

SO 234-12-01 ŽST Brodek u Přerova, drobná architektura

Stávající vybavení mobiliářem odpovídá celkovému stavebně technickému stavu. Na zastávce a na zpevněných plochách jsou bez koncepce rozmístěny jednotlivé kusy mobiliáře různého stáří, bez snahy o sjednocení designu.

SO 154-11-01 Zast. Rokytnice u Přerova, Oplocení tratě

Z důvodu zajištění bezpečnosti a zabránění vstupu do kolejiště bude v žkm 189,15 – žkm 189,4 provedeno nové oplocení. Je navrženo ze svařovaného ocelového poplastovaného pletiva, vloženého mezi ocelové sloupky. Výška oplocení je 2,00 m.

Řada 310 Trakční vedení**SO 310-11-01 Dluhonice - Brodek u Přerova, trakční vedení****SO 310-12-01 ŽST Brodek u Přerova, trakční vedení**

Trakční proudová soustava: stejnosměrná 3 kV

Průřezy nového trakčního vedení: 150Cu + 100BzII

Jmenovitá výška trolejového drátu: 5,500 m nad TK (projektovaná výška 5,6 m)

Navrhované nové trolejové vedení je navrženo podle vzorové dokumentace „J-3 kV“, schválené na provozní rychlost do 160 km/h. Příčné umístění stožárů TV je navrženo v zásadě na vzdálenost osy stožáru 3,50 m od osy kolejí. Maximální vzdálenost mezi stožáry je navržena na 62 m s příslušným krácením v obloucích o poloměru menším než 1100 m. Veškeré izolační prvky jsou navrženy pro budoucí přepnutí na trakční proudovou soustavu AC 25 kV / 50 Hz.

Řada 320 Ohřev výměn**SO 320-11-01 ŽST Dluhonice, úprava EOv**

Ve stanici bude v rámci zrekonstruovaného kolejiště směr Brodek u Přerova instalován systém elektrického ohřevu výhybek (EOV). Rozsah ohřevu vyplývá z požadavků schválené dopravní technologie, instalace upraveného kolejiště pro EOv je navržena na 3ks výhybek – č. 23, 25, 26. Energetická bilance EOv pro upravené kolejiště ŽST Dluhonice je 29,3 kW.

SO 320-11-02 Zast. Rokytnice u Přerova, EOVS

V blízkosti zastávky Rokytnice u Přerova bude v rámci nového kolejiště instalován systém elektrického ohřevu výhybek (EOVS). Rozsah ohřevu vyplývá z požadavků schválené dopravní technologie, instalace EOVS je navržena na 2ks výhybek v blízkosti železniční zastávky Rokytnice u Přerova cca v žkm 189,8 – výhybky č. 1, 2. Energetická bilance EOVS Rokytnice u Přerova je 29,4 kW.

SO 320-12-01 ŽST Brodek u Přerova, úprava EOVS

Ve stanici bude v rámci zrekonstruovaného kolejiště instalován systém elektrického ohřevu výhybek (EOVS). Rozsah ohřevu vyplývá z požadavků schválené dopravní technologie, instalace EOVS je navržena na 29ks výhybek – č. 3, 4, 5, 6, 7, 8, 9, 10, 11, 12, 13, 14, 15, 16, 17, 18, 19, 20, 21, 22, 23, 24, 25, 26, 27, 28, 29, 30, C1. Energetická bilance EOVS ŽST Brodek u Přerova je 347 kW.

Řada 340 Rozvody VN, NN, osvětlení a dálkové ovládání odpojovačů**SO 340-11-01 ŽST Dluhonice, úprava rozvodu NN a VO**

V rámci úpravy kolejiště bude v ŽST Dluhonice upraveno osazení reflektorů na osvětlovací věži č. 15, 16, 17, 18, 19. Jedná se o úpravu v horní části osvětlovací věže. Stávající rozvaděče zůstanou zachovány beze změny. V rámci tohoto SO nebude řešeno nové odběrné místo. Energetická bilance vzhledem k zanedbatelnému odběru do 150W na jednotlivých osvětlovacích věžích není řešena.

SO 340-11-02 Dluhonice, úprava rozvodu DOÚO**SO 340-12-03 ŽST Brodek u Přerova, DOÚO**

Žst. Brodek u P. je elektrifikována stávající trakční soustavou, ve stanici jsou osazeny v místech trakčního dělení stávající odpojovače na trakčních podpěrách, ovládání odpojovačů je z ovládacího pultu DOÚO, který je instalován v dopravní kanceláři ve výpravní budově. Stávající stav DOÚO bude stavbou dotčen a kompletně demontován. V rámci stavby „RS 1 žst. Brodek u Přerova“ a stavby „RS 1 VRT Brodek u P. – Prosenice“ bude provedena kompletní výměna trakční soustavy a s tím související nové osazení trakčních úsekových odpojovačů.

SO 340-11-03 Zast. Rokytnice u Přerova, úprava přípojky NN

Veškeré stávající silnoproudé rozvody a zařízení v prostoru nástupiště zastávky a železničního přejezdu budou demontovány. Zastávka je v novém stavu navržena v upravené stopě a změnou ostrovního nástupiště s nadzemní lávkou pro cestující. Energetická bilance celkem 35,0 kW.

SO 340-11-04 Zast. Rokytnice u Přerova, přípojka NN pro EOv

V blízkosti zastávky Rokytnice u Přerova bude v rámci nového kolejiště instalován systém elektrického ohřevu výhybek (EOV). Rozsah ohřevu vyplývá z požadavků schválené dopravní technologie, instalace EOv je navržena na 2ks výhybek v blízkosti železniční zastávky Rokytnice u Přerova cca v žkm 189,8 – výhybky č. 1, 2. Energetická bilance EOv Rokytnice u Přerova je 29,4 kW. Bude požádáno o nové odběrné místo hlavní jistič 3x63A.

SO 340-11-05 Zast. Rokytnice u Přerova, rozvody NN a VO

Veškeré stávající silnoproudé rozvody a zařízení v prostoru nástupiště zastávky a železničního přejezdu budou demontovány. Zastávka je v novém stavu navržena v upravené stopě a změnou ostrovního nástupiště s nadzemní lávkou pro cestující. Instalací nového zařízení dochází k navýšení energetických nároků na odběrné místo z distribuční sítě. Stávající dimenze hlavního jističe bude navýšena na 3x63A. Energetická bilance celkem 35,0 kW.

SO 340-11-06 Zast. Rokytnice u Přerova, lávka pro pěší - elektroinstalace

V blízkosti zastávky Rokytnice u Přerova bude v rámci úpravy nástupiště zřízena nová nadzemní lávka pro pěší. V rámci lávky bude instalováno osvětlení schodiště, přístupových ramp a horní vodorovné části lávky. Energetická bilance lávky je 6,0 kW.

SO 340-11-07 Dluhonice - Brodek u Přerova, úprava rozvodu VN 6kV

V rámci stavby bude upraveno kolejiště na konvenční trati z ŽST Dluhonice směr Brodek u Přerova. V rámci úpravy kolejiště na zhlavích a v rámci návrhu nového kolejiště mezi ŽST Dluhonicemi a ŽST Brodek u Přerova bude v kolizi stávající kabelové vedení 6kV.

SO 340-12-01 ŽST Brodek u Přerova, přípojka VN

V rámci tohoto SO bude zrealizována nová kabelová přípojka VN (2 x přívodní kabelové vedení) pro vlastní spotřebu technologie NTS 22/22kV. Nová přípojka bude vedena ze stávající linky ČEZ DI.

SO 340-12-02 ŽST Brodek u Přerova, rozvody NN a VO

V rámci stavby bude v železniční stanici upraveno kolejiště směr Přerov a směr VRT MB0, MB1, MB2. Ve stanici budou instalovány nové technologie zabezpečovacího zařízení, sdělovacího zařízení, elektrického ohřevu výhybek a nové zařízení venkovního osvětlení. Pro účely umístění nových technologických zařízení bude v blízkosti stávající výpravní budovy postavena nová sdružená technologická budova TS1, STS, která bude obsahovat část pro silnoproudé technologie vn (magistrální rozvod 22kV, rozvod 6kV) a nn pro napájení železniční stanice. Energetická bilance celkem včetně EOv 440,0 kW.

SO 340-12-04 ŽST Brodek u Přerova, indikátory pro světelnou návěst

V rámci tohoto SO bude zrealizována technologie indikátorů světelných návěstí. V kolejišti bude instalováno celkem 8ks nových světelných návěstí. 4ks světelných návěstí „Vypněte napájení průběžného vedení“ a 4 ks světelných návěstí „Zapněte proud“. Pozice nových návěstí vyplývá z řešení trakčního dělení – návěstí budou v kolejích č.1,2.

SO 340-12-05 ŽST Brodek u Přerova, rozvody VN

V rámci rekonstrukce železniční stanice dojde k úpravě a doplnění hlavního rozvodu VN a NN celé železniční stanice tak, aby bylo možné napájet systémy zabezpečovacího zařízení, silnoproudého zařízení, sdělovacího zařízení a ostatních ve spolehlivém provozním stavu. Nově bude vybudována trafostanice TS1, STS (sdružený technologický objekt) v blízkosti výpravní budovy a NTS 22/22kV na jižním zhlaví.

SO 340-12-06 ŽST Brodek u Přerova, magistrální rozvod 22kV

V rámci stavby VRT MB1 bude jako hlavní napájecí bod realizována nová TNS Prosenice v žkm 94,3 na nové vysokorychlostní trati. Z trakční napájecí stanice budou připraveny dva vývody a to směrem na Brno a směrem Výškovice. Magistrální rozvod 22kV 50Hz bude vyveden z TNS Prosenice směr Brno a bude ukončen na hranici stavby v žkm 94,200. V rámci tohoto stavebního objektu bude kabelové vedení spojováno na tomto hraničním místě a dále vedeno v nové kabelové trase VN.

Řada 350 Ukolejnění kovových konstrukcí**SO 350-11-01 Dluhonice – Brodek u Přerova, ukolejnění kovových konstrukcí****SO 350-12-01 ŽST Brodek u Přerova, ukolejnění kovových konstrukcí**

Ukolejnění je navrženo pomocí sestavení „Vzorové dokumentace sestavy FS 9/1“, v provedení individuálních nepřímých ukolejnění skrze průrazky 250 V a 500 V a ocelový drát FeZn 10 mm s izolací z PVC dle ČSN 34 1500 ed.2 a dalších souvisejících norem. Řešení ochrany ukolejněním se týká trakčních vedení a všech vodivých konstrukcí nacházejících se v prostoru ohroženém TV, který je vymezen v ČSN 34 1500 ed. 2.

Řada 360 Uzemnění

SO 360-12-01 ŽST Brodek u Přerova, STS, vnější uzemnění

SO 360-12-02 ŽST ŽST Brodek u Přerova, TS1, vnější uzemnění

SO 360-12-03 ŽST Brodek u Přerova, TS 22/22kV, vnější uzemnění

Vnější uzemnění bude tvořit, základový zemnič, mřížová síť, ekvipotencionální práh a obvodový zemnič skeletu. Zemnicí mříž bude uložena na dno výkopu, před zahájením stavebních prací budovy.

Řada 800 Příprava území a zabezpečení veřejných zájmů

SO 810-10-01 Dluhonice - Grygov, příprava území

Obsahem tohoto SO jsou předpokládané úpravy komunikací před stavbou a také předpokládané úpravy komunikací po dokončení stavby včetně návrhu dopravně inženýrských opatření. Dále je předmětem tohoto SO technická a biologická rekultivace.

SO 820-10-01 Dluhonice - Grygov, kácení

Kácení vzrostlé dřevinné vegetace bude provedeno podle předem zpracovaného pasportu dřevin v rozsahu nezbytně nutném. Kácení se provádí na základě platného povolení. Kácení včetně odstranění pařezů se provádí zpravidla v období vegetačního klidu. Dřevní hmota po vytěžení se odváží ze staveniště, případně štěpkuje pro další využití.

SO 850-10-01 Dluhonice - Grygov, ostatní vegetační úprava

Krajinotvorná opatření budou realizována v místech dotčené stávající krajinné zeleně, v lokalitách vhodných pro propojení přerušovaných ploch zeleně a navedení zvěře, a dále v místech vhodných pro odclonění tratě v exponovaných úsecích. Krajinotvorné prvky budou umístěny v lokalitách sloužících jako izolace od tratě v nejvíce exponovaných místech, dále podél migračních tras, v návaznosti na zasažené biotopy i ve větší vzdálenosti od nich, v místech přispívajících k funkčnosti okolních biotopů. Hlavní zásadou je umožnění migrace

zvěře, podpora původních druhů rostlin a začlenění tratě do krajiny z hlediska krajinného rázu.

SO 840-10-01 Dluhonice - Grygov, náhradní výsadba

Náhradní výsadba bude realizována na základě vydaných rozhodnutí jednotlivých správních orgánů, na jejichž území bude probíhat kácení dřevin, a to jako kompenzace za újmu, která vznikne při vykácení stromů a porostů. V rámci tohoto objektu je zpracován základní návrh náhradní výsadby, který bude předložen k projednání. Konečný rozsah a umístění náhradní výsadby včetně požadavku na následnou povýsadbovou péči o vysazené dřeviny stanoví správní orgány.

Organizace výstavby

V souvislosti s maximální možnou ochranou životního prostředí při realizaci stavby budou dodrženy následující podmínky, které budou převzaty do technického řešení projektové dokumentace (Plán organizace výstavby, případně Havarijní plán apod.):

- 1) Zařízení staveniště pravidelně skrápět a uklízet. Pravidelně čistit rovněž příjezdové komunikace, nákladní automobily a techniku přepravující stavební materiál. Pravidelně kropit rovněž mezideponie skladovaného recyklovaného materiálu a materiálu určeného k recyklaci.
- 2) Minimalizovat deponie jemnozrnného materiálu v blízkosti stavby.
- 3) Zatravnit skrývky svrchních vrstev půdy (ornice, podorničí apod.), které budou dočasně uloženy v mezideponiích.
- 4) Zaplachtovat korby nákladních automobilů, přepravujících stavební materiál.
- 5) V obytné zástavbě uskutečňovat veškeré práce spojené s návozem stavebního materiálu pouze v denní době (od 7:00 do 19:00).
- 6) Použitou recyklační linku provozovat pouze při činnosti skrápěcího či mlžícího zařízení, kterým bude prašnost částečně eliminována. Zkrápění či mlžení provozovat za všech okolností, s výjimkou deštivého počasí a teplot klesajících pod 3°C.
- 7) Omezit dobu provozu recyklačních zařízení na denní dobu (8–18 hod.), mimo neděle a svátky.
- 8) Omezit maximální výkon recyklační linky na 100 t/hod, po dobu max. 10 hodin za den.
- 9) Recyklační základnu provozovat pouze za dobrých rozptylových podmínek (ne za inverzního počasí).
- 10) Recyklovaný materiál (mezideponie) a zařízení staveniště pravidelně kropit. V případě delšího uložení a nevyužívání mezideponie (déle než dva týdny), bude mezideponii zakrytovat.

- 11) Pojezdovou rychlost v areálu recyklační stanice a na stavbě (po provizorních komunikacích) omezit na max. 20 km/h.
- 12) Recyklační základny v rámci daného zařízení staveniště umístit tak, aby byly v co největší vzdálenosti od obytné zástavby.
- 13) Při nakládce a vykládce minimalizovat spádové výšky.
- 14) Neodkrývat celý povrch najednou, ale provádět zemní práce postupně v závislosti na postupu výstavby komunikace/železničního tělesa
- 15) Plochy určené k následným vegetačním úpravám osázet co nejdříve po dokončení prací.
- 16) Používat nákladní automobily splňující minimálně emisní limit pro nákladní automobily EURO IV.
- 17) Minimalizovat nebo zcela vyloučit volné deponování jemnozrnného materiálu (cement, vápno, bentonit, písek s frakcí do 4 mm) na staveništi. Dlouhodoběji ukládaný materiál shromažďovat v boxech, ohradit jednotlivé materiály a zamezit vyfoukání jemných částic do okolí (v prostoru zařízení staveniště).
- 18) Deponie materiálu o zrnitosti menší než 8 mm zakrývat nebo při větrném počasí a v době sucha skrápět.
- 19) Umisťovat venkovní skládky na závětrnou stranu a současně materiály na deponie umisťovat tak, aby horní vrstvu tvořil vždy nový přirozeně vlhký materiál.
- 20) Při tvorbě deponií a mezideponií minimalizovat vyfoukání prachu větrem.
- 21) Minimalizovat pojezd nákladních vozidel po nezpevněné ploše staveniště, ideálně nejvíce pojížděné úseky na staveništi zpevnit, případně skrápět.
- 22) V místech největšího přiblížení staveniště k obytné zástavbě vybudovat po dobu provádění zemních prací bariéru s protiprašnou funkcí (např. tkaninové clony).
- 23) Při přepravě materiálů v co největší míře využívat železnice.
- 24) V místech obytné zástavby v denní době (7:00–21:00 h) omezit činnost stavebních strojů
- 25) Hlučné práce, zejména podbíjení, v blízkosti obytné zástavby omezit o sobotách, nedělích a svátcích.
- 26) Při realizaci stavby, vzhledem ke stavební činnosti v blízkosti chráněné zástavby, využívat modernější stavební stroje a strojní zařízení s nižšími akustickými emisemi.
- 27) Stavební stroje udržovat v řádném technickém stavu.
- 28) V blízkosti obytné zástavby v době 6:00-7:00, s ohledem na hygienické limity, nezahajovat plný pracovní výkon těžké mechanizace, protože by mohlo docházet k překročení nejvyšších přípustných hodnot. Nejhluchnější fáze prací je provádět až po 7:00. Zkracování doby činnosti strojů pro dodržení hygienických limitů není vhodné, protože neúměrně prodlužuje celkové trvání stavby, což je většinou obyvatel negativněji vnímáno než krátkodobé ovlivnění hlukem. Zařízení, vydávající hluk (např. kompresory), která budou použita během výstavby v blízkosti

obytné zástavby, odstínit mobilními akustickými zástěnami, pokud dostatečnou ochranu před účinky hluku neposkytuje kapotáž těchto zařízení.

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

Termín realizace stavby: 06/2029-11/2034

B.I.8. Výčet dotčených územních samosprávných celků

Kraj: Olomoucký

Obec: Prosenice, Buk, Přerov, Rokytnice, Brodek u Přerova, Císařov, Majetín, Osek nad Bečvou

B.I.9. Výčet navazujících rozhodnutí podle § 9a odst. 3 a správních orgánů, které budou tato rozhodnutí vydávat

Tab. 1 Výčet navazujících rozhodnutí

Název aktu	Ustanovení, právní předpis	Správní úřad
Povolení záměru	§ 197 zák. č.283/2021 Sb.	Dopravní a energetický stavební úřad

B.II. Údaje o vstupech (zejména pro výstavbu a provoz)

B.II.1. Půda

Realizací záměru dojde k trvalému i dočasnému záboru zemědělského půdního fondu i k záboru pozemků určených k plnění funkcí lesa. Záměr je dále umístěn na ostatních plochách. Níže je uveden v současné době **předpokládaný rozsah záborů pozemků zemědělského a lesního půdního fondu** (dle rozpracovanosti projektové dokumentace pro povolení záměru k datu 07/2026).

Celková předpokládaná plocha trvalých záborů zemědělského půdního fondu je 175,4 ha.

Plocha trvalých záborů dle katastrálních území:

- k.ú. Brodek u Přerova – 11,48 ha
- k.ú. Císařov – 11,1 ha
- k.ú. Luková u Přerova – 12,54 ha
- k.ú. Rokytnice u Přerova – 52,26 ha
- k.ú. Žeravice – 18,1 ha
- k.ú. Čekyně – 16,56 ha
- k.ú. Předmostí – 9,53 ha
- k.ú. Vinary u Přerova – 14,11 ha
- k.ú. Buk – 12,1 ha
- k.ú. Prosenice – 2,52 ha
- k.ú. Proseničky – 12,43 ha
- k.ú. Osek nad Bečvou - 1,69 ha
- k.ú. Majetín - 0 ha
- k.ú. Popovice u Přerova – 0,98 ha

Dočasný zábor ZPF

Celková předpokládaná plocha dočasného záboru ZPF je 80,6 ha.

Plocha dočasných záborů dle katastrálních území:

- k.ú. Brodek u Přerova – 0,006 ha
- k.ú. Císařov - 0 ha
- k.ú. Luková u Přerova – 10,37 ha
- k.ú. Rokytnice u Přerova – 22,78 ha

- k.ú. Žeravice - 0,25 ha
- k.ú. Čekyně – 1,41 ha
- k.ú. Předmostí – 0,06 ha
- k.ú. Vinary u Přerova – 8,74 ha
- k.ú. Buk – 2,6 ha
- k.ú. Prosenice – 4,22 ha
- k.ú. Proseničky – 29,9 ha
- k.ú. Osek nad Bečvou - 0 ha
- k.ú. Lýsky – 0,27 ha

Pozemky určené k odnětí ze zemědělského půdního fondu související s výstavbou vysokorychlostní trati náleží do všech pěti tříd ochrany ZPF. Dle mapových podkladů bonitovaných půdně-ekologických jednotek zasahuje plánovaný záměr do 34 různých BPEJ. Největší část záboru spadá do I. a II. třídy ochrany ZPF.

Tab. 2 BPEJ a třídy ochrany dotčených pozemků ZPF

BPEJ	Třída ochrany	Rozsah trvalého záboru (m ²)	Rozsah dočasného záboru (m ²)
3.02.00	I.	-	302
3.03.00	I.	1 445	110 496
3.09.00	I.	277 709	234 523
3.09.10	I.	65 039	51 345
3.10.00	I.	204 520	21 603
3.11.00	I.	25 493	600
3.56.00	I.	9 225	8 856
3.08.10	II.	11 194	2 577
3.10.10	II.	87 994	28 615
3.11.10	II.	41 824	5 461
3.12.10	II.	3 119	-
3.14.00	II.	7 213	637
3.15.00	II.	14 592	13 206
3.15.10	II.	6 049	9 243
3.42.10	II.	320	4 425
3.58.00	II.	399 256	35 982
3.08.50	III.	62 185	4 555
3.13.00	III.	109 039	-
3.13.10	III.	3 394	

BPEJ	Třída ochrany	Rozsah trvalého záboru (m ²)	Rozsah dočasného záboru (m ²)
3.14.10	III.	104 963	9 228
3.43.00	III.	1 279	-
3.59.00	III.	103 324	56 112
3.08.40	IV.	-	356
3.20.01	IV.	103 348	40 030
3.22.10	IV.	47 642	159 448
3.22.12	IV.	52 199	6 664
3.24.11	IV.	1 128	-
3.24.14	IV.	1 330	-
3.55.00	IV.	-	1 301
3.40.77	V.	1 070	5
3.41.68	V.	752	-
3.41.77	V.	7 479	-
3.67.01	V.	-	887
3.72.01	V.	-	901

Z ploch určených k záboru bude provedena skrývka svrchní kulturní vrstvy půdy. Podkladem pro předběžnou bilanci skrývky svrchních kulturních vrstev půdy je pedologický průzkum (Tesia speciální technické práce s.r.o., 12/2024).

V rámci pedologického průzkumu bylo provedeno celkem 94 vpichových pedologických sond. Na základě těchto sond lze usuzovat průměrnou mocnost skrývky. Humusový horizont se pohybuje v rozmezí od 30 – 50 cm. Zúrodnění schopná zemina byla zastižena v rozmezí 0 - 40 cm.

Na základě výsledků pedologického průzkumu bylo předběžně odhadnuto celkové množství skrývky z trvalého záboru ZPF 701 600 m³ a dočasného záboru ZPF je 322 400 m³. Skutečné množství skrývky bude upřesněno při jejím provádění dle aktuálních půdních podmínek.

Skrýtou podorniční vrstvu je možné využít ve stavbě jako svrchní vrstvu při rekultivaci dotčených ploch, k ohumusování svahů a finálních vegetačních úpravách. Svahy i ostatní stavbou dotčené nezpevněné plochy budou po dokončení stavebních prací a terénních úprav zavezeny vrstvou skryté podorniční vrstvy o tl. 15 cm.

Skrývka svrchní kulturní vrstvy půdy z ploch určených k dočasnému záboru bude uchována na deponiích tak, aby nedocházelo k jejímu znehodnocení (zaplevelení, odcizení apod.), do doby zpětného navrácení na plochy dotčené zábořem.

Hospodárné využití ornice skryté z ploch trvalého záboru zajistí investor stavby ve spolupráci s místními zemědělskými subjekty, obcemi a příslušným orgánem ochrany ZPF.

Vzhledem k požadovaným záborům půdy ze ZPF je nutné ve věci požádat o závazné stanovisko – souhlas podle ust. § 9 zákona č. 334/1992 Sb., o ochraně ZPF, ve znění pozdějších předpisů, s trvalým (případně dočasným) odnětím dotčené zemědělské půdy ze ZPF. Orgánem státní správy příslušným k posouzení záměru je dle rozsahu záboru Ministerstvo životního prostředí.

Zábory PUPFL

K trvalým a dočasným záborům lesních pozemků dojde pouze v katastrálním území Vinary u Přerova. Zábory jsou požadovány zejména v souvislosti s výstavbou tunelu v místě Čekyňského kopce. Z hlediska kategorie lesa se jedná o les hospodářský. Zábor lesa, rozsah a způsob odnímání bude projednán s jeho vlastníkem (Lesy ČR s.p.). Záměr zasahuje do ochranného pásma lesa (30 m).

Rozsah trvalého záboru PUPFL celkem – 49 430 m².

Rozsah dočasného záboru PUPFL celkem – 5 500 m².

V souvislosti se zábořem pozemků PUPFL bude požádáno o odnětí pozemků PUPFL dle § 15, odst. 1 zákona č. 289/1995 Sb., o lesích a o změně a doplnění některých zákonů, v platném znění. K dotčení pozemků ve vzdálenosti do 30 m od hranice lesa je třeba, v souladu s ust. § 14 odst. 2 zákona č. 289/1995 Sb. o lesích, souhlasu příslušného orgánu státní správy lesů.

B.II.2. Voda

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.

Zde je třeba ještě upozornit na skutečnost, že v případě nutnosti odběru vody z vod povrchových, bude na takovýto odběr vydáno povolení příslušným vodoprávním orgánem. Odběr (případně dovoz) se plně přemění na spotřebu, přičemž je tato spotřeba odhadována podle výše uvedených okolností na 5–15 m³ denně pro jedno zařízení staveniště.

Další spotřebu vody lze předpokládat přímo na plochách zařízení stavenišť. Voda bude spotřebovávána na mytí rukou (zařízení stavenišť jsou již dnes standardně vybavena chemickým WC). Kde to bude možné, budou zařízení staveniště napojena na stávající veřejné vodovodní řady nebo hydranty. Do lokalit bez stávající vodovodní sítě bude voda dle potřeby dovážena. Denní spotřebu na jedno staveniště odhadujeme na 30 l. Pitná voda bude na zařízení stavenišť dovážena balená. Spotřeba pitné vody je odhadováno na 5 l na osobu za den.

Odběr vody v **období provozu** posuzovaného záměru bude třeba v rámci běžného provozu vlakových souprav a pozemních objektů. Realizací záměru nedojde k výrazné změně v množství spotřebované vody oproti současnému stavu. Do potřeby v etapě provozu lze zahrnout nároky na vodu pro čištění odvodňovacího zařízení tunelu a potřebu vody pro požární vodovod.

Případem nárazové potřeby vody může být řešení havarijních situací (závadné látky, požáry apod.).

Požární voda

V souladu se současně platnými požadavky TSI SRT čl. 4.2.1.7. se nepožaduje zřídit evakuační a záchranná místa vybavit požární vodou v tunelu. Tunely tak nejsou vybaveny suchovodem (nezavodněným požárním vodovodem). Požární voda bude zajištěna z vlastních zdrojů mobilními jednotkami požární ochrany.

B.II.3. Ostatní přírodní zdroje

V rámci realizace budou pro výstavbu používány běžné stavební materiály a suroviny:

- drcené kamenivo, šterkopísek, asfalt pro konstrukci komunikací, betonový recyklát, vápno na stabilizaci zemní pláně při provádění hrubých terénních úprav, vápno s cementem
- beton,
- železobetonové piloty, železobetonové prefabrikované díly a stěnové desky,
- ocelová konstrukce,
- ocelový trapézový plech,
- betonové podlahové desky,

- dřevo (pomocné konstrukce – bednění),
- sklo (výplně otvorů),
- izolační folie a desky (polyethylenové folie, extrudovaná polystyrenová pěna, izolace z minerálních vláken apod.),
- tekuté izolace (bitumenové nátěry, potěry z umělé pryskyřice),
- běžné stavební hmoty (cement, vápno, cihly, písek) atd.,
- dlaždice, krytinové materiály,
- potrubí topení a vodovodní,
- spárovací hmoty (spárovací malta s epoxidovou pryskyřicí),
- barvy a nástřiky,
- spojovací materiál.

Kromě uvedených materiálů a surovin se předpokládá spotřeba pohonných hmot ve fázi výstavby – pro provoz stavební techniky a dalších souvisejících zařízení. Pohonné hmoty budou odebírány z běžné distribuční sítě.

Všechny používané materiály budou splňovat požadavky na zdravotní nezávadnost. Přesné množství jednotlivých surovin bude součástí navazujících stupňů projektové dokumentace.

B.II.4. Energetické zdroje

V období výstavby bude elektrická energie spotřebovávána při provozu zařízení stavenišť. Zařízení staveniště budou napojena na stávající rozvody nebo, u zařízení v mezistaničních úsecích, bude využito mobilních agregátů.

V rámci provozu trať spotřebovává elektrickou energii pro napájení sdělovacích a zabezpečovacích zařízení, trakčního vedení, dispečerského ovládání, na osvětlení venkovního prostranství, elektrický ohřev výhybek, elektrické zařízení pro předtápění osobních vozů, přeložky silnoproudých rozvodů a zařízení apod.

Spotřeba elektrické energie pro stavbu RS 1 ŽST Brodek u Přerova

Dle podkladů části silnoproudých rozvodů zahrnuje energetická bilance napájení nově instalovaných odběrů:

Zabezpečovací zařízení	20kVA
Sdělovací zařízení	100kVA
Osvětlení nástupišť a podchodů	20kVA

Spotřeba elektrické energie RS 1 VRT Brodek u Přerova – Prosenice

Dle podkladů části silnoproudých rozvodů zahrnuje energetická bilance napájení nově instalovaných odběrů:

Zabezpečovací zařízení	30kVA
Sdělovací zařízení	150kVA
Osvětlení tunelů	30kVA
Osvětlení mostů	20kVA

B.II.5. Biologická rozmanitost

Biodiverzita (biologická rozmanitost) definuje rozmanitost života ve všech formách, úrovních a kombinacích. Zahrnuje jak genovou variabilitu, tak variabilitu všech žijících organismů včetně ekosystémů a ekologických komplexů, jejichž jsou součástí. Biodiverzita je předpokladem zajištění ekosystémových služeb, tedy užitků plynoucích z ekosystémových procesů lidské společnosti. Ekosystémové služby jsou nezbytným předpokladem ekonomické produkce nebo přímo ovlivňují různé aspekty kvality lidského života a obvykle se rozdělují na zásobovací (produkce potravin či dřeva), regulační (pročišťování vody, ukládání uhlíku, omezení eroze či opylování), kulturní (rekreační, vzdělávací či estetické hodnoty) a podpůrné (fotosyntéza a primární produkce, koloběh živin a vody).

Biodiverzita významně přispívá k lepším schopnostem ekosystémů adaptovat se na dopady klimatické změny. Druhově bohaté, zdravé a propojené ekosystémy mohou zmírňovat dopady extrémních meteorologických jevů nebo přírodních katastrof (zejména povodní, dlouhodobého sucha a sesuvů půdy, viz Strategie přizpůsobení se změně klimatu v podmínkách ČR).

Ochrana biodiverzity je v České republice stále nedostatečně účinná. Péče o biodiverzitu je víceoborovou činností, kdy největší vliv na její stav má intenzivní zemědělské hospodaření a nevhodné způsoby využívání přírodních zdrojů. Mezi další příčiny určující stav biodiverzity patří především stále narůstající intenzifikace zemědělství a také rozvoj sídelní a dopravní infrastruktury. Kvůli tomu dochází k nevratným změnám v přírodním prostředí, tj. narušení jeho rovnováhy zejména v důsledku homogenizace a fragmentace krajiny, kontaminace cizorodými látkami a přeměny původně přírodních ploch na zastavěná území nebo území intenzivně zemědělsky obdělávané. Dochází tak nejen k úbytku biodiverzity, ale také s tím přímo souvisejícímu zhoršení fungování ekosystémů a ekosystémových služeb.

Dne 29.10.2025 byla schválena usnesením Vlády ČR Strategie ochrany biologické rozmanitosti ČR na období 2026-2050. Strategický dokument definuje dlouhodobé národní priority v oblasti ochrany a udržitelného využívání biologické rozmanitosti na území ČR a identifikuje potřebu hlubšího propojení ochrany přírody a péče o krajinu s ostatními politikami a podporuje udržitelný rozvoj založený na respektu k přírodním hodnotám. Strategie je implementována Akčním plánem na období 2026-2030, který vymezuje prioritní aktivity, nástroje a prostředky pro účinnou ochranu a posílení biologické rozmanitosti na území České

republiky. Při plnění jednotlivých cílů a opatření je kladen důraz na vzájemnou synergii s ostatními sektorovými politikami a strategiemi.

Druhá biodiverzita území je popsána v H67 (příloha 7) a v kapitole C.2.5. Vliv na celkovou biodiverzitu je vyhodnocen v kapitole D.I.7.

Biotopy

V oblasti, kudy prochází trasa záměru, nejsou přítomny žádné větší celky souvislých přírodních biotopů (dle CHYTRÝ et al. 2010). Přímo v trase navrhované VRT se podle výsledků mapování biotopů (VMB AOPK ČR), předchozího botanického průzkumu (HÁKOVÁ 2023) a aktuálního ověření situace vyskytují pouze jejich fragmenty. Jsou zde přítomny v podobě částí porostů v rámci větších celků intenzivně obhospodařovaných lesů či v podobě liniových porostů spontánně se vyskytujících nebo i vysazených křovinných společenstev. Jedná se o biotopy L2.2 *Údolní jasanovo-olšové luhy*, L1 *Mokřadní olšiny*, L3.3B *Typické karpatské dubohabřiny*, L5.1 *Květnaté bučiny*. Nejčastěji zastoupeným přírodním biotopem v jednotlivých dílčích plochách byl biotop K3 *Vysoké mezofilní a xerofilní křoviny*.

Luční společenstva jsou ovlivněna intenzivním hospodařením nebo naopak degradují v důsledku jeho absence a klasifikovat je jako přírodní biotop lze jen výjimečně. Takovou plochou je hospodářská louka u Vinar, kde porost můžeme zařadit k přírodnímu biotopu T1.1 *Mezofilní ovsíkové louky*.

Přítomny jsou rovněž plochy s ruderální vegetací často s porosty nepůvodních druhů, na lidskou činnost výrazně pozměněných, opuštěných stanovištích, a také výsadby dřevin.

Druhá rozmanitost, zvláště chráněné druhy, invazní druhy

Pestrost, rostlinných i živočišných druhů, je v území průměrná až podprůměrná. Tato skutečnost je dána především intenzivně zemědělsky obhospodařovanou krajinou, kterou záměr z velké části prochází.

Z rostlinných druhů stojí za zmínku možný výskyt zvláště chráněného lomikamenu trojprstého (*Saxifraga tridactylites*), jehož výskyt sice nebyl prokázán, ale ve vazbě na stávající železniční trať je pravděpodobný. Druh je ve vazbě na drážní pozemky znám z řady lokalit z celé republiky. Preferovanými stanovišti jsou železniční stanice a plochy zhlaví. Druhým druhem, je medovník meduňkolistý (*Melittis melissophyllum*) dokládáný v NDOP od Vinar – Vinarského lesa. V trase záměru však žádný zvláště chráněný druh rostlin nalezen nebyl.

Z druhů uvedených v červeném seznamu cévnatých rostlin ČR byly zaznamenány 2 druhy. Oba se nalézají v lokalitě Kopánky. Jedná se o stávající a částečně rekultivovanou skládku s biotopem, který je možno charakterizovat jako biotop K3 Vysoké mezofilní a xerofilní křoviny v podobě vysazených i spontánně se rozrůstajících křovin. Jedná se o mahalebku obecnou pravou (*Prunus mahaleb* subsp. *mahaleb*) a diviznu velkokvětou (*Verbascum densiflorum*). Mahalebka obecná pravá byla zaznamenána v rámci keřových porostů. Výskyt může mít jak spontánní původ, tak může jít o rostliny z výsadeb. Divizně velkokvěté vyhovují zdejší plochy nezarostlé dřevinnou vegetací s vysychavými navážkami zemin

Z území, dotčeného záměrem je doložen výskyt 14 druhů **invazních neofytů** (PYŠEK et al. 2022). Většinou se jedná o široce rozšířené druhy, které jsou schopny rychle kolonizovat narušené biotopy. Jedná se o javor jasanolistý (*Acer negundo*), rukevník východní (*Bunias orientalis*), slunečnice topinambur (*Helianthus tuberosus*), netýkavka malokvětá (*Impatiens parviflora*), kustovnice cizí (*Lycium barbarum*), okruh loubince pětistého (*Parthenocissus quinquefolia* agg.), topol kanadský (*Populus x canadensis*), dub červený (*Quercus rubra*), křídlatka japonská (*Reynoutria japonica*), křídlatka česká (*Reynoutria x bohemica*), trnovník akát (*Robinia pseudoacacia*), hulevník Loeselův (*Sisymbrium loesellii*), zlatobýl kanadský (*Solidago canadensis*), zlatobýl obrovský (*Solidago gigantea*) a pámelník bílý (*Symphoricarpos albus*). Podrobnosti k jednotlivým významným druhům invazních neofytů a jejich výskytu v trase záměru jsou uvedeny v příloze H67 - Přírodovědný průzkum. V souvislosti s problematikou invazních druhů (rostlin i živočichů) bylo přijato Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 1143/2014 o prevenci a regulaci zavlékání či vysazování a šíření invazních nepůvodních druhů. Zároveň byl sestaven přehled druhů - **seznam invazních nepůvodních druhů s významným dopadem na Unii**. Z uvedených druhů jsou na tomto seznamu všechny druhy křídlatek (*Reynoutria*).

Z velké skupiny **hmyzu** byl z trasy záměru doložen výskyt 11 zvláště chráněných druhů. Jedná se ale o většinou široce rozšířené taxony a to včetně kriticky ohrožené kudlanky nábožné (*Mantis religiosa*). **Obojživelníci** jsou zastoupeni druhy, z toho 4 zvláště chráněnými a **plazi** zvláště chráněnými 4 druhy. Druhově nebohatší složku naší fauny tvoří **ptáci**. V trase záměru byl doložen výskyt 83 druhů ptáků vázaných na různé biotopy. Od lesních porostů a jejich okrajů až po otevřené, zemědělsky obhospodařované plochy. Z celkového počtu je 31 druhů řazeno mezi zvláště chráněné. V řadě případů však byli zaznamenáni pouze migrující jedinci - např. orel mořský (*Haliaeetus albicilla*) nebo luňák červený (*Milvus milvus*). Z druhů, které se ale v území naopak i rozmnožují, je třeba uvést silně ohroženou křepelku

polní (*Coturnix coturnix*), koroptev polní (*Perdix perdix*) nebo ťuhýka obecného (*Lanius collurio*). Tyto druhy jsou spolu s několika dalšími, vázány na polní a lesní okraje, které budou výstavbou přímo dotčeny. V případě zvláště chráněných druhů pěvců jako je již zmíněný ťuhýk obecný nebo slavík obecný (*Luscinia megarhynchos*) je ale dán předpoklad, že dojde k rychlému obsazení nově vznikajících porostů křovin podél celé trasy VRT tak, jak to známe i z jiných úseků celostátních železničních tratí. Z 36 doložených druhů **savců** je předmětem ochrany 16 druhů. Kromě 13 možných druhů netopýrů se jedná o silně ohroženého křečka polního (*Cricetus cricetus*), ohroženou bělozubku bělobřichou (*Crocidura leucodon*) a široce rozšířenou veverku obecnou (*Sciurus vulgaris*). Z nepůvodních druhů naší fauny. Druh je ale na našem území již plně naturalizovaný, byl nalezen pouze potkan (*Rattus norvegicus*). Jedná se převážně o synantropní druh. V létě se s ním však můžeme setkat i ve volné krajině, a to především na březích vodních toků. Realizace záměru nebude mít na jeho početnost v území či další šíření prakticky žádný vliv.

B.II.6. Nároky na dopravní a jinou infrastrukturu

Předmětný záměr bude klást zvýšené nároky na dopravní infrastrukturu **v období výstavby**. Dopravní obsluha bude zajištěna nákladními automobily (zejména přeprava betonových směsí, štěrku, štěrkodrti, bednění, šrotu, výkopové zeminy na skládky, materiálu do železničního spodku). Pro přístup ke staveništi budou sloužit především komunikace I. II. a III. tříd a účelové komunikace, provizorní staveništní komunikace (polní a lesní cesty).

V rámci stavby bude probíhat přeprava stavebních materiálů a odpadů vč. materiálů určených k recyklaci. Dojde tedy k navýšení rozsahu automobilové dopravy v etapě výstavby, což bude představovat určitou zátěž (hlukovou i emisní) pro obyvatelstvo podél dopravních tras.

S realizací záměru rovněž souvisí nutnost vlakových výluk, které však budou vhodným pracovním postupem při stavebních úpravách na trati minimalizovány.

Výluky z důvodu stavebních prací budou probíhat na stávajících celostátních drahách označených podle služebních pomůcek Správy železnic, státní organizace (TTP) 305B Bohumín – Přerov, 309A Přerov – Česká Třebová a 309E Prosenice – Výh. Dluhonice.

Na tratích č. 305B Bohumín – Přerov a 309E Prosenice – Výh. Dluhonice budou probíhat úpravy v ŽST Prosenice související s výstavbou mostu přes budoucí VRT. Tyto úpravy by měly proběhnout ve čtvrtém roce stavby po dobu 9 měsíců. V pátém roce stavby ještě proběhne měsíční výluka na úpravu geometrické polohy staniční koleje č. 3.

Na tratích č. 309A Přerov – Česká Třebová a 309E Prosenice – Výh. Dluhonice dojde k rozsáhlé stavební činnosti mezi Výh. Dluhonice a ŽST Brodek u Přerova. Ve Výh. Dluhonice bude upraveno brodské zhlaví pro třetí traťovou kolej ve směru na Brodek, jejíž výstavba si vyžádá jednokolejné provozy mezi zmíněnými dopravami. V této stanici dozná úprav především dluhonicko-hlinické zhlaví, do něhož se přesmykem zapojí nejen třetí traťová kolej od Dluhonic, ale rovněž novostavba dvoukolejné vysokorychlostní tratě od Ostravy, resp. od Výh. Hliníky. Stavební práce na konvenční části mezi Výh. Dluhonice a ŽST Brodek u Přerova budou trvat cca 2,5 roku, přičemž samotné výluky pak 1,5 roku.

Novostavba tratě VRT prozatím číslo přiděleno nemá a výluka se na ní nepředpokládá.

Předpokládá se, že náhradní osobní doprava bude řešena především autobusovou dopravou, nákladní doprava odklony nákladních vlaků či silniční dopravou.

V etapě provozu dojde k navýšení počtu projíždějících vlaků na trati. Předpokládané intenzity dopravy vychází z konceptu **dálkové osobní dopravy** převzatého ze související stavby „VRT Moravská brána I“. Tento koncept byl revidován, upraven a schválen investorem a zástupci Ministerstva dopravy. Uvažován je srovnávací horizont 0 a dva výhledové časové horizonty – rok 2035 a 2055.

- Předpoklad **časový horizont 0** (bez časového ukotvení) uvažuje realizované stavby:
 - VRT Moravská brána I + II,
 - VRT Prosenice (Výh.. Hliníky RS) – Brodek u Přerova,
 - Brno – Přerov (5 staveb),
 - kapacitní problém ze směru Brno (např. nedokončený uzel Brno, nedokončená VRT Praha – Brno souvisle v celé délce).

Převážná část dálkových vlaků v relaci Praha – Ostravsko/Valašsko bude nadále vedena po konvenční síti přes Pardubice a Olomouc. Na VRT přejdou v Brodku u Přerova. Stávající trať Brno – Přerov bude modernizována na rychlost 200 km/h. Rozsah dálkové dopravy se bude blížit dnešnímu stavu (dojde k přečíslování linek do souladu s dalšími výhledovými horizonty VRT). Regionální osobní a nákladní doprava podle předpokladu roku 2035.

- Předpoklad **časový horizont 1** (orientačně rok 2035):
 - Stavby uvedené v horizontu 0,
 - Železniční uzel Brno
 - VRT Praha – Brno,
 - VRT Haná (od Výh. Rokytnice RS směrem k Brnu) neexistuje.

V této době již bude dokončena celá VRT Brodek u Přerova –výhybna Hliníky – odbočka Výškovice i VRT Praha – Brno. Všechny vlaky dálkové osobní dopravy ve směru Praha – Ostrava pojedou přes Brno a Přerov do ŽST Prosenice (vyjma vybraných linek, které dále pojedou přes Pardubice a Olomouc do ŽST Brodek u Přerova), odkud budou dále pokračovat po VRT ve směru Ostrava.

- Předpoklad **časový horizont 2** (orientačně rok 2055) uvažuje stavby uvedené v horizontu 1 a navíc:
 - Stavby uvedené v horizontu 1,
 - VRT Haná,
 - VRT Výh. Věrovany RS – Výh. Majetín RS.
- Odpovídá dokončené síti VRT. V této době již bude dokončena i chybějící část VRT v úseku Brno – Přerov, která má v současné chvíli nejnižší prioritu. Všechny vlaky dálkové osobní dopravy ve směru Praha – Ostrava pojedou přes Brno a Přerov po VRT (vyjma vybraných linek, které dále pojedou přes Pardubice a Olomouc do ŽST Brodek u Přerova), odkud budou dále pokračovat po VRT ve směru Ostrava.

Dále je uvažována výhledová **regionální osobní doprava**, která byla zpracována v rámci související stavby „Konverze na 25 kV, 50 Hz v úseku Říkovice – Hranice na Moravě (mimo)“ a v rámci projednání uvedené stavby schválena O6:

- Krajský úřad Olomouckého kraje v koordinaci s organizátorem IDS KIDSOK sdělil výhledovou dopravu pro časové horizonty let 2035 a 2055 (pro potřeby této dokumentace uvažováno již pro rok 2045). V obou případech se konceptem zásadně neliší, s výjimkou minimálního navýšení rozsahu dopravy v roce 2045/2055 (o jednotlivé spoje). Na všech spojích budou nasazena moderní vozidla závislé trakce (elektrické dvousystémové jednotky).

Rovněž je uvažována výhledová **nákladní doprava**, která byla zpracována v rámci související stavby „Konverze na 25 kV, 50 Hz v úseku Říkovice – Hranice na Moravě (mimo)“ a v rámci projednání uvedené stavby schválena O6:

- Vyjádřením O6 Správy železnic byla shrnuta výhledová nákladní doprava za všechny nákladní dopravce. Výhledový rozsah dopravy vychází z celosíťového modelu nákladní dopravy, který je zpracováván na odboru přípravy staveb Správy železnic, státní organizace a jehož výstupy jsou průběžně konzultovány se Sdružením železničních nákladních dopravců (ŽESNAD.CZ).
- Hodnoty počtu vlaků vyjádřené jako maximální variace představují běžně se vyskytující maximální počet vlaků v daném úseku, nejedná se však o absolutní maximum, které

může být způsobeno mimořádnostmi spojenými např. s krátkodobou odklonovou činností, dojezdem vlaků po odstranění mimořádnosti po předchozím útlumu apod.

Veškerá osobní a nákladní výhledová doprava pro jednotlivé časové horizonty je detailně popsána v samostatné části projektové dokumentace B.2 Provozní a dopravní technologie.

Výhledové intenzity dopravy jsou uvedeny v následujících tabulkách. Jako výhledový rok se uvažuje rok 2055 (orientačně), kdy se předpokládá zprovoznění všech výše uvedených staveb horizontu 1 a 2.

Tab. 3 Roční průměrná denní intenzita železniční dopravy ve výhledovém stavu (2055) v úseku VRT

Druh vlaku	Počty a typy vlakových souprav Po celém úseku VRT					
	Den (06:00- 22:00)	Noc (22:00- 06:00)	Celkem	Délka (m)	Poměr kotouč. brzd (%)	Uvažovaná rychlost souprav (km/h)
Ex	86	4	90	250	100	320

Tab. 4 Roční průměrná denní intenzita železniční dopravy ve výhledovém stavu (2055) na konvenčních úsecích

Mezistaniční úsek	Kolej	Směr	Jede	Počty vlaků zakreslených v GVD								
				Ex	R	Sp	Os	Nex	Pn	Mn	Lv	celkem
Výh. Dluhonice Brodek u Přerova	2	T	den		32	3	25	19	9	1	2	91
			noc		4	0	4	11	8	0	4	31
	1	Z	den		16		25	5	4		1	51
			noc		2		4	2	3		3	14
	4	Z	den		16	3		14	5		1	39
			noc		2	0		8	5		2	17
Brodek u Přerova Grygov	2	T	den	26	32	3	25	19	9	1	2	117
			noc	1	4	0	4	11	8	0	4	32
	1	Z	den	26	32	3	25	19	9		2	116
			noc	1	4	0	4	10	8		5	32
Lipník nad Bečvou Prosenice	2	T	den		16	3	16	33	9	1	2	80
			noc		2	0	1	15	8	0	4	30
	1	Z	den		16	3	16	33	9	1	2	80
			noc		2	0	1	15	8	0	4	30
Uvažovaná rychlost souprav (km/h)	-			160	160	160	130	100	100	100	-	-

Silniční doprava

V rámci zpracování záměru „RS 1 VRT Brodek u Přerova – Prosenice“ byl vypracován dopravní model silniční dopravy (AFRY CZ s.r.o., 2025). Dopravní model zahrnuje kompletní komunikační síť dálnic a silnic I., II. a III. třídy a vybraných místních komunikací.

Výhledový dopravní model a prognóza byly vytvořeny pro výhledové rok 2055. V přepravní prognóze byl zohledněn rozvoj komunikační sítě dle předpokládaného harmonogramu výstavby a rozvoj území podle TP 225.

Výstupem z dopravního modelu jsou kartogramy intenzit, které zobrazují intenzity osobních, lehkých nákladních (do 3,5 t) a těžkých nákladních vozidel (nad 3,5 t) za 24 hodin, za denní období a za noční období všech posuzovaných variant a jejich porovnání vůči výchozím variantám.

Tab. 5 RPD silniční dopravy na přeložených komunikacích (rok 2055)

2055				
273376		OV	LN	TN
	Den	331	44	76
	Noc	29	3	6
273377		OV	LN	TN
	Den	311	39	68
	Noc	27	3	6
273556		OV	LN	TN
	Den	1561	128	131
	Noc	113	9	11
273558		OV	LN	TN
	Den	1491	131	128
	Noc	109	10	10
273565		OV	LN	TN
	Den	294	39	83
	Noc	26	3	7

Ostatní infrastruktura

V souvislosti se stavbou může být dotčena i další infrastruktura (vodovod, kanalizace, elektrické přípojky, VTL, STL plynovody a produktovody, meliorace). Veškeré přeložky a úpravy této infrastruktury jsou řešeny s jejich vlastníky.

B.III. Údaje o výstupech (zejména pro výstavbu a provoz)

B.III.1. Znečištění ovzduší, vody, půdy a půdního podloží

Ovzduší

Období výstavby

Ke zhoršení kvality ovzduší dojde pouze krátkodobě během realizace stavby, a to především emisemi z těžké automobilové dopravy při přesunech materiálu. Zdrojem prašnosti bude i vlastní plocha staveniště, včetně recyklační linky.

Údaje o zdrojích

Liniové zdroje

Mezi liniové zdroje byly pro modelování rozptylové studie zahrnuty pojezdy nákladních automobilů související s dopravou stavebních materiálů, odvozem zemin a se zásobováním recyklační stanice. Návoz štěrku z kolejového lože bude proveden strojní čističkou, část materiálu určeného k recyklaci tak bude dopravována po kolejích. V souvislosti s provozem recyklační základny a odvozem podsítného je uvažováno s pohybem osmi nákladních automobilů za hodinu (jedním směrem), kdy jeden odveze cca 15 t materiálu. Dále je v modelovém výpočtu uvažováno na přilehlých komunikacích s pohybem deseti nákladních automobilů za hodinu (doprava stavebních materiálů, zemin).

Automobily dopravující stavební materiál, zeminu i materiál na recyklační základnu budou využívat stávající přilehlé komunikace. Rychlost vozidel je uvažována 30 - 40 km/h na hlavních silnicích v obci, 60 km/h mimo obec, na účelových komunikacích 10 - 20 km/h.

Plošné zdroje

Plošný zdroj znečištění ovzduší představuje mobilní drtící zařízení o výkonu 60 – 200 t/h a plochy pro dočasné skladování materiálu určeného k recyklaci (plocha cca 1800 m²). Při provozu bude využíváno skrápěcí zařízení, kterým bude prašnost eliminována. Provoz recyklační linky je pro potřeby rozptylové studie uvažován max. 8 hodin denně (v době 8 – 16 hod.), ve výpočtu je uvažováno s průměrným hodinovým výkonem 100 t/h (800 t/den).

Jako další plošný zdroj je uvažována samotná plocha staveniště (nové těleso železniční trati), na které budou probíhat zemní a výkopové práce (nakládání se sypkými materiály), a dále plochy zařízení staveniště, na kterých bude dočasně skladován materiál.

Bodové zdroje

Bodové zdroje nejsou v rozptylové studii uvažovány. Bodovým zdrojem jsou výduchy recyklačního zařízení. Vzhledem ke vzdálenosti plochy s recyklační stanicí od obytné zástavby a zejména v kontextu primárních zdrojů znečištění ovzduší (proces recyklace a doprava), jsou tyto hodnoty ve výpočtu rozptylové studie zanedbány.

Podrobně je problematika řešena v Rozptylové studii, která je samostatnou přílohou předkládané Dokumentace (příloha 5).

Pro vyhodnocení výsledků rozptylové studie byly použity imisní limity uvedené v příloze č. 1 zákona č. 201/2012 Sb., o ochraně ovzduší, v platném znění. Tab. 6 uvádí imisní limity pro znečišťující látky posuzované rozptylovou studií – tedy: PM₁₀, PM_{2,5}, NO₂, benzen a benzo(a)pyren.

Tab. 6 Imisní limity uvedené v příloze č. 1 zákona č. 201/2012 Sb., o ochraně ovzduší, pro sledované znečišťující látky (NO₂, PM₁₀, PM_{2,5}, benzen, benzo(a)pyren)

Znečišťující látka	Ochrana zdraví lidí		
	aritmetický průměr [μg.m ⁻³]		
	roční	denní	hodinový
suspendované částice (PM ₁₀)	40	50	-
suspendované částice (PM _{2,5})	20	-	-
oxid dusičitý (NO ₂)	40	-	200
benzen	5	-	-
benzo(a)pyren	0,001	-	-

Období provozu

V rámci provozu stavby nebude instalován vyjmenovaný zdroj v příloze č. 2 zák. č. 201/2012 Sb., o ochraně ovzduší, ve znění platných předpisů.

Vytápění nových objektů bude zajištěno v každé místnosti lokálně, budou osazeny přímotopné elektrické konvektory s autonomní regulací pro konkrétní vytápěnou místnost. V zimním období bude prováděna temperace, v letním období chlazení místnosti technologií. Technologické místnosti budou mít oddělený systém vytápění/chlazení.

Chlazení technologických místnosti bude zajištěno nástěnnými jednotkami napojenými potrubními rozvody na venkovní jednotku. V místnosti sdělovací zařízení budou jednotky zdvojeny tak, aby v případě poruchy postačil výkon jedné k udržení patřičné normové teploty.

ŽST Brodek u Přerova – stavební úpravy RZZ

Vytápění v objektu je v současné době zajištěno lokálními elektrickými topnými konvektory. Chlazení v objektu je zajištěno nástěnnými jednotkami napojenými potrubními rozvody na venkovní jednotku.

V navrhovaném stavu bude systém vytápění beze změny, systém chlazení bude demontován.

ŽST Brodek u Přerova – stavební úpravy VB

Vytápění v objektu je zajištěno centrální přípravou tepla v kotelně v 1. suterénu. Na patrech jsou vedeny ocelové potrubní rozvody k ocelovým topným tělesům. V technických místnostech je vytápění zajištěno lokálními elektrickými topnými konvektory. Chlazení v objektu je zajištěno nástěnnými jednotkami napojenými potrubními rozvody na venkovní jednotku.

V navrhovaném stavu bude systém chlazení i vytápění beze změny.

Výstavbu a provoz železničních tratí jako bezemisního způsobu dopravy je třeba z hlediska celkového dlouhodobého imisního zatížení území v souvislosti se stavem znečištění ovzduší vždy vnímat jako pozitivní.

Zápach

Posuzovaný záměr nebude zdrojem obtěžujícího zápachu. Záměr nebude představovat žádné potenciální zdroje zápachu.

Znečištění vody, půdy a půdního podloží

Znečištění vody, půdy a půdního podloží se, vzhledem k povaze záměru, vyjma havarijních stavů nepředpokládá. K zamezení znečištění při realizaci záměru jsou stanovena opatření v kapitole D.IV.

B.III.2. Odpadní vody

Během **výstavby a provozu** posuzovaného záměru budou vznikat vody dešťové, splaškové odpadní vody a technologické odpadní vody na staveništi.

Technologická odpadní voda

Odpadní vody, které budou produkovány v době výstavby, budou představovat především vody znečištěné v průběhu stavebních prací. Odpadní voda bude vznikat především v rámci technologických postupů a v rámci mytí stavební techniky a zařízení. Množství této odpadní vody není možné v současnosti odhadnout.

Pro mytí stavebních strojů a zařízení však budou ze strany dodavatelů stavby respektovány a dodržovány předpisy na ochranu vod a mytí bude probíhat jen v zařízeních k tomuto účelu zřízených.

V případě vypouštění těchto vod do kanalizace pro veřejnou potřebu je nutno respektovat kanalizační řád a pokyny provozovatele kanalizace.

Při čištění příjezdových komunikací na stavbu budou kromě ručního čištění a zametacích vozů nasazeny i vozy kropící. Jejich nasazení má význam především v době suchých ročních období, kdy dochází na komunikacích zatížených staveništní dopravou k vyšší prašnosti.

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

Splaškové odpadní vody

Ve fázi výstavby vznikající odpadní vody budou likvidovány v souladu s vodním zákonem a nař. vl. č. 401/2015 Sb. Množství těchto vod bude omezené. Důvodem je používání chemických WC na jednotlivých zařízeních stavenišť. Splaškové vody v době výstavby tak na vlastní stavbě budou omezeny pouze na vody znečištěné v důsledku mytí rukou, sprchování apod. Vody převáženy k čištění na nejbližší ČOV nebo vypouštěny do kanalizace pro veřejnou potřebu, s předchozím souhlasem provozovatele této infrastruktury.

Ve fázi provozu záměru budou vznikat odpadní vody v rámci běžného provozu vlakových souprav a pozemních objektů. Likvidace splaškových odpadních vod bude řešena standardním způsobem, se snahou o minimalizaci jejich množství.

Srážkové (povrchové) vody

Srážkové vody budou vznikat jak v období výstavby, tak v době provozu železnice. Při návrhu odvodnění je respektován požadavek §5, odst. 3 zákona č. 254/2001 Sb. o vodách, resp. zákona č. 283/2021 Sb., stavební zákon.

V rámci stavby ŽST Brodek u Přerova je vlastní drážní těleso odvodňováno systémem podélných příkopů (případně lokálně doplněných o trativody). Pro likvidaci zachycených vod jsou s ohledem na rovinnost území ve vhodných místech navrženy mělké retenčně-vsakovací průlehy, dle možností případně doplněné o přepad do přilehlých vodotečí (průlehy budou řešeny jako součást železničního spodku). V samotné ŽST Brodek u Přerova jsou pak navržena podzemní vsakovací tělesa na zakončení trativodů železničního spodku.

V rámci novostavby VRT je vlastní drážní těleso odvodňováno systémem podélných příkopů (případně lokálně doplněných o trativody). S ohledem na poměrně velký plošný rozsah vznikajících zemních těles (zejména zářezů) a vzhledem ke konstrukčnímu řešení železničního svršku kladeného na nepropustnou podkladní vrstvu z asfaltového betonu je třeba zajistit zpomalení odtoku dešťových vod ze stavby. Toto zadržení vody a její následné vypouštění do vodotečí v regulovaném množství bude zajištěno prostřednictvím navržených retenčních nádrží. V převážné většině se jedná o otevřené zemní nádrže (suché poldry) – obvykle řešené jako částečně hloubené se zemní homogenní hrází. Alternativně jsou v místech s vhodnou geologií nádrže řešeny jako mělké retenčně-vsakovací průlehy s přepadem do přilehlých vodotečí.

Ne všude morfologie terénu umožňuje odvod vody přímo do vodního toku, proto je uvažováno s využitím stávající kanalizace. Plocha povodí stávajícího poldru před vtokem do jednotné kanalizace Vinary činí cca 38,7 ha, z toho plocha dotčená výstavbou bude činit cca 3,5 ha. Velikost odvodňované plochy se vlivem výstavby nezvětší, nicméně na zasažených plochách dojde ke změně odtokového koeficientu.

V prostoru realizovaného tunelu (úsek km cca 88,900 – 89,110) dojde po výstavbě k rekultivaci území včetně výsadby zeleně – lze tedy očekávat zcela minimální dopad do odtokových poměrů z hlediska povrchového odtoku.

Úsek 89,110 – 89,400 – zemní těleso VRT (zářez/násyp) bude odvodněno do stávajícího poldru přes samostatnou retenční nádrž – změna odtokových poměrů vlivem stavby bude eliminována zpomalením odtoku v retenční nádrži dimenzované tak, aby nedošlo k překročení současného odtoku z území (v souladu s ČSN – pro dodržení specifického odtoku z území v úrovni 3 l/s/ha).

Úsek 89,400 – 89,630 – most + zářez VRT – vody odvedeny nově mimo systém kanalizace - až do Vinarského potoka v km cca 90,0 - plocha o výměře cca 0,56 ha.

Odvodnění je řešeno v rámci jednotlivých stavebních objektů řady 180 uvedených v kapitole B.I.6 a podrobně se jím zabývá Vyhodnocení záměru z hlediska směrnice o vodách (2000/60/ES). Odvodnění je navrženo v návaznosti na projednání se zástupci obcí.

B.III.3. Odpady

Při veškerém nakládání odpady (tzn. jejich soustřeďování, shromažďování, skladování, přepravě a dopravě, využívání, úpravě, odstraňování atd.) je třeba dodržet ustanovení legislativních předpisů platných v oblasti nakládání s odpady. V České republice se nakládání s odpady řídí dle zákona č. 541/2020 Sb., o odpadech, v platném znění. Mezi další důležité právní předpisy v oblasti odpadového hospodářství je nutno rovněž zahrnout zákon č. 542/2020 Sb., o výrobcích s ukončenou životností a zákon č. 543/2020 Sb., kterým se mění některé zákony v souvislosti s přijetím zákona o odpadech a zákona o výrobcích s ukončenou životností. V neposlední řadě do oblasti odpadového hospodářství patří i novelizovaný právní předpis – zákon č. 477/2001 Sb., o obalech a o změně některých zákonů (zákon o obalech).

Nakládání s odpady se dále řídí řadou dalších právních předpisů publikovanými ve Sbírce zákonů:

Druhy odpadů vznikající v rámci stavby

Při realizaci předmětné stavby, jejím následném užívání a v konečném důsledku i při případném odstranění této stavby, vzniknou odpady různých skupin, podskupin a druhů zařazovaných dle „Katalogu odpadů“ [vyhl. č. 8/2021 Sb., o katalogu odpadů a posuzování vlastností odpadů (Katalog odpadů)]. V převážné míře se bude jednat o odpady kategorie „ostatní“ (O), v malém množství o odpady kategorie „nebezpečný“ (N). Povinností původce odpadu (zjednodušeně toho, komu odpad vzniká) je nakládat s odpadem v souladu s právními předpisy platnými na úseku odpadového hospodářství. Odpady ze stavby budou odváženy a odstraňovány mimo staveniště. Tato činnost bude zajištěna dodavatelem stavebních prací, popř. odbornou firmou, které bude možné specifikovat až po vyjasnění smluvních vztahů mezi investorem a dodavatelem stavby.

Dle zákona o odpadech, je povinností každého původce odpadu zařadit odpad pro účely nakládání s odpadem dle Katalogu odpadů. Při realizaci jednotlivých stavebních objektů a provozních souborů bude vznikat celá škála odpadů. Určení jednotlivých druhů odpadů a jejich množství je poněkud problematické a závisí především na technologické kázni dodavatelů stavebních prací. Je více než pravděpodobné, že množství odpadů a jejich druhová skladba budou při vlastní realizaci stavby poněkud odlišné. Tato odlišnost však nebude nikterak zásadní. V následující tabulce je uveden seznam předpokládaných druhů odpadů a jejich množství.

Tab. 7 Předpokládané druhy odpadů vznikajících při realizaci stavebního záměru (O = ostatní odpad, N = nebezpečný odpad)

Katalogové číslo odpadu	Název odpadu	Kategorie odpadu	Celkem (předpoklad)
08 01 11*	Odpadní barvy a laky obsahující organická rozpouštědla nebo jiné nebezpečné látky	N	0,41
12 01 13	Odpady ze svařování	O	6,83
15 01 01	Papírové a lepenkové obaly	O	13,35
15 01 02	Plastové obaly	O	2,63
16 02 13	Vyřazená zařízení obsahující nebezpečné složky neuvedená pod čísly 16 02 09 až 16 02 12	N	0,50
16 02 14	Vyřazená zařízení neuvedená pod čísly 16 02 09 až 16 02 13	O	5,0
17 01 01	Beton	O	16 031,03
17 01 02	Cihly	O	108,00
17 01 03	Tašky a keramické výrobky	O	125,11
17 01 07	Směsi nebo oddělené frakce betonu, cihel, tašek a keramických výrobků neuvedené pod číslem 17 01 06	O	536,00
17 02 01	Dřevo	O	6,10
17 02 02	Sklo	O	7,50
17 02 03	Plasty	O	80,09
17 02 04	Sklo, plasty a dřevo obsahující nebezpečné látky nebo nebezpečnými látkami znečištěné	N	311,17
17 03 01	Asfaltové směsi obsahující dehet	N	587,19
17 03 02	Asfaltové směsi neuvedené pod číslem 17 03 01	O	14 640,15
17 04 01	Měď, bronz, mosaz	O	61,50
17 04 05	Železo a ocel	O	1679,65
17 04 09	Kovový odpad znečištěný nebezpečnými látkami	N	305,00
17 04 11	Kabely neuvedené pod číslem 17 04 10	O	38,55
17 05 04	Zemina a kamení neuvedené pod číslem 17 05 03	O	1 143 491,80
17 05 07*	Štěrka ze železničního svršku obsahující nebezpečné látky	N	6 429,00

Katalogové číslo odpadu	Název odpadu	Kategorie odpadu	Celkem (předpoklad)
17 05 08	Štěrka ze železničního svršku neuvedený pod číslem 17 05 07	O	42 840,00
17 06 03*	Jiné izolační materiály, které jsou nebo obsahují nebezpečné látky	N	2,64
17 06 04	Izolační materiály neuvedené pod čísly 17 06 01 a 17 06 03	O	7,45
17 06 05*	Stavební materiály obsahující azbest	N	57,55
20 02 01	Biologicky rozložitelný odpad	O	5 198,18
20 03 01	Směsný komunální	O	11,19

Největší množství materiálu/odpadu budou tvořit odpady podskupiny 17 05 Zemina (včetně vytěžené zeminy z kontaminovaných míst) kamení, vytěžená jalová zemina a hlutišina, dle Katalogu odpadů.

Zákon o odpadech se nevztahuje na nakládání s nekontaminovanou zeminou a jiným přírodním materiálem vytěženým během stavební činnosti, pokud je zajištěno, že materiál bude použit ve svém přirozeném stavu pro účely stavby na místě, na kterém byl vytěžen [viz. ustanovení § 2 odst. 1 písm. e) zákona o odpadech]. Podobně se podle zákona o odpadech nepostupuje ani v případě, že zemina (či jiný odpad) byla použita jako vedlejší produkt.

Bude se jednat v převážné míře o výkopový materiál ze zářezů, přeložek a výkopů pro položení inženýrských sítí apod. Jejich možné využití bude vycházet z podmínek stanovených ve stavebním povolení nebo z definice vedlejšího produktu daného v zákoně o odpadech, popřípadě musí splňovat kritéria zásypových materiálů.

Tab.8 Odhadovaná bilance objemů hmot z RS 1 VRT Brodek u Přerova - Prosenice

Celkové objemy hmot	
VRT Brodek - Prosenice	Objemy (m ³)
Bilance hmot (02/2026)	
Těleso dráhy (VRT)	m³
Výkopy	833 622
Násypy	96 130
Těleso dráhy (sjezdy)	m³
Výkopy	46 238

Násypy	183 764
Mosty	m³
Výkopy	162 386
Zásypy z vytěženého materiálu	127 118
Přebytek po zpětném zásypu	35 268
Tunely	m³
Výkopy	762 850
Zásypy z vytěženého materiálu	571 427
Přebytek po zpětném zásypu	191 423
Silniční objekty	m³
Výkopy	150 313
Násypy	115 146
Výkopy celkem	1 955 409
Násypy celkem	1 093 585
Rozdíl celkem	861 824
Zemina použitelná pro zpětný zásyp (tj. dispozici ze stavby MB0)	977 705
Nutný nákup materiálu při využití zeminy pro zpětný zásyp	115 881
Potřeba na násep VRT Haná (Brno hl. n. – Přerov)	617 923
Potřeba násypu při realizaci násypu VRT Haná	1 711 508
Potřeba nákupu či dovozu materiálu pro násypy při realizaci násypu VRT Haná	-733 804
Přebytek výkopů po násypech (tj. k odvozu)	977 705

Tab. 9 Předpokládaná produkce hmot v jednotlivých letech

Objemy hmot v jednotlivých letech (m ³)					
Rok	Těleso dráhy (m ³)	Tunely (m ³)	Mosty (m ³)	Silnice (m ³)	Celkem
2028	20 000	0	73 854	20 043	113 897
2029	400 420	381 425	50 300	60 144	892 289
2030	354 182	381 425	21 532	60 123	817 262
2031	59 020	0	16 700	10 003	85 723
2032	0	0	0	0	0
2033	0	0	0	0	0

S přebytečným množstvím zemin, tedy odpadem 17 05 04 – Zemina a kamení neuvedené pod číslem 17 05 03*, kategorie odpadu „O“, bude nakládáno dle výsledků chemických rozborů v souladu s vyhl. č. 273/2021 Sb. Odpad se bude ze stavby odvážet železniční dopravou. Dříve uvažovaný důl Zárubek ve Slezské Ostravě pro všechny stavby Moravské brány 0, I a II nemá dostatečnou kapacitu, aby pojal veškerý přebytečný materiál. Bude sem tedy odvezena pouze část přebytečného materiálu, dle aktuální kapacity lomu. Jako další

možné lokality se jeví lokality na Příbramsku a u Stráže pod Ralskem, kde Diamo, státní podnik realizuje zahlazování následků hornické činnosti po těžbě uranu, rud a části uhelného hornictví. V současné době stále probíhají jednání se správci možných lokalit uložení z řad vlastníků lomů, dolů, skládek či jiných vhodných ploch pro zákonné ukládání odpadů.

Štěrkový materiál, který bude vznikat při rekonstrukci konvenční tratě bude navrácen v místě stavby a není s ním až na výjimky uvažováno jako o odpadu. Pro stavbu bude zřízena recyklační základna. Recyklační základna bude umístěna v rámci zařízení staveniště ZS 5 v areálu bývalého cukrovaru v blízkosti žst. Brodek u Přerova na pozemku parc. č. 560/24 (k.ú. Brodek u Přerova) vedeném v katastru nemovitostí jako ostatní (manipulační) plocha. Tato plocha bude rovněž sloužit jako mezideponie. Za odpad bude prohlášen pouze nevyužitelný podsítný materiál a materiál jinak nevhodný, který nebude dále využit v rámci stavby. Odpad bude předán oprávněné osobě k využití nebo odstranění dle výsledků provedených kompletních analýz dle příloh č. 5 až 10 Vyhlášky o podrobnostech nakládání s odpady.

Odpady vznikající při provozu záměru

V rámci provozu půjde především o odpad z odstraňování dřevin a bylinné vegetace v rámci údržby drážního tělesa a odpad spojený s běžnou údržbou a opravami drážních zařízení. Dále se bude jednat o odpady typu komunálního odpadu včetně složek z odděleného sběru odpadu, které budou vznikat především při každodenním provozu železničních stanic a zastávek.

Tab. 10 Předpokládané druhy odpadů vznikajících při provozu záměru (O = ostatní odpad, N = nebezpečný odpad)

Katalogové číslo odpadu	Název odpadu	Kategorie odpadu
13 02 07*	Snadno biologicky rozložitelné motorové převodové a mazací oleje	N
13 02 08*	Jiné motorové, převodové a mazací oleje	N
15 02 02*	Absorpční činidla, filtrační materiály (včetně olejových filtrů jinak blíže neurčených), čisticí tkaniny a ochranné oděvy znečištěné nebezpečnými látkami	N
15 02 03	Absorpční činidla, filtrační materiály, čisticí tkaniny a ochranné oděvy neuvedené pod číslem 15 02	O
16 01 22	Součástky jinak blíže neurčené	O

Katalogové číslo odpadu	Název odpadu	Kategorie odpadu
13 02 07*	Snadno biologicky rozložitelné motorové převodové a mazací oleje	N
13 02 08*	Jiné motorové, převodové a mazací oleje	N
16 02 13*	Vyřazená zařízení obsahující nebezpečné složky neuvedená pod čísly 16 02 09 až 16 02 12	N
17 01 01	Beton	O
17 02 04	Sklo, plasty a dřevo obsahující nebezpečné látky nebo nebezpečnými látkami znečištěné	N
17 04 05	Železo a ocel	O
17 04 11	Kabely neuvedené pod číslem 17 04 10	O
17 05 04	Zemina a kamení neuvedené pod číslem 17 05 03	O
17 05 08	Štěrka ze železničního svršku neuvedený pod číslem 17 05 07	O
20 01 01	Papír	O
20 01 02	Sklo	O
20 01 03	Plasty	O
20 02 01	Biologicky rozložitelný odpad	O
20 03 01	Směsný komunální	O
20 03 03	Uliční smetky	O

Odpady vznikající při odstranění záměru

Odpady, které budou vznikat v budoucnosti v případě změny využití objektů, popřípadě při úplném odstranění objektů, je poněkud obtížné specifikovat, a to i s ohledem na technologický vývoj a nové poznatky a trendy ve společnosti. Podle současně platných legislativních požadavků by se však jednalo v převážné míře o odpady skupiny 17 – Stavební a demoliční odpady (včetně vytěžené zeminy z kontaminovaných míst).

B.III.4. Ostatní emise a rezidua

Hlukové poměry

Posuzovaná stavba vyvolá hlukovou zátěž, jak v období vlastní realizace stavebních prací, tak v období provozu. Pro posouzení míry zátěže obyvatelstva hlukem v období výstavby a provozu byla vypracována akustická studie, která je přílohou této Dokumentace (příloha 3).

Výpočtové body byly zvoleny tak, aby charakterizovaly okolní zástavbu v okolí plánované VRT a modernizované stávající trati. Seznam výpočtových bodů je uveden v tabulce 7 a 8 Hlukové studie v kapitole 4.4. Výpočtové body. Umístění výpočtových bodů je patrné z výkresů v přílohách hlukové studie.

Limitní hladiny hluku

Podle ustanovení nařízení vlády č.272/2011 Sb., ve znění pozdějších předpisů, se hygienický limit v ekvivalentní hladině akustického tlaku A stanoví součtem základní hladiny akustického tlaku A LAeq,T (rovná se 50 dB) a korekcí přihlížejících ke druhu chráněného prostoru a denní a noční době.

Tab. 11 Korekce pro stanovení hygienických limitů hluku

Druh chráněného prostoru	Korekce (dB)		
	1)	2)	3)
Chráněný venkovní prostor staveb lůžkových zdravotnických zařízení včetně lázní	-5	+5	+13
Chráněný venkovní prostor lůžkových zdravotnických zařízení včetně lázní	0	+5	+13
Chráněný venkovní prostor ostatních staveb a chráněný ostatní venkovní prostor	0	+10	+18

**Korekce uvedené v tabulce se nesčítají.*

Pro noční dobu se pro chráněný venkovní prostor staveb přičítá další korekce -10 dB, s výjimkou hluku z dopravy na železničních dráhách, kde se použije korekce -5 dB.

Pravidla použití korekce uvedené v tabulce 11:

1. Použije se pro hluk z provozu stacionárních zdrojů. Pro seřadovací nádraží, která byla uvedena do provozu přede dnem 1. listopadu 2011, se přičítá pro noční dobu další korekce +5 dB.
2. Použije se pro hluk z dopravy na pozemních komunikacích a dráhách, které byly umístěny a povoleny rozhodnutím nebo opatřením podle jiného právního předpisu po 31. prosinci 2000

3. Použije se pro hluk z dopravy na pozemních komunikacích a drahách, které byly umístěny a povoleny rozhodnutím nebo opatřením podle jiného právního předpisu před 1. lednem 2001. Dále se použije pro hluk z dopravy, jde-li o činnost podle § 2 písm. p) nebo q) na těchto pozemních komunikacích a drahách prováděnou po 1. lednu 2001."

Tab. 12 Korekce pro stanovení hygienických limitů hluku pro hluk ze stavební činnosti

posuzovaná doba	korekce (dB)
od 6:00 do 7:00	+10
od 7:00 do 21:00	+15
od 21:00 do 22:00	+10
od 22:00 do 6:00	+5

Dle výše uvedeného je hygienický limit hluku vyjádřený ekvivalentní hladinou akustického tlaku A v CHVePS:

Hygienický limit vztahující se k hlukovým imisím způsobených železniční dopravou pro chráněný venkovní prostor stavby u staveb, které byly umístěny a povoleny rozhodnutím nebo opatřením podle jiného právního předpisu po 31. prosinci 2000:

Pro denní dobu od 6⁰⁰ do 22⁰⁰ **$L_{Aeq,16h} = 60 \text{ dB}$**
 Pro noční dobu od 22⁰⁰ do 6⁰⁰ **$L_{Aeq,8h} = 55 \text{ dB}$**

Hygienický limit vztahující se k hlukovým imisím způsobených železniční dopravou pro chráněný venkovní prostor stavby u staveb, které byly umístěny a povoleny rozhodnutím nebo opatřením podle jiného právního předpisu před 1. lednem 2001:

Pro denní dobu od 6⁰⁰ do 22⁰⁰ **$L_{Aeq,16h} = 68 \text{ dB}$**
 Pro noční dobu od 22⁰⁰ do 6⁰⁰ **$L_{Aeq,8h} = 63 \text{ dB}$**

Hygienický limit vztahující se k hlukovým imisím způsobených přeložkami nově budovaných komunikací:

Pro denní dobu od 6⁰⁰ do 22⁰⁰ **$L_{Aeq,16h} = 60 \text{ dB}$**
 Pro noční dobu od 22⁰⁰ do 6⁰⁰ **$L_{Aeq,8h} = 50 \text{ dB}$**

Hluk z procesu výstavby

$L_{Aeq,T} = 60,0 \text{ dB}$ v době 06 – 07 hod

$L_{Aeq,T} = 65,0 \text{ dB}$ v době 07 – 21 hod

$L_{Aeq,T} = 60,0 \text{ dB}$ v době 21 – 22 hod

$L_{Aeq,T} = 45,0 \text{ dB}$ v době 22 – 06 hod

Stanovení hygienického limitu přísluší orgánu ochrany veřejného zdraví.

Fáze výstavby

Součástí hlukové studie je posouzení hluku ze stavební činnosti. V hlukové studii jsou posuzovány práce těžké stavební techniky na realizaci RS 1 VRT Brodek u Přerova - Prosenice. Doprava materiálu bude probíhat primárně po tělese trati. Dopravní trasy nákladních vozidel budou přednostně směřovány mimo obytnou zástavbu. Podél trati jsou rozmístěny zařízení stavenišť. Jejich umístění je znázorněno na obrázcích v hlukové studii (kapitola 4.3). Soupis jednotlivých uvažovaných pracovních strojů a jejich akustické vlastnosti jsou sepsány v tabulce 6 Hlukové studie.

Stavební práce budou prováděny v době od 7:00 do 21:00 hod. (tedy 14 hodin). V noční době výstavba probíhat nebude.

Stavba konvenční části trati předpokládá využití recyklační linky na štěrk. Recyklační základna bude umístěna v rámci zařízení staveniště ZS 5 v areálu bývalého cukrovaru v blízkosti žst. Brodek u Přerova na pozemku parc. č. 560/24 (k.ú. Brodek u Přerova). K recyklaci bude využíváno mobilní drtící zařízení s recyklační linkou (třidič a drtič) se skrápěcím zařízením (mlžící skrápěcí systém), kterým bude eliminována prašnost. Počet NV spojených s provozem recyklační linky je předpokládána 15 aut/hod. v intervalu 10 hodin v denní době. Akustický výkon je stanoven na $L_{wA} = 113,0 \text{ dB}$ a výška bodového zdroje ve 2,0 m nad terénem.

Pro hlukové posouzení rekonstrukce železniční trati jsou obvykle posuzovány stavební práce probíhající postupně v celém posuzovaném úseku železniční tratě. Vyhodnocovány bývají práce na sanaci železničního spodku a pokládka železničního svršku včetně jeho směrové a výškové úpravy. Pro odtěžení štěrkového lože je přednostně uvažováno s předtěžením strojní čističkou (tzn. z koleje). Pro dotěžení bude použito klasické metody za pomoci kolového bagru a nákladních vozidel pro transport materiálu. Při pracích na kolejovém svršku bývá obvykle dominantní pokládka kolejových polí a zejména pokládka výhybek na zhlaví stanic. Dále pak směrová a výšková úprava automatickou strojní podbíječkou včetně zhutnění štěrkového lože v definitivní poloze dynamickým stabilizátorem.

Fáze provozu

Hluková studie je zpracována pro posouzení hlukové zátěže ze železniční dopravy v souvislosti s výstavbou vysokorychlostní tratě i dopravou na konvenčním úseku tratě. Součástí hlukové studie je i posouzení hluku z budovaných přeložek komunikací. Cílem hlukové studie je identifikovat chráněné venkovní prostory staveb a posoudit je s hygienickým limitem dle Nařízení vlády č. 272/2011 Sb.

Zdroje hluku

Železniční doprava

V rámci studie je vyhodnocen hluk související s výstavbou vysokorychlostní tratě i provozem konvenční části tratě.

Automobilová doprava

Lokalita, která je předmětem posouzení, je také ovlivněna automobilovou dopravou z budovaných přeložek komunikací. Intenzity dopravy vycházejí z dopravního modelu silniční dopravy zpracované pro danou lokalitu v souvislosti s předkládaným záměrem (AFRY CZ, s.r.o., 2025)

Vibrace

Vibrace jsou mechanická chvění vznikající při průjezdu vozidla po dané trati a přenášejí se podloží do obytné zástavby, kde způsobují nežádoucí účinky. V důsledku jízdy vozidla po přilehlé komunikaci nebo trati vznikají dynamické síly, které se přenášejí zemí do okolí. Na průběh šíření vibrací od jejich zdroje, tj. na koeficienty útlumové křivky má zásadní vliv (mimo parametrů vlastního zdroje) zejména geotechnická charakteristika podloží, morfologie terénu a řada dalších skutečností (dendrologie, hydrogeologie).

Na hladinu vibrací v objektech okolo trati má, mimo jiné, podstatný vliv kromě typu, hmotnosti a rychlosti jízdy vozidla i technický stav komunikace či železniční trati a kvalita, stáří a technický stav objektu. Tyto vlivy však je při měření a prognóze vibrací obtížné postihnout.

Podle ustanovení §18 nařízení vlády č. 272/2011 Sb. je dán hygienický limit vibrací za dobu jejich působení v chráněných vnitřních prostorech staveb vyjádřený průměrnou váženou hladinou zrychlení vibrací $L_{w,T}$ (75 dB) a korekcí podle přílohy č. 5 uvedeného právního předpisu. Pro obytné místnosti a denní dobu je korekce +6 dB, v noční době +3 dB. Hygienický limit průměrné vážené hladiny zrychlení vibrací pro chráněné vnitřní prostory staveb je v denní době (6:00 - 22:00 hod) 81 dB a v noční době (22:00 - 6:00 hod) 78 dB.

Tento limit nesmí být překročen jak u horizontálních, tak ani u vertikálních vibrací (ustanovení §18 odst. 2 citovaného nařízení vlády).

Velikost a šíření vibrací závisí na mnoha faktorech, z nichž nejvýznamnější jsou:

- geologické podloží,
- kvalita a typ železničního svršku/spodku,
- rychlost, hmotnost a celkový stav provozovaných souprav,
- přítomnost podchodu pod železnicí.
-

Za účelem zjištění vibrací přenášených na člověka v obytné místnosti bylo provedeno měření chráněného vnitřního prostoru staveb. Měření vibrací bylo provedeno autorizovanými laboratořemi dle zákona č. 258/200 Sb. – Ecological Consulting a.s.(12/2025). posouzení vlivu vibrací, včetně protokolu měření č.25/71 je přílohou 4 této Dokumentace.

Na VRT bude provozována pouze osobní doprava, na rekonstruované konvenční trati bude provozována i nákladní doprava. Maximální rychlost na VRT se uvažuje 320 km/h, sjezdové koleje z VRT do Brodku jsou navrženy na 200 km/h a na konvenčních kolejích se uvažuje s rychlostí 160 km/h.

Na posuzovaném úseku trati se ve stávajícím stavu na hlavních kolejích nachází pružné bezpodkladnicové uchycení na betonových pražcích. V žst. Brodek u Přerova se na předjízdnicích kolejích nachází pevné podkladnicové uchycení na betonových pražcích.

Před místem MV3/4 se nachází výhybky a před místem MV7/8 se nachází kolejnicový dilatační závěr.

Pro měření hladin zrychlení vibrací byly zvoleny objekty ležící co nejbližší stávající koridorové trati. Umístění měřících bodů je patrné z tabulky 4 v Posouzení vlivu vibrací (příloha 4).

Posouzení vibrací na konvenční trati

Celkem bylo prověřeno přibližně 150 průjezdů souprav kategorie Ex, 82 průjezdů souprav kategorie R, 16 souprav kategorie Os, 48 souprav kategorie Nex/Pn a 6 souprav kategorie Mn.

Celkově byla nejvyšší naměřená hodnota hladiny efektivního zrychlení vibrací u vlaku kategorie Pn/Nex (MV3, 2+32 10:23, 90 km/h) a to 78 dB, tato hodnota se nachází na hranici hygienického limitu (pro noční dobu). Nejvyšší hodnota hladin zrychlení vibrací u osobních vlaků byla zaznamenána u vlaku kategorie R (MV4, 1+5, 16:17, 150 km/h), a to 74,7 dB.

V současném stavu je na posuzované konvenční trati provozováno několik druhů vlaků kategorie Ex, nejčastěji jsou to soupravy ve složení 1+7 tažené lokomotivami Siemens

Vectron a Alstom TRAXX, ale pohybují se zde i soupravy 1+9 tažené stejnými lokomotivami jako v případě souprav 1+7. Další běžnou soupravou typu Ex je např. ČD Class 680 (Pendolino).

Protože ve výhledovém není zatím přesně známo, jaké soupravy budou na VRT provozovány jsou pro porovnání použity soupravy Siemens Velaro D, TGV Réseau a TGV Duplex běžně používané na francouzské VRT.

Vzhledem k tomu, že se běžně používané soupravy typu Ex ve složení 1+9 po konvenční trati pohybují běžně rychlostí 160 km/h a jejich délka a hmotnost převyšuje délku a hmotnost souprav, které budou pro provoz na VRT využívány ve výhledovém stavu, není pravděpodobné, že by soupravy používané po realizaci stavby měly mít na hladiny zrychlení vibrací vyšší vliv než ty v současném stavu.

Co se nákladní dopravy týče, délka nejdelších nákladních souprav zaznamenaných při měření se pohybovala v rozmezí 450–550 m (např. vlaky Pn 1+39, MV8, 10:13, Pn 1+30, MV1/2, 8:14, Pn 1+30, MV3/4, 8:13)

Ve výhledovém stavu se počítá s délkou vozů kategorie Nex 550 m a není vyloučené zvýšení hmotnosti souprav, proto i přesto, že ve výhledovém stavu dojde ke zlepšení stavu nákladních souprav, není možné vyloučit nárůst hladin zrychlení vibrací v souvislosti s nákladní dopravou.

U výpočtového bodu MV5 byla zjištěna hladina zrychlení vibrací u soupravy Pn 2+32 v 10:23 na ose Y až 78,0 dB při rychlosti 90 km/h. Při zvýšení rychlosti na 100 km/h by byl v tomto případě, by mohlo dojít k nárůstu hladin vibrací přibližně o 0,6 dB na 78,6 dB.

Přidání koleje v Rokytnici u Přerova

V obci Rokytnice u Přerova dojde k přidání 3. koleje, která bude oproti bližší stávající koleje přibližně o 9,5 m blíže vůči měřicímu místu MV7/8.

V těchto bodech byly nejvyšší hladiny zrychlení vibrací pro osobní dopravu naměřeny u soupravy R 1+6, ve 14:21 (osa Z) a pro nákladní dopravu u soupravy Pn 1+26 v 9:29 (osa Y). Po přidání koleje ve výhledovém stavu by se hodnoty hladiny zrychlení vibrací zvýšily o 5,4 dB.

V případě vlaku Pn 1+26 se výsledná hodnota 77,6 dB nachází v pásmu nejistoty (pro hygienický limit pro noční dobu 78 ± 2 dB), ale jedná se o silně odlehlé hodnoty v porovnání s mediánem hodnot zrychlení vibrací nákladních vlaků (tabulka 13 v příloze č. 4) a je pravděpodobně způsoben kombinací stavu soupravy a přítomností kolejnicového dilatačního

závěru před místem měření (Obr. 5 v příloze č. 4). Tento problém bude rekonstrukcí trati odstraněn.

Posouzení vibrací na VRT a sjezdových kolejích

Při posouzení vibrací na plánovaném úseku VRT a sjezdových kolejích bylo vycházeno z měření hladin zrychlení vibrací provedeného v blízkosti francouzské VRT (trať Paříž – Strasbourg). Souhrn výsledků měření vážených efektivních hladin zrychlení vibrací na třetinooktávových spektrech v rozmezí 1–80 Hz, vážených frekvenčním váhovým filtrem W_m je uveden v tabulce 16 protokolu měření – příloha 4.

Z měření na VRT byla vybrána souprava (TGV Duplex 10, 290 km/h) s nejvyššími efektivními hladinami vibrací, jedoucí po koleji vzdálené 9 m od místa měření, u které byly zjištěny vážené efektivní hladiny zrychlení vibrací v rozmezí 1–80 Hz viz. Tab. 17. Tato souprava byla porovnána s průjezdem soupravy Ex 1+7 v 16:07 s rychlostí 160 km/h v měřicím bodě MV5, jedoucí po koleji vzdálené 19 m od místa měření, u které byly zjištěny vážené efektivní hladiny zrychlení vibrací v rozmezí 1–80 Hz viz. tabulka 17 protokolu měření – příloha 4.

Pokud by souprava TGV Duplex projížděla po stejné koleji jako souprava Ex 1+7 byl došlo by ke změně hladin zrychlení vibrací přibližně o -7,6 dB.

Světelné znečištění

Světelné znečištění je nežádoucí nebo nadměrné umělé osvětlení, které narušuje přirozené prostředí a negativně ovlivňuje životní prostředí, zdraví lidí a chování živočichů. Vlaková doprava může způsobovat několik kategorií světelného znečištění, které se odrážejí na kvalitě prostředí, biodiverzitě a pohodě lidí:

- *Světelný smog*

Světelné zdroje podél tratí, nádraží a infrastruktury vlaků mohou přispívat k světelnému smogu, který rozptyluje světlo do atmosféry. Ve venkovských oblastech to může výrazně narušit viditelnost noční oblohy.

- *Oslnění*

Světla na vlacích, například světlomety, mohou při pohybu vlaků způsobit oslnění. To je problém zejména v blízkosti obytných oblastí nebo na železničních přejezdech, kde může rušit řidiče a pěší.

- *Rušivé světlo*

Pohybující se vlaky mohou vyzařovat světlo, které proniká do oblastí, kde není potřeba, například do okolních domovů, chráněných přírodních lokalit nebo lesních celků. Tento efekt může být zhoršen při vysokých rychlostech vlaku.

– *Přehnané osvětlení*

Přehnané osvětlení na nádražích, kolejích nebo dalších přístupových místech může způsobit nadměrné znečištění, zejména pokud osvětlení není správně nasměřováno nebo regulováno.

B.III.5. Doplnující údaje

V rámci realizace záměru nebudou provozovány žádné trvalé zdroje ionizujícího záření ve smyslu zákona č. 18/1997 Sb., o mírovém využívání jaderné energie a ionizující záření (atomový zákon). Výstavbou ani provozem předmětného záměru nebudou emitována radioaktivní nebo elektromagnetické záření v úrovních, které by mohly mít zjistitelný negativní dopad uvnitř nebo vně objektů. Rovněž nebudou používány materiály, které jsou zdrojem radioaktivního záření. V souvislosti s novými trolejovými rozvody lze zmínit elektromagnetická pole. Ta však dle zkušeností ze stávajících provozů nedosahují hodnot hygienických limitů, stanovených z hlediska ochrany zdraví před neionizujícím zářením. Hodnoty elektromagnetických polí prudce klesají se zvětšující se vzdáleností od zdroje.

Dle odvozené mapy radonového rizika ČR se záměr nachází převážně na území s nízkým radonovým rizikem.

Integrovaná prevence

Integrovaná prevence a omezování znečištění (Integrated Pollution Prevention and Control – IPPC) je pokročilým způsobem regulace průmyslových a zemědělských činností ve vztahu k životnímu prostředí. Hlavní důraz je kladen na preventivní přístup, kdy se zabráňuje znečištění již před jeho vznikem volbou vhodných výrobních postupů, čímž dochází k úspoře nákladů na koncové technologie, spotřebovávané suroviny a energii.

Integrovaná prevence překonává princip složkového přístupu, který často vedl jen k přenosu znečištění z jedné složky životního prostředí do druhé, a strategii koncových technologií, které odstraňují vzniklé znečištění převážně pomocí filtrů, odlučovačů a jiných čistících zařízení.

Vyššího stupně ochrany životního prostředí je dosahováno použitím tzv. nejlepších dostupných technik (BAT), které představují výrobní postupy nejvíce šetrné k životnímu prostředí, které jsou aplikovatelné za standardních technických a ekonomických podmínek.

Souhrn evropských nejlepších dostupných technik je uveden v referenčních dokumentech o BAT (BREF).

Praktickou aplikací principu IPPC je integrované povolování průmyslových a zemědělských zařízení. Integrované povolení vydává právnickému subjektu provozujícímu průmyslovou nebo zemědělskou činnost vymezenou v příloze č. 1 k zákonu č. 76/2002 Sb., o integrované prevenci, krajský úřad, případně MŽP. Integrované povolení nahrazuje většinu složkových povolení (např. v oblasti ochrany ovzduší, vod a nakládání s odpady).

Příloha č. 3 k zákonu EIA požaduje, aby byl v části B. 6. oznámení/dokumentace, v případě záměrů spadajících do režimu zákona o integrované prevenci, podán stručný popis technického a technologického řešení záměru včetně porovnání s nejlepšími dostupnými technikami, s nimi spojenými úrovněmi emisí a dalšími parametry.

Ani výstavba, ani provoz předmětného záměru nespadá do režimu zákona č. 76/2002 Sb., o integrované prevenci. Vzhledem k tomu není v Dokumentaci předloženo porovnání s nejlepšími dostupnými technikami, s nimi spojenými úrovněmi emisí a dalšími parametry.

C. ÚDAJE O STAVU ŽIVOTNÍHO PROSTŘEDÍ V DOTČENÉM ÚZEMÍ

C.1. Přehled nejvýznamnějších environmentálních charakteristik dotčeného území

C.1.1. Charakteristika území

Záměr prochází kulturní, převážně zemědělsky intenzivně obhospodařovanou krajinou Hornomoravského úvalu v souběhu se stávajícím železničním koridorem Ostrava – Praha. Nadmořská výška se pohybuje v rozmezí cca 200–300 m n. m.

Většina trasy je vedena přes pole, jen sporadicky křížuje místa s mimolesní vegetací, která je vázaná převážně na polní cesty a drobné odvodňovací kanály. Nad čtvrtí Přerov-Vinary trasa protíná Vínarský a Přední les. Větší porosty dřevin v trase záměru jsou rovněž v prostoru bývalé skládky v lokalitě Kopánky.



Obr. 9: Pohled jihovýchodním směrem od Předního lesa na část Přerov - Vinary

C.1.2. Geologická stavba a hydrogeologické poměry

Území se nachází v Západních Karpatech v celcích Hornomoravský úval a Moravská brána. V okolí Přerova pak zasahuje do celku Nízkého Jeseníku. Dochází tak ke styku dvou

odlišných geologických jednotek, jejichž hranice probíhá přibližně osou Moravské brány.

Z regionálně geologického hlediska zasahuje zájmové území především do Karpatské soustavy – Západní Karpaty. K Západním Karpatům na území Moravy a Slezska náleží tři základní regionálně-geologické celky: flyšové pásmo, karpatská předhlubeň a Vídeňská pánev. Trasa záměru prochází střední až severní částí karpatské předhlubně (hranice odpovídá s. omezení Hornomoravského úvalu). Předhlubeň je právě ve střední části porušena mladší příčnou příkopovou strukturou Hornomoravského úvalu a Mohelnické brázdy. Střední část záměru (trasa VRT v ev. km 85,9-89,7) prochází z regionálně geologického hlediska územím Českého masívu, oblastí permokarbonu Moravsko-slezský spodní karbon (kulm) - částí kulm Nízkého Jeseníku a Oderských vrchů (slezský).

V povrchové stavbě se výrazně projevuje deprese karpatské předhlubně protékaná řekou Bečvou a kulmský flyš tvořící pásmo Nízkého Jeseníku na SZ a elevaci kry Maleníku j. od toku Bečvy. Podložím karpatské předhlubně jsou devonské a karbonské vápence jednotky Moravského krasu – vilémovické vápence.

Karpatská předhlubeň je vyplněna až 900 m mocnými miocenními sedimenty – silně vápnité písky a štěrky, písčité až prachovité vápnité jíly, místně označované jako „tégly“. Karpatská předhlubeň v Moravské bráně je vyplněna sedimenty badenského stáří.

V okolí řeky Bečvy se nacházejí fluviální sedimenty různé zrnitosti. V dobách meziledových docházelo k ukládání sprašových návějí. Na hranici fluviálních a eolických sedimentů se nachází smíšené sedimenty, sprašové hlíny, písčito-hlinité a hlinito-písčité sedimenty. V oblasti Čekyňské pahorkatiny vystupují k povrchu paleozoické horniny – droby a břidlice. Severozápadně od Předměstí ostrůvkovitě vystupují devonské vápence a dolomity moravskoslezské oblasti.

Archivními průzkumnými vrty byly od km 0,0 – km cca 4,0 zastiženy jílové neogenní sedimenty jako první hornina pod kvartérem. Kvartér měl různou mocnost od cca 2,8 m po 20 m. V okolí km 4,25 byl první vrstvou pod kvartérem zastižen pískovec – karbon/kulm v hloubce 9 m. V km 4,3 byl opět zaznamenán pod kvartérem jíl – neogenní v hloubce 8,3 m.

V km 4,35 vystupuje napovrch dolomit – givet. Od km 4,75 po 6,74 byla první hornina pod kvartérem zaznamenána vrstva písku (miocenního stáří) v hloubce cca 2-13,5 m. V km 6,75 byla zaznamenána pod kvartérem břidlice v hloubce 9,1 m a v km 7,65 m byla pod kvartérem zaznamenána droba v hloubce 0,5 m. Od km 8,65 až po konec úseku byl pod kvartérem přítomen neogenní jíl v hloubce cca 4-13 m.

Hydrogeologická charakteristika

Z hydrogeologického hlediska náleží území Středomoravské nivy a Bečevské brány do povodí Moravy. Území odvodňuje řeka Bečva s řadou levostranných i pravostranných přítoků, z nichž nejvýznamnější jsou Lubeň, Trnávka, Jezernice a Velička.

Podzemní voda v regionálním měřítku proudí do centra karpatské předhlubně a tou dále k jihozápadu. Komplex hornin slezského kulmu představuje z hydrogeologického hlediska jednotný celek. Proudění podzemních vod je vázáno pouze na systém puklin a pásmo přípovrchové zóny rozpukání a rozvolnění hornin.

Karbonátové horniny devonu v severním okolí Přerova stejně jako v podloží mladších litostratigrafických komplexů představují odlišný typ hydrogeologického prostředí s možnou přítomností krasovo-puklinové porózy.

Významnými zvodněmi jsou neogenní písky, písčité štěrky a štěrky bazálních a okrajových klastik při západním okraji karpatské předhlubně na styku s horninami slezského kulmu. Písčité a štěrkovité tělesa západně od okrajového zlomu předhlubně vytvářejí významné průlinové kolektory. Zvodnělé kolektory jsou poměrně mocné, nehluboko pod terénem a mají většinou volnou hladinu podzemní vody.

Směrem na jih a východ do centra deprese karpatské předhlubně se kolektor bazálních klastik nachází v podloží několik desítek až stovek metrů mocných vápnitých jíílů a jílovců. Ty tvoří hydraulické izolátory. Proudění podzemní vody zde probíhá především podél zón příčného tektonického porušení. Podzemní voda kolektorů bazálních klastik centrální části karpatské předhlubně má většinou napjatou hladinu, často s pozitivní výtlačnou úrovní.

Velký význam mají i kvartérní štěrky a písky údolních niv, které jsou většinou překryté fluvialními hlínami. Hladina podzemní vody má převážně volný charakter, jen v místech s větší mocností povodňových hlín bývá mírně napjatá. Dochází ke vzájemné hydraulické komunikaci podzemní vody v průlinových kolektorech kvartéru a v prostředí nepravidelně se střídajících průlinových kolektorů a izolátorů pliocenních a pleistocenních sedimentů. Podložní izolátor tvoří neogenní vápnité jíly, zatímco stropními izolátory jsou především sprašové hlíny.

Hydrogeologické rajony

Od km cca 0,0 – 0,5 spadá území do hydrogeologického rajonu 1622 Pliopleistocén Hornomoravského úvalu – jižní část v povodí Moravy, hlavního povodí Dunaj.

Od km cca 0,5 – 4,2 spadá území do hydrogeologického rajonu 2220 Hornomoravský úval – severní část v terciérních a křídových pánevních sedimentech v povodí Moravy, hlavního povodí Dunaj.

Od km cca 4,2 – 8,1 spadá území do hydrogeologického rajonu 6612 Kulm Nížkého Jeseníku v povodí Moravy v horninách krystalinika, proterozoika a paleozoika v povodí Moravy, hlavního povodí Dunaj.

Od km cca 8,1 po konec zájmového území spadá území do hydrogeologického rajonu 2211 Bečevská brána v terciérních křídových a pánevních sedimentech v povodí Moravy, hlavního povodí Dunaj.

C.1.3. Geomorfologie

Z pohledu geomorfologického členění spadá část zájmového území od začátku úseku v km 0,0 (Brodek u Přerova) po cca km 2,1 (Luková u Přerova) do geomorfologické provincie Západní Karpaty, soustavy Vněkarpatské sníženiny, oblasti Západní vněkarpatské sníženiny, celku Hornomoravský úval a podcelku Středomoravská niva.

Část území od cca km 2,1 (Luková u Přerova) po cca km 8,2 (Vinary u Přerova) spadá do geomorfologické provincie Česká vysočina, soustavy Krkonošsko-jesenická, oblasti Jesenická, celku Nízký Jeseník a podcelku Trčická pahorkatina.

Poslední část území od cca km 8,2 (Vinary u Přerova) po konec zájmové oblasti spadá do geomorfologické provincie Západní Karpaty, soustavy Vněkarpatské sníženiny, oblasti Západní vněkarpatské sníženiny, celku Moravská brána a podcelku Bečevská brána.

Nadmořská výška povrchu terénu se pohybuje mezi cca 200 až 300 m n.m. Konečná modelace reliéfu proběhla erozí vodotečí během neogénu a kvartéru. Převážnou většinu pozemků dotčených stavbou plánované trati představuje zemědělsky obdělávaná půda.

C.1.4. Hydrologické poměry

Vodní toky

Území zájmové lokality náleží k povodí Moravy, úmoří Černého moře. Trasa záměru kříží především drobné, většinou bezejmenné vodní toky. Pouze severně od Brodku u Přerova kříží konvenční trať vodní tok Olešnice (DIBAVOD/HEIS ID 404310000100), která je významným vodním tokem podle vyhlášky č. 178/2012 Sb., v platném znění, kterou se stanoví seznam významných vodních toků a způsob provádění činností související se správou vodních toků.

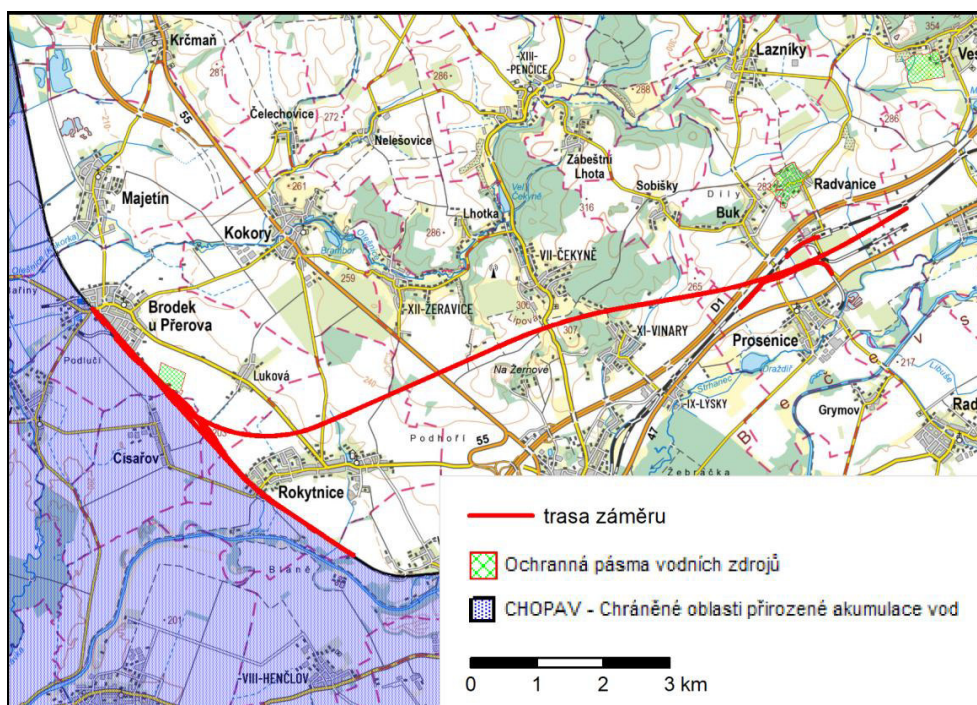
V širším okolí záměru se nachází ještě významný vodní tok Strhanec (DIBAVOD/HEIS ID 406180000100), který je křížen odvodněním, a Bečva (DIBAVOD/HEIS ID 405600000100).

Tab. 13 Vodní toky křižující předmětný záměr (<http://heis.vuv.cz>)

ID vodního toku podle DIBAVOD/HEIS ČR	IDVT vodního toku podle CEVT	Název toku	Drážní km	Správa vodních toků	Dlouhodobý průměrný průtok [l/s]
	konvenční část				
404370100400	10198675	bezejmenný	193,0	Povodí Moravy, s.p.	-
406190000200	10191837	Císařovský p.	191,3	neurčen	5,4
406180400800	10989112	bezejmenný	189,1	neurčen	1,6
406180400900		bezejmenný	188,8	neurčen	
406180400400	10198102	bezejmenný	188,2	Povodí Moravy, s.p.	2,7
	VRT				
406190000200	10191837	Císařovský p	191,3	neurčen	5,4
406180400800	10989112	bezejmenný	189,7	neurčen	1,6
406180400400	10198102	bezejmenný		Povodí Moravy, s.p.	2,7
406180300900	10199345	bezejmenný	85,0	neurčen	0,5
406180300800	1044116	Vinarský p.	90,35	Povodí Moravy, s.p.	5,1
406180200800	10205621	bezejmenný	92,4	neurčen	6,4
406180200600	10202443	bezejmenný	93,45	neurčen	4,10

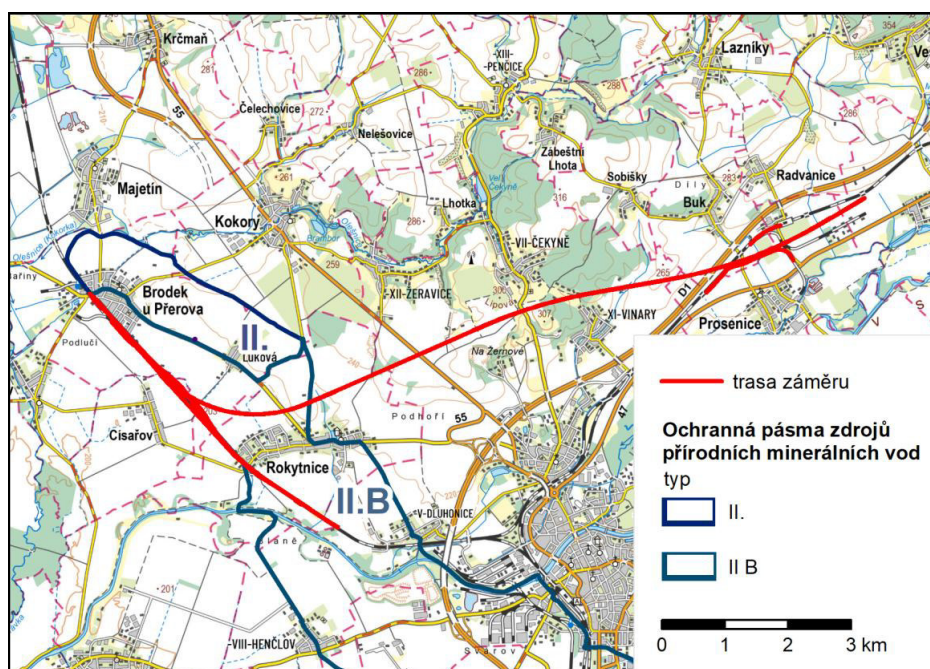
CHOPAV, ochranná pásma vodních zdrojů a zdrojů přírodních minerálních vod

Trasa konvenční části stavby tvoří hranici chráněné oblasti přirozené akumulace vod (CHOPAV) Kvarter řeky Moravy (ID 219). V těsné blízkosti napojení VRT na konvenční část se nachází ochranná pásma podzemního vodního zdroje Brodek u Přerova prameniště, vrt stanovená rozhodnutím č. MMPr/016005/2011/Hr. Konvenční část stavby zasahuje do ochranného pásma II. stupně. Ochranné pásmo 1. stupně není dotčeno. Ochranná pásma vodních nádrží se v blízkosti záměru nenachází.



Obr. 10: CHOPAV a ochranná pásma vodních zdrojů v okolí záměru (zdroj: VÚV TGM)

V okolí záměru se nachází ochranná pásma přírodních léčivých zdrojů a zdrojů přírodních minerálních vod. Konvenční část stavby tvoří částečně hranici ochranného pásma zdrojů přírodních minerálních vod Brodek u Přerova (typ II., č.j. ČIL-484-12.9.91). Stavba (VRT i konvenční část) tvoří hranici i prochází skrz ochranné pásmo zdrojů přírodních minerálních vod Horní Moštěnice (typ II.B; č.j. ČIL-441-24.11.1993).



Obr. 11: Ochranná pásma zdrojů přírodních minerálních vod v okolí záměru (zdroj: ČGS)

Záplavová území, aktivní oblasti

Aktivní zóna záplavového území a záplavové území Q100 v okolí záměru je vázána na významný vodní tok (podle vyhlášky č. 178/2012 Sb., v platném znění) řeku Bečvu (DIBAVOD/HEIS ID 405600000100) a částečně i Moravu (DIBAVOD/HEIS ID 401110000100). Nový úsek VRT do vymezených záplavových území téměř nezasahuje (obr. 12). Pouze v místě napojení VRT na stávající trať mezi Brodkem u Přerova a Rokytnicí prochází po hranici záplavového území Q100. Stávající trať zasahuje do záplavového území Q100 v okolí Rokytnice a částečně u Majetína.

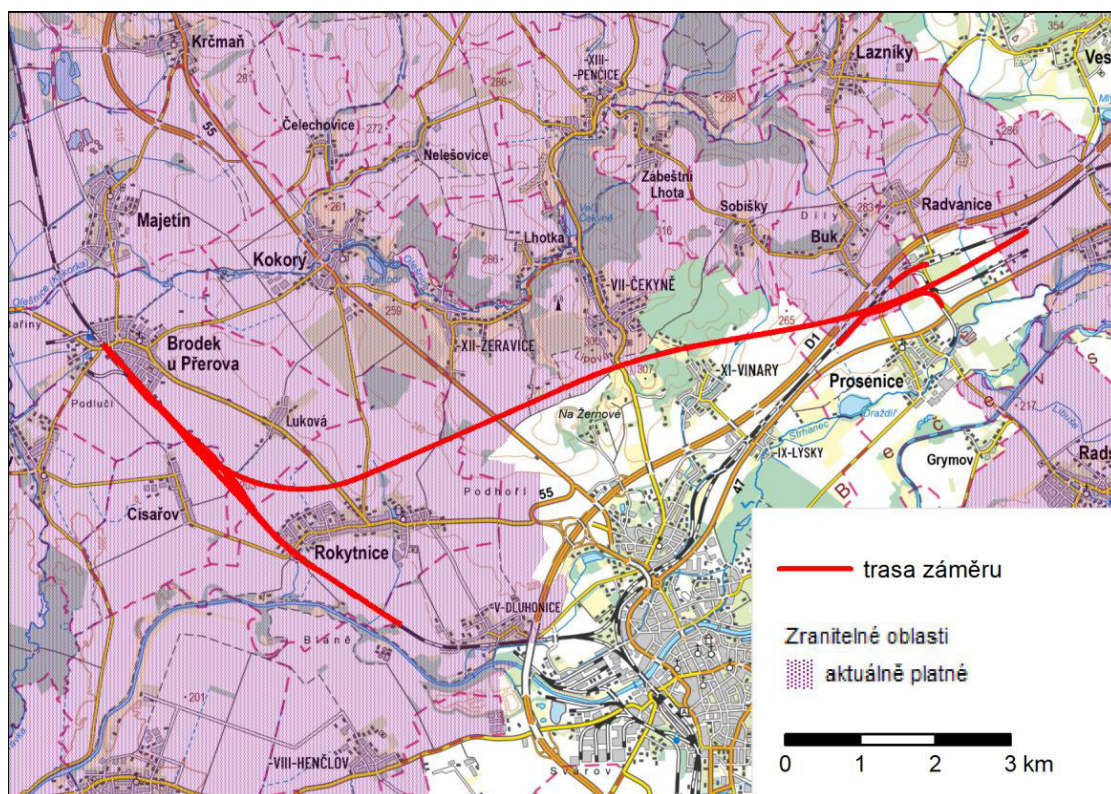


Obr. 12: Záplavová území v okolí záměru (zdroj: VÚV TGM)

Citlivé oblasti, zranitelné oblasti

Ve smyslu nařízení vlády č. 401/2015 Sb. se všechny útvary povrchových vod na území ČR, tedy i vody v okolí zájmové lokality, vymezují jako citlivé oblasti.

Většina stavbou dotčených katastrální území je vyhlášena zranitelnými oblastmi ve smyslu přílohy č. 1 nařízení vlády č. 262/2012 Sb., v platném znění. Aktuálně platné zranitelné oblasti jsou uvedeny na obr. 13.



Obr. 13: Zranitelné oblasti v okolí záměru (zdroj: VÚV TGM)

Vodní útvary povrchových vod

Lokalita leží dle Plánu dílčího povodí Morava a přítoky Váhu ve vymezeném mezipovodí 3 vodních útvarů povrchových vod. Jejich přehled včetně hodnocení ekologického, chemického a celkového stavu těchto vodních útvarů (VÚ) je uveden v tabulce níže.

Tab. 14 Vodní útvary povrchových vod a hodnocení jejich stavu

ID vodního útvaru	Název vodního útvaru	Hodnocení ekologického stavu a ekologického potenciálu VÚ	Hodnocení chemického stavu VÚ	Celkové hodnocení stavu VÚ	Stavba
MOV_0520	Olešnice (Kokorka) od pramene po ústí do toku Morávka-náhon	poškozený stav	nedosažení dobrého stavu	nevyhovující	VRT, konvenční část
MOV_0530	Morava od toku Třebůvka po tok Bečva	zničený stav	nedosažení dobrého stavu	nevyhovující	konvenční část
MOV_0830	Bečva od toku	střední stav	nedosažení	nevyhovující	VRT,

ID vodního útvaru	Název vodního útvaru	Hodnocení ekologického stavu a ekologického potenciálu VÚ	Hodnocení chemického stavu VÚ	Celkové hodnocení stavu VÚ	Stavba
	Lučnice po ústí do toku Morava		dobrého stavu		konvenční část

Rámcová směrnice vodní politiky

Obecným cílem státní politiky v oblasti vod je vytvořit podmínky pro udržitelné hospodaření s omezeným vodním bohatstvím České republiky. To znamená soulad požadavků všech forem užívání vodních zdrojů s požadavky ochrany vod a vodních ekosystémů, při současném zohlednění opatření ke snížení škodlivých účinků vod. Hlavní zásady státní politiky v oblasti vod vycházejí ze Směrnice Evropského parlamentu a Rady 2000/60/ES ze dne 23. října 2000, ustavující rámec pro činnost Společenství v oblasti vodní politiky (dále jen „Rámcová směrnice vodní politiky“), dalších směrnic z oblasti ochrany vod a z obnovené strategie EU pro udržitelný rozvoj.

Environmentální cíle pro ochranu a zlepšování stavu povrchových vod, podzemních vod a vodních ekosystémů tvoří rámcové cíle a dále cíle konkrétní, jejichž účelem je dosažení cílů rámcových. Rámcové cíle jsou cíle obecné, platné pro všechny vodní útvary a jsou definovány ustanovením § 23a vodního zákona, které je transpozicí požadavků Rámcové směrnice vodní politiky. Pomocí plnění konkrétních cílů by mělo dojít k eliminaci jednotlivých vlivů, způsobených zejména lidskou činností a ovlivňujících stav útvarů povrchových a podzemních vod a chráněných oblastí.

Záměr nesmí ohrozit plnění environmentálních cílů Rámcové směrnice vodní politiky či zhoršení stavu útvarů povrchových či podzemních vod, tzn. nesmí představovat významný negativní zásah do hydromorfologických vlastností vodních toků nebo jiných mokřadů, ani významný negativní zásah do fyzikálních, chemických nebo biologických vlastností útvarů povrchových či podzemních vod.

Vyhodnocení z hlediska souladu záměru s rámcovou směrnicí vodní politiky je součástí příloh Dokumentace EIA (příloha 13).

C.1.5. Určující složky flóry a fauny

Záměr je situován do Hranického bioregionu, který je podle Biogeografických regionů České republiky (Culek, 2013) tvořen pahorkatinou na mělkých sedimentech s vystupujícími

kulmovými kopci. V současnosti v něm převažuje orná půda, v lesích kromě jehličnatých lignikultur je velké zastoupení dubohabřin, na kulmu s fragmenty bučin.

Potenciální přirozenou vegetací jsou v dotčeném území Lipové dubohabřiny (*Tilio-Carpinetum*) a na západním okraji řešeného úseku pak Jilmové doubravy (*Quercus-Ulmetum*). Konec stavby zasahuje do okrajově do oblasti 1 Střemchové jaseniny (*Pruno-Fraxinetum*), místy v komplexu s mokřadními olšinami (*Alnion glutinosae*). (Mapa potenciální přirozené vegetace České republiky, Neuhäuslová 2001).

Podle Biogeografických regionů České republiky (Culek 2013) tvoří faunu bioregionu společenstva zkulturněných pahorkatin nejzápadnější výspy karpatského oblouku. Jsou v ní částečně zastoupeny i teplomilné prvky a zejména lesní druhy karpatského předhůří. Na vápencích Hranického krasu přežívá extrazonální společenstvo suchomilných měkkýšů s charakteristickými karpatskými druhy (skalnatka lepá, vlahovka karpatská vřetenatka nadmutá). Tekoucí vody patří do pásma pstruhového, hlavní tok – Bečva do lipanového až parmového pásma.

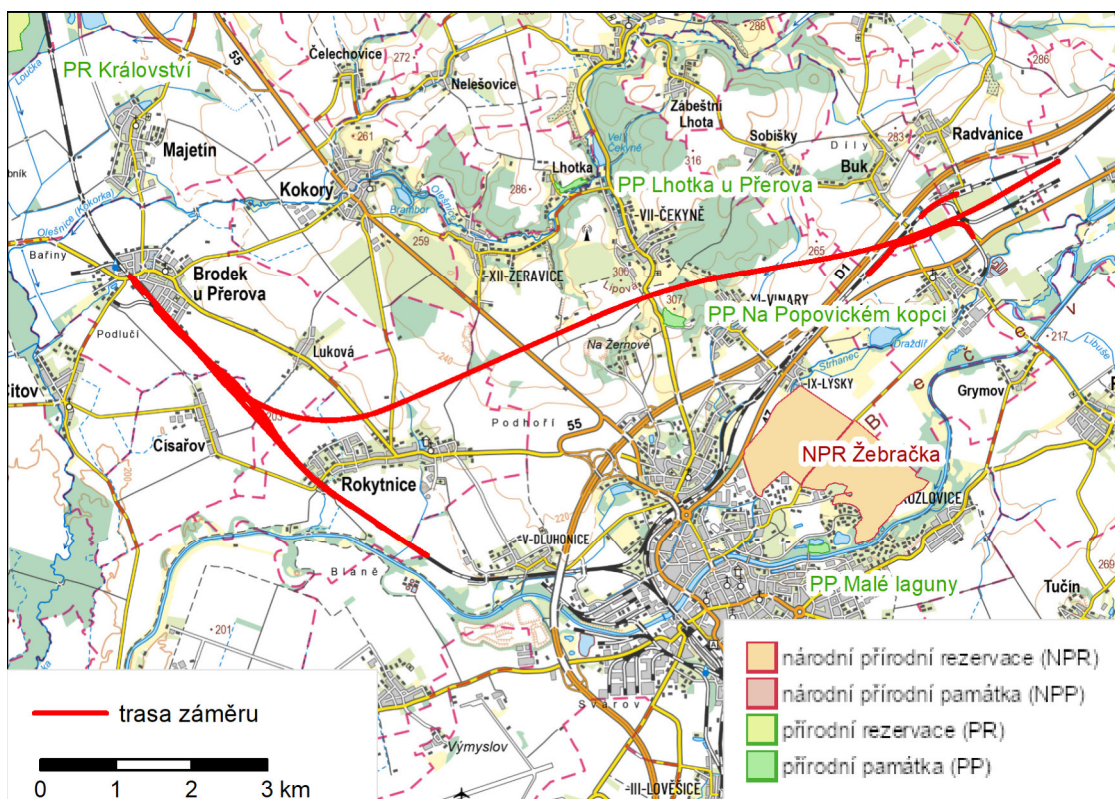
Podrobnější popis současné flóry a fauny v okolí záměru je uveden v kapitole C.2.5 Biologická rozmanitost.

C.1.6. Části území a druhy chráněné podle zákona o ochraně přírody a krajiny

Zvláště chráněná území

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

V blízkosti (cca 220 m) záměru (v km 6,8-7,0) se nachází PP Na Popovickém kopci. Ve vzdálenosti 1,7 km severním směrem od záměru se nachází PP Lhotka u Přerova, ve vzdálenosti 1,7 km jižním směrem od záměru se nachází NPR Žebračka.



Obr. 14: Zvláště chráněná území (zdroj: AOPK ČR)

Přírodní parky

K ochraně krajinného rázu, kde není vyhlášeno zvláště chráněné území, může orgán ochrany přírody zřídit obecně závazným právním předpisem přírodní park (§ 12 zák. č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny).

V posuzovaném území není vyhlášen přírodní park.

Památné stromy

V blízkosti ani širším okolí železniční trati nejsou vyhlášeny památné stromy či stromořadí. Památné stromy ani jejich ochranná pásma nebudou stavebním záměrem dotčeny.

Zvláště chráněné druhy

Nebyl zjištěn výskyt žádných zvláště chráněných druhů rostlin, jejichž populace nebo jedinci by byly záměrem přímo dotčeny. V prostoru záměru byl zjištěn výskyt řady zvláště chráněných druhů živočichů, jde o 11 druhů hmyzu, 4 druhy obojživelníků, 4 druhy plazů, 31 druhů ptáků a 14 druhů savců.

Podrobně je tato problematika pojednána v kapitole C.2.5. *Biologická rozmanitost* a příloze 7 Hodnocení dle § 67.

C.1.7. Území chráněná na základě mezinárodních úmluv

Ramsarská úmluva

Dalším typem území jsou území vyhlášená v rámci realizace mezinárodních úmluv na ochranu životního prostředí. Do této kategorie můžeme zařadit území vyhovující požadavkům Ramsarské úmluvy (jedná se o mokřady mezinárodního významu) Zájmová lokalita se nenachází v žádném území Ramsarské úmluvy (<https://aopkcr.maps.arcgis.com>).

Území soustavy NATURA 2000

Zvláštním typem jsou území, která byla na základě vědeckých předpokladů vybrána jako lokality pro soustavu chráněných území Natura 2000 podle legislativy Evropského společenství, konkrétně podle směrnice č. 79/409/EHS (resp. dnes platné 2009/147/ES) o ochraně volně žijících ptáků a směrnice č. 92/43/EHS o ochraně přírodních stanovišť, volně žijících živočichů a planě rostoucích rostlin. V rámci ČR je soustava chráněných území NATURA 2000 tvořena evropsky významnými lokalitami (EVL) a ptačími oblastmi (PO). Kritéria pro výběr ptačích oblastí jsou založena na kritériích pro výběr významných ptačích území (Important Bird Areas, IBA) v Evropské unii stanovených organizací Bird Life International. Tato kritéria se v různých modifikacích používají prakticky ve všech členských státech EU.

V zájmovém území se jižně asi 2 km od navrhované vysokorychlostní trati nachází EVL Bečva – Žebračka (CZ0714082). Předmětem ochrany jsou dubohabřiny asociace *Galio-Carpinetum* (9170); smíšené lužní lesy s dubem letním (*Quercus robur*), jilmem vazem (*Ulmus laevis*), j. habrolistým (*U. minor*), jasanem ztepilým (*Fraxinus excelsior*) nebo j. úzkolistým (*F. angustifolia*) podél velkých řek atlantské a středoevropské provincie (*Ulmenion minoris*) (91F0). Dále je předmětem ochrany hrouzek Kesslerův (*Gobio kesslerii*), kuňka ohnivá (*Bombina bombina*) a velevrub tupý (*Unio crassus*).

Příslušné orgány ochrany přírody ve svých stanoviscích vyloučily významný vliv záměru na příznivý stav předmětu ochrany nebo celistvost evropsky významných lokalit a ptačích oblastí (příloha 15).

C.1.8. Územní systém ekologické stability

ÚSES je vymezován na základě zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, v platném znění. Můžeme jej charakterizovat jako vzájemně propojený soubor přirozených i pozměněných, avšak přírodě blízkých, ekosystémů. ÚSES umožňuje uchování a reprodukci

přírodního bohatství, příznivě působí na okolní, méně stabilní části krajiny a vytváří tak základ pro její mnohostranné využívání. Vymezení ÚSES stanoví a jeho hodnocení provádějí orgány územního plánování a ochrany přírody ve spolupráci s orgány vodohospodářskými, ochrany zemědělského půdního fondu a státní správy lesního hospodářství.

Rozlišují se tři úrovně ÚSES:

- nadregionální
- regionální
- místní (lokální)

Tyto skladebné prvky ÚSES se dále stávají součástí ekologické sítě vyššího významu, která se nazývá EECONET (European Ecological Network). EECONET je evropskou ekologickou sítí usilující vytvořit společnou územně propojenou síť, zabezpečující ochranu, obnovu a nerušený vývoj ekosystémů a krajín nesporného evropského významu, integrovanou s ostatními způsoby využití.

Dle dostupných územních plánů jednotlivých dotčených obcí a Mapového portálu Olomouckého kraje kříží trasu záměru nebo se nachází v blízkosti stavebního záměru tyto prvky ÚSES:

a) Nadregionální prvky ÚSES

Nenachází se v blízkosti záměru.

b) Regionální prvky ÚSES

Nenachází se v blízkosti záměru.

c) Lokální prvky ÚSES

Dle územních plánů

Jižně od Brodku u Přerova (konvenční trať ev. km 191,3; k.ú. Brodek u Přerova) kříží lokální biokoridor LK21. Jedná se o pás zeleně podél vodního toku (Císařovský potok). Dále trasa VRT kříží LBC 29 v přibližných km 86,2-86,5 (k.ú. Žeravice). Jedná se o porost dřevin rostoucích mimo les. Okolo km 89,0 tunel VRT kříží LBC (lesní pozemek) a lokální biokoridor (okraj lesa) v cca km 89,1 a 89,6 (k.ú. Vinary u Přerova). Další lokální biokoridor LK8 se

nachází za Prosenicemi v km 93,45 (k.ú. Proseničky). Jedná se o doprovodnou zeleň podél vodního toku. Tyto lokální prvky jsou v územních plánech obcí vedené jako funkční.

V trase záměru je řada dalších lokálních biocenter a biokoridorů, které jsou v současné době v územních plánech značené jako nefunkční (většinou jde o plochy a koridory na polních plochách a cestách bez zeleně).

- LK 5 okraj polní plochy - konvenční trať v km 190,35(k.ú. Císařov)
- LK 4 okraj pole lemovaný pásem zeleně - konvenční trať v km 188,0 (Rokytnice u Přerova)
- LK 21 – okraj pole lemovaný pásem zeleně - VRT v km 191,3 (k.ú. Brodek u Přerova)
- LBC 3 – polní plocha - mezi konvenční tratí a VRT, VRT křížení km 190,5 (k.ú. Brodek u Přerova)
- LK 4 – polní plocha - VRT v km 190,35 (k.ú. Brodek u Přerova)
- K22 – okraj pole lemovaný pásem zeleně - VRT v km 189,6 (k.ú. Rokytnice u Přerova)
- LK 32 – uprostřed polních ploch, podél polní cesty - VRT v km 85,0 (k.ú. Rokytnice u Přerova)
- LK 13 – uprostřed polních ploch, podél cesty ke skládce odpadu Žeravice - VRT v km 85,5 (k.ú. Rokytnice u Přerova)
- LK uprostřed polních ploch, podél polní cesty - VRT v km 87,1 (k.ú. Žeravice)
- LK pás zeleně nad autokrosovým závodistištěm - VRT v km 88,4 (k.ú. Předmostí)
- LK okraj polní plochy podél silnice II/436 - VRT v km 88,5 (k.ú. Předmostí)

Mapa ÚSES s přehlednou situací stavby je součástí přílohy 2 Situace ŽP. Z mapy je patrné rozložení funkčních a nefunkčních prvků ÚSES.

Vyhodnocení vymezení ÚSES v řešeném území (dle D.Lacina, 2026)

Dominantním vegetačním stupněm je 2. stupeň buko-dubový, který v severní až severovýchodní části přechází do 3. stupně dubo-bukového. Vzhledem ke geologické a pedologické situaci je dominantní trofickou řadou řada BD mezotrofně-bazická s přechody k řadě B mezotrofní. V západní a severní části se mohou objevovat polohy s řadou AB oligotrofně-mezotrofní, zatímco okolo vodotečí a v mělkých sníženinách bude zastoupena řada BC mezotrofně-eutrofní. Jako hydrická řada naprosto převládá řada 3 normální, okolo

vodotečí nebo v mělkých sníženinách přechází k hydrické řadě 4 zamokřené, zatímco na exponovaných stanovištích (především prudší svahy otočené k JV až JZ) se mohou objevovat plochy s řadou 2 omezenou. Pouze ve fragmentech (např. stěny bývalého lomu) se může objevit i hydrická řada suchá.

Vymezený ÚSES dle územně-analytických podkladů a územních plánů nemá zřetelné nedostatky ohledně přechodů mezi trofickými a hydrickými řadami, snad jen na přechodu mezi AB a BD by bylo vhodné vymezit nějaké přechodové biocentrum. Pokud jde o vymezení reprezentativních biocenter, je nutno konstatovat, že především v západní části je ÚSES vymezen často především s ohledem na aktuální stav krajiny okolo vodotečí a je zcela opomenuta potřeba vymezení LBC také v hydricky normálních řadách. V trofických řadách tento způsob vymezení nadměrně zvyšuje podíl vedlejší řady BC mezotrofně-eutrofní.

Ve vymezení ÚSES se objevují určité nedostatky. Obecně se poměrně často vyskytuje nedostatečná výměra LBC, objevují se i nenávaznosti na sousedících katastrech.

Mapa ÚSES s přehlednou situací stavby je součástí přílohy 2 Situace ŽP. Z mapy je patrné rozložení funkčních a nefunkčních prvků ÚSES.

C.1.9. Významné krajinné prvky

Pojem významný krajinný prvek (dále jen VKP) byl zaveden zákonem č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, v platném znění. Jako VKP jsou definovány ekologicky, geomorfologicky nebo esteticky hodnotné části krajiny, které utváří její typický vzhled nebo přispívají k udržení její stability. Významnými krajinnými prvky jsou lesy, rašeliniště, vodní toky, rybníky, jezera, údolní nivy (tzv. VKP ze zákona) nebo jiné části krajiny, které takto zaregistruje ve smyslu zákona o ochraně přírody příslušný orgán státní správy (tzv. registrované VKP). Jde zejména o mokřady, stepní trávníky, remízy, meze, trvalé travní plochy, naleziště nerostů a zkamenělin, umělé i přirozené skalní útvary, výchozy a odkryvy. Mohou jimi být i cenné plochy porostů sídelních útvarů včetně historických zahrad a parků. Zvláště chráněná část přírody je z této definice vyňata.

1) Vodní toky a údolní nivy vodních toků

Seznam vodních toků, které železniční trať kříží, včetně jejich popisu je uveden výše v tabulce v kap. C.I.4 Hydrologické poměry. Většina těchto vodních toků je celoročně zvodnělá.

Během stavby dojde k zásahům do VKP vodní tok, ať už k přímým zásahům do koryta a jeho úpravám, tak ke kácení břehových porostů. Součástí stavby je revitalizace Vinarského potoka (v nové trase a částečně jako revitalizace ve stávající trase).

2) Vodní plochy

V zájmovém území se vodní plochy nenachází.

3) Les

Lesní porosty se rozkládají v úseku cca km 7,05 - 7,4 a v úseku km 7,7 - 8,2.

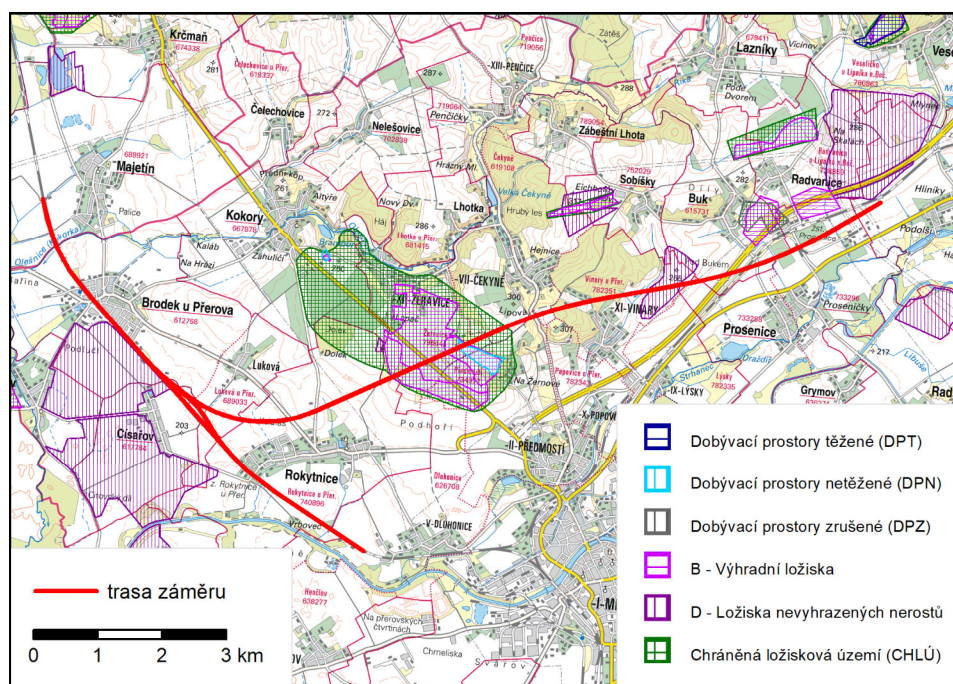
Lesní porosty (na pozemcích PUPFL) budou trvale odňaty v rozsahu 4,9 ha. Dočasné odnětí se předpokládá v rozsahu cca 0,6 ha. V rámci ORP Přerov, do kterého spadá celkem 4 080 ha PUPFL (10,2 % celkové rozlohy ORP) (Český statistický úřad, údaj pro poslední uvedený rok 2019), tak bude trvale odňato cca 0,12 %. Dle mapového portálu AOPK se v území nenalézají přirozené lesy. V druhové skladbě lesních porostů v zájmové ploše dominuje smrk (25 %) následovaný borovicí (18 %). Z listnáčů je nejčastější v porostech zastoupen klen (10 %), lípa (6,5 %), buk (5,5 %), habr, dub letní a zimní (každý 5 %). Druhové složení je pestřejší podél drobných vodotečí a svodnic stejně tak jako při okrajích lesních porostů., kdy se uplatňují i nálety jiných listnáčů jako je bříza, třešeň ptačí nebo olše lepkavá.

VKP registrované

Dle platných územních plánů dotčených obcí se v těsné blízkosti trati nenachází registrované významné krajinné prvky. Nejbližší registrované VKP Malá lipová (ptačí rezervace) se nachází 370 m jižně od trasy VRT (cca km 86,4-86,5). Další registrované VKP Skalice a Vápencové zmoly se nachází severně od trasy VRT (cca 86,6-87,0) ve vzdálenosti 0,7-4,1 km.

C.1.10. Nerostné suroviny

Předmětný záměr nezasahuje do těžených dobývacích prostorů (DP). V území mezi místními částmi Přerov – Žeravice a Přerov – Předmostí trasa záměru křížuje netěžený dobývací prostor. V tomto prostoru se nachází také chráněné ložiskové území (CHLÚ) Předmostí – Žeravice a území bilancovaných výhradních ložisek vápence dle zákona č. 44/1988 Sb., horní zákon, v platném znění. U Brodku u Přerova tvoří trasa záměru sv. hranici ložiska nevyhrazených nerostů Brodek u Přerova - Citov (jíl, šterkopísek, šterk). Také sv. od Vinar se nachází ložisko nevyhrazených nerostů Viničná (jíl, spraš, karbonát).



Obr. 15: Dobývací prostory, ložiska a CHLÚ v okolí záměru (zdroj: ČGS SURIS)

C.1.11 Území hustě zalidněná

Navrhovaný záměr se nachází na území Olomouckého kraje. Konkrétně záměr prochází přes území následujících obcí: Přerov, Brodek u Přerova, Rokytnice, Císařov, Majetín, Buk, Prosenice, Osek nad Bečvou.

Nejčastěji používaným ukazatelem rozmístění obyvatelstva je hustota zalidnění. Je definován jako poměr počtu obyvatel a plochy území. Je to významná strukturní charakteristika každého území, každého sídelního prostoru. Poskytuje možnost prostorového i časového srovnání rozmístění obyvatelstva.

V následující tabulce je uveden přehled o počtu obyvatel a hustotě zalidnění na základě dat z veřejné databáze Českého statistického úřadu k 31. 12. 2023 pro území dotčených obcí. Mezi území hustě obydlená lze zařadit Přerov s hustotou zalidnění 713 obyv./km². U ostatních obcí se hustota zalidnění pohybuje převážně okolo 100-200 obyv./km².

Tab. 15 Hustota zalidnění a plocha území obce na 1 obyvatele

Obec	Počet obyvatel	Celková výměra [km ²]	Hustota zalidnění [obyv./km ²]	Plocha území obce na 1 obyvatele [m ²]
Přerov	41 661	58,45	713	1 400
Brodek u Přerova	1 873	8,91	210	4 757
Rokytnice	1 509	8,06	187	5 341

Obec	Počet obyvatel	Celková výměra [km ²]	Hustota zalidnění [obyv./km ²]	Plocha území obce na 1 obyvatele [m ²]
Císařov	320	2,99	107	9 343
Majetín	1 184	9,50	125	7 179
Buk	380	3,78	101	9 947
Prosenice	802	6,25	128	7 793
Osek nad Bečvou	1 366	13,01	105	9 524

Zdroj: Český statistický úřad, Veřejná databáze (počet obyvatel a celková výměra) k 31.12. 2023

Porovnávání plochy území a počtu obyvatel vychází z dnes již překonaných představ o potřebě určitého rozsahu území, které by poskytlo možnost obživy na 1 obyvatele. Vzhledem k tomu, že závislost člověka na přírodních podmínkách se společně s technologickým rozvojem snižuje, lze konstatovat, že přírodní podmínky již v současnosti nepředstavují hlavní překážku pro šíření populace, důsledkem čehož je její velmi nerovnoměrné rozmístění.

Hustotu zalidnění proto, ač patří mezi základní geografické ukazatele, nelze přeceňovat, protože velmi obecně charakterizuje jen jakési „populační zatížení“ na jednotku bez vyjádření ekonomické úrovně obyvatelstva a území.

Určitou informaci o rozmístění obyvatelstva může poskytnout také další ukazatel, který je výsledkem obráceného poměru počtu obyvatel a plochy. Tento ukazatel pak vyjadřuje velikost plochy území, která připadá na 1 obyvatele, je v nepřímém poměru s ukazatelem hustoty zalidnění. Hodnoty tohoto ukazatele jsou také uvedeny v tabulce výše. U nejméně zalidněných obcí jako je Buk, Osek nad Bečvou a Císařov dosahuje plocha území obce na 1 obyvatele téměř 1 ha. Naopak v obci Přerov je plocha území obce na 1 obyvatele rovna 0,14 ha.

Více informací je uvedeno v části C.2.6. *Obyvatelstvo a veřejné zdraví* předkládané dokumentace.

C.1.12. Území zatěžovaná nad míru únosného zatížení, staré ekologické zátěže

Citlivé a zranitelné oblasti

Ve smyslu nařízení vlády č. 401/2015 Sb., v platném znění, jsou veškeré povrchové vody ČR, tedy i vody v okolí zájmové lokality, citlivou oblastí s následnou odpovídající ochranou (<https://heis.vuv.cz>).

Většina stavbou dotčených katastrální území je vyhlášena zranitelnými oblastmi ve smyslu přílohy č. 1 nařízení vlády č. 262/2012 Sb., v platném znění. Aktuálně platné zranitelné oblasti

jsou uvedeny na obr. 7. Dle vodního zákona (č. 254/2001 Sb., o vodách, v platném znění) jsou zranitelné oblasti území, kde se vyskytují povrchové a podzemní vody, zejména využívané nebo určené jako zdroje pitné vody, v nichž koncentrace dusičnanů přesahuje hodnotu 50 mg/l nebo mohou této hodnoty dosáhnout, nebo povrchové vody, u nichž v důsledku vysoké koncentrace dusičnanů ze zemědělských zdrojů dochází nebo může dojít k nežádoucímu zhoršení jakosti vody.

Radonový index

Podle zjištěných poznatků (Komplexní radonová informace na mapy.geology.cz) spadá převážná část zájmového území do kategorie území s nízkým radonovým indexem. V úseku mezi Rokytnicí a Vínary prochází trasa VRT částečně i územím se středním radonovým indexem.

Záplavové území

Aktivní zóna záplavového území a záplavové území Q100 v okolí záměru je vázána na významný vodní tok (podle vyhlášky č. 178/2012 Sb., v platném znění) řeku Bečvu (DIBAVOD/HEIS ID 405600000100) a částečně i Moravu (DIBAVOD/HEIS ID 401110000100). Nový úsek VRT do vymezených záplavových území téměř nezasahuje. Pouze v místě napojení VRT na stávající trať mezi Brodkem u Přerova a Rokytnicí prochází po hranici záplavového území Q100. Stávající trať zasahuje do záplavového území Q100 v okolí Rokytnice a částečně u Majetína. Přehledná situace je součástí přílohy č.2.

Sesuvná území

Aktivní či pasivní sesuvy nebo jiné nebezpečné svahové nestability se dle dostupných údajů v zájmovém území nenacházejí.

Poddolovaná území

Dle informačního systému ČGS se v lokalitě nenachází stará důlní díla a poddolovaná území.

Seismická území

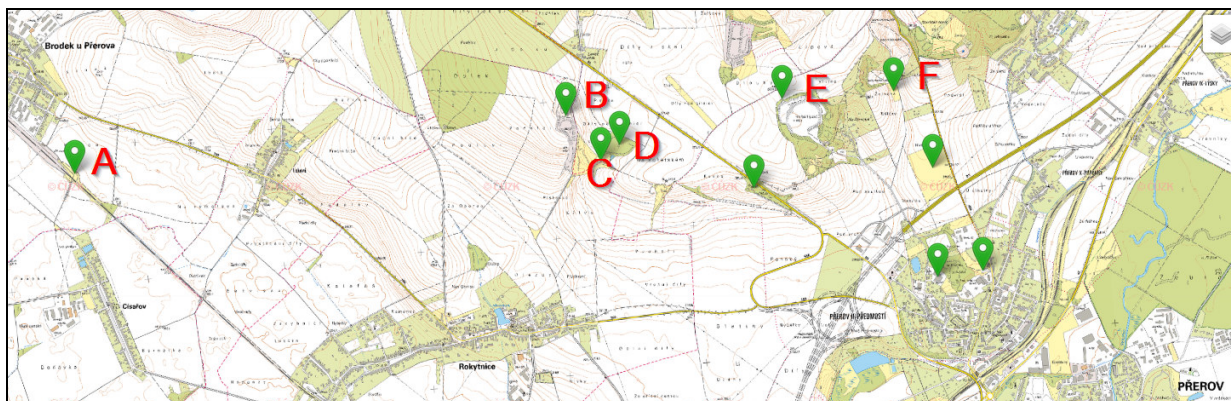
Z inženýrskogeologického průzkumu (TESIA, 2024) vyplývá, že zájmové území dle ČSN EN 1998-1 (73 0036) Navrhování konstrukcí odolných proti zemětřesení náleží do oblasti s malou seismicitou, hodnoty referenčního zrychlení základové půdy a_{gR} se v dané oblasti pohybují v rozmezí 0,04-0,06. V dané oblasti je nutné dodržovat zásady a ustanovení podle ČSN EN 1998-1.

Staré ekologické zátěže

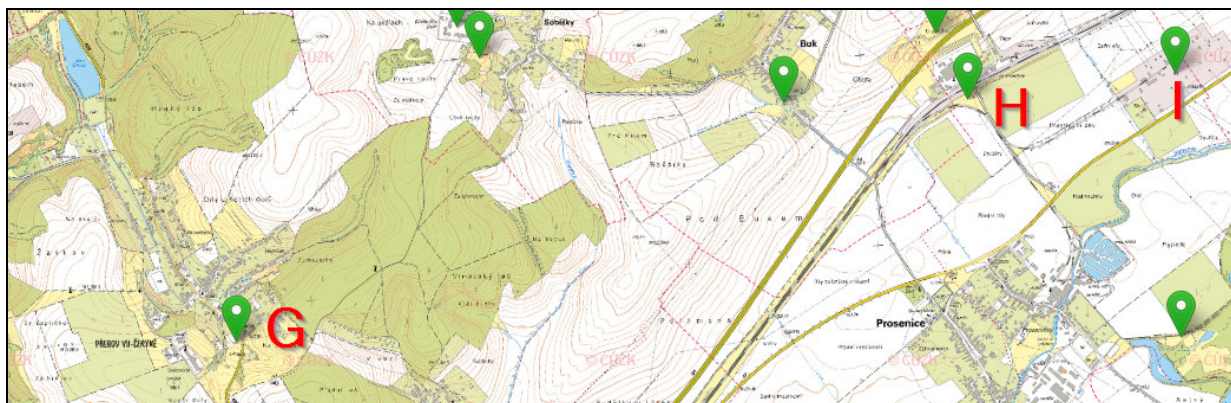
V trase nebo jejím blízkém okolí je registrováno několik lokalit evidovaných v SEKM (Systém evidence kontaminovaných míst), poskytujících informace o kontaminovaných a potenciálně kontaminovaných místech i ekologických újmách.

Jedná se o:

- A) Skládka u přejezdu
- B) Štěrkopískový důl a skládka Rokytnice
- C) Skládka Kopánky
- D) Žeravice – bývalý kamenolom
- E) Skládka u lomu Žernava
- F) Skládka Žernová Pod autokrosem
- G) Skládka proti hřbitovu
- H) Skládka mezi kolejíšti
- I) TR Prosenice



Obr. 16: Staré ekologické zátěže v okolí stavby (zdroj: www.sekm.cz)



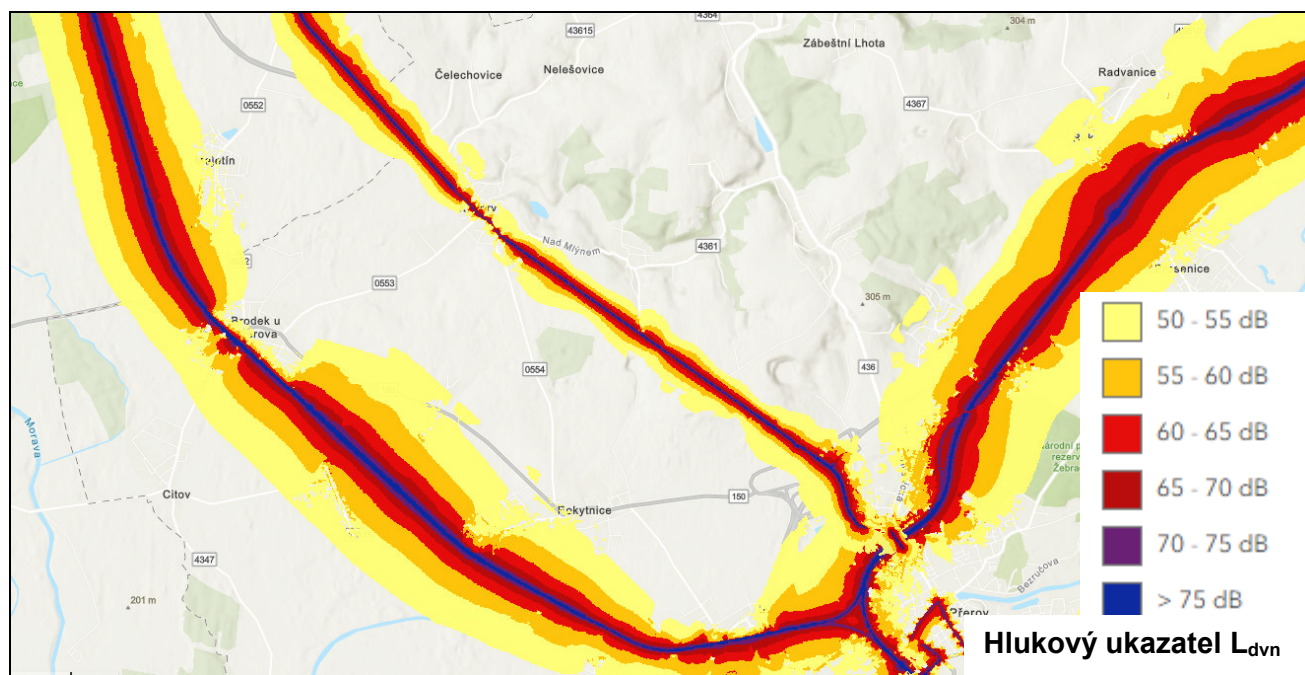
Obr. 17: Staré ekologické zátěže v okolí stavby (zdroj: www.sekm.cz)

Na portálu vytvořeném Ministerstvem životního prostředí jsou uvedeny dostupné informace k těmto lokalitám, včetně fotodokumentace (<https://www.sekm.cz/portal/>).

Hluk

Strategické hlukové mapy (2022) jsou výpočtovým modelem hlukové situace kolem vybraných pozemních komunikací, železničních tratí, městských aglomerací a Letiště Václava Havla v Praze, tedy kolem největších zdrojů hluku způsobených dopravou. Cílem těchto map je, aby sloužily jako podklad pro budoucí opatření vedoucí ke snížení hlukové zátěže, například v rámci územního plánování.

Vyjádření expozice hluku pomocí jednočíselné hodnoty umožňují tzv. hlukové ukazatele. Hlukové ukazatele jsou definované Směrnicí Evropského parlamentu a Rady 2002/49/ES o hodnocení a řízení hluku ve venkovním prostředí, Vyhláškou č. 315/2018 Sb., o strategickém hlukovém mapování a Vyhláškou č. 55/2022 Sb., kterou se mění vyhláška č. 315/2018 Sb. Cílem směrnice bylo zavedení jednotného přístupu k prevenci a omezování nežádoucích účinků hluku ve venkovním prostředí. Jsou užívány jednotné hlukové ukazatele pro den (L_d), pro večer (L_v), pro noc (L_n) a pro den-večer-noc (L_{dvn}). Hlukové ukazatele představují dlouhodobou průměrnou hodnotu akustického tlaku za období jednoho kalendářního roku. Většina evropských zemí používá časové intervaly pro den 7:00 – 19:00, pro večer 19:00 – 23:00 a pro noc 23:00 – 7:00 doporučené směrnicí 2002/49/ES. V České republice jsou používány časové intervaly pro den 6:00 – 18:00, pro večer 18:00 – 22:00 a pro noc 22:00 – 6:00. Tyto časové intervaly jsou dané vyhláškou o hlukovém mapování a jsou v souladu se směrnicí 2002/49/ES, která umožňuje jednotlivým členským státům EU posun začátků časových intervalů podle místních podmínek. Hlukový ukazatel L_{dvn} se vypočítá z ukazatelů L_d , L_v a L_n jako energetický vážený průměr s večerní penalizací 5 dB a noční penalizací 10 dB. Účelem penalizace je zohlednění závažnějších účinků hluku večer a v noci. Dříve byl používán hlukový ukazatel L_{dn} , který nezohledňoval večer. Ten byl přiřazen k denní době.



Obr. 18: Strategická hluková mapa okolí území vysokorychlostní tratě

(<https://geoportal.mzcr.cz/SHM/>)

Podle výsledků strategického hlukového mapování (<https://geoportal.mzcr.cz/SHM/>) prochází nově navrhovaná trasa vysokorychlostní tratě několika pásy hlukového zatížení s celým spektrem hodnot ukazatele L_{dvn} (obr. 18). Jak je z obrázku zřejmé, tak se v současné době v oblasti vyskytuje vliv silniční a železniční dopravy podél stávajících dopravních cest. Je zřejmé, že nová železniční trať bude dalším zdrojem hluku v oblasti. Pro posouzení vlivu hluku během provozu byla zpracována hluková studie (příloha 3), jejímž cílem je vyhodnotit hlukovou zátěž a navrhnout opatření ke snížení negativního vlivu hluku na veřejné zdraví obyvatel.

C.1.13. Území historického, kulturního nebo archeologického významu

Kulturní památky jsou podle zákona č. 20/1987 Sb., o státní památkové péči, v platném znění, chráněny jako nedílná součást kulturního dědictví lidu, svědectví jeho dějin, významného činitele životního prostředí a nenahraditelné bohatství státu.

V širším okolí stavebního záměru se dle údajů Národního památkového ústavu (<http://npu.cz>) nachází několik nemovitých kulturních památek.

Trasa záměru (VRT) prochází severně od Rokytnice ÚAN I Rokytnice „Za oborou“, „Nad oborou“. Doloženy jsou zde nálezy sídlištních objektů z doby laténské. Dále trasa VRT

prochází v blízkosti ÚAN I Vinary – intravilán. Konvenční část trasy záměru prochází v těsné blízkosti ÚAN II – středověké jádro městečka Brodek u Přerova.

V širším okolí stavby se nachází světoznámé archeologické naleziště Předmostí u Přerova představující důkazy prehistorického života na Zemi. Naleziště je proslulé zejména paleolitickými vykopávkami značného množství mamutích kostí.

Podrobněji jsou nemovité kulturní památky a archeologická naleziště popsána v kapitole C.2.7.

C.2. Charakteristika současného stavu životního prostředí, resp. krajiny v dotčeném území a popis jeho složek nebo charakteristik, které mohou být záměrem ovlivněny, zejména ovzduší, vody, půdy, přírodních zdrojů, biologické rozmanitosti, klimatu, obyvatelstva a veřejného zdraví, hmotného majetku a kulturního dědictví včetně architektonických a archeologických aspektů

C.2.1. Klima a ovzduší

Z hlediska makroklimatických poměrů náleží celé území k severnímu podnebnému pásu, ve kterém dochází ke střetu vlivů Atlantského oceánu a eurasijského kontinentu.

Dle klimatické klasifikace (Quitt, 1971) je zájmové území zahrnuto do teplé klimatické oblasti T2. Jaro je poměrně krátké, teplé až mírně teplé, léto je teplé dlouhé a suché, podzim je poměrně krátký, teplý až mírně teplý, zima je krátká, suchá až velmi suchá. Další charakteristiky této klimatické oblasti udává následující tabulka.

Tab. 16 Klimatické charakteristiky oblastí T2 (Quitt, 1971)

Klimatické charakteristiky	T2
Počet letních dnů	50-60
Počet dnů s průměrnou teplotou 10 °C a více	160-170
Počet mrazových dnů	100-110
Počet ledových dnů	30-40
Průměrná teplota v lednu	-2 až -3
Průměrná teplota v červenci	18-19
Průměrná teplota v dubnu	8-9
Průměrná teplota v říjnu	7-9
Průměrný počet dnů se srážkami 1 mm a více	90-100
Srážkový úhrn ve vegetačním období	350-400
Srážkový úhrn v zimním období	200-300
Počet dnů se sněhovou pokrývkou	40-50
Počet dnů zamračených	120-140
Počet dnů jasných	40-50

Klimatické změny

V celé České republice můžeme v posledních desetiletích sledovat projevy globální klimatické změny. Zvyšují se průměrné roční teploty a frekvence výskytu, intenzita i délka trvání období s extrémně vysokými teplotami, mění se rovněž hydrologický cyklus a distribuce srážek v čase a prostoru. V blízké budoucnosti lze očekávat další růst průměrných teplot, zvyšování zimních a snižování letních srážkových úhrnů, zvětšování délky bezesrážkových období, riziko vzniku sucha a zvyšující se četnost extrémních povětrnostních jevů. Všechny tyto extrémní výkyvy počasí mohou mít výrazný vliv rovněž na železniční dopravu. Frekventovanější výskyt extrémních projevů počasí bude způsobovat častější nesjízdnosti úseků dopravních cest v důsledku jejich zaplavení, fyzického poškození, zatarasení popadanými stromy následkem vichřice apod. To bude klást zvýšené nároky na jedné straně na zajištění kapacity a samotnou existenci objízdných tras a na organizaci dopravy, na druhé straně na schopnost správců infrastruktury dostatečně rychle reagovat na vzniklé mimořádné události. Důležitá je i prevence a údržba zeleně a stožárů, které by mohly spadnout na dopravní cestu v důsledku silného větru, námrazy, vysoké sněhové pokrývky apod.

Náhlé ledovky či sněhové úhrny v zimním období mohou mít negativní vliv na nehodovost, jakož i kvalitu infrastruktury a fungování dopravy. Závažný je dopad ledovky na provoz elektrických drah, kdy dochází ke ztrátě funkčnosti trolejových vedení, které vede k úplnému ochromení dopravy.

Zvýšení teplot a častější fluktuace vysokých a nízkých teplot zvyšují nároky na klimatizaci a temperování vozidel veřejné, osobní i nákladní dopravy. Kromě ohřevu odpadním teplem motorů, bude pravděpodobně nadále růst nárok na období, kdy je prostor dohříván, na druhou stranu budou během letních měsíců růst požadavky na klimatizaci s cílem chlazení prostoru, které je však energeticky značně náročné. Z těchto důvodů lze očekávat zvýšenou spotřebu energií při provozu dopravních prostředků.

Ovzduší

Vývoj emisí znečišťujících látek v Olomouckém kraji byl v období 2005–2021 mírně rozkolísaný, celkově však mají emise klesající dlouhodobý trend. Největší pokles emisí byl evidován u emisí SO₂ o 66,8 %. V roce 2022 meziročně došlo k poklesu emisí všech sledovaných látek. Největší meziroční nárůst byl u emisí SO₂ o 11,4 %. Celkové emise znečišťujících látek do ovzduší na plochu území (měrné emise) v Olomouckém kraji v roce 2022 dosahovaly podprůměrných hodnot vzhledem k ostatním krajům, podobně jako v předchozích letech. Emise v tomto kraji jsou produkovány především v jeho jižní části a souvisí s průmyslem, lokálně s dopravní zátěží, strukturou osídlení a zemědělstvím.

V krátkodobém trendu emisí PM_{10} dochází k nárůstu, proto nelze stav emisí v kraji hodnotit jako dobrý (Zpráva o životním prostředí v Olomouckém kraji, 2022).

Nástrojem pro řízení kvality ovzduší v Olomouckém kraji je tzv. Program zlepšování kvality ovzduší zóna Střední Morava – CZ07.

Pro charakteristiku stávajícího stavu znečištění ovzduší v záměrem dotčeném území byly použity údaje z Českého hydrometeorologického ústavu – klouzavé pětileté průměrné imisní koncentrace látek v období let 2020–2024 zveřejněné Ministerstvem životního prostředí na základě ustanovení § 11, odst. 5 a 6 zákona č. 201/2012 Sb., o ochraně ovzduší. Tato data jsou uváděna pro čtverce o rozměrech 1×1 km. Imisní limity pro znečišťující látky v ovzduší jsou stanoveny v příloze 1 zákona č. 201/2012 Sb., o ochraně ovzduší.

Tab. 17 Stávající úroveň znečištění dle klouzavých pětiletých průměrů imisních koncentrací za období 2020–2024 (zdroj: www.chmu.cz)

znečišťující látka	NO ₂ (rok)	PM ₁₀ (24 h.)	PM ₁₀ (rok)	PM _{2,5} (rok)	SO ₂ (24 h.)	benzo(a)pyren (rok)	benzen (rok)
imisní koncentrace [μg/m ³]	8,4- 12,9	35,0- 36,0	19,3- 20,7	13,5-14,8	7,0- 10,0	0,0008- 0,0011	0,9-1,0
Imisní limit [μg/m ³]	40	50	40	20	125	0,001	5

Jak vyplývá z těchto dlouhodobých dat, v zájmovém území nejsou ve většině případů překračovány imisní limity určené k ochraně lidského zdraví. Pouze v případě benzo(a)pyrenu je dosažena nebo překročena hraniční hodnota imisního limitu, a to zejména v sv. části sledovaného území. Z více jak 95 % jsou hlavním zdrojem znečištění benzo(a)pyrenem lokální topeniště na pevná paliva.

C.2.2. Voda

Vodní útvary povrchových a podzemních vod

Pro účely plánování v oblasti vod jsou přílohou č. 1 vyhlášky č. 393/2010 Sb. o oblastech povodí vymezeny *oblasti povodí* (mezinárodní) a *dílčí povodí* (na území ČR). Dílčí povodí jsou vymezena dílčími povodími 3. řádu podle čísla hydrologického pořadí. Dílčí povodí, přiřazené hydrogeologické rajony a určení, do kterých správních obvodů krajů a správních obvodů obcí s rozšířenou působností a do územní působnosti kterých správců povodí spadají, jsou uvedena v příloze této vyhlášky.

Oblast povodí je dále pro potřeby plánování a managementu povodí rozdělena do vodních útvarů. Jde o celistvé/homogenní jednotky povodí, pro něž jsou charakteristické podobné přírodní vlastnosti (dle § 2 odst. 3 zákona č. 254/2001 Sb. o vodách a o změně některých zákonů). Útvar povrchových vod představuje jednotku pro hodnocení chemického a ekologického stavu v rámci platného 6letého plánovacího cyklu (2010-2015, 2016-2021, 2022-2027). Vodní útvary jsou rozděleny na útvary povrchových vod a útvary podzemních vod. Útvary povrchových vod jsou rozděleny do kategorií vod tekoucích a vod stojatých a jsou buď přírodní, silně ovlivněné nebo umělé. Útvary podzemních vod jsou vymezeny v jednotlivých, nad sebou ležících vrstvách, tedy jako útvary podzemních vod svrchní, hlavní nebo hlubinné vrstvy.

Lokalita leží dle Plánu dílčího povodí Morava a přítoky Váhu ve vymezeném mezipovodí tří vodních útvarů povrchových vod. Jejich přehled včetně hodnocení ekologického, chemického a celkového stavu těchto vodních útvarů (VÚ) je uveden v tabulce níže.

Tab. 18 Vodní útvary povrchových vod a hodnocení jejich stavu

ID vodního útvaru	Název vodního útvaru	Hodnocení ekologického stavu a ekologického potenciálu VÚ	Hodnocení chemického stavu VÚ	Celkové hodnocení stavu VÚ	Stavba
MOV_0520	Olešnice (Kokorka) od pramene po ústí do toku Morávka-náhon	poškozený stav	nedosažení dobrého stavu	nevyhovující	VRT, konvenční část
MOV_0530	Morava od toku Třebůvka po tok Bečva	zničený stav	nedosažení dobrého stavu	nevyhovující	konvenční část
MOV_0830	Bečva od toku Lučnice po ústí do toku Morava	střední stav	nedosažení dobrého stavu	nevyhovující	VRT, konvenční část

Záplavové území

Aktivní zóna záplavového území a záplavové území Q100 v okolí záměru je vázána na významný vodní tok (podle vyhlášky č. 178/2012 Sb., v platném znění) řeku Bečvu (DIBAVOD/HEIS ID 405600000100) a částečně i Moravu (DIBAVOD/HEIS ID 401110000100). Nový úsek VRT zasahuje do vymezených záplavových území pouze v místě napojení VRT

na stávající trať mezi Brodkem u Přerova a Rokytnicí, zde prochází po hranici záplavového území Q100. Stávající trať zasahuje do záplavového území Q100 v okolí Rokytnice a částečně u Majetína.

CHOPAV, ochranná pásma, citlivé a zranitelné oblasti

Trasa konvenční části stavby tvoří hranici chráněné oblasti přirozené akumulace vod (CHOPAV) Kvarter řeky Moravy (ID 219). V těsné blízkosti napojení VRT na konvenční část se nachází ochranná pásma podzemního vodního zdroje Brodek u Přerova prameniště stanovená rozhodnutím č. MMPPr/016005/2011/Hr. Konvenční část stavby zasahuje do ochranného pásma II. stupně. Ochranné pásmo 1. stupně není dotčeno. Ochranná pásma vodních nádrží se v blízkosti záměru nenachází (<https://heis.vuv.cz>).

Ve smyslu nařízení vlády č. 401/2015 Sb., v platném znění, jsou veškeré povrchové vody ČR, tedy i vody v okolí zájmové lokality, citlivou oblastí s následnou odpovídající ochranou (<https://heis.vuv.cz>). Většina stavbou dotčených katastrálních území je vyhlášena zranitelnými oblastmi ve smyslu přílohy č. 1 nařízení vlády č. 262/2012 Sb., v platném znění. Aktuálně platné zranitelné oblasti jsou uvedeny na obr. 7 (<https://heis.vuv.cz>).

C.2.3. Půda

Úsek od km 0,0 po cca km 2,6 je z pedologického hlediska řazen ke fluvizemí. Fluvizemě převážně na rovině nebo úplné rovině se všesměrnou expozicí a celkovým obsahem skeletu do 10 %. Půdy hluboké v teplém, mírně vlhkém klimatickém regionu a středně produkční.

Úsek od km cca 2,6 po km 3,15 je z pedologického hlediska řazen k luvizemí. Luvizemě převážně na rovině nebo úplné rovině se všesměrnou expozicí a celkovým obsahem skeletu do 10 %. Půdy hluboké v teplém, mírně vlhkém klimatickém regionu a velmi produkční.

Úsek od km cca 3,15 po km cca 6,1 je z pedologického hlediska řazen ke hnědozemí. Hnědozemě převážně na rovině nebo úplné rovině se všesměrnou expozicí a celkovým obsahem skeletu do 10 %. Půdy hluboké v teplém, mírně vlhkém klimatickém regionu a produkční.

Úsek od km cca 6,1 po cca 7,05 je z pedologického hlediska řazen k luvizemí. Luvizemě převážně na mírných svazích se všesměrnou expozicí a celkovým obsahem skeletu do 10 %. Jedná se o produkční půdy.

Úsek od km cca 7,05 po 7,4 není součástí půdního fondu – jedná se o lesní plochu.

Úsek od km cca 7,4 po cca 7,7 je z pedologického hlediska řazen k černozemi. Černozemě převážně na středních svazích se západní či východní expozicí (jihozápadní až severozápadní či jihovýchodní až severovýchodní) nebo se severní expozicí (severozápadní až severovýchodní) a celkovým obsahem skeletu do 10 %. Půdy hluboké v teplém, mírně vlhkém klimatickém regionu a málo produkční.

Úsek od km cca 7,7 po 8,2 není součástí půdního fondu – jedná se o lesní plochu. (Vyjma km cca 8,0 – hnědozemě).

Úsek od km cca 8,2 až po konec zájmové oblasti je řazen ke hnědozemí. Hnědozemě převážně na rovině nebo úplné rovině se všesměrnou expozicí a celkovým obsahem skeletu do 10 %. Půdy hluboké v teplém, mírně vlhkém klimatickém regionu a vysoce produkční.

Realizací stavby dojde k záborům pozemků zemědělského půdního fondu i pozemků určených k plnění funkcí lesa. Předpokládaný rozsah záborů včetně zařazení do tříd ochrany a dotčené BPEJ u pozemků ZPF je popsáno v kap. B.II.1.

C.2.4. Přírodní zdroje

Předmětný záměr nezasahuje do těžených dobývacích prostorů (DP). V území mezi místními částmi Přerov – Žeravice a Přerov – Předmostí trasa záměru křížuje netěžený dobývací prostor. V tomto prostoru se nachází také chráněné ložiskové území (CHLÚ) Předmostí – Žeravice a území bilancovaných výhradních ložisek vápence dle zákona č. 44/1988 Sb., horní zákon, v platném znění. U Brodku u Přerova tvoří trasa záměru sv. hranici ložiska nevyhrazených nerostů (jíl, štěrkopísek, štěrk). Také sv. od Vinar se nachází ložisko nevyhrazených nerostů (jíl, spraš, karbonát).

Nároky na přírodní zdroje jsou charakterizovány v kapitolách B.II.1-3 (Voda, půda, ostatní přírodní zdroje).

C.2.5. Biologická rozmanitost

V rámci zpracování podkladů pro Dokumentaci bylo zpracováno Hodnocení dle § 67, vč. přírodovědného průzkumu a Migrační studie (příloha 7 a 8).

Pozornost byla v rámci něho věnována plochám, kde trasa záměru protíná plochy s přírodními prvky, a byla zaměřena na ověření a případnou aktualizaci dříve zjištěného stavu.

V rámci zpracování podkladů pro Oznámení a Dokumentaci posouzení vlivů na životní prostředí dle zákona č. 100/2001 Sb. v platném znění byly jako příloha zpracovány dva

samostatné materiály - Přírodovědný průzkum a Migrační studie. Terénní průzkumy proběhly v letech 2023 – 2026.

Přírodovědný průzkum byl zpracován pro území dotčené záměrem „RS 1 VRT Brodek u Přerova – Prosenice“ jako aktualizace průzkumů provedených pro tento záměr v letech 2022 a 2023 (Komplexní celoroční botanický a zoologický průzkum, AFRY CZ s.r.o. 07/2023). Pozornost byla v rámci něho věnována plochám, kde trasa záměru protíná plochy s přírodními prvky, a byla zaměřena na ověření a případnou aktualizaci dříve zjištěného stavu.

Záměr je situován do Hranického bioregionu, který je podle Biogeografických regionů České republiky (Culek 2013) tvořen pahorkatinou na mělkých sedimentech s vystupujícími kulmovými kopci. V současnosti v něm převažuje orná půda, v lesích kromě jehličnatých lignikultur je velké zastoupení dubohabřin, na kulmu s fragmenty bučin.

Potenciální přirozenou vegetací jsou v dotčeném území Lipové dubohabřiny (*Tilio-Carpinetum*) a na západním okraji řešeného úseku pak Jilmové doubravy (*Quercus-Ulmetum*) (Mapa potenciální přirozené vegetace České republiky, Neuhäuslová 2001).

Podle Biogeografických regionů České republiky (Culek 2013) tvoří faunu bioregionu společenstva zkulturněných pahorkatin nejzápadnější výspy karpatského oblouku. Jsou v ní částečně zastoupeny i teplomilné prvky a zejména lesní druhy karpatského předhůří. Na vápencích Hranického krasu přežívá extrazonální společenstvo suchomilných měkkýšů s charakteristickými karpatskými druhy (skalnatka lepá, vlahovka karpatská vřetenatka nadmutá). Tekoucí vody patří do pásma pstruhového, hlavní tok – Bečva do lipanového až parmového pásma.

a) Flóra

Potenciální přirozená vegetace

Potenciální přirozená vegetace představuje typ vegetace, který by se v daném území přirozeně vyskytoval jako výsledek dlouhého sukcesního vývoje ve vazbě na specifické faktory území. Je podmíněn především klimatem, půdními faktory, konfigurací terénu a dalšími faktory. Vyloučen je také jakýkoli vliv člověka na utváření vegetace. Znalost potenciální vegetace je významná pro lepší představu o charakteru území a původním stavu vegetačního krytu v dané lokalitě, ochranu stávajících biotopů a např. při revitalizačních projektech, v rámci kterých umožní s ohledem na stanovištní podmínky stanovit optimální druhovou skladbu vysazovaných dřevin.

Podle mapy potenciální přirozené vegetace ČR (NEUHÄUSLOVÁ 2001) leží zájmové území od Brodku u Přerova po NPR Žebračka v oblasti 5 Jilmových doubrav (*Querceto – Ulmetum*). Týká se to především rekonstruovaného úseku konvenční trati. Nejdelší úsek VRT, od Brodku u Přerova po Osek nad Bečvou, pak prochází oblastí 11 Lipová dubohabřina (*Tilio - Carpinetum*). Konec úseku u Oseku nad Bečvou zasahuje okrajově do oblasti 1 Střemchové jaseniny (*Pruno-Fraxinetum*), místy v komplexu s mokřadními olšinami (*Alnion glutinosae*).

Aktuální stav vegetace

Železniční tratě a jejich bezprostřední okolí mají svá vlastní typická společenstva rostlin (KRATOŠ 2019). Vegetace kolem železnice je silně ovlivněná jejím provozem a údržbou – trpí neustálým narušováním, jak mechanickým při průjezdu vlaků, tak chemickým při intenzivním používání totálních herbicidů. Významnou roli hraje i umělé kamenné podloží, na kterém se dokáže uchytit pouze omezené spektrum druhů. Rostliny, které rostou na železnici a v jejím nejbližším okolí v provozem ovlivněném prostředí můžeme obvykle řadit mezi tzv. ruderalní vegetaci, tedy vegetaci, která se vyskytuje v člověkem výrazně pozměněném prostředí. Převládají zde tedy druhy, které jsou jednak odolné vůči narušování a zároveň jsou schopny se efektivně množit pomocí semen, nebo se jedná o geofyty se schopností vegetativního rozmnožování (CHYTRÝ et al. 2010). Ve vegetaci podél železnic se kromě běžných plevelů také často šíří nově zavlekané, případně i invazivní druhy rostlin.

V oblasti, kudy prochází trasa záměru, nejsou přítomny žádné větší celky souvislých **přírodních biotopů** (CHYTRÝ et al. 2010). Přímě v trase navrhované VRT se podle výsledků mapování biotopů (VMB AOPK ČR), předchozího botanického průzkumu (HÁKOVÁ 2023) a aktuálního ověření situace vyskytují pouze jejich fragmenty. Jsou zde přítomny v podobě částí porostů v rámci větších celků intenzivně obhospodařovaných lesů či převážně v podobě liniových porostů spontánně se vyskytujících nebo i vysazených křovinných společenstev. Luční společenstva jsou ovlivněna intenzivním hospodařením nebo naopak degradují v důsledku jeho absence a klasifikovat je jako přírodní biotop lze jen výjimečně. Přítomny jsou rovněž plochy s ruderalní vegetací často s porosty nepůvodních druhů, na lidskou činnost výrazně pozměněných, opuštěných stanovištích, a také výsadby dřevin. S přírodními biotopy se tak setkáme jen na sedmi v minulosti sledovaných lokalitách, kterých bylo 13. Celkem je zde vyvinuto 6 přírodních typů, které jsou uvedeny v následující tabulce u příslušné lokality.

Tab. 19 Výskyt přírodních biotopů v dílčích plochách

lokalita	název lokality	přírodní biotopy
1	Pastvina u Oseka nad Bečvou	L2.2 Údolní jasanovo-olšové luhy těsně za východním koncem řešeného úseku
3	Vinary – mokřad u Vlčího hrdla	L2.2 Údolní jasanovo-olšové luhy L1 Mokřadní olšiny (biotopy nejsou ve VMB)
4	Vinary – Vinarský les	L3.3B Typické karpatské dubohabřiny – v trase záměru L5.1 Květnaté bučiny - fragment květnaté bučiny se nachází v blízkosti trasy
5	Vinary – hospodářská louka	T1.1 Mezofilní ovsíkové louky (biotop není uveden ve VMB)
6	Vinary - Přední les	L3.3B Typické karpatské dubohabřiny – v trase záměru
8	Kopánky – stávající a rekultivovaná skládka	K3 Vysoké mezofilní a xerofilní křoviny v podobě vysazených i spontánně se rozrůstajících křovin
10	U úpravny vody VaK Přerov	K3 Vysoké mezofilní a xerofilní křoviny

Botanický průzkum byl zpracován v průběhu roku 2024 – 2026 (BOSÁK & VRBICKÝ 2025). Území je i přes výše uvedené skutečnosti, druhově poměrně bohaté. Přesto v trase záměru nebyl zaznamenán žádný **zvláště chráněný druh** dle zákona o ochraně přírody a krajiny. Přesto zde stojí za zmínku uvést dva druhy. Prvním je ohrožený medovník meduňkolistý (*Melittis melissophyllum*). Jeho nález je uveden v NDOP z plochy biotopu L5.1 severně od trasy záměru v lokalitě Vinary. Druhým, předpokládaným druhem, se kterým bychom se na základě našich zkušeností měli na stávající železniční trati setkat, je silně ohrožený lomikámen trojprstý (*Saxifraga tridactylites*). Jeho výskyt je pravděpodobný ve vazbě na stávající železniční trať, resp. vhodná stanoviště v rámci železničních stanic.

Z druhů uvedených v Červeném seznamu cévnatých rostlin ČR byly zaznamenány 2 druhy:

- mahalebka obecná pravá (*Prunus mahaleb* subsp. *mahaleb*) C4b
- divizna velkokvětá (*Verbascum densiflorum*) C4a

Mahalebka obecná pravá byla zaznamenána v lokalitě Kopánky v rámci keřových porostů, výskyt může mít jak spontánní původ, tak může jít o rostliny z výsadeb. V této ploše byla nalezena i divizna velkokvětá. Jejím nárokům vyhovují zdejší plochy nezarostlé dřevinnou vegetací s vysychavými navážkami zemin.

V řešeném území bylo zjištěno 14 **invazních neofytů** (PYŠEK et al. 2022). Těmi jsou:

- **javor jasanolistý (*Acer negundo*)**
- rukeník východní (*Bunias orientalis*)
- **slunečnice topinambur (*Helianthus tuberosus*)**
- **netýkavka malokvětá (*Impatiens parviflora*)**
- **kustovnice cizí (*Lycium barbarum*)**
- okruh loubince pětistého (*Parthenocissus quinquefolia* agg.)
- topol kanadský (*Populus x canadensis*)
- dub červený (*Quercus rubra*)
- **křídlatka japonská (*Reynoutria japonica*)**
- **křídlatka česká (*Reynoutria xbohemica*)**
- **trnovník akát (*Robinia pseudoacacia*)**
- hulevník Loeselův (*Sisymbrium loesellii*)
- **zlatobýl kanadský (*Solidago canadensis*)**
- **zlatobýl obrovský (*Solidago gigantea*)**
- pámelník bílý (*Symphoricarpos albus*)

Pozn.: Tučně zvýrazněné druhy patří podle AOPK ČR (www1) mezi 20 nejvýznamnějších druhů invazních rostlin.

Kompletní informace a seznam všech výsledků botanického průzkumu je součástí Hodnocení dle §67 včetně přírodovědného průzkumu (příloha 7).

Kácení dřevin

V území dotčeném stavbou byla provedena inventarizace dřevin. Průzkum byl prováděn za účelem zjištění dřevin dotčených stavbou a určení dřevin ke kácení. K tomuto účelu byly zaznamenány údaje sloužící jako podklad pro žádost o povolení kácení, tedy zjištění taxonu, obvodu ve výši 130 cm nad zemí a zanesení polohy do mapy. U porostů dřevin byl zjišťován taxon, významné doprovodné taxony, plocha porostu a taktéž zanesení polohy do mapy.

V prostoru prováděného dendrologického průzkumu nebyly zjištěny památné stromy, stromořadí nebo zvláště chráněné druhy dřevin. Dřeviny, které se případně nacházejí

v prostoru VKP mají uvedenu poznámku v tabulce inventarizovaných dřevin (viz. Dendrologický průzkum, příloha 6).

Celkem bylo inventarizováno 460 ks solitérních stromů. V případě kácení je povolení ke kácení potřeba u 273 ks solitérních stromů, 187 ks stromů nedosahuje parametrů stanovených pro nutnost žádosti o povolení ke kácení dřevin rostoucích mimo les. Inventarizováno bylo zároveň i 100 275 m² porostů dřevin. V případě kácení těchto porostů je povolení ke kácení potřeba u 96 300 m², u zbylých 3 975 m² není povolení ke kácení vyžadováno.

V rámci projektových dokumentací staveb je v současné době uvažováno s kácením dřevin v následujícím rozsahu:

Stavba: RS 1 VRT Brodek u Přerova - Prosenice

- 307 ks stromů
- 48 785 m² solitérních křovin a zapojených porostů (3147 ks kmenů nad 10 cm v porostech-odhad)

Stavba: RS 1 ŽST Brodek u Přerova (Konvenční část)

- 131 ks stromů
- 49 632 m² solitérních křovin a zapojených porostů (225 ks kmenů nad 10 cm v porostech-odhad)

b) Fauna

Přírodovědný průzkum doplnily dříve provedené průzkumy v letech 2022 - 2023 (KONVIČKA, BOGDAN, LACKOVIČOVÁ, LOSÍK & MERTA 2023). Z **hmyzu** bylo celkem zjištěno **11 zvláště chráněných taxonů**. Kudlanka nábožná je ve smyslu zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny řazena mezi kriticky ohrožené druhy a lesák rumělkový pak do kategorie silně ohrožených druhů. Zbylých devět taxonů je řazeno mezi ohrožené druhy. Řada z nich je však v současnosti v naší krajině běžná. V trase záměru prokázán výskyt **5 taxonů obojživelníků**. Jedná se o více méně běžné druhy, se kterými se můžeme v naší krajině setkat. Celkem byl z území doložen výskyt **4 druhů plazů**. Všechny patří mezi zvláště chráněné druhy. Až na ještěrku živorodou (*Zootoca vivipara*) se však jedná o běžné druhy naší krajiny, které obsazují vhodná stanoviště i v lidských sídlech. Ještěrka živorodá je vázána na chladnější a vlhčí stanoviště, a proto je běžná ve vyšších nadmořských výškách. Hojným druhem je např. v Oderských vrších, odkud pravděpodobně proniká do nižších poloh Moravské brány.

Z území byl doložen výskyt více jak **80 druhů ptáků**. Řada z nich je vázána na lesní porosty nebo porosty dřevin podél polních cest, melioračních kanálů apod. Řada uvedených druhů se nevyhýbá ani lidským sídlům. Za nejvýznamnější nálezy můžeme považovat doklad BOGDANA (2023) o výskytu morčáka velkého. Tento druh je vázán na staré doupné stromy, ve kterých hnízdí. Na střední Moravě není zcela běžný. Zajímavé jsou i doklady o výskytu některých druhů sov, jako např. výra velkého (BOGDAN 2023). Z **36 druhů savců** patří 14 mezi zvláště chráněné druhy. Z tohoto počtu jde o 11 druhů netopýrů. Prakticky všechny zjištěné druhy jsou běžnou součástí naší fauny a jejich pozorování odpovídají stanovištním podmínkám v místě nálezu.

Migrační prostupnost

Posuzované území patří z hlediska migrací velkých savců, ptáků či letounů v rámci České republiky mezi oblasti méně významné. Přesto se zde živočichové krajinou pohybují. Od drobných obratlovců jako jsou žáby a plazi po středně velké savce velikosti srnce. Právě pro tyto živočichy je nezbytné zajistit, pokud možno bezpečný průchod místy, na kterých se jejich trasy kříží s dopravními stavbami. V případě některých druhů ptáků a letounů je zajištění bezpečného přeletu přes těleso dráhy obtížné. Zvířata zde mohou být poměrně snadno sražena projíždějícími vlakovými soupravami. Z tohoto důvodu jsme navrhli v úseku VRT procházejícím podél kolonie vlhy pestré (*Merops apiaster*) zbudování dostatečně vysoké, lehké zábrany v délce cca 500 m, která povede ke snížení rizika těchto srážek. V případě ochrany lokálních populací ptáků je také důležité vyloučit na stavbě použití průhledných materiálů nebo materiálů zrcadlících své okolí. Ptáci průhledné překážky nevnímají a po nárazech do nich většinou hynou. U zrcadlících ploch je díky odrazu okolních keřů, stromů apod. překážka vnímána jako pokračování okolního prostředí. Ptáci tak stavební objekt nevnímají jako překážku.

V rámci studie jsme provedli kontrolu navržených objektů z hlediska jejich technického migračního potenciálu. Na konvenční trati, kde dochází pouze k rekonstrukci stávajících objektů bez zvednutí nivelety trati, jsou možnosti využití propustků či mostních objektů pro průchod zvířat od velikosti srnce velmi omezené. Naopak objekty na VRT, s výjimkou propustků, jsou velmi dobře funkčních i pro průchod velkých zvířat kategorie A (jelen). Platí to především v případě estakád a trasy vedené v tunelech.

Problematika migrační prostupnosti je podrobněji řešena v samostatné příloze 8 Migrační studie.

C.2.6. Obyvatelstvo a veřejné zdraví

Navrhovaný záměr se nachází na území Olomouckého kraje. Konkrétně záměr prochází přes území následujících obcí: Přerov, Brodek u Přerova, Rokytnice, Císařov, Majetín, Buk, Prosenice, Osek nad Bečvou.

Nejčastěji používaným ukazatelem rozmístění obyvatelstva je hustota zalidnění. Je definován jako poměr počtu obyvatel a plochy území. Je to významná strukturní charakteristika každého území, každého sídelního prostoru. Poskytuje možnost prostorového i časového srovnání rozmístění obyvatelstva.

Mezi území hustě obydlená lze zařadit Přerov s hustotou zalidnění 713 obyv./km². U ostatních obcí se hustota zalidnění pohybuje převážně okolo 100-200 obyv./km².

Pro účely vyhodnocení vlivu hlukové zátěže bylo uvažováno s obytnou zástavbou v obcích Majetín, Brodek u Přerova, Císařov, Rokytnice, Přerov, Prosenice a Buk.

Pro potřeby kvantifikace účinků imisní zátěže byly jednotlivým výpočtovým bodům pro hodnocení imisní a hlukové zátěže přiřazeny údaje o počtu dotčených obyvatel, a to na základě podkladů z katastru o počtu bytů a výsledků sčítání SLBD 2021, ze kterých je možné odvodit průměrný počet obyvatel na jeden byt podle ZSJ. Uvažováno bylo nejen s obyvateli konkrétního objektu, ale zahrnuti byli také obyvatelé okolních objektů, u kterých lze předpokládat obdobnou míru zasažení imisní a hlukovou zátěží. V případě imisní zátěže je do hodnocení zahrnuto i širší okolí daného bodu, v případě hlukové zátěže se uvažuje jen s bližšími objekty, podél hodnocených zdrojů hluku. Celkový počet obyvatel zahrnutých do hodnocení činí v případě imisní zátěže 1200 osob, v případě hlukové zátěže ze železniční dopravy 900 osob a ze silniční dopravy 250 osob.

Veřejné zdraví

Posouzení vlivu na veřejné zdraví je zpracováno jako příloha 6 k Dokumentaci EIA. Požadavek pro hodnocení vyplývá z ustanovení §19 zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí. Hodnocení probíhá metodou analýzy rizik (Health risk assessment, HRA), z níž vychází i některé metodické postupy vydané Ministerstvem životního prostředí.

Při posuzování možných vlivů na zdraví dotčené populace je nutno brát v úvahu obecně všechny faktory, které mohou mít dopad na lidské zdraví. Posuzovaný záměr nebude významným zdrojem elektromagnetického záření. V souvislosti s jeho realizací se nepředpokládá kontaminace zdrojů vod chemickými látkami ani patogenními organismy

či jejich toxiny. Hlavními faktory, které mohou být realizací záměru významněji ovlivněny, budou tedy hluk a znečištění ovzduší.

C.2.7. Hmotný majetek a kulturní dědictví včetně architektonických a archeologických aspektů

Nemovité kulturní památky

Kulturní památky jsou podle zákona č. 20/1987 Sb., o státní památkové péči, v platném znění, chráněny jako nedílná součást kulturního dědictví lidu, svědectví jeho dějin, významného činitele životního prostředí a nenahraditelné bohatství státu.

V širším okolí stavebního záměru se dle údajů Národního památkového ústavu (<http://npu.cz>) nachází několik nemovitých kulturních památek. Jejich přehled je uveden v následující tabulce.

Tab. 20 Přehled nejblížeších nemovitých kulturních památek (zdroj: monumnet.npu.cz)

Název památky	Katalogové číslo	Obec	Vzdálenost (m)
socha sv. Anny Samé třetí	536950	Císařov	480
venkovská usedlost	539922	Císařov	480
kostel sv. Jakuba Většího se sochami	534086	Rokytnice	650
zámek s parkem	534286	Rokytnice	550
sloup se sochou sv. Františka Xaverského	535798	Rokytnice	620
hrobka rodiny Eichhoff	13626415	Rokytnice	1 070
zámek	534826	Čekyně	620
kaple P. Marie	1000139075	Čekyně	800
venkovská usedlost	534782	Sobíšky	1 500
Kaple sv. Urbana	14045688	Buk	900

U silnice III/0554 mezi obcí Rokytnice u Přerova a Kokory se nachází dřevěný kříž. Tento kříž bude v souvislosti s přeložkou této komunikace přesunut o několik metrů, do míst kde je navržena výsadba dřevin v rámci vegetačních úprav. Nejedná se o nemovitou kulturní památku.

Archeologická a paleontologická naleziště

Území s archeologickými nálezy (UAN) je definováno metodikou, kterou vypracoval Národní památkový ústav (ústřední pracoviště) pro „Státní archeologický seznam (SAS)“. Jedná se o území, na němž se primárně vyskytují archeologické nálezy nemovité povahy vytvořené člověkem, nebo vzniklé přírodním procesem na základě působení či využití člověkem a archeologické nálezy movité povahy.

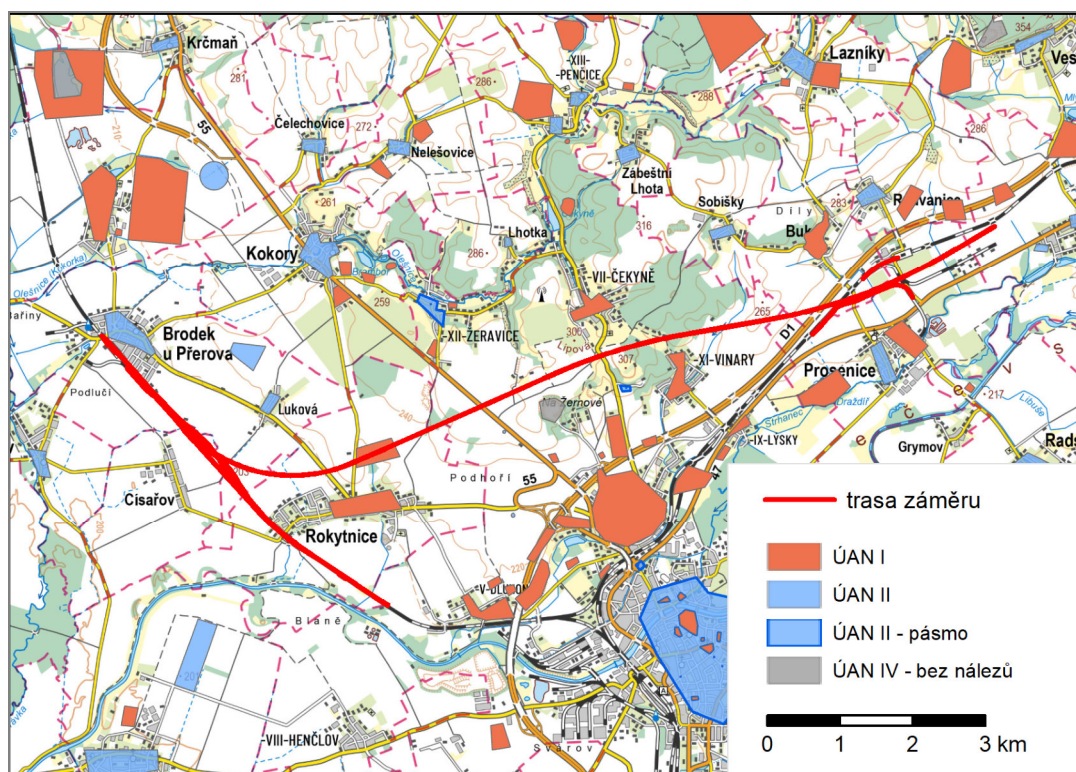
UAN jsou rozděleny do čtyř kategorií:

UAN I. území s pozitivně prokázaným a dále bezpečně předpokládaným výskytem archeologických nálezů

UAN II. území, na němž dosud nebyl pozitivně prokázán výskyt archeologických nálezů, ale určité indicie mu nasvědčují nebo byl prokázán zatím jen nespolehlivě; pravděpodobnost výskytu archeologických nálezů 51-100 % (např. svědectví písemných pramenů, výsledky geofyzikálního průzkumu, letecké prospekce apod.)

UAN III. území, na němž nebyl dosud rozpoznán a pozitivně prokázán výskyt archeologických nálezů a ani tomu nenasvědčují žádné indicie, ale jelikož předmětné území mohlo být osídleno či jinak využito člověkem, existuje 50% pravděpodobnost výskytu archeologických nálezů (veškeré území státu kromě kategorie IV)

UAN IV. území, na němž není reálná pravděpodobnost výskytu archeologických nálezů (veškerá vytěžená území – doly, lomy, pískovny, cihelny apod.)



Obr. 19: Území s archeologickými nálezy v okolí záměru (zdroj: ISAD NPÚ)

Trasa záměru (VRT) prochází severně od Rokytnice ÚAN I Rokytnice „Za oborou“ „Nad oborou“. Doloženy jsou zde nálezy sídlištních objektů z doby laténské. Dále trasa VRT prochází v blízkosti ÚAN I Vinary – intravilán. Konvenční část trasy záměru prochází v těsné blízkosti ÚAN II – středověké jádro městečka Brodek u Přerova.

Na všechny typy území s archeologickými nálezy se vztahuje povinnost vyplývající z § 21-24 zákona č. 20/1987 Sb., o státní památkové péči v platném znění. To znamená, že je nutné u **UAN I a UAN II** respektovat § 22 zákona č. 20/1987 Sb., o st. památkové péči v platném znění, tj. stavebníci jsou již od přípravy stavby, tj. záměru provádět jakékoli zemní práce, při nichž může být objeven archeologický nález, ve smyslu § 23 citovaného zákona, povinni tento záměr oznámit Archeologickému ústavu AV ČR a umožnit jemu nebo organizaci oprávněné k archeologickým výzkumům provést na dotčeném území záchranný archeologický výzkum.

V širším okolí stavby se nachází světoznámé archeologické naleziště Předmostí u Přerova představující důkazy prehistorického života na Zemi. Naleziště je proslulé zejména paleolitickými vykopávkami značného množství mamutích kostí.

V případě paleontologických nálezů je třeba postupovat v souladu s § 11 zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny. Kdo učiní paleontologický nález, který sám

rozpozná, je povinen zajistit jeho ochranu před zničením, poškozením nebo odcizením a opatřit jej údaji o nálezových okolnostech, zejména místě nálezů. Dále je povinen na písemné vyzvání orgánu ochrany přírody sdělit údaje o učiněném nálezů a umožnit přístup a dokumentaci tohoto nálezů osobám pověřeným orgánem ochrany přírody. Vlastník pozemku, na němž byl paleontologický nález učiněn, nebo ten, kdo vykonává činnosti, při nichž k nálezů došlo, je povinen umožnit na žádost orgánu ochrany přírody osobám tímto orgánem pověřeným provedení záchranného paleontologického výzkum.

Hodnocení vlivu záměru na kulturní a historickou charakteristiku dotčeného území se podrobně věnuje studie Posouzení vlivu navrhované stavby na krajinný ráz, která je přílohou 10. Stručné shrnutí je uvedeno v kapitole D.I.8.

C.3. Celkové zhodnocení stavu životního prostředí v dotčeném území z hlediska jeho únosného zatížení a předpoklad jeho pravděpodobného vývoje v případě neprovedení záměru, je-li možné jej na základě dostupných informací o životním prostředí a vědeckých poznatků posoudit

Stavba je trasována převážně mimo zastavěné území obcí, zejména přes zemědělsky obhospodařované pozemky, v menší míře přes pozemky určené k plnění funkcí lesa. Stavba si tak vyžádá poměrně rozsáhlé zábory zemědělského půdního fondu (ZPF) i pozemků určených k plnění funkcí lesa (PUPFL).

Trasa záměru křížuje CHLÚ, netěžený dobývací prostor a území bilancovaných výhradních ložisek vápence dle zákona č. 44/1988 Sb., horní zákon, v platném znění. V současné době v území nedochází k aktivní těžbě žádného ložiska či zdroje. Míru ovlivnění nelze jednoznačně stanovit. Vzhledem k výše zmíněnému se bude postupovat ve smyslu zákona § 19 zákona č. 44/1988 Sb., o ochraně a využití nerostného bohatství (horní zákon).

Trasa konvenční části stavby tvoří hranici chráněné oblasti přirozené akumulace vod (CHOPAV) Kvarter řeky Moravy (ID 219). V těsné blízkosti napojení VRT na konvenční část se nachází ochranná pásma podzemního vodního zdroje Brodek u Přerova prameniště. Konvenční část stavby zasahuje do ochranného pásma II. stupně. V okolí záměru se nachází ochranná pásma přírodních léčivých zdrojů a zdrojů přírodních minerálních vod. Konvenční část stavby tvoří částečně hranici ochranného pásma zdrojů přírodních minerálních vod Brodek u Přerova. Stavba (VRT i konvenční část) tvoří hranici i prochází skrz ochranné pásmo zdrojů přírodních minerálních vod Horní Moštěnice.

Aktivní zóna záplavového území a záplavové území Q100 v okolí záměru je vázána na významný vodní tok Bečva a Morava. Nový úsek VRT do vymezených záplavových území téměř nezasahuje. Pouze v místě napojení VRT na stávající trať mezi Brodkem u Přerova a Rokytnicí prochází po hranici záplavového území Q100. Stávající trať zasahuje do záplavového území Q100 v okolí Rokytnice a částečně u Majetína.

Po dobu výstavby bude přístup na staveniště zajištěn stávající sítí komunikací (včetně polních a lesních cest), případně po provizorních komunikacích. Posuzovaný záměr bude v době vlastní výstavby klást zvýšené nároky na dopravní infrastrukturu především z důvodu dopravy materiálu ze staveniště a na staveniště.

Z hlediska kvality ovzduší dojde vlivem výstavby k navýšení imisí podél příjezdových komunikací, v okolí zařízení stavenišť a podél samotné trasy. Toto navýšení imisní zátěže však bude dočasné a plně reverzibilní a bude usměrněno navrženými opatřeními na eliminaci emisí při stavbě. V etapě provozu bude kvalita ovzduší v zájmové lokalitě obdobná jako v současném stavu.

Hluková zátěž z provozu stavby je posouzena přiloženou hlukovou studií. Na základě výsledků hlukové studie lze konstatovat, že nebude docházet k překračování platných hygienických limitů, pokud bude dodržen rozsah a výška stávajících protihlukových stěn (PHS) v obci Brodek u Přerova. K překračování hygienických limitů dochází jen u drážní budovy (výpočtový bod VB 10), u všech ostatních výpočtových bodů jsou hygienické limity dodrženy. Jsou navržena doporučení na realizaci protihlukových opatření.

Odpady budou vznikat především ve fázi výstavby. Odpady, které vzniknou v průběhu stavebních prací, budou odváženy a likvidovány mimo staveniště, bude upřednostněna jejich recyklace. Tato činnost bude zajištěna dodavatelem stavebních prací, popř. odbornou firmou. V důsledku produkce odpadů nepředpokládáme negativní ovlivnění životního prostředí.

Navrhovaná železniční trať prochází výrazně zvlněnou krajinou. V blízkosti předmětného záměru se nenachází přírodní park. Z přírodních charakteristik dojde k největším zásahům do morfologie terénu. Celou trasu záměru doprovází řada mělkých či hlubších zářezů, násypy i estakády. Vegetace (lesní porosty) je dotčena zejména v okolí Čekyně a Vinar. Místy trasa záměru protíná doprovodnou vegetaci cest nebo drobných vodních toků. Výstavbou dojde k fragmentaci zemědělských ploch, lesů a doprovodné zeleně. Celkový vliv na rysy a hodnoty přírodní charakteristiky KR je hodnocen jako slabý až středně silný.

Předmětný záměr zasáhne do významných krajinných prvků. Záměr zahrnuje výstavbu nových mostních objektů, mimo jiné i přes vodoteče. Součástí stavby je revitalizace Vinarského potoka. Výrazně dotčen bude i významný krajinný prvek les.

Z hlediska možného vlivu na územní systém ekologické stability lze konstatovat, že posuzovaná trať kříží několik prvků ÚSES (zejména liniových), a to lokální úrovně. Ekologicko-stabilizační funkce prvků ÚSES bude liniovou stavbou částečně omezena. Tato omezení budou snížena a zlepšena realizací navrženého souboru vegetačních úprav v krajině.

Stavbou nejsou dotčena zvláště chráněná území. Zájmová lokalita není součástí přírodního parku.

Území není součástí ptačí oblasti ani evropsky významné lokality. Jižně od navrhované novostavby železniční trati se nachází EVL Bečva – Žebračka, jejíž součástí je i vodní tok

Strhanec, který je v kontaktu s odvodněním trati. Dle vyjádření příslušných orgánů ochrany přírody byl vliv na naturové lokality vyloučen.

Stavba představuje svým charakterem silný zásah do stávajících, byť často nepřírodních, biotopů. Jedná se o stavbu dopravní infrastruktury, která v dosud „volné“ krajině povede k její fragmentaci, především pro pozemní obratlovce. Potenciálním rizikovým důsledkem je rozšíření některých nepůvodních druhů rostlin v souvislosti s přesuny techniky, zemin a stavebních hmot.

V lokalitě byl proveden botanický a zoologický průzkum. Nebyl zjištěn výskyt žádných zvláště chráněných druhů rostlin, jejichž populace nebo jedinci by byly záměrem přímo dotčeny. V prostoru záměru byl zjištěn výskyt řady zvláště chráněných druhů živočichů, jde o 11 druhů hmyzu, 4 druhy obojživelníků, 4 druhy plazů, 31 druhů ptáků a 13 druhů savců. Ke snížení negativního vlivu záměru na živočichy je v příloze H67 navržena řada preventivních opatření pro fázi výstavby, managementová opatření k eliminaci výskytu jedinců před samotnou realizací, dále jsou navržena technická opatření např. k omezení střetu ptáků s projíždějícími vlaky nebo lesklými plochami objektů a současně jsou navržena opatření kompenzující stanovištní podmínky některých skupin druhů (pahorky pro ještěrky, ptačí budky, budky pro netopýry, výsadba dřevin apod.).

V území dotčeném stavbou byla provedena inventarizace dřevin. Celkem bylo inventarizováno 460 ks solitérních stromů. V případě kácení je povolení ke kácení potřeba u 273 ks solitérních stromů, 187 ks stromů nedosahuje parametrů stanovených pro nutnost žádosti o povolení ke kácení dřevin rostoucích mimo les. Inventarizováno bylo zároveň i 100.275 m² porostů dřevin. V případě kácení těchto porostů je povolení ke kácení potřeba u 96.300 m², u zbylých 3.975 m² není povolení ke kácení vyžadováno.

Z výše uvedeného je patrné, že v případě neprovedení záměru zůstane zachován stávající charakter území.

D. KOMPLEXNÍ CHARAKTERISTIKA A HODNOCENÍ MOŽNÝCH VÝZNAMNÝCH Vlivů Záměru na ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ A VEŘEJNÉ ZDRAVÍ

D.I. Charakteristika a hodnocení velikosti a významnosti předpokládaných přímých, nepřímých, sekundárních, kumulativních, přeshraničních, krátkodobých, střednědobých, dlouhodobých, trvalých i dočasných, pozitivních i negativních vlivů záměru, které vyplývají z výstavby a existence záměru (včetně případných demoličních prací nezbytných pro jeho realizaci), použitých technologií a látek, emisí znečišťujících látek a nakládání s odpady, kumulace záměru s jinými stávajícími nebo povolenými záměry (s přihlédnutím k aktuálnímu stavu území chráněných podle zákona o ochraně přírody a krajiny a využívání přírodních zdrojů s ohledem na jejich udržitelnou dostupnost) se zohledněním požadavků jiných právních předpisů na ochranu životního prostředí

D.I.1. Vlivy na obyvatelstvo a veřejné zdraví

Při posuzování možných vlivů na zdraví dotčené populace je nutno brát v úvahu obecně všechny faktory, které mohou mít dopad na lidské zdraví. Posuzovaný záměr nebude významným zdrojem elektromagnetického záření. V souvislosti s jeho realizací se nepředpokládá kontaminace zdrojů vod chemickými látkami ani patogenními organismy či jejich toxiny. Hlavními faktory, které mohou být realizací záměru významněji ovlivněny, budou tedy hluk a znečištění ovzduší.

Hodnocení vlivů na veřejné zdraví je samostatnou přílohou Dokumentace (příloha 6).

Hluk

Za dostatečně prokázané závažné účinky hluku jsou podle aktuální směrnice WHO považovány obtěžování, rušení spánku, kardiovaskulární onemocnění, zhoršení kognitivních funkcí a poškození sluchového aparátu.

Hodnocení expozice pro provoz záměru vychází z hlukové studie. Na základě výše uvedených výsledků akustické studie byl kvantifikován podíl obyvatel v pásmech hlukové zátěže nad hranicí doporučených expozičních hodnot, míra obtěžování hlukem, rušení spánku a míra výskytu ICHS z hlukové zátěže. Výpočet je sice zatížen poměrně významnou nejistotou, neboť nezohledňuje různou neprůzvučnost obvodového pláště budov, výskyt osob v místě bydliště a odlišnou vnímavost jedinců vůči hluku, přesto jej lze považovat za dostačující k vyhodnocení vlivu železniční (VRT i konvenční trať) a automobilové dopravy ve výpočtové oblasti.

Z provedeného hodnocení vlivů na veřejné zdraví vyplývá, že v případě železniční dopravy byl vypočten podíl obyvatel nad úrovní doporučených expozičních hodnot dle směrnic WHO na úrovni 57,8 % pro průměrný hluk den-večer-noc a 81,5 % pro noční hluk. V případě silniční dopravy nebyly vypočteny hodnoty hlukové zátěže nad hranicí doporučených expozičních hodnot v žádné části zástavby.

Z kvantifikace účinků hlukové zátěže z železniční dopravy vyplývá, že počet silně obtěžovaných obyvatel bude činit 132 osob, počet obyvatel silně rušených při spánku bude 63 osob.

V případě silniční dopravy v oblasti přeložek komunikací nebyly vypočteny hodnoty indikující silné obtěžování a silné rušení při spánku, ani zvýšený výskyt ICHS.

Imise

V rámci hodnocení vlivů imisní zátěže na zdraví obyvatel byly sledovány imisní hodnoty pro oxid dusičitý, benzen, suspendované částice frakce PM_{10} a $PM_{2,5}$ a benzo(a)pyren. Z výše uvedených znečišťujících látek je nutno očekávat v celé výpočtové oblasti již ve stávajícím stavu zvýšené riziko z chronické expozice částicím PM_{10} , $PM_{2,5}$, benzo(a)pyrenu, v části výpočtové oblasti pak i oxidu dusičitému. Obdobná situace je však typická pro většinu sídel na území ČR. V případě krátkodobých koncentrací NO_2 není třeba v žádné části zástavby očekávat hodnoty nad hranicí směrné hodnoty WHO, u benzenu lze ve výchozím stavu očekávat imisní zátěž na hranici přijatelné míry rizika.

V rámci vyhodnocení dlouhodobé expozice lze vlivem záměru očekávat celkově mírné zvýšení míry zdravotního rizika. V případě suspendovaných částic byl vypočten nárůst zdravotního účinku přirozené úmrtnosti dospělých v řádu setin nového případu v celé dotčené populaci. V případě koncentrací oxidu dusičitého byl vypočten nárůst zdravotního účinku přirozené úmrtnosti dospělých nejvýše v řádu desetitisícin nového případu v celé dotčené populaci. Z vyhodnocení společného působení suspendovaných částic $PM_{2,5}$ a NO_2 vyplývá, že zvýšení přirozené úmrtnosti se pohybuje v řádu tisícín nového případu.

V případě krátkodobých koncentrací oxidu dusičitého nebyly vlivem stavebních prací v žádné části zájmového území zaznamenány hodnoty nad hranici směrné hodnoty WHO. V případě průměrných ročních koncentrací benzenu a benzo(a)pyrenu nebyly vlivem záměru zaznamenány ani v nejvíce dotčené části zástavby hodnoty významné ve smyslu ohrožení zdraví, statistický nárůst zdravotního rizika je několik řádů pod hranicí nového případu leukémie nebo rakoviny. Kromě toho se jedná o dočasné působení hodnocených zdrojů, pouze po dobu provádění stavebních prací, nebude se tedy jednat o trvalý vliv na obyvatele dotčené zástavby.

Z vyhodnocení krátkodobých koncentrací vyplývá, že v případě dnů omezené aktivity vyjádřených jako zameškaná školní docházka byl vypočten nárůst téměř o 1,6 případu (při výskytu nejvyšších vypočtených hodnot během celé hodnocené fáze). Nejedná se o významný nárůst nemocnosti (ve smyslu stanovených diagnóz) nebo úmrtnosti v dotčené populaci, ale v případě dnů omezené aktivity se již častější výskyt nejvyšších vypočtených hodnot může reálně projevit v nárůstu případů zameškané školní docházky, která je ovšem též určitým odrazem nemocnosti (např. lehčích respiračních příznaků). Z toho vyplývá nutnost (zejména v suchých dnech) důsledně dodržovat opatření stanovená v podkladové rozptylové studii a tím zajistit minimalizaci prašnosti ze staveniště i z příjezdových a odjezdových tras staveništní dopravy, a tedy minimalizaci výskytu nejvyšších denních hodnot.

Celkově je možné konstatovat, že provoz záměru nezpůsobí, jakkoliv významný nárůst míry zdravotního rizika v dotčené populaci. V případě imisní zátěže nelze zcela vyloučit obtěžování během stavebních prací (ojedinělý výskyt kašle) a v případě hlukové zátěže z železniční dopravy pak v části citlivější populace může docházet k silnému obtěžování a silnému rušení při spánku (jednotky, maximálně nízké desítky procent obyvatel).

D.1.2. Vlivy na ovzduší a klima

Vlivy v období výstavby

Pro potřeby vyhodnocení vlivů výstavby záměru na ovzduší v dotčené lokalitě je zpracována rozptylová studie (příloha 5).

Vlivem výstavby dojde k dočasnému ovlivnění kvality ovzduší, na kterém se bude podílet automobilová doprava (transport materiálu, stavební mechanismy), ale i vlastní plocha staveniště. Vzhledem k charakteru (novostavba) a rozsahu stavby lze předpokládat určité dočasné negativní ovlivnění. Rozsah zátěže tak bude velmi záviset na technologické kázní dodavatele stavby, na zvolené technologii stavby i na časovém harmonogramu.

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 dané území platí opatření dle zákona č. 201/2012 Sb., o ochraně ovzduší, přílohy č. 10 (předcházení prašnosti a omezení jejího šíření při stavbách, terénních úpravách a demolicích). Tato obecně závazná opatření tvoří závazné minimum v případě, je-li to pro zhotovitele stavby technicky možné a ekonomicky přijatelné. Splnění této povinnosti nebo technickou nemožnost nebo ekonomickou nepřijatelnost je zhotovitel povinen prokázat na vyžádání orgánu ochrany ovzduší. Tato opatření není povinen provádět zhotovitel veřejné dopravní infrastruktury při realizaci záměru a souvisejících činností ve vzdálenosti 500 m a více od hranice zastavěného území.

- Stavební hmoty, u nichž je vysoké riziko prášení, ukládat v uzavíratelných obalech nebo je skladovat v krytých prostorech a v co nejkratším čase je zpracovat. Nepotřebné zbytky stavebních hmot co nejdříve odvézt ze staveniště.
- Lešení kolem stavebních objektů vybavit protiprašnými sítěmi, zabraňujícími šíření prašnosti do okolí.
- Při nakládce a vykládce stavebních hmot minimalizovat spádové výšky.
- Neprovádět odkrývku celého povrchu najednou, není-li to nezbytně nutné.
- Pravidelně provádět čištění staveništních ploch, staveništních komunikací a vozidel.
- Používat pouze staveništní techniku splňující následující parametry:
 - Stavební stroje se vznětovým motorem splňují alespoň emisní Etapu IIIB. V případě, že nesilniční pojízdný stroj nesplňuje mezní hodnoty emisí odpovídající úrovni Etapy IIIB, musí být dovybaven filtrem pevných částic schváleným technickou zkušebnou Ministerstva dopravy nebo obdobným orgánem oprávněným k provádění této činnosti jiným členským státem Evropské unie.
 - Nákladní vozidla splňují alespoň emisní normu EURO V. V případě, že nákladní vozidlo nesplňuje mezní hodnoty emisí EURO V, musí být dovybaveno filtrem pevných částic schváleným technickou zkušebnou Ministerstva dopravy nebo obdobným orgánem oprávněným k provádění této činnosti jiným členským státem Evropské unie.
 - Zemědělské a lesnické traktory splňují alespoň emisní Etapu IIIB. V případě, že zemědělský a lesnický traktor nesplňuje mezní hodnoty emisí odpovídající úrovni Etapy IIIB, musí být dovybaven alespoň filtrem pevných částic schváleným technickou zkušebnou Ministerstva dopravy nebo obdobným

orgánem oprávněným k provádění této činnosti jiným členským státem Evropské unie.

- Plochy, které jsou určeny k následným vegetačním úpravám, osázet nebo oset co nejdříve po dokončení prací tak, aby nová vegetace byla co nejrychleji půdokryvná, popřípadě aplikovat jiné řešení pro zvýšení soudržnosti povrchu.

Celkově lze konstatovat, že při výstavbě záměru dojde k zatížení okolí zejména tuhými znečišťujícími látkami. Emise tuhých znečišťujících látek budou maximálně omezovány dodržováním navržených opatření, jedná se o časově omezený negativní vliv (stavba bude prováděna po etapách, doprava nákladními automobily je směřována v co největší míře mimo obytnou zástavbu), můžeme konstatovat, že negativní vliv na ovzduší, resp. zdraví obyvatel bude minimální a tedy akceptovatelný.

Vliv v období provozu

Zprovoznění nové a rekonstruované elektrifikované železniční trati nebude zdrojem emisí látek znečišťujících ovzduší, v období provozu tak nedojde k významné změně oproti současnému stavu z hlediska kvality ovzduší. Výstavba železniční tratě nebude mít negativní vliv na stav ovzduší. V dlouhodobém horizontu je možné naopak očekávat pozitivní vliv na kvalitu ovzduší vzhledem k přesunu části individuální automobilové dopravy na dopravu hromadnou.

Vliv klimatických změn

Vyhodnocení odolnosti záměru vůči klimatickým změnám (dle Směrnice č. 2014/52/EU) je součástí přílohy 13. Předmětem je v první části vyhodnocení přínosu záměru ke zmírňování změny klimatu, snížení uhlíkové stopy (mitigace) včetně vztahu k celorepublikovým koncepcím a plánům (Strategie přizpůsobení se změně klimatu v podmínkách ČR, Národní akční plán adaptace na změnu klimatu). Další částí je vyhodnocení odolnosti záměru vůči klimatickým změnám (adaptace), ke kterým náleží rostoucí průměrná teplota vzduchu, nárůst teplot a vln veder, nekonzistentnost v průměrném množství dešťových srážek, změny extrémního množství dešťových srážek, sucho, půdní eroze, povodně, mrazy, mrznutí a tání, rychlost větru, sesuvy půdy, laviny a nestabilita půdy včetně případného návrhu možných opatření.

V rámci **vyhodnocení zmírňování změny klimatu** je sledována uhlíková stopa (emise CO₂ ekv./rok). Z hlediska osobní dopravy, která je hlavním předmětem záměru, splňují podle dostupné ekonomické analýzy (SUDOP Praha, EGIS, 2021) absolutní i relativní emise limit 20 tis. tun CO₂ ekv./rok. Z hlediska nákladní dopravy je limit pro absolutní i relativní emise překročen. Projekt však nevykazuje kladné hodnoty relativních emisí skleníkových plynů (u osobní ani nákladní dopravy) a je tedy v souladu s cílem snížení emisí do roku 2030 a cílem

klimatické neutrality do roku 2050. V době zpracování hodnocení záměru z hlediska změn klimatu byly k dispozici pouze údaje o množství emitovaných či ušetřených tun CO_{2e} v rámci ekonomické analýzy delšího úseku VRT (Brno –) Přerov – Ostrava (SUDOP Praha, EGIS, 2021), jehož součástí je i úsek RS 1 VRT Brodek u Přerova – Prosenice. Následující údaje se tedy vztahují k celému úseku VRT Přerov – Ostrava, variantě PrO-s250.

Při **vyhodnocení adaptace záměru na změnu klimatu** je provedena analýza zranitelnosti záměru, která vychází z předchozí analýzy citlivosti a expozice záměru. Analýzou zranitelnosti jsou v rámci hlavních rizikových faktorů vymezena rizika relevantní pro posuzovaný záměr. V dalším kroku jsou pak analýzou těchto rizik založenou na hodnocení pravděpodobnosti výskytu a velikosti jejich dopadu na záměr určena nepřijatelná/významná rizika, pro které je třeba navrhnout opatření. Na základě výsledné analýzy relevantních klimatických rizik lze konstatovat, že posuzovaný záměr není ohrožován riziky vysoké nebo extrémní úrovně (nepřijatelná rizika). Posuzovaná klimatická nebezpečí byla ohodnocena jako rizika nízké úrovně, není tedy potřeba navrhovat další adaptační opatření a jejich monitoring.

Vliv záměru na změnu klimatu a zranitelnost záměru vůči dopadům změny klimatu je řešen již v rámci projektové přípravy. Záměr je projektován tak, že počítá s extrémními klimatickými jevy, a vůči změnám klimatu je odolný.

D.1.3. Vlivy na hlukovou situaci a event. další fyzikální a biologické charakteristiky

Hluková situace

Posuzovaná stavba vyvolá hlukovou zátěž, jak v období vlastní realizace stavebních prací, tak v období provozu. Pro etapu výstavby a pro provoz byla zpracována Hluková studie (příloha 3).

Vliv v období výstavby

Z výsledků modelového výpočtu hluku způsobeného procesem výstavby (tabulka 16 Hlukové studie), kdy byly vyhodnoceny nejhluchnější možné práce, vyplývá, že **nebude docházet k překračování platných hygienických limitů** při dodržení délky provozu jednotlivých strojů.

Stavební práce byly uvažovány v časovém rozmezí mezi 7 až 21 hodinou. Práce v nočních hodinách nejsou uvažovány. Vlivy v období výstavby jsou reverzibilní a lze je hodnotit jako akceptovatelné.

Vliv v období provozu

Z tabelárních výsledků (tabulka. 13 Hlukové studie) modelového výpočtu imisí hluku způsobeného provozem železniční dopravy vychází, že **nebude docházet k překračování**

platných hygienických limitů, pokud bude dodržen rozsah a výška stávajících protihlukových stěn (PHS) v obci Brodek u Přerova.

K překračování hygienických limitů dochází jen u drážní budovy (výpočtový bod VB 4), u všech ostatních výpočtových bodů jsou hygienické limity dodrženy.

Objekt VB 4 Brodek u Přerova, 9. května č. p. 98; parc. č. 537, katastr. ú. Brodek u Přerova je výpravní budovou obsahující bytovou jednotku. Objekt VB 4 Brodek u Přerova, 9. května č. p. 98 je v katastru veden jako dopravní stavba. V tomto případě je nezbytné prověřit hladinu hluku v chráněném vnitřním prostoru stavby. V případě nadlimitních hodnot je nezbytné prověřit neprůzvučnost fasády a bude-li to účelné, navrhnout výměnu oken za okna s dostatečnou zvukovou neprůzvučností.

V Rokytnici v úseku u VB 15 nedochází k překračování hygienických limitů, ale vzhledem k malému odstupu hluku od hygienických limitů, doporučujeme realizovat protihlukovou stěnu výšky 3 m.

Nově navržené protihlukové stěny splňují dle TP 104 (04/2024) požadavky na PHS v místech bez dozvuku a jsou kategorizovány jako odrazivé. Stávající protihlukové stěny jsou kategorizovány k trati jako pohltivé.

Tab. 21 Přehled protihlukových stěn

Soupis protihlukových opatření						
Umístění	Konstrukce	Označení	Umístění vůči trati	Délka	Výška	Staničení
Brodek u Přerova	Stávající	PHS	Vlevo	533 m	3,0 m	192,816 - 193,351 km
	Stávající	PHS	Vlevo	608 m	3,0 m	192,071 - 192,693 km
Rokytnice	Nová	PHS 1*	Vlevo	160 m	3,0 m	189,410 - 189,573 km
	Nová	Betonový plot*	Vlevo	231 m	2,0 m	189,178 - 189,410 km
Vinary	Nová	Římsa*	Vpravo	176 m	1,0 m	89,390 – 89,566 km
	Nová	Římsa*	Vpravo	505 m	1,0 m	89,892 - 90,397 km
	Nová	Římsa*	Vlevo	176 m	1,0 m	89,390 – 89,566 km

*opatření je pouhým doporučením, bez její realizace nebude docházet překračování platných hygienických limitů

Silniční doprava – přeložené komunikace

Z tabelárních výsledků (tabulka 16 Hlukové studie) modelového výpočtu imisí hluku způsobeného realizací nově budovaných přeložek silnic vychází, že **nebude docházet k překračování platných hygienických limitů**.

Kumulace VRT a plánovaných přeložek silnic

Výpočet kumulativních účinků hlukové zátěže z provozu plánované vysokorychlostní tratě (VRT) a nově navrhovaných silničních přeložek nebyl v rámci této dokumentace zpracován, a to na základě vyhodnocení místních podmínek a daného rozsahu zadání. Předpokládané dopravní zatížení na nově navrhovaných silničních přeložkách je velice nízké. Akustický příspěvek současně k větším vzdálenostem od chráněného venkovního prostoru stavby není k dominantnímu hluku z železniční dopravy významný.

Celkově lze konstatovat, že vliv záměru na akustickou situaci v území bude trvalý a lze jej hodnotit jako malý, nevýznamný a akceptovatelný, vlivem záměru nedochází k překračování hygienických limitů.

Vibrace

Souhrnné informace o výsledcích měření hladin zrychlení vibrací z pohledu vlivu na lidské zdraví a kvalifikovaný odhad intenzity hladin zrychlení vibrací, které budou vznikat od provozu na VRT, sjezdových kolejích a konvenční trati podává příloha 4 Posouzení vlivu vibrací.

Bylo provedeno přímé měření hladin zrychlení vibrací u nejbližších objektů a v současném stavu nebylo zjištěno v žádném z 8 měřicích bodů překročení hygienického limitu.

Vzhledem k tomu, že na stávajících úsecích konvenční trati prakticky nedojde k navýšení traťové rychlosti u osobní dopravy, dojde ke kompletní rekonstrukci trati a také k modernizaci provozovaných souprav, tak se v souvislosti s osobní dopravou ve výhledovém stavu neočekává překročení hygienických limitů hladin zrychlení vibrací.

Z měření v bodě MV5 ale vyplývá, že by v budoucnu mohlo na konvenční trati docházet k překročení hygienických limitů ve spojitosti s nákladní dopravou. Vzhledem k této skutečnosti a vzhledem k přítomnosti několika výhybek ve výhledovém stavu, se v obci Brodek u Přerova navrhuje použití antivibračních rohoží.

V měřicím bodě MV8 byl proveden dopočet na změnu vzdálenosti koleje (v kap. 6.1.2) pro nákladní vlak s nejvyšší hladinou zrychlení vibrací. U tohoto náhradního vlaku se oproti

celému měření jedná o výrazně odlehlou hodnotu, a i přesto bylo dopočtem zjištěno, že ani v případě tohoto vlaku by ve výhledovém stavu nedošlo k překročení hygienického limitu.

Na úseku VRT a sjezdových kolejí se nejblíže obytný objekt nachází ve vzdálenosti 140 m od osy bližší koleje a vzhledem k takto vysoké vzdálenosti se neočekává překročení hygienických limitů.

Pro ověření šíření vibrací v okolí trati bylo provedeno měření vibrací přenášených na člověka – vibrace v budovách od pojezdů vlakových souprav železniční dopravy. Detailní výsledky měření jsou uvedeny v protokolu o zkoušce č. 25/71, Ecological Consulting a. s. 2025, v příloze 4 Posouzení vlivu vibrací.

Světelné znečištění

Světelné znečištění způsobené reflektory vlaků může být významné především v úsecích, kde je stavba vedena na terénu, případně na náspech. Podstatně menší negativní vliv pak lze očekávat v místech, kde je dráha vedena v zářezu.

Pro zmírnění dopadů světelného znečištění lze využít technických (použití směrového osvětlení, instalace antireflexních materiálů na světlometech, zavedení LED technologií s teplými odstíny), prostorových (instalace bariér, clon a stínících prvků kolem tratí, nádraží a přejezdů, optimalizace tras železnic, aby se vyhýbaly citlivým lokalitám, zachování zelených koridorů a přirozené tmy v chráněných oblastech) a adaptivních (regulace intenzity osvětlení v závislosti na denní době, zavedení senzorů pohybu nebo časovačů pro aktivaci osvětlení pouze při potřebě, úprava intenzity světlometů při vstupu do obydlených oblastí) opatření. Jedná se zejména o použití sofistikovanějších světelných systémů, regulaci intenzity osvětlení, instalaci clon a směrových světel.

D.I.4. Vlivy na povrchové a podzemní vody

Železniční trať protíná řadu vodních toků (tabulka 11 kapitola C.2.2), které budou stavbou v různé míře dotčeny. Technická řešení veškerých křížení záměru s vodními toky byla posouzena z hlediska jejich vlivu na hydrologické charakteristiky, zejména na velikost průtočného profilu. V lokalitách, kde je těleso železniční trati v kontaktu s rozlivem záplavového území stanoveného pro průtoky na úrovni Q100, je niveleta kolejí vedena s dostatečnou rezervou nad úrovní záplavového území při průtocích na úrovni Q100. Součástí projektové dokumentace záměru jsou hydrotechnická posouzení nových mostů a propustků.

Vzhledem k výše uvedeným postupům lze konstatovat, že záměr nebude mít významný negativní vliv na hydrologické charakteristiky a jakost a množství vod.

Trasa konvenční části stavby tvoří hranici chráněné oblasti přirozené akumulace vod (CHOPAV) Kvartér řeky Moravy (ID 219).

Trať prochází v blízkosti nebo i přes ochranná pásma vodních zdrojů a přírodních léčivých zdrojů. Vzhledem k charakteru a rozsahu záměru lze předpokládat možnost jejich ovlivnění pouze v případě havárie a úniku látek nebezpečných vodám, a to ve fázi přípravy i provozu trati.

Stavba železniční trati je navržena s cílem nezhoršit odtokové poměry v lokalitě, nezatížit stávající vodoteče zvýšenými průtoky a odtokem z území, není-li to nezbytně nutné.

Stavba železnice zpravidla nepředstavuje velký zásah do horninového prostředí. Jedná se o mělce založenou stavbu na zhutněném štěrkovém podkladu, který se dostává do hydraulické spojitosti s podzemní vodou pouze ojediněle. Stavba nicméně zahrnuje i výstavbu dvou tunelů. Dle průzkumů je v místech budoucího Vinarského tunelu neogenní jíl. Tunel je navíc navržený jako typ ponorka, tedy nebude mít žádné vnější drenáže, tunel tak nebude ovlivňovat režim podzemních vod. Čekyňský tunel zasahuje do pískovcového podloží. Jáma je navržena jako svahovaná a má deštníkovou izolaci a boční drenáže. Hladina podzemní vody je dle průzkumů cca v úrovni základové spáry tunelu a nebude tedy stavbou ovlivněna.

Celkově lze konstatovat, že navržené odvodňovací systémy včetně retenčních objektů zajistí minimalizaci negativních vlivů na povrchové vody na akceptovatelnou úroveň. Pozitivně lze vnímat revitalizaci Vinarského potoka a vegetační úpravy, které přispějí k zadržování vody v krajině.

Negativní vlivy mohou být spojeny pouze s havarijními stavy souvisejícími se samotnou stavbou, např. při rekonstrukcích mostních objektů a propustků (únik pohonných látek nebo stavebních materiálů do půdy, resp. podzemní vody apod.). V případě úniku znečišťujících látek je třeba postupovat dle platného havarijního plánu, který bude součástí dalších stupňů přípravy projektové dokumentace. Při dodržení uvedených podmínek a opatření není dán předpoklad negativního ovlivnění vodních toků, vodních ploch ani vodních zdrojů.

D.I.5. Vlivy na půdu

Novostavba vysokorychlostní trati je trasována mimo zastavěné území obcí (s výjimkou napojení do konvenční trati). Trasa nové vysokorychlostní železnice je vedena převážně

volným nezastavěným územím po zemědělsky využívaných pozemcích, v menší míře i přes lesní pozemky (porosty). Realizací stavby dojde k trvalému i dočasnému záboru zemědělského půdního fondu i k záboru pozemků určených k plnění funkce lesa.

Do pozemků ZPF a PUPFL bude zasahováno z důvodu výstavby samotné nové tratě a souvisejících objektů. Dočasný zábor ZPF/PUPFL si vyžádá období realizace stavby – zřízení ploch jako uložistiště materiálu a zřízení zařízení stavenišť, a dále realizace odvodnění trati.

Předpokládaný rozsah záborů je uveden v kap. B.II.1 Půda.

Zemědělský půdní fond

Posuzovaný záměr je ve velké míře trasován přes pozemky zemědělského půdního fondu. Rozsah stavby, který determinuje nutné trvalé zábory ZPF, je dán požadavky norem a předpisů pro provoz na železnici a pozemních komunikacích a jeho bezpečnosti.

Celková předpokládaná plocha trvalých záborů zemědělského půdního fondu je 175,4 ha. Dočasný zábor je v současné fázi vyčíslen na 80,6 ha.

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 realizace odvodnění trati a přeložek inženýrských sítí a dále z důvodu zřízení ploch pro zařízení stavenišť a přístupových komunikací. Na těchto plochách dojde v rámci stavby ke krátkodobému využití pro manipulaci techniky, případně pohotovostní odložení stavebních materiálů a konstrukcí, a umístění skryté svrchní kulturní vrstvy půdy. Nepředpokládá se tedy jejich dlouhodobá zátěž výstavbou, jejich zachování v ZPF (navrácení do ZPF) je přirozeným zájmem.

Pozemky určené k odnětí ze zemědělského půdního fondu související s výstavbou vysokorychlostní trati náleží do všech pěti tříd ochrany ZPF. Dle mapových podkladů bonitovaných půdně-ekologických jednotek zasahuje plánovaný záměr do 34 různých BPEJ. Největší část záboru spadá do I. a II. třídy ochrany ZPF.

Zemědělská půda zaujímala v roce 2023 na území ORP Přerov 29 349 ha (zdroj: 6. úplná aktualizace územně analytických podkladů SO ORP Přerov, 2024). Předpokládaný zábor tak tvoří cca 0,6 % z celkové zemědělské plochy.

Modernizace konvenční tratě je převážně vedena ve stávající trase a zábory budou oproti trase VRT minimální. Vliv modernizace konvenční trati na půdu je malý až žádný. Výstavba

VRT si vzhledem ke své délce a charakteru vyžádá značný rozsah trvalého odnětí ZPF. Vzhledem k celkové ploše zemědělské půdy na ORP Přerov lze hodnotit jako únosný.

Pozemky určené k plnění funkcí lesa

V souvislosti s realizací záměru dojde také k dotčení pozemků určených k plnění funkce lesa (PUPFL) trvalým i dočasným zábořem. Pro potřeby záměru je uvažováno s trvalým zábořem PUPFL o rozloze 49 400 m² a dočasným zábořem PUPFL o rozloze cca 5 500 m².

Lesní porosty (na pozemcích PUPFL) budou trvale odňaty v rozsahu 4,9 ha. Dočasné odnětí se předpokládá v rozsahu cca 0,55 ha. V rámci ORP Přerov, do kterého spadá celkem 4 080 ha PUPFL (10,2 % celkové rozlohy ORP) (Český statistický úřad, údaj pro poslední uvedený rok 2019), tak bude trvale odňato cca 0,12 %. Z tohoto pohledu lze hodnotit vliv jako mírně negativní.

V souvislosti se zábořem pozemků PUPFL bude zažádáno o odnětí pozemků PUPFL dle § 15, odst. 1 zákona č. 289/1995 Sb., o lesích a o změně a doplnění některých zákonů, v platném znění. K dotčení pozemků v ochranném pásmu PUPFL je třeba, v souladu s ust. § 14 odst. 2 zákona č. 289/1995 Sb. o lesích, souhlasu příslušného orgánu státní správy lesů.

Znečištění půdy

V období realizace stavby i samotného provozu nelze vyloučit únik paliva či olejů ze zařízení, nakladače a automobilů v případě havárie. V takovémto případě je třeba postupovat dle havarijního plánu, případně podle obecných zásad ochrany půd, podzemních a povrchových vod.

D.I.6. Vlivy na přírodní zdroje

V území mezi místními částmi Přerov – Žeravice a Přerov – Předmostí trasa záměru křížuje netěžený dobývací prostor. V tomto prostoru se nachází také chráněné ložiskové území (CHLÚ) Předmostí – Žeravice a území bilancovaných výhradních ložisek vápence dle zákona č. 44/1988 Sb., horní zákon, v platném znění. U Brodku u Přerova tvoří trasa záměru sv. hranici ložiska nevyhrazených nerostů (jíl, šterkopísek, šterk). Také sv. od Vinar se nachází ložisko nevyhrazených nerostů (jíl, spraš, karbonát).

V současné době v území nedochází k aktivní těžbě žádného ložiska či zdroje. Vzhledem k výše zmíněnému se bude postupovat ve smyslu zákona § 19 zákona č. 44/1988 Sb., o ochraně a využití nerostného bohatství (horní zákon). Dle §19 umístění staveb a zařízení v chráněném ložiskovém území, které nesouvisí s dobýváním, může povolit příslušný

orgán jen na základě vyjádření obvodního báňského úřadu, který navrhne podmínky pro umístění, popřípadě provedení stavby nebo zařízení.

Stavba železniční tratě obecně nemá negativní vliv na horninové a geologické prostředí, neboť se zpravidla jedná o mělce založenou stavbu, což platí pro konvenční trať i většinu VRT Aktivní či pasivní sesuvy nebo jiné nebezpečné svahové nestability se dle dostupných údajů v zájmovém území nenacházejí.

Součástí posuzované stavby jsou dva tunely, které budou mít malý a pouze lokální vliv na horninové prostředí.

Čekyňský tunel

Tunel délky 450 m je navržený jako hloubený, budovaný ve svahované stavební jámě. Stavební jáma bude hloubená v horninách karbonu (droby), nad kterými jsou neogenní a kvartérní vrstvy (jíl písčité). Hladina podzemní vody je zhruba v úrovni základové spáry a stavba na ni tedy nebude mít vliv. Po dokončení železobetonové konstrukce bude tunel zasypán do původní úrovně terénu. Pro zásyp bude primárně využita vytěžená zemina bez zlepšení. Při povrchu bude obnovena vrstva ornice v původním mocnosti. V místě budoucího tunelu nebyly registrovány žádná sesuvná území. Stejně tak nejsou evidována žádná důlní díla.

Vinarský tunel

Tunel délky 800 m je navržený budovaný ve stavební jámě, zajištěné kotvenou pilotovou stěnou. Stavení jáma bude hloubená v neogénním pokryvu (vápnité jíly). Jedná se o šedé, šedohnědé až šedomodré zeminy střípkovitě rozpadavé, svrchu místy tuhé až pevné konzistence, které směrem do hloubky nabývají konzistence pevné až tvrdé. Lokálně nabývají kvality až poloskalních hornin. Při vyšším obsahu vápnité složky v nich bývají vyvinuty vápnité konkrece a povlaky, místy pak manganové konkrece nebo místy poměrně hojné výkvěty sádrovců. Tunel je navržen jako systém ponorka, tedy bez bočních drenáží. Po dokončení by stavba neměla mít vliv na režim podzemní vody. Po dokončení železobetonové konstrukce bude tunel zasypán do původní úrovně terénu případně nad tuto úroveň tak, aby byl tunel překryt vždy vrstvou mocnosti minimálně 1,5 m. Vzniklé svahy budou v co nejmenším sklonu, aby se minimalizoval trvalý zábor půdy. Pro zásyp bude primárně využita vytěžená zemina bez zlepšení. Při povrchu bude obnovena vrstva ornice v původním mocnosti. V místě budoucího tunelu nebyly registrovány žádná sesuvná území. U obce Vinary trasa protíná

ložisko nevyhrazeného nerostu nazvané Viničná s dosud netěženou surovinou – cihlářská surovina.

Vliv záměru na přírodní zdroje lze hodnotit jako málo významný až nulový řešitelný opatřeními požadovanými v rámci platných právních předpisů v navazujících řízeních.

D.I.7. Vlivy na biologickou rozmanitost (flóra, fauna, ekosystémy)

Podrobně jsou vlivy na biologickou rozmanitost, jednotlivé skupiny živočichů a rostliny popsány v příloze 7 Hodnocení dle §67. V následujících odstavcích je uveden stručný závěr z tohoto Hodnocení.

Flóra

Druhy

Nebyl zjištěn výskyt žádných zvláště chráněných druhů rostlin, jejichž populace nebo jedinci by byly záměrem přímo dotčeny.

Z druhů uvedených v červeném seznamu cévnatých rostlin ČR byly zaznamenány mahalebka obecná pravá (*Prunus mahaleb subsp. mahaleb*) a divizna velkokvětá (*Verbascum densiflorum*). Prostor, ve kterém se vyskytují, bude záměrem zasažen z části, podmínky pro další existenci populací těchto druhů zůstanou zachovány.

Nepůvodní druhy

V prostoru záměru byl zjištěn výskyt 14 druhů invazních neofytů, z nichž 9 patří podle AOPK ČR mezi 20 našich nejvýznamnějších druhů. V souvislosti s realizací záměru může dojít k dalšímu šíření těchto zde už se vyskytujících druhů k zavlečení dalších invazních neofytů. Toto riziko považujeme za velmi významné.

K prevenci, omezení nebo vyloučení tohoto jevu jsou navržena opatření, která je třeba uskutečňovat při realizaci záměru. Tato opatření vycházejí z přílohy 7, kde jsou uvedena v kapitole D.IV.

Biotopy

V prostoru přímo dotčeném stavbou záměru dojde k úbytku přírodních stanovišť. Zasažena záměrem by byla stanoviště L2.2 Údolní jasanovo-olšové luhy mostní estakádou, L1 Mokřadní olšiny a T1.6 vlhká tužebníková lada (vše u dílčí plochy 3 podle přírodovědného průzkumu v prostorově neurčitěm rozsahu), L3.3 B Typické karpatské dubohabřiny (u DP 4 v rozsahu cca 0,5 ha vznikem zářezu a cca 1,5 ha u DP 6 buď vznikem zářezu nebo budováním

hloubeného tunelu), T1.1 Mezofilní ovsíkové louky (v DP 5 v rozsahu cca 1 ha budováním estakády, náspu a terénního zářezu), K3 Vysoké mezofilní a xerofilní křoviny (v DP 8 v rozsahu cca 0,5 ha vznikem zářezu a v DP 10 v rozsahu 0,08 ha budováním náspu).

Zničena by byla v řádově podobném rozsahu i další stanoviště s vegetačním pokryvem, která nejsou hodnocena jako přírodní stanoviště a jde buď o plochy hospodářských lesů (v řadě případů v současnosti ve fázi obnovy po těžbě) nebo části zahrad, břehové porosty drobných toků, nálety pionýrských dřevin a podobné nespecifické porosty.

Negativní vliv bude spojen s realizací záměru, kdy dojde k výraznému zásahu do stávajících biotopů - keřových a lučních porostů. Změny biotopů budou dočasné, reverzibilní. Na většině záměrem dotčené plochy dojde k obnovení původních stanovišť.

V celkovém kontextu dotčeného území jde z hlediska rozsahu a kvality dotčených stanovišť o ne příliš významný vliv.

Fauna

V prostoru záměru byl zjištěn výskyt řady zvláště chráněných druhů živočichů, jde o 11 druhů hmyzu, 4 druhy obojživelníků, 4 druhy plazů, 31 druhů ptáků a 14 druhů savců.

Pro realizaci záměru bude nezbytné získání výjimky z ochranných podmínek zvláště chráněných druhů živočichů podle § 56 odst. 1 a 2 zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny v platném znění. Výjimka by měla být udělena ke škodlivému zásahu do přirozeného vývoje zvláště chráněných živočichů, a to zejména pro jejich rušení, možný odchyt v průběhu transferu zjištěných jedinců mimo plochu stavby a dále pro možné zraňování či usmrcení v důsledku stavebních prací, stejně tak jako pro poškozování či ničení jejich sídel.

Ke snížení negativního vlivu záměru na živočichy je v H67 (příloha 7 a kapitola D. IV.) navržena řada preventivních opatření pro fázi výstavby, managementová opatření k eliminaci výskytu jedinců před samotnou realizací, dále jsou navržena technická opatření např. k omezení střetu ptáků s projíždějícími vlaky nebo lesklými plochami objektů a současně jsou navržena opatření kompenzující stanovištní podmínky některých skupin druhů (pahorky pro ještěrky, výsadba dřevin apod.). Současně vzhledem k podobě záměru, který zasahuje do částí biotopů obývaných nebo navštěvovaných nebo potenciálně obývaných a navštěvovaných těmito zvláště chráněnými druhy, kdy tato stanoviště nebudou záměrem změněna nebo zničena zcela v celém rozsahu, v němž jsou v dotčeném prostoru přítomna, lze předpokládat, že nedojde k významně negativnímu ovlivnění jejich populací.

Migrace

Záměr je významný rovněž z hlediska omezení migrační prostupnosti území. Trasa VRT bude oplocena a zvířata tak budou moci využívat při jejím překročení pouze volné, migrační koridory v podobě podmostí, propustků, či úseku nad tunelem.

Problematika migrační prostupnosti je podrobně řešena v příloze 8 Migrační studie, v níž byla většina navržených objektů s výjimkou propustků, vyhodnocena jako velmi dobře funkční i pro průchod velkých zvířat kategorie A (jelen) z hlediska jejich technického migračního potenciálu. Platí to především v případě estakád a trasy vedené v tunelech. Pro zachování prostupnosti je v rámci záměru navržen rovněž jeden ekodukt. Migrace bude podpořena navrženými vegetačními úpravami, v podobě zelených pásů směřovaných do prostorů umožňující překonání předmětné liniové stavby. Navržené výsadby dřevin přispějí k zatraktivnění dnes vymezených prvků ÚSES, z nichž řada je v současné době zcela nefunkčních.

V Migrační studii (a kapitole D.IV) je definována řada technických parametrů jednotlivých objektů ke zmírnění vlivu stavby na migrační prostupnost, jejichž realizace omezí vliv záměru na migrační prostupnost na únosnou míru. Migrační studie zohledňuje jak stávající, tak plánované migrační bariéry v krajině.

Zásah spočívající v realizaci a následném provozu záměru, tak jak je připravován, představuje významný zásah do zákonem chráněných zájmů na úseku ochrany přírody a krajiny. Z hlediska zájmů hájených zákonem č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny hodnotíme záměr jako možný, se středně významným, dlouhodobým, dopadem na stávající přírodní hodnoty území. Předpokladem je však dodržení výše uvedených opatření k vyloučení, zmírnění nebo kompenzaci nepříznivých vlivů.

D.I.8. Vlivy na krajinu a její ekologické funkce

Estetická hodnota krajiny je vyjádřením přírodních a kulturních hodnot, harmonického měřítka a vztahů v krajině; předpokladem vzniku estetické hodnoty jsou subjektivní vlastnosti pozorovatele, objektivní okolnosti pozorování a objektivní vlastnosti krajiny (skladba a formy prostorů, konfigurace prvků, struktura složek). Je označována jako klíčový pojem v hodnocení kvalit krajiny, krajinářské kompozice a tvorby. Popsání a vyhodnocení znaků a hodnot, které utvářejí charakteristický ráz krajiny, umožňuje popsat a chránit krajinný ráz.

Vymezení PDoKP a MKR

Analýzou viditelnosti a terénním průzkumem bylo stanoveno území, ze kterého bude potenciálně vidět navrhovaný záměr (kolejiště nebo jen trakční vedení). Vymezený prostor lze nazvat jako potenciálně dotčený krajinný prostor (PDoKP). Vzhledem k morfologii reliéfu a krajinnému pokryvu v okolí záměru (VRT) lze toto území (PDoKP) rozdělit na tři menší celky, tzv. místa krajinného rázu (MKR), která se od sebe odlišují svým výrazem.

První místo krajinného rázu (MKR1) představuje otevřená krajina v okolí Rokytnice a Císařova. Jedná se o širokou náplavovou rovinu v okolí řeky Moravy a dolní Bečvy, která sv. směrem přechází do úpatní plošiny lemující okrajový svah Tršického stupně. Na jihu vymezuje území MKR1 vzrostlá doprovodná vegetace řeky Bečvy. V dalších směrech je MKR1 vymezeno zástavbou vzdálenějších obcí (již méně zřetelnou). Ve směru SZ-JV prochází územím konvenční elektrifikovaná trať. Díky ní je území opticky rozděleno na dvě části, avšak vlastní železnice není zcela překážkou pro dálkové průhledy (i když značně ploché). Území je intenzivně zemědělsky využíváno. Strukturu krajiny tvoří velkoplošné zemědělské celky v těsném sousedství zastavěného území jednotlivých obcí (tj. téměř bez přechodné zeleně). Doprovodná liniová zeleň uvnitř MKR1 se uplatňuje pouze podél drobných vodních toků a hlavních cest mezi obcemi. Vzrostlejší liniová zeleň je pouze výše uvedená doprovodná zeleň řeky Bečvy tvořící hranici. Jedinou větší plochou se vzrostlou vegetací je pak lesní celek Dolek severně od Rokytnice, na který navazují plochy chmelnic. Ojedinele se mezi zemědělskými plochami vyskytují remízky. Měřítko většiny prvků je v souladu s celkovým měřítkem území.

Druhé místo krajinného rázu (MKR2) tvoří zvlněné území členité pahorkatiny v okolí obcí Čekyně a Vinary. Vyvýšený reliéf umožňuje panoramatické výhledy zejména do údolí (nivy) řeky Bečvy a jejích přítoků. Plošnou strukturu krajiny tvoří střední zemědělské plochy, trvalé travní porosty, zastavěné území obcí a větší lesní celky převážně se smrkovými monokulturami a místy dubovými porosty. Liniová zeleň doprovází Vinarský potok a cesty. V jz. části území se nachází bývalý kamenolom Žernava, který již díky vzrostlé vegetaci je v harmonii s okolním prostředím, kde jsou vysázeny ovocné sady. Naopak autokrosově závoďiště v těsné blízkosti přírodní památky Na Popovickém kopci vybočuje z harmonického měřítka a vztahů v krajině MKR2. Skládka odpadu Žeravice je odcloněna reliéfem i vegetací, nenarušuje harmonii v krajině.

Třetí místo krajinného rázu (MKR3) utváří protáhlé území otevřené ve směru JZ-SV mezi obcemi Buk, Radvanice, Prosenice a Osek n. Bečvou (poslední dvě obce jsou již mimo

PDoKP). Ve stejném směru se uplatňují dálkové průhledy. Severní okraj území tvoří horizont členitější pahorkatiny (v okolí obcí Buk a Radvanice), která jižním směrem přechází do ploché pahorkatiny až nivy dolní Bečvy. Jižní hranici území z velké části vymezuje doprovodná vegetace přítoku dolní Bečvy – vodního toku Strhanec. Strukturu krajiny vytváří opět střední až velké zemědělské plochy. Větší lesní plocha je pouze na severním okraji u obce Buk. Přítomna je také liniová vegetace podél cest a drobných vodních toků. Osou a dominantou území je dálnice D1 vedená v souběhu s konvenční elektrifikovanou tratí. Právě souběh těchto staveb posiluje jejich vybočení z harmonického měřítka a vztahů v krajině. Další vztahově a částečně i měřítkově vybočující stavbou je rozvodna Prosenice. Vlastní zástavba obcí Buk a Radvanice je však v souladu s přírodním rámcem.

Hodnocení KR

Ve vymezeném PDoKP byly identifikovány přírodní, kulturní a historické charakteristiky KR i estetické hodnoty. Z přítomných znaků a hodnot však žádný nemá jedinečný význam, tzn. nemá jedinečný význam z pohledu oblasti KR, státu či regionu. Záměr zasahuje z hlediska cennosti zejména do běžných znaků krajinného rázu.

Z přírodních charakteristik dojde k největším zásahům do morfologie terénu. Celou trasu záměru doprovází řada mělčích či hlubších zářezů, násypy i estakády. Na dvou místech je trasa vedena v tunelech. Vegetace (lesní porosty) je dotčena zejména v okolí Čekyně a Vinar (MKR2). Místy trasa záměru protíná doprovodnou vegetaci cest nebo drobných vodních toků. Výstavbou dojde k fragmentaci zemědělských ploch, lesů a doprovodné zeleně. Celkový vliv na rysy a hodnoty přírodní charakteristiky KR je středně silný, místy až silný.

Záměr nemá vliv na ZCHÚ. V MKR2 se nachází přírodní památka, která však záměrem nebude dotčena.

Z VKP ze zákona se v hodnoceném území nachází lesy (dotčen pouze v MKR2), drobné vodní toky a niva. Všechny tyto VKP budou výstavbou záměru dotčeny, a to slabě až středně silně. Registrovaný VKP není záměrem dotčen.

Vegetační úpravy neeliminují vlastní zásah do reliéfu, ale zejména v případě estakád nebo násypů jsou vhodným nástrojem k odclonění těchto nových technických prvků. Po dokončení hloubených tunelů budou využity k navrácení přírodního prostředí v místě stavebních zářezů. Umístěním liniové stavby dojde k fragmentaci krajiny a zásahu do vegetace. Vegetační úpravy slouží k doplnění chybějící zeleně nebo jejímu rozšíření (např. revitalizace Vinarského potoka) v okolí záměru a zároveň slouží k navádění přírodních koridorů (ÚSES) k prostupům skrz liniovou stavbu.

V okolí záměru je z velké části zachována původní historická struktura krajiny, která bude záměrem narušena. K dotčení kulturních nemovitých památek nedojde. Památkové zóny či rezervace se ani v širším okolí záměru nenachází. Vliv na kulturní a historické charakteristiky je převážně slabý, vzhledem k historické struktuře krajiny až středně silný. Ve vymezeném PDoKP se nenachází žádná kulturní dominanta.

Vzhledem ke kulturnímu a historickému vnímání krajiny mají vegetační úpravy snahu zachovat či podpořit atraktivitu území pro pohyb (rekreaci) místních obyvatel i přes umístění liniové stavby, která tvoří bariéru. V rámci vegetačních úprav jsou cíleně ozeleněny stezky či polní cesty, které mohou mít potenciál pro vycházkové aktivity. Dále jsou vhodně doplněny solitérní stromy či skupiny stromů vhodné k zastavení. Stejně jako u přírodních prvků, vegetační úpravy slouží k navádění pohybu obyvatel při překonávání liniové stavby.

V celém PDoKP se nenachází žádné výrazné či nezaměnitelné prvky krajiny či scenerie jedinečné hodnoty, jejichž estetické působení by bylo záměrem výrazně dotčeno. Celkové vizuální působení (charakter krajiny) však bude realizací výrazné dopravní stavby dotčeno, a to středně silně (v MKR1 až silně).

Výstavbou záměru dojde k ovlivnění dálkových průhledů zejména v MKR1 a MKR2. Samotná technická stavba bude také představovat narušení harmonických vztahů a měřítko ve všech částech PDoKP. Nejvýrazněji se projeví v MKR1, kde z převážně plochého reliéfu budou vystupovat estakády pro severní a jižní kolej VRT. V MKR3 dojde k posílení negativního vlivu trasy dálnice D1.

Z estetického hlediska mají vegetační úpravy zásadní význam. Díky jejich realizaci dojde k odclonění nebo alespoň rozčlenění měřítkově výrazné stavby. Díky použití přírodních prvků bude stavba lépe začleněna do okolního přírodního rámce. V případě vlivu na dálkové průhledy vegetační úpravy vliv nezmírní. Bariéra však nebude působit pouze jako technická stavba, ale na mnoha místech spíše jako okraj porostů.

Tab. 22 Souhrnná tabulka vlivu navrhovaného záměru na zákonná kritéria

Zákonná kritéria KR (viz § 12 ZOPK)	Vliv záměru			
	MKR 1	MKR 2	MKR3	Celkem
Rysy a hodnoty přírodní charakteristiky KR	slabý až středně silný	středně silný až silný	středně silný až silný	středně silný až silný
Zvláště chráněná území	žádný	žádný	žádný	žádný
Významné krajinné prvky	slabý	slabý až středně silný	slabý	slabý až středně silný
Rysy kulturní charakteristiky	středně silný	středně silný	středně silný	středně silný

Rysy historické charakteristiky				
Kulturní dominanty	žádný	žádný	žádný	žádný
Estetické hodnoty	středně silný až silný	středně silný	středně silný	středně silný až silný
Harmonické měřítko krajiny	silný	středně silný až silný	středně silný	středně silný až silný
Harmonické vztahy v krajině	silný	silný	středně silný	středně silný až silný

Pozn.: stupnice vlivu na zákonná kritéria: žádný – slabý – stř. silný – silný – stírající

Celkově lze hodnotit vliv záměru na krajinný ráz jako středně silný až silný, zejména kvůli narušení harmonického měřítka a harmonických vztahů v krajině. Toto hodnocení odpovídá stavu bez zahrnutí jakýchkoli vegetačních úprav. V rámci výstavby však budou realizovány poměrně rozsáhlé vegetační úpravy, díky kterým se postupně vliv navrhovaného záměru zmírní. Ne všechny vlivy mohou být realizací vegetačních úprav eliminovány nebo zmírněny. Vliv vegetačních úprav na začlenění technické stavby do okolní krajiny je však nesporný. Z pohledu přírodního i kulturního napomáhají překonávat novou bariéru. Z hlediska vizuálního vegetační úpravy přímo zmírňují vliv na harmonické měřítko a harmonické vztahy v krajině.

Krajina v okolí navrhovaného záměru není nositelem jedinečných přírodních, kulturních, historických nebo estetických hodnot, ale naopak spíše běžných. Z hlediska ochrany krajinného rázu dle § 12 zákona č. 114/1992 Sb. o ochraně přírody a krajiny, ve znění pozdějších předpisů se tedy záměr jeví jako únosný.

Pro vyhodnocení vlivu záměru na krajinný ráz byl zpracován samostatný dokument, který je přílohou Dokumentace (příloha 10).

Významné krajinné prvky

Předmětný záměr je v přímém kontaktu s VKP les a vodní tok.

Jak nově navržená, tak stávající železniční trať kříží několik drobných vodních toků, přičemž všechny jsou po většinu roku zvodnělé, s břehovými porosty. V rámci zpracování migrační studie jsou navrženy parametry mostních objektů tak, aby ekologicko-stabilizační funkce vodních toků zůstala zachována či alespoň byla ovlivněna v co nejnížší míře. Během stavby dojde k zásahům do břehových porostů uvedených toků. Ve všech případech tak dojde k zásahům do VKP vodní tok, ať už k přímým zásahům do koryta a jeho úpravám, tak ke

kácení břehových porostů. Součástí stavby je i revitalizace Vinarského potoka, která navrátí koryto potoka do přírodě blízkého stavu. Tuto změnu lze hodnotit jednoznačně pozitivně.

Poměrně významně bude přímo ovlivněn VKP les, a to v prostoru mezi Vinary a Čekyní, v místě tzv. Čekyňského kopce.

Lesní porosty (na pozemcích PUPFL) budou trvale odňaty v rozsahu 4,9 ha. Dočasné odnětí se předpokládá v rozsahu cca 0,6 ha. V rámci ORP Přerov, do kterého spadá celkem 4 080 ha PUPFL (10,2 % celkové rozlohy ORP) (Český statistický úřad, údaj pro poslední uvedený rok 2019), tak bude trvale odňato cca 0,12 %. Vliv je ireverzibilní jen částečně. Plocha, kde bude realizována nová trať a na které dojde k trvalému záboru PUPFL či ostatní plochy s porosty dřevin charakteru lesních pozemků budou ztraceny. Proto vliv hodnotíme jak pro období realizace, tak vlastního provozu jako mírně negativní.

V případě kladného projednání s Lesy ČR dojde k opětovnému zalesnění prostoru, nebo bude plocha ponechána přirozené sukcesi. Dále je v rámci krajiny navržena řada vegetačních úprav a revitalizace Vinarského potoka, které negativní dopad zmírní. Škody na lesních pozemcích a porostech budou vyčísleny v následujících stupních projektové dokumentace (pro potřeby vydání souhlasu s odnětím ve stavebním řízení).

V bezprostřední blízkosti záměru se nenacházejí žádné vodní plochy, nebudou tedy záměrem dotčeny.

Registrované významné krajinné prvky se v okolí trati nenacházejí.

Vegetační úpravy

Krajinotvorná opatření, která vycházejí z krajinářské studie, budou realizována v místech dotčené stávající krajinné zeleně, v lokalitách vhodných pro propojení přerušených ploch zeleně a navedení zvěře, a dále v místech vhodných pro odclonění tratě v exponovaných úsecích. Krajinotvorné prvky budou umístěny v lokalitách sloužících jako izolace od tratě v nejvíce exponovaných místech, dále podél migračních tras, v návaznosti na zasažené biotopy i ve větší vzdálenosti od nich, v místech přispívajících k funkčnosti okolních biotopů. Hlavní zásadou je umožnění migrace zvěře, podpora původních druhů rostlin a začlenění tratě do krajiny z hlediska krajinného rázu.

V příloze 11 je uveden přehled navržených vegetačních úprav včetně zdůvodnění jejich realizace.

Památné stromy

V blízkosti železniční trati (trasy nové VRT ani stávající železniční trati) nejsou vyhlášeny památné stromy či stromořadí, které by mohly být posuzovaným záměrem ovlivněny.

Zvláště chráněná území

Stavba se nachází mimo zvláště chráněná území.

Natura 2000

Samotné vedení novostavby VRT ani stávající železniční trati není v kontaktu s evropsky významnými lokalitami. Do kontaktu s EVL Bečva – Žebračka však dochází z důvodu navrženého odvodnění nové vysokorychlostní trati, konkrétně dojde ke křížení odvodnění s vodním tokem Strhanec. Realizace bude provedena bezvýkopovou technologií – protlakem pod vodním tokem.

Zájmové území není součástí ptačí oblasti.

Dle vyjádření příslušných orgánů ochrany přírody nemůže mít záměr vliv na příznivý stav předmětu ochrany nebo celistvost evropsky významných lokalit a ptačích oblastí (příloha 15).

ÚSES

Z hlediska možného vlivu na územní systém ekologické stability je stavba v kolizi výhradně s lokálními prvky ÚSES, regionální a nadregionální prvky ÚSES nejsou záměrem dotčeny.

Jižně od Brodku u Přerova (konvenční trať ev. km 191,3, k.ú. Brodek u Přerova) kříží lokální biokoridor LK21. Jedná se o pás zeleně podél Císařovského potoka. Na straně ve směru k obci je veden jako funkční, za tratí je již v současné době vymezen jako nefunkční. Migrační potenciál je zde malý, téměř nulový. Nová trasa VRT tuto kolizi ještě zvýší. Je třeba ÚSES přetrasovat.

Dále trasa VRT kříží LBC 29 v přibližných km 86,2-86,5 (k.ú. Žeravice). Jedná se o porost dřevin rostoucích mimo les. Dojde k záboru a tato zeleň bude z velké části vykácena. Vliv byl vyhodnocen jako mírně negativní. LBC je doporučeno převymezit - zvětšit do plochy orné půdy a přetrasovat LBC na západ pod estakádu, nebo zcela nové řešení ÚSES v daném prostoru.

V k.ú. Vinary u Přerova přibližně km 88,6 - 89,0 tunel VRT kříží LBC (lesní pozemek) a dále trasa protíná lokální biokoridory v cca km 89,1 (okraj lesa) a 89,6 (lesní pozemek). Místa, která jsou v kolizi s ÚSES, kde bude realizována nová trať a kde dojde k trvalému záboru PUPFL či ostatní plochy s porosty dřevin charakteru lesních pozemků, budou ztraceny. Proto vliv hodnotíme jak pro období realizace, tak vlastního provozu jako mírně negativní. V období provozu v případě kladného projednání s Lesy ČR může dojít k opětovnému zalesnění prostoru nad tunelem, nebo bude plocha ponechána přirozené sukcesi a LBC zde bude obnoveno.

Další lokální biokoridor LK8 (doprovodná zeleň podél vodního toku) se nachází za Prosenicemi v km 93,45 (k.ú. Proseničky). Lokální biokoridor je již v současné době překonáván několika bariérami na relativně malé ploše (silnice, konvenční trať, dálnice). V těchto místech je navržen most o rozměrech 5,0x1,97x13,26. Tyto rozměry jsou z hlediska migrace hodnoceny pro průchod zvířat od velikosti srnce jako omezené. Migrace vodních živočichů je zajištěna. Vliv na ÚSES v tomto místě byl vyhodnocen jako mírně negativní.

Stavba dle územně plánovacích dokumentací dále protíná několik lokálních biocenter a biokoridorů, která jsou však v současné době zcela nefunkční (plochy a koridory na polních plochách – viz. Příloha 2 - Situace ŽP a kapitola C.I.8).

Ekologicko-stabilizační funkce prvků ÚSES bude liniovou stavbou částečně omezena. Je možno konstatovat, že tam, kde jsou vymezeny místa estakád a tunelů, dojde jen k mírnému až žádnému ovlivnění funkčnosti ÚSES. V období provozu lze ovlivnění funkce biokoridorů snížit realizací zmírňujících opatření. Na základě migrační studie je navržena řada technických parametrů jednotlivých objektů ke zmírnění vlivu stavby na migrační prostupnost, jejichž realizace omezí vliv záměru na migrační prostupnost na únosnou míru. Další opatření, která zvýší atraktivitu míst bezpečných z pohledu přecházejících zvířat, jsou uvedena v migrační studii.

Vzhledem k tomu, že větší část stávajících prvků ÚSES je v krajině nefunkčních, je možné konstatovat, že vliv stavby na ně bude malý. V krajinářské studii (GERTEN, s.r.o), která byla zpracována v rámci projektové dokumentace ke stavbě, jsou navrženy nové plochy zeleně a liniová a doprovodná zeleň, které mohou sloužit jako návrh za dotčené prvky ÚSES, a doplní tak zbylé stávající prvky k posílení ekologicko-stabilizační funkce stavbou dotčeného území. Zelené pásy a plochy jsou navrženy podél migračních tras, v návaznosti na zasažené biotopy ve větší vzdálenosti od nich, v místech přispívajících k funkčnosti okolních biotopů. Hlavní zásadou je umožnění migrace zvěře, podpora původních druhů rostlin a začlenění tratě do krajiny.

Dle vyjádření autorizovaného projektanta ÚSES byly zjištěny nedostatky v současném vymezení především jednotlivých skladebných částí, což ovlivňuje především dostatečnou funkčnost celého systému. Zároveň bylo prokázáno, že vybudování VRT s sebou nese konflikty, z nichž část lze řešit úpravou vymezení ÚSES. I proto je nanejvýš vhodné zpracovat Plán místního ÚSES pro obvod ORP Přerov jako oborový dokument orgánu ochrany přírody a krajiny a podklad nejen pro potřeby územního plánování nebo pozemkové úpravy.

Vrstva biotopu zvláště chráněných druhů velkých savců (rys, medvěd, vlk, los)

V místě stavby není vymezena vrstva biotopu pro velké savce.

D.I.9. Vlivy na hmotný majetek a kulturní dědictví včetně architektonických a archeologických aspektů

Nemovité kulturní památky

V širším okolí stavebního záměru se dle údajů Národního památkového ústavu (<http://npu.cz>) nachází několik nemovitých kulturních památek. V souvislosti se stavbou však nedojde k ovlivnění žádné z nich. Realizací záměru nedojde k nepříznivému ovlivnění hmotného majetku nebo nemovité kulturní památky.

Stavební záměr nekoliduje s žádnou kulturní památkou typu světového kulturního dědictví, v bezprostřední blízkosti trati se nenacházejí jiné městské či vesnické památkové zóny nebo rezervace, krajinné památkové zóny či archeologické památkové rezervace.

Vliv na nemovité kulturní památky je nulový.

Archeologická a paleontologická naleziště

Trasa záměru (VRT) prochází severně od Rokytnice ÚAN I Rokytnice „Za oborou“, „Nad oborou“. Doloženy jsou zde nálezy sídlištních objektů z doby laténské. Dále trasa VRT prochází v těsné blízkosti ÚAN I Vinary – intravilán.

V místě stavby nelze vzhledem k výše uvedenému v období realizace záměru zcela vyloučit pravděpodobnost archeologického nálezu ve smyslu zákona č. 20/1987 Sb., o státní památkové péči, v platném znění. Proto je třeba zásahy do terénu v souladu s platnou legislativou v předstihu oznámit příslušnému Archeologickému ústavu. V případě pozitivního archeologického nálezu je zhotovitel povinen informovat Archeologický ústav AV ČR a umožnit jemu nebo organizaci oprávněné k archeologickým výzkumům provést na dotčeném území záchranný archeologický výzkum. Při respektování uvedeného bude ochrana zajištěna a negativní ovlivnění se nepředpokládá.

Paleontologické nálezy (dle zákona ČNR č. 114/92 Sb., o ochraně přírody a krajiny, v platném znění) v zájmovém území nepředpokládáme. V případě paleontologických nálezů je třeba postupovat v souladu s § 11 zákona 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny. Kdo učiní paleontologický nález, který sám rozpozná, je povinen zajistit jeho ochranu před zničením, poškozením nebo odcizením a opatřit jej údaji o nálezových okolnostech, zejména místě

nálezů. Dále je povinen na písemné vyzvání orgánu ochrany přírody sdělit údaje o učiněném nálezů a umožnit přístup a dokumentaci tohoto nálezů osobám pověřeným orgánem ochrany přírody. Vlastník pozemku, na němž byl paleontologický nález učiněn, nebo ten, kdo vykonává činnosti, při nichž k nálezů došlo, je povinen umožnit na žádost orgánu ochrany přírody osobám tímto orgánem pověřeným provedení záchranného paleontologického výzkum.

D.I.10. Vliv produkce odpadů

Odpady budou vznikat jak v průběhu výstavby, tak během provozu záměru. Původce odpadů bude, v souladu se zákonem č. 541/2020 Sb., v platném znění, nakládat s odpady podle jejich skutečných vlastností. Bude je shromažďovat utříděně podle druhu a kategorií a zabezpečí je před nežádoucím únikem do životního prostředí. Odpad bude předáván pouze oprávněné osobě. Bude-li s odpady v průběhu realizace i provozu nakládáno v souladu s platnou legislativou na úseku odpadového hospodářství a ochrany veřejného zdraví, nepředpokládáme žádné negativní ovlivnění životního prostředí ani zdraví lidí.

D.II. Charakteristika rizik pro veřejné zdraví, kulturní dědictví a životní prostředí při možných nehodách, katastrofách a nestandardních stavech a předpokládaných významných vlivů z nich plynoucích

Během realizace záměru je potřeba důsledně dbát na dodržování preventivních opatření směřujících k vyloučení úniku škodlivin jak do horninového prostředí a půdy, tak do vodních útvarů, a mít připraveny k okamžitému použití prostředky pro eliminaci případné havárie (norné stěny, sorpční prostředky, přenosná čerpadla, kontejnery na ropné látky apod.).

Lze rovněž doporučit, aby zhotovitel stavby měl v rámci své společnosti zavedený systém řízení životního prostředí, tzv. EMS (Enviromental Management System). Tento systém kromě stanovení cílů, kterých má být na úseku ochrany životního prostředí dosaženo, jasně definuje odpovědnost jednotlivých pracovníků a určuje kontrolní mechanismy.

Znečištění podzemních a povrchových vod bude předcházeno dobrým technickým stavem mechanismů, zajišťovaným preventivními kontrolami. V místě stavby nesmí být skladovány ropné produkty a jiné látky závadné vodám.

Během výstavby i provozu je nutné dodržování předpisů pro manipulaci s látkami závadnými vodám (vč. chemických látek) a pravidelné proškolení jak řídících pracovníků, tak pracovníků provádějících údržbu/realizaci stavby.

Dodržovat je nutno schválený plán BOZP, vč. pravidelných kontrol připravenosti hasících prostředků a prostředků zdravotnické pomoci pro okamžitou možnost jejich užití (dopravní havárie, únik tekutin).

S výstavbou, provozem a případnou likvidací objektů mohou souviset rizika spojená s únikem závadných látek (pohonné hmoty, motorové oleje apod.). Při výstavbě (příp. provozu) se však nepředpokládá nakládání se závadnými látkami ve smyslu ustanovení §39 vodního zákona „ve větším množství“. Překročení limitů množství těchto závadných látek, dané vyhl.č. 450/2005 Sb. se při výstavbě ani provozu neočekává. Přesto navrhujeme pro fázi realizace stavby zpracování havarijního plánu.

Stavba je navržena tak, aby nedocházelo k nepříznivému ovlivnění odtokových poměrů.

Pro fázi realizace bude zpracován povodňový plán (v rámci navazující projektové dokumentaci). Odsouhlasený povodňový plán je provozovatel povinen dodržovat a údaje v plánu aktualizovat alespoň jednou ročně. Uvedený povodňový plán bude obsahovat souhrn

organizačních a technických opatření, potřebných k odvrácení nebo zmírnění povodňových škod.

Při zásahu bleskem či vlivem extrémních povětrnostních vlivů nelze zcela vyloučit havárii zařízení, spojenou s destrukcí nadzemních staveb. Proti zásahu bleskem jsou ale zařízení chráněna. Důsledky by tak byly pouze lokální a neohrožily by významněji životní prostředí ani nezpůsobily škody na majetku třetích osob.

Zásah nepovolané osoby (úmyslný/neúmyslný)

V době výstavby je pohyb nepovolaných pracovníků po staveništi vyloučen (je zajištěn trvalý dozor). Hořlaviny, trhaviny a jiné nebezpečné látky jsou evidovány a manipulují s nimi pouze osoby pověřené. Použitý stavební materiál podléhá několikastupňové kontrole u jeho výrobce.

V době provozu je prováděna průběžná kontrola, jak bylo výše uvedeno. Tato by měla odhalit eventuální nevhodné zásahy nepovolaných osob.

Nebezpečná situace

Jako nebezpečná je klasifikována situace, kdy při odstraňování provozních poruch dochází k riziku dopravních nehod. Veškeré práce jsou prováděny odbornými pracovníky za přísných bezpečnostních předpisů. Není vyloučeno, že při těchto situacích může následně dojít k znečištění životního prostředí, vč. vodních útvarů. Této situaci musí být předcházeno pravidelným školením zaměstnanců a kontrolou dodržování jejich pracovní kázně.

Pro zamezení poruch jsou prováděna bezpečnostní opatření vyžadující dodržování všech zákonných ustanovení, předpisů a norem, které se vztahují k výstavbě a provozu železniční trati.

Při dodržení uvedených opatření můžeme konstatovat, že rozsah negativních vlivů při možných haváriích a nestandardních stavech bude akceptovatelný.

D.III. Komplexní charakteristika vlivů záměru podle části D bodů I a II z hlediska jejich velikosti a významnosti včetně jejich vzájemného působení, se zvláštním zřetelem na možnost přeshraničních vlivů

Posuzovaný záměr je v daném území předkládanou dokumentací posouzen ze všech podstatných hledisek. Z hlediska jednotlivých posuzovaných vlivů hodnocených v kapitole D.I. předložené dokumentace je patrné, že vlivy z hlediska velikosti a významnosti na jednotlivé složky životního prostředí lze označit za akceptovatelné při respektování doporučení navržených předkládanou dokumentací.

Zásah spočívající v realizaci a následném provozu záměru, tak jak je připravován, představuje významný zásah do zákonem chráněných zájmů na úseku ochrany přírody a krajiny. Z hlediska zájmů hájených zákonem č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny hodnotíme záměr jako možný, se středně významným, dlouhodobým, dopadem na stávající přírodní hodnoty území.

Jako významný lze hodnotit i zásah do zemědělského půdního fondu. Největší část záboru tvoří půdy I. a II. třídy ochrany, které jsou charakterizovány nadprůměrnou produkční schopností a vysokým stupněm ochrany, tyto půdy je možné vyjmout ze ZPF je za určitých podmínek (zásadní liniové stavby, stavby určené platným územním plánem apod.).

Z hlediska vlivů na veřejné zdraví lze konstatovat, že na základě provedeného posouzení se nepředpokládá významné negativní ovlivnění zdraví obyvatel v souvislosti s předloženým záměrem.

Vlivy na kvalitu ovzduší a hlukovou situaci budou významné zejména v období výstavby záměru.

Negativní vliv záměru na hydrologické poměry, nerostné zdroje, geologické prostředí je možno vzhledem k charakteru záměru a jeho umístění považovat za akceptovatelný.

Přeshraniční vlivy

Vzhledem k rozsahu a charakteru záměru na straně jedné a vzdálenosti lokality záměru od státní hranice je možno jakékoliv nepříznivé vlivy na životní prostředí přesahující státní hranice vyloučit.

D.IV. Charakteristika a předpokládaný účinek navrhovaných opatření k prevenci, vyloučení a snížení všech významných negativních vlivů na životní prostředí a veřejné zdraví a popis kompenzací, pokud jsou vzhledem k záměru možné, popřípadě opatření k monitorování možných negativních vlivů na životní prostředí (např. post-projektová analýza), které se vztahují k fázi výstavby a provozu záměru, včetně opatření týkajících se připravenosti na mimořádné situace podle kapitoly II a reakcí na ně

V souvislosti s maximální možnou ochranou veřejného zdraví a životního prostředí při realizaci a provozu stavby budou dodrženy následující podmínky, které budou převzaty do technického řešení projektové dokumentace (Plán organizace výstavby, případně Havarijní, Povodňový plán apod.).

Opatření ke zmírnění negativních účinků hluku a vibrací

1. Realizovat protihluková opatření dle akustické studie.
2. Za účelem splnění hygienických limitů vibrací realizovat antivibrační opatření dle hodnocení vibrací.

Opatření ke zmírnění či kompenzací negativních vlivů na krajinu a krajinný ráz

3. Realizovat vegetační úpravy v zájmovém území v okolí vysokorychlostní trati, dle zpracovaného SO Vegetační úpravy (Gerten s.r.o.)
4. Náhradní výsadby směřovat jednak do liniových výsadeb dřevin podél polních cest v blízkosti trasy VRT, či jako realizaci ÚSES dle územních plánů obcí.

Opatření k prevenci či zmírnění negativních vlivů na živou složku přírody

5. Po dobu realizace zajistit biologický dozor stavby (ekodozor).
6. Skrývky zemin provést v období mimo hnízdní období ptačích druhů hnízdících na zemi, a to v termínu od 1/2 srpna do konce března.
7. Odstraňování keřových porostů provádět mimo hnízdní období ptáků od druhé poloviny srpna do konce března.
8. Kácení vzrostlých stromů provádět rovněž mimo hnízdní období ptáků a s ohledem na ochranu letounů (netopýrů) a veverky obecné od 1/2 září do 1/2 listopadu, tedy mimo období využívání stromových dutin těmito savci v období rozmnožování (jaro léto) nebo

- k zimování. Mimořádně v nezbytných případech, kdy např. z bezpečnostních důvodů nelze kácení odložit na podzim, je možné kácení provést i na konci zimování netopýrů v průběhu března.
9. V takovém případě však budou přítomnost dutin a riziko ohrožení veverky obecné a netopýrů u konkrétních stromů vyhodnoceny ekodozorem.
10. Skrývky zemin a kácení dřevin rostoucích mimo les je možné realizovat i mimo uvedenou dobu s tím, že v takovém případě bude provedeno místní šetření odborně způsobilou osobou (přírodovědné vzdělání a zkušenost s prací ekodozoru či biologické služby). V případě, že tato osoba vyloučí hnízdění ptáků a přítomnost letounů (netopýrů) v dutinách stromů, je možno práce realizovat i mimo uvedené období.
11. Všechny otevřené výkopy v průběhu realizace zajistit proti pádu drobných živočichů např. překrytím apod. V případech, kdy to není možné nebo účelné, vždy zajistit funkční únikovou cestu. V případě stavebních jam ponechat alespoň jednu stěnu výkopu o sklonu max. 45°. V případě výkopů pro kabeláž ponechat obě čela výkopu o sklonu max. 45°.
12. V průběhu realizace provádět pravidelnou kontrolu na přítomnost spadlých živočichů do stavebních jam a výkopů. Při jejich zjištění zajistit odchyt a přemístění co nejbližší mimo stavbu.
13. Při realizaci záměru je vhodné provést soubor preventivních opatření proti rozšíření současných populací invazních nepůvodních druhů rostlin či proti případnému zavlečení dosud zde se nevyskytujících dalších rostlinných invazních druhů.
14. Dotčené plochy využívané jako např. zařízení staveniště nebo skládky materiálu a zemin uvést po skončení stavebních prací do původního stavu, a to včetně provedení terénních a vegetačních úprav s pomocí osiva neobsahujícího stanovištně a geograficky nepůvodní druhy rostlin, případně uplatnit výsadby dřevin odpovídajících stejným kritériím.

Rostliny

15. Zvláště chráněné druhy:

- Medovník meduňkolistý (*Melittis melissophyllum*) – zjištěný výskyt se týká plochy biotopu L5.1, jejíž jižní okraj leží ve vzdálenosti cca 30 m severně od trasy železnice. Pokud tato plocha nebude realizací záměru přímo dotčena, opatření k ochraně druhu nejsou nutná. Do plochy biotopu neumísťovat zařízení staveniště, příjezdové trasy a podobně.
- Lomikámen trojprstý (*Saxifraga tridactylites*) – pravděpodobný výskyt ve vazbě na stávající železniční trať, resp. vhodná stanoviště v rámci železničních stanic. Druh je, vedle výskytu na svých přirozených stanovištích, z jejichž vzácnosti vyplývá i jeho zařazení mezi zvláště chráněné druhy, všeobecně rozšířený právě na těchto náhradních antropogenních

stanovištích. V rámci realizace záměru nejsou potřeba žádná opatření na ochranu či podporu jeho populací.

16. Nepůvodní invazní rostliny:

- Narušené plochy bez vegetačního pokryvu ozeleňovat s využitím osiva neobsahujícího stanovištně a geograficky nepůvodní druhy rostlin.
- Monitorovat stavbou narušené plochy v průběhu realizace a alespoň v následujících dvou letech a případný výskyt invazních neofytů bezodkladně potlačovat.
- Zaměřit se na sledování na možné šíření druhů ze seznamu invazních nepůvodních druhů s významným dopadem na Unii (dle Prováděcího nařízení Komise (EU) 2016/1141 v aktuálním znění), zde zejména na druhy bolševník velkolepý (*Heracleum mantegazzianum*) a netýkavka žláznatá (*Impatiens glandulifera*) (jejichž výskyt je z širšího okolí řešeného území uváděn), ale i na další neofyty, jako jsou např. druhy rodu *Reynoutria*, javor jasanolistý (*Acer negundo*), lupina mnoholistá (*Lupinus polyphyllus*), zlatobýl kanadský (*Solidago canadensis*), zlatobýl obrovský (*S. gigantea*) a další. V případě výskytu těchto druhů přistoupit k jejich likvidaci odborně způsobilou osobou doporučenými postupy (Likvidace vybraných invazních druhů rostlin, Standard péče o přírodu a krajinu, AOPK ČR 2016).

Hmyz a další bezobratlí

17. Na co největší ploše náspů a svahů VRT je vhodné v celé délce úseku ponechat plochy bez výsadby, a ty trvale udržovat. Na těchto plochách na svazích do sklonu 1:1,5 zakládat biologicky hodnotnější porosty s využitím tzv. motýlí směsi s výraznějším zastoupením živných a nektaronosných rostlin pro motýly. Způsob zatravnění a složení směsi budou řešeny v souladu s metodikou *Nové technologie vegetačních úprav svahů dálničních a silničních koridorů pro zvýšení dlouhodobé efektivity zvláštní územní ochrany přírody* – <https://www.motyli-dalnice.cz>.
18. Následné sečení, prováděné v rámci provozu VRT provádět jako mozaikovitě tak, aby sečení jednotlivých ploch probíhalo na různých místech v různou dobu a zůstaly tak vždy zachované neposečené plochy. Alespoň 10 % výměry ploch zůstane každý rok neposečených. Tyto zásady budou zapracovány do plánů údržby drážních pozemků.
19. Kmeny a větve o průměru nad 20 cm, které budou pocházet z kácených stromů především na lokalitě 8 po pokácení ponechat poblíž původní plochy, a to vždy v lesním biotopu či na jeho okraji. Kmeny by měly zůstat o délce 3 – 4 m.
20. Na lokalitě 6 ponechat, pokud to bude možné, stávající duby rostoucí na severozápadní hranici lesa.
21. Omezit plošné zásahy do porostů na lokalitách 4, 6, 8, které dnes v zemědělské krajině figurují jako významné refugium.

22. V rámci vegetačních úprav a náhradních výsadeb v terénních depresích či podmáčených plochách a podél periodických vodních toků realizovat výsadbu vrby bílé a vrby křehké. Výsadbu zapěstovat tak, aby vznikly hlavaté vrby. Výška ořezů a vzniku „hlav“ by měla být minimálně 2 m a vyšší. Ořez na „hlavu“ bude prováděn i v rámci následné údržby při provozu VRT každých 5 let. Tyto zásady budou zapracovány do plánů údržby drážních pozemků.

Obojživelníci a plazi

23. Všechny výkopy a terénní deprese vzniklé v průběhu realizace, např. v důsledku pohybu mechanizace, udržovat suché, bez srážkových vod.

24. V obvodu stavby záměrně zřídit dočasné vodní plochy typu kaluží, na které bude možno transferovat obojživelníky a jejich vývojová stadia v průběhu stavebních prací z prostoru přímo stavbou dotčeného. Tyto plochy budou opatřeny dočasnou migrační bariérou, zamezující vstup živočichů do aktivního prostoru stavby. Plochy budou zřízeny v rámci přípravy území, spolu se zahájením zemních prací. Jejich umístění, charakter včetně plochy a hloubky a další náležitosti určí po dohodě se stavbou ekodozor. Zajistí se tak zachování populace daných druhů v bezprostředním okolí původní lokality, „zahuštění“ populací vypuštěním transferovaných jedinců na již druhem obsazených jiných lokalitách, zamezí se případnému rozšíření některých chorob spolu s tranferovanými jedinci.

25. Retenční nádrže budou realizovány jako polosuché.

26. U paty jižních svahů náspů vytvořit náhradní stanoviště pro plazy i obojživelníky v podobě pahorků pro ještěrky.

Ptáci

27. Deponie zemin udržovat bez kolmých stěn. Opatření by mělo snížit pravděpodobnost zahnízdění některých druhů zvláště chráněných druhů ptáků. Provádět pravidelnou kontrolu deponií z pohledu případného hnízdění především vlhy pestré a břehule říční.

28. V místech, kde se záměr přibližuje ke stávajícím koloniím břehulí říčních a vlh pestrých (ptačí park Malá Lipová a Přerovská rokle) je nezbytné realizovat opatření, které zabrání střetu projíždějících vlaků s ptáky. Proto v km 86,0 – 86,5 a v km 88,3 – 88,7 budou instalovány oboustranné bariéry přesahující svou výškou trolejové vedení.

29. Protihlukové stěny budou řešeny jako neprůhledné, popřípadě budou opatřeny pískovanými vertikálními pruhy širokými min. 5 cm a vzdálenými od sebe max. 10 cm.

30. Jako kompenzační opatření bude provedena výsadba dřevin stromového vzrůstu.

Savci

31. Jednu vegetační sezonu před zahájením zemních prací udržovat plochu budoucí stavby bez vegetace, a to opakovanou podmínkou či mělkou orbou. Opatření je vztaženo k vytlačení případných křečků polních z prostoru budoucí stavby před zahájením skryvek.

Opatření k minimalizaci negativních vlivů záměru na migrační prostupnost území

32. Křídla portálů propustků, ekoduktů, případně mostních objektů budou vytažena pod úhlem 30 – 45° a plynule, bez mezer, napojena na oplocení VRT. V případě propustků budou vyústěny až za oplocením a plynule navázány na okolní terén.
33. Na ekoduktech budou realizovány oboustranně gabionové zdi o výšce 2,0 m s vytažením pod úhlem 30° a jejich plynulým navázáním na oplocení VRT.
34. U mostního objektu realizovat nízkou gabionovou, oboustrannou zeď o výšce 1,0 m která bude v místě navázání na oplocení VRT postupně vytažena na výšku oplocení, cca 2,0 m.
35. Na vtokové a výtokové straně propustků nesmí být umístěny jímky, které by neumožňovaly únik živočichů. Vždy tak bude úniková cesta v podobě alespoň pravé a levé stěny propustku se sklonem 1:3
36. Případná vývařiště související např. s odvodněním mostů budou řešena tak, aby alespoň jedna strana měla sklon 1:3 a umožňovala únik živočichů.
37. Pro snížení predace u opěr realizovat opatření v podobě trubního „propustku“ o průměru 0,1 m s otvory po 1,0 m o průměru 0,1.
38. Projekt vegetačních úprav koncipovat tak, aby vznikly naváděcí pásy zeleně směřující k objektům umožňujícím migraci.
39. Prosklené plochy realizovat s vypískovanými svislými pruhy o šířce 5 cm vzdálenými od sebe max. 10 cm.

Opatření na ochranu podzemních a povrchových vod

40. Mostní objekty, estakády, propustky i tunel navržený v trase VRT budou řešeny tak, aby byla pro živočichy zachována možnost migrace územím. Technické parametry jednotlivých stavebních objektů jsou uvedeny v části dokumentace Migrační studie. Všechny stavební objekty typu propustků a mostů včetně estakád budou odpovídat TP 180 *Migrační objekty pro zajištění průchodnosti dálnic a silnic pro volně žijící živočichy*.
41. Pro snížení predace drobných obratlovců při průchodu migračními objekty, a to především v případě mostních objektů, budou zřízeny průchody o průměru 10 cm s únikovými otvory do stran (viz obr. 5). Ty budou situovány u stěn propustků či mostních opěr dle výsledků Migrační studie.

42. Odvodnění mostních objektů a estakád - vývařiště budou řešena tak, aby alespoň jedna jejich strana byla ve sklonu min 1:3 a umožňovala únik živočichů.

43. Po uvedení do provozu bude zajištěn dlouhodobý monitoring účinnosti (funkčnosti) migračních objektů. Dlouhodobý monitoring je uvažován po dobu 5 let po uvedení do provozu. Zajišťovat jej bude provozovatel nebo správce železniční dopravní cesty prostřednictvím odborně způsobilé osoby. Odbornou způsobilostí se zde myslí vzdělání přírodovědného směru a zkušenost s monitoringem a vyhodnocováním pohybu zvěře v území s významnými dopravními stavbami. Monitorovány budou objekty:

- konvenční část trati v km 191,3 - lokální biokoridor LK21,
- konvenční část trati v km 193,9 - lokální biokoridor LK 24,
- VRT v km 3,1 - lokální biokoridor LK21,
- VRT v km 93,45 - lokální biokoridor LK8.

Opatření na ochranu půd a horninového prostředí

44. V rámci následné přípravy provést v souvislosti s plánovanými tunely (Vinarský a Čekyňský) podrobný geotechnický průzkum dle směrnice SŽ S4.

Opatření na ochranu před světelným znečištěním

45. Návrh elektrického osvětlení objektů souvisejících se záměrem bude respektovat požadavky ČSN 36 0459 Omezování nežádoucích účinků venkovního osvětlení.

D.V. Charakteristika použitých metod prognózování a výchozích předpokladů a důkazů pro zjištění a hodnocení významných vlivů záměru na životní prostředí

Při zpracování Dokumentace jsme vycházeli z platné legislativy a souvisejících právních předpisů.

Přehled výchozích materiálů je uveden v seznamu použité literatury a podkladových materiálů.

Pro zpracování byla použita metoda přímého hodnocení výsledků získaných z podkladových materiálů, terénních průzkumů a výsledků získaných modelovým zpracováním dílčích otázek. Prognózní zhodnocení vlivu stavby na životní prostředí je následně provedeno na základě znalosti stávajících podmínek a znalosti vývoje dané lokality, který je dán realizací záměru. Při zpracování byl použit i expertní odhad vycházející ze zkušeností s obdobným typem záměrů.

Pro zjištění hluku ze železniční dopravy byla použita německá výpočtová metodika Schall 03 (2015). Výpočet byl proveden výpočtovým programem CadnaA, verze 2021 MR 2 (build 185.5161). Průběh šíření hluku je dokumentován izofonovými pásmy s doplněním výpočtových bodů.

Pro stanovení výhledové dopravy byla použita kombinace podkladů:

- dopravní koncept dálkové osobní dopravy převzatý ze související stavby „VRT Moravská brána I“, který byl revidován, upraven a schválen investorem a zástupci Ministerstva dopravy v rámci zápisu z porady dne 13. 11. 2023. V souladu se zadávací dokumentací jsou uvažovány dva časové horizonty, na základě porady ze dne 13. 11. 2023 navíc uvažován srovnávací horizont 0.
- výhledová regionální osobní doprava, která byla zpracována v rámci související stavby „Konverze na 25 kV, 50 Hz v úseku Říkovice – Hranice na Moravě (mimo)“ a v rámci projednání uvedené stavby schválena O6.
- výhledová nákladní doprava, která byla zpracována v rámci související stavby „Konverze na 25 kV, 50 Hz v úseku Říkovice – Hranice na Moravě (mimo)“ a v rámci projednání uvedené stavby schválena O6.

Jako výhledový rok je uvažován rok 2055, kdy se předpokládá zprovoznění všech staveb (horizontu 1 a 2), které jsou podrobně popsány v kapitole B.II.6.

Měření a následné vyhodnocení hladin vibrací bylo provedeno v souladu s ČSN ISO 2631-2. Byly měřeny jednotlivé průjezdy vlakových souprav. Čas, délka a místo měření jsou přizpůsobeny požadavkům a možnostem majitelů/nájemníků bytů a domů. Z naměřených

hladin byly vyloučeny vibrace produkované zdroji nesouvisející se sledovaným zdrojem. Měřené hodnoty jsou frekvenčně váženy dle ČSN ISO 2631-2, filtrem Wm dle přílohy A této normy. Vibrace byly snímány ve třech osách. Směry jednotlivých os byly zvoleny tak, že osy X a Y ležely v horizontální rovině a osa Z byla na tuto rovinu kolmá (vertikální směr). Dále osa X byla rovnoběžná s osou koleje a osa Y byla na tuto osu kolmá. Byly vyhodnocovány převážně vlaky s vysokými traťovými rychlostmi a vysokými hladinami zrychlení vibrací.

Rozptylová studie byla zpracována dle metodiky SYMOS '97 (BUBNÍK et al. 1998, aktualizace 2013). Výpočet imisní situace byl proveden pomocí programu SYMOS '97 vyvinutém společností IDEA-ENVI s.r.o. dle výše uvedené metodiky. Pro výpočet emisí z liniových zdrojů byl použit software MEFA 13 (verze 1.0.7).

Aktualizace přírodovědného průzkumu byla provedena během roku 2024 a 2025. Terénní průzkumy zaměřené na současné rozšíření rostlinných a živočišných druhů v okolí záměru jsme doplnili o data z Nálezové databáze AOPK ČR.

Dendrologický průzkum byl proveden v srpnu 2024, doplněn v březnu 2025. Data o jednotlivých dřevinách (stromech, keřích nebo jejich porostech) byla zjištěna terénním šetřením v lokalitách určených dle zadání. V rámci průzkumu byly zaznamenány příslušné dendrometrické údaje. U stromů se jedná o měření průměru (obvodu) kmene ve výšce 130 cm lesnickou průměrkou nebo, v případě obvodu, obvodovým pásmem. Malé plochy solitérních keřů jsou určeny kvalifikovaným odhadem. Plochou rozsáhlejší porosty dřevin byly v terénu zaznamenány pomocí GPS systému a následně byla vypočítána jejich plocha. Taxonomické určení probíhalo vždy na místě. Data získaná z terénního průzkumu jsou následně převedena do formátu zpracovatelného pomocí software ArcGIS a dále zpracována do podoby výsledného výstupu.

Mapové výstupy byly zpracovány v softwaru ESRI ArcGIS (ArcMap 10.8.). Jako základní podkladová data pro geografické analýzy byl využit ZABAGED (ČÚZK). Pro geografickou analýzu vlivů záměru na chráněné části přírody a přírodní poměry byl využit portál MapoMat+ ve verzi 2.0. Pro analýzu prostorových dat, týkajících se vodních toků, byla využita data projektu referenční geografické digitální báze vodohospodářských dat DIBAVOD (VÚV TGM) a portálu Vodní hospodářství a ochrana vod informačního systému HEIS (VÚV TGM). Pro geografické analýzy vlivu na půdy byl využit Geoportál SOWAC-GIS Výzkumného ústavu meliorací a ochrany půdy, v.v.i. Pro geografické analýzy vlivu na významné archeologické lokality a území archeologických nálezů byl využit informační portál prostorově orientovaných dat ISAD (NPÚ). Pro analýzy vlivu na národní kulturní památky byl využit informační portál Památkový katalog (NPÚ) a informační portál prostorově orientovaných dat MonumNet (NPÚ).

Všechna data použitá pro geografické analýzy byla aktuální v době zpracování Dokumentace.

D.VI. Charakteristika všech obtíží (technických nedostatků nebo nedostatků ve znalostech), které se vyskytly při zpracování dokumentace, a hlavních nejistot z nich plynoucích

V průběhu zpracování Dokumentace se nevyskytly takové nedostatky, které by omezovaly spolehlivost prezentovaných závěrů.

Odchytky od provedeného hodnocení jednotlivých vlivů mohou vzniknout v průběhu zpracování dalšího stupně projektové dokumentace v důsledku upřesnění, případně změn v technickém řešení.

Určité nedostatky s sebou vždy nese modelové zpracování (hluková studie, rozptylová studie). Tyto nedostatky jsou dány přesností vstupních údajů, zatížením výpočtů chybou spojenou s vlastní výpočtovou metodou atd. Pokud to bylo možné a účelné, snažili jsme se nepřesnosti v rámci modelového zpracování eliminovat. Nejistoty rozptylové a hlukové studie je možno považovat za standardní, závislé především na parametrech použitých metodik. Mapové podklady byly analyzovány v prostředí ArcGIS při pohledech v relevantním měřítku, vztahují se tedy přesně k řešenému území. Přesnost mapových podkladů ovšem odpovídá měřítku mapy, nad kterou byly vytvářeny. Při tvorbě map jejich tvůrci vždy provádějí jejich generalizaci, tj. zobecnění a tím vzniká určitá míra nepřesnosti ve vztahu k řešené lokalitě.

Při zpracování Dokumentace se nevyskytly takové nedostatky ve znalostech, které by znemožňovaly jednoznačné vyhodnocení významných vlivů na životní prostředí.

E. POROVNÁNÍ VARIANT ŘEŠENÍ ZÁMĚRU

Předkládaná Dokumentace dle přílohy 4 zákona č. 100/2001 Sb. hodnotí záměr pouze **v jedné variantě**.

Výsledná, předkládaná varianta je dána vývojem projekčních prací a výsledkem společných jednání investora s dotčenými obcemi – průběh projednání je uveden výše v textu v kap. B.I.5 a v rámci vypořádání připomínek.

F. ZÁVĚR

V rámci předkládané Dokumentace byl posuzovaný záměr posouzen ze všech podstatných hledisek. V příslušných kapitolách jsou navržena opatření pro eliminaci, respektive snížení nepříznivých vlivů na jednotlivé složky životního prostředí.

Při realizaci záměru je třeba respektovat další omezení, daná existujícími limity ochrany území tak, jak jsou výše popsány. Žádné další doplňující údaje nejsou zpracovateli známy. Mapová, resp. jiná dokumentace je součástí příloh této Dokumentace, nebo byla uvedena přímo ve výše uvedeném textu.

Vzhledem k umístění a rozsahu záměru a 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 **záměr je na základě provedeného hodnocení z pohledu jeho vlivu na životní prostředí akceptovatelný.**

G. VŠEOBECNĚ SROZUMITELNÉ SHRNU NETECHNICKÉHO CHARAKTERU

Záměr „RS1 VRT Brodek u Přerova – Prosenice“ splňuje kritérium stanovené v zákoně o posuzování vlivů na životní prostředí, a to v příloze č. 1, kategorii I, bod 44 „Celostátní železniční dráhy“ a kategorii II, bod 49 „Silnice všech tříd a místní komunikace I. a II. třídy o méně než 4 jízdních pruzích od stanovené délky (a); ostatní pozemní komunikace od stanovené délky (a) a od stanovené návrhové intenzity dopravy předpokládané pro novostavby a ročního průměru denních intenzit pro stávající stavby (b). Příslušným orgánem státní správy je Ministerstvo životního prostředí ČR.

Předmětem záměru je dvanáctikilometrový úsek vysokorychlostní trati mezi Brodkem u Přerova a Prosenicemi, který představuje nové železniční spojení mezi Olomoucí a Ostravou, jehož hlavním cílem je připojení Olomouce k vysokorychlostní síti. Tato novostavba bude sloužit výhradně pro osobní dopravu a výrazně zvýší kvalitu dopravního spojení v této oblasti. Vedle pozitivních dopadů na osobní dopravu se také očekává zlepšení podmínek pro dopravu nákladní, která využije nově vytvořenou kapacitu na současné trati.

Trať naváže na již projektovanou VRT Moravská brána I mezi Prosenicemi a Hranicemi na Přerovsku a na Moravskou bránu II. Spojení z Ostravy do Olomouce je projektováno v kontextu celého úseku VRT Moravská brána. Prodloužení z Prosenic do Brodku u Přerova vychází ze schválené studie proveditelnosti z roku 2021, řešící spojení z Brna do Ostravy. Olomouci přinese vybudování tohoto propojení s plánovanou trasou VRT řadu benefitů v podobě zkrácení jízdních dob mezi jednotlivými městy nebo rozvoje bydlení.

Součástí stavby je i kompletní rekonstrukce ŽST Brodek u Přerova včetně úprav navazujících traťových úseků před a za ŽST a nezbytné úpravy na přerovském zhlaví ŽST Prosenice ve vztahu k zapojení stávajících vleček do trati v nové poloze.

Záměr je v souladu se ZÚR Olomouckého kraje (Změna č. 8 ZÚR OK formou opatření obecné povahy č. j. KÚOK 68669/2026).

Příslušnými orgány ochrany přírody a krajiny (AOPK ČR a Krajský úřad Olomouckého kraje) byla na základě ustanovení § 45i odst. 1 zákona č. 114/1992 Sb., v platném znění, vydána stanoviska, kterými byl vyloučen významný vliv záměru na příznivý stav předmětu ochrany nebo celistvost evropsky významných lokalit.

Stavba je trasována převážně mimo zastavěné území obcí, zejména přes zemědělsky obhospodařované pozemky, v menší míře přes pozemky určené k plnění funkcí lesa. Stavba

si tak vyžádá poměrně rozsáhlé zábory zemědělského půdního fondu (ZPF) i pozemků určených k plnění funkcí lesa (PUPFL).

V území mezi místními částmi Přerov – Žeravice a Přerov – Předmostí trasa záměru křížuje netěžený dobývací prostor. V tomto prostoru se nachází také chráněné ložiskové území (CHLÚ) Předmostí – Žeravice a území bilancovaných výhradních ložisek vápence dle zákona č. 44/1988 Sb., horní zákon, v platném znění. U Brodku u Přerova tvoří trasa záměru sv. hranici ložiska nevyhrazených nerostů (jíl, šterkopísek, šterk). Také sv. od Vinar se nachází ložisko nevyhrazených nerostů (jíl, spraš, karbonát). V současné době v území nedochází k aktivní těžbě žádného ložiska či zdroje. Míru ovlivnění nelze jednoznačně stanovit. Vzhledem k výše zmíněnému se bude postupovat ve smyslu zákona § 19 zákona č. 44/1988 Sb., o ochraně a využití nerostného bohatství (horní zákon).

Trasa konvenční části stavby tvoří hranici chráněné oblasti přirozené akumulace vod (CHOPAV) Kvarter řeky Moravy (ID 219). V těsné blízkosti napojení VRT na konvenční část se nachází ochranná pásma podzemního vodního zdroje Brodek u Přerova prameniště. Konvenční část stavby zasahuje do ochranného pásma II. stupně. V okolí záměru se nachází ochranná pásma přírodních léčivých zdrojů a zdrojů přírodních minerálních vod. Konvenční část stavby tvoří částečně hranici ochranného pásma zdrojů přírodních minerálních vod Brodek u Přerova. Stavba (VRT i konvenční část) tvoří hranici i prochází skrz ochranné pásmo zdrojů přírodních minerálních vod Horní Moštěnice.

Aktivní zóna záplavového území a záplavové území Q100 v okolí záměru je vázána na významný vodní tok Bečva a Morava. Stávající trať zasahuje do záplavového území Q100 v okolí Rokytnice a částečně u Majetína. V místě napojení VRT na stávající trať mezi Brodkem u Přerova a Rokytnicí prochází nová trať VRT po hranici záplavového území Q100.

Po dobu výstavby bude přístup na staveniště zajištěn stávající sítí komunikací, případně po provizorních komunikacích. Posuzovaný záměr bude v době vlastní výstavby klást zvýšené nároky na dopravní infrastrukturu především z důvodu dopravy materiálu na staveniště.

Z hlediska kvality ovzduší dojde vlivem výstavby k navýšení imisí podél příjezdových komunikací, v okolí zařízení stavenišť a podél samotné trasy. Toto navýšení imisní zátěže však bude dočasné a plně reverzibilní a bude usměrněno navrženými opatřeními na eliminaci emisí při stavbě. V etapě provozu bude kvalita ovzduší v zájmové lokalitě obdobná jako v současném stavu.

Hluková zátěž z provozu stavby je posouzena přiloženou hlukovou studií. Na základě výsledků imisí hluku jsou navržena protihluková opatření, díky kterým nebude docházet k překračování platných hygienických limitů.

Za účelem splnění hygienických limitů vibrací jsou na konvenční části trati navržena antivibrační opatření. Stavba VRT a sjezdové koleje jsou vedeny daleko od obytné zástavby a nebude mít negativní vliv z hlediska šíření vibrací.

Provoz záměru nezpůsobí jakkoliv významný nárůst míry zdravotního rizika v dotčené populaci. V případě imisní zátěže nelze zcela vyloučit obtěžování během stavebních prací (ojedinělý výskyt kašle) a v případě hlukové zátěže z železniční dopravy pak v části citlivější populace může docházet k silnému obtěžování a silnému rušení při spánku (jednotky, maximálně nízké desítky procent obyvatel).

Odpady budou vznikat především ve fázi výstavby. Odpady, které vzniknou v průběhu stavebních prací, budou odváženy a likvidovány mimo staveniště, bude upřednostněna jejich recyklace. Tato činnost bude zajištěna dodavatelem stavebních prací, popř. odbornou firmou. V důsledku produkce odpadů, nepředpokládáme žádné negativní ovlivnění životního prostředí.

Navrhovaná železniční trať prochází výrazně zvlněnou krajinou. V blízkosti předmětného záměru se nenachází přírodní park. Z přírodních charakteristik dojde k největším zásahům do morfologie terénu. Celou trasu záměru doprovází řada mělkých či hlubších zářezů, násypy i estakády. Vegetace (lesní porosty) je dotčena zejména v okolí Čekyně a Vinar. Místy trasa záměru protíná doprovodnou vegetaci cest nebo drobných vodních toků. Výstavbou dojde k fragmentaci zemědělských ploch, lesů a doprovodné zeleně. Z hlediska ochrany krajinného rázu dle § 12 zákona č. 114/1992 Sb. o ochraně přírody a krajiny, ve znění pozdějších předpisů se tedy záměr jeví jako únosný.

Předmětný záměr zasáhne do významných krajinných prvků. Záměr zahrnuje výstavbu nových mostních objektů, mimo jiné i přes vodoteče. Dojde k revitalizaci Vinarského potoka. Dotčen bude i významný krajinný prvek les. V souvislosti se zásahy do významných krajinných prvků zažádá investor příslušný orgán ochrany přírody o udělení stanoviska k zásahu do těchto významných krajinných prvků.

Stavbou dojde k dotčení prvků ÚSES lokální úrovně, mnoho z nich v současné době v krajině nefunkčních. V krajinářské studii (GERTEN, s.r.o), která byla zpracována v rámci projektové dokumentace ke stavbě, jsou navrženy nové plochy zeleně a liniová a doprovodná zeleň, která nahradí rušené prvky ÚSES a doplní tak zbylé stávající prvky k posílení ekologicko-stabilizační funkce stavbou dotčeného území. Byly zjištěny nedostatky v současném vymezení jednotlivých skladebných částí, což ovlivňuje především dostatečnou funkčnost celého systému. Zároveň bylo prokázáno, že vybudování VRT s sebou nese konflikty, z nichž část lze řešit úpravou vymezení ÚSES.

Stavbou nejsou dotčena zvláště chráněná území. Zájmová lokalita není součástí přírodního parku.

Území není součástí ptačí oblasti ani evropsky významné lokality. Jižně od navrhované novostavby železniční trati se nachází EVL Bečva – Žebračka, jejíž součástí je i vodní tok Strhanec, který je v kontaktu s odvodněním trati. Dle vyjádření příslušných orgánů ochrany přírody byl vliv na naturové lokality vyloučen.

Stavba představuje svým charakterem silný zásah do stávajících, byť často nepřírodních, biotopů. Jedná se o stavbu dopravní infrastruktury, která v dosud „volné“ krajině povede k její fragmentaci, především pro pozemní obratlovce. Potenciálním rizikovým důsledkem je rozšíření některých nepůvodních druhů rostlin v souvislosti s přesuny techniky, zemin a stavebních hmot.

V lokalitě byl proveden botanický a zoologický průzkum. Nebyl zjištěn výskyt žádných zvláště chráněných druhů rostlin, jejichž populace nebo jedinci by byly záměrem přímo dotčeny. V prostoru záměru byl zjištěn výskyt řady zvláště chráněných druhů živočichů, jde o 11 druhů hmyzu, 4 druhy obojživelníků, 4 druhy plazů, 31 druhů ptáků a 13 druhů savců. Ke snížení negativního vlivu záměru na živočichy je v H67 navržena řada preventivních opatření pro fázi výstavby, managementová opatření k eliminaci výskytu jedinců před samotnou realizací, dále jsou navržena technická opatření např. k omezení střetu ptáků s projíždějícími vlaky nebo lesklými plochami objektů a současně jsou navržena opatření kompenzující stanovištní podmínky některých skupin druhů (pahorky pro ještěrky, ptačí budky, budky pro netopýry, výsadba dřevin apod.).

Celkem bylo inventarizováno 460 ks solitérních stromů. V případě kácení je povolení ke kácení potřeba u 273 ks solitérních stromů, 187 ks stromů nedosahuje parametrů stanovených pro nutnost žádosti o povolení ke kácení dřevin rostoucích mimo les. Inventarizováno bylo zároveň i 100 275 m² porostů dřevin. V případě kácení těchto porostů je povolení ke kácení potřeba u 96 300 m², u zbylých 3 975 m² není povolení ke kácení vyžadováno.

Záměr „Záměr „RS 1 VRT Brodek u Přerova - Prosenice“ je záměrem uvedeným v příloze č. 1 k ZOPV v kategorii I (bod 44 „Celostátní železniční dráhy“) a kategorii II, bod 49 „Silnice všech tříd a místní komunikace I. a II. třídy o méně než 4 jízdních pruzích od stanovené délky (a); ostatní pozemní komunikace od stanovené délky (a) a od stanovené návrhové intenzity dopravy předpokládané pro novostavby a ročního průměru denních intenzit pro stávající

stavby (b) , a podléhá tedy na základě ustanovení § 4 odst. 1 písm. a) ZOPV posuzování vlivů (jedná se o záměr, který je posuzován vždy).

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 vliv záměru na životní prostředí je při dodržení navrhovaných opatření akceptovatelný a záměr lze doporučit k realizaci.

H. PŘÍLOHY

Příloha 1	Přehledná situace záměru
Příloha 2	Situace životního prostředí
Příloha 3	Hluková studie – provoz a výstavba
Příloha 4	Vyhodnocení vibrací
Příloha 5	Rozptylová studie – proces výstavby
Příloha 6	Hodnocení vlivů na veřejné zdraví
Příloha 7	Hodnocení dle § 67 včetně přírodovědného průzkumu
Příloha 8	Migrační studie
Příloha 9	Dendrologický průzkum
Příloha 10	Studie vlivu na krajinný ráz dle §12 zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny v platném znění
Příloha 11	Tabulka vegetačních úprav
Příloha 12	Vyhodnocení záměru z hlediska změn klimatu
Příloha 13	Vyhodnocení záměru z hlediska směrnice o vodách (2000/60/ES)
Příloha 14	Detailní situace vybraných klíčových míst (dle připomínky Stat. města Přerov)
Příloha 15	Stanoviska příslušných orgánů ochrany přírody podle § 45i odst. 1 zákona o ochraně přírody
Příloha 16	Rozhodnutí o autorizaci

Seznam vybraných podkladových materiálů

SAGASTA s.r.o. (2026): RS 1 VRT Brodek u Přerova – Prosenice. Projektová dokumentace pro povolení stavby (DPS).

SAGASTA s.r.o. (2026): RS 1 žst. Brodek u Přerova. Projektová dokumentace pro společné povolení podle liniového zákona (DÚSL).

GERTEN s.r.o. krajinářská architektura (2025): Krajinářsko-technická studie – VRT Brodek u Přerova – Prosenice , návrhová část I.

GERTEN s.r.o. krajinářská architektura (2025): Krajinářsko-technická studie – VRT Haná, Úsek Brodek u Přerova – Přerov - 2. část.

AFRY CZ, s.r.o. (2025): Dopravní model silniční dopravy pro akci „RS1 VRT Brodek u Přerova – Prosenice“.

Ing. Darek Lacina (autorizovaný projektant ÚSES při ČKA, č. autorizace 02798): Vyhodnocení stávajícího ÚSES a jeho dotčení stavbou RS 1 VRT Brodek – Prosenice.

Zákony a jiné právní normy, metodické pokyny

Zákon č. 20/1987 Sb., o státní památkové péči

Zákon č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny

Zákon č. 334/1992 Sb., o ochraně zemědělského půdního fondu

Zákon č. 289/1995 Sb., o lesích

Zákon č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích

Zákon č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí

Zákon č. 541/2020 Sb., o odpadech

Zákon č. 254/2001 Sb., o vodách a o změně některých zákonů (vodní zákon)

Zákon č. 477/2001 Sb., o obalech a o změně některých dalších zákonů (zákon o obalech)

Zákon č. 201/2012 Sb., o ochraně ovzduší

Zákon č. 350/2011 Sb., o chemických látkách a chemických směsích a o změně některých dalších zákonů (chemický zákon)

Zákon č. 283/2021 Sb., stavební zákon

Nařízení vlády č. 272/2011 Sb., o ochraně zdraví před nepříznivými účinky hluku a vibrací

Vyhláška č. 8/2021 Sb., o Katalogu odpadů a posuzování vlastností odpadů (Katalog odpadů)

Vyhláška č. 395/1992 Sb., kterou se provádějí některá ustanovení zákona České národní rady č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny

Vyhláška č. 178/2012 Sb., kterou se stanoví seznam významných vodních toků a způsob provádění činností souvisejících se správou vodních toků

Nařízení vlády č. 401/2015 Sb., o ukazatelích a hodnotách přípustného znečištění povrchových vod a odpadních vod, náležitostech povolení k vypouštění odpadních vod do vod povrchových a do kanalizací a o citlivých oblastech

Nařízení vlády č. 262/2012 Sb., o stanovení zranitelných oblastí a akčním programu

Mapové podklady

- Quitt, E. (1971): Klimatické oblasti Československa. 1:500 000. Geografický ústav ČSAV, Brno.
- Neuhauslová Z. et al. (1998): Mapa potenciální přirozené vegetace České republiky. Academia, Praha.

Publikace

- CULEK M., GRULICH V., LAŠTŮVKA Z., DIVÍŠEK J. *Biogeografické regiony České republiky*. 1. vydání. Brno: Masarykova univerzita, 2013. 447 s. ISBN 978-80-210-6693-9.
- DEMEK, J., MACKOVČIN, P. (eds.). *Zeměpisný lexikon ČR. Hory a nížiny*. Vydání 3. přepracované. Brno: Mendelova univerzita v Brně, 2014. 607 s. ISBN 978-80-7509113-0.
- Danihelka J., Chrtek J., Kaplan Z. (2012): Checklist of vascular plants of the Czech Republic. *Preslia* 84:647-811.
- Chytrý M. et al. (2010): Katalog biotopů České republiky. Druhé vydání. Agentura ochrany přírody a krajiny ČR, Praha.
- Neuhauslová et al. (2001): Mapa potenciální přirozené vegetace České republiky. Academia, Praha.
- Quitt E. (1971): Klimatické oblasti Československa. – *Studia Geographica* 16: 1–74 + přílohy, Brno

Internetové zdroje

- <https://geoportal.npu.cz/web/MapApplication>
- <http://portal.gov.cz> (Portál veřejné správy ČR)
- <http://mapy.nature.cz>
- <http://mapy.geology.cz>
- <http://heis.vuv.cz> (Výzkumný ústav vodohospodářský)
- <http://www.uir.cz> (Územně identifikační registr)
- <http://www.enviweb.cz/katalog> (Katalog odpadů)
- <http://www.chmu.cz> (Český hydrometeorologický ústav)
- <http://nahlizenidokn.cuzk.cz/> (Katastr nemovitostí)
- <http://www.sekm.cz>
- <https://bpej.vumop.cz/>
- <https://www.czso.cz>