



OBJEDNATEL :	České dráhy, s.o., Divize dopravní cesty o.z. Stavební správa Olomouc		Tel./fax : 05/41211310 E-MAIL: sudop@sudop-brno.cz	
PROFESNÍ SKUPINA :	BAU Životní prostředí	VEDOUCÍ PROF.SKUP. Ing. Irena Bártová	ŘEDITEL Ing. František MRÁZ	
ODPOVĚDNÝ PROJ. ZAKÁZKY Ing. Jiří Molák	ODPOVĚDNÝ PROJ. PS, SO Ing. Irena Bártová	NAVRHL,VYPRACOVAL Ing. Irena Bártová	KONTROLOVAL Ing. Irena Bártová	
Kraj: Jihomoravský	OkÚ: Břeclav	Obce: Poštorná, Břeclav, Lanžhot, Kostice		
ČD, DDC Optimalizace trat'. úseku BŘECLAV - ST.HRAN.ČR/SR (vč. průjezdu uzlem Břeclav)			ZAK. ČÍSLO 9013-03-1001	ARCH.ČÍSLO 2001BAU004
			DATUM :	
Oznámení záměru			ČÁST DOKUM.	PŘÍLOHA

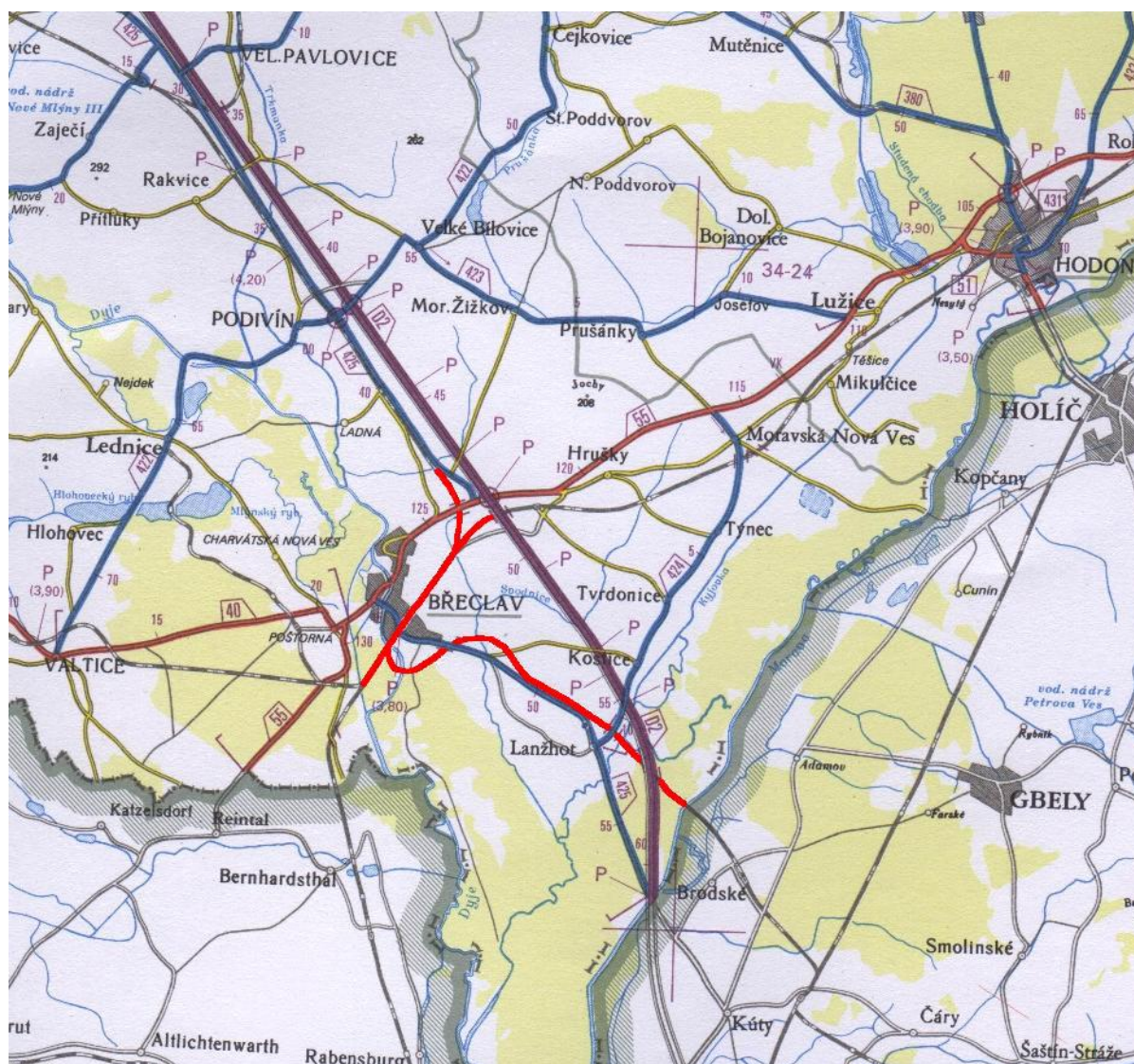
Oznámení záměru

**ČD, DDC, OPTIMALIZACE TRAŤOVÉHO ÚSEKU
BŘECLAV – ST. HR. ČR/SR
(VČETNĚ PRŮJEZDU UZLU BŘECLAV)**

**z hlediska zákona 100/2001 Sb.
o posuzování vlivů na životní prostředí**

leden 2002

PŘEHLEDNÁ SITUACE



A. ÚDAJE O OZNAMOVATELI

1. České dráhy, s.o., Divize dopravní cesty o.z., odbor investiční v sídle Stavební správy Olomouc
2. IČO: 48 11 86 64
3. Adresa: Nerudova 1, 772 85 Olomouc
4. Ing. Jiří Mlynář – ředitel Stavební správy Olomouc, Nerudova 1, 772 85 Olomouc, tel. 068 / 47 25 197

B. ÚDAJE O ZÁMĚRU

I. Základní údaje

1. **Název záměru (projektu):** ČD DDC, Optimalizace traťového úseku Břeclav – st. hr. ČR/SR (včetně průjezdu uzlu Břeclav).
2. **Kapacita (rozsah) záměru:** Jde o úpravu existující stavby, kterou se realizuje tzv. optimalizace traťového úseku. Optimalizace trati je souhrnem opatření, která vedou ke zrychlení a zlepšení dopravy na stávající trati a spočívá především v úpravě jejích parametrů průjezdných a zejména rychlostních. Navrhovanou úpravu lze tedy považovat za rekonstrukci, při které v některých úsecích dojde i k částečným posunům drážního tělesa.
3. **Umístění záměru:** Optimalizovaný úsek Břeclav – st. hr. ČR/SR je součástí I. a II. železničního koridoru. Stavba řeší optimalizaci těchto traťových úseků: Břeclav (km 1,00 dle staničení dráhy) – st. hr. ČR/SR, Břeclav – Přerov po km 86,995, Břeclav – Vranovice po km 87,475 a Břeclav- st. hr. ČR/Rakousko od km 81,002 po Břeclav. Celková délka optimalizovaného úseku trati je cca 18 km. ŽST Břeclav jako důležitý dopravní uzel představuje celek, který pro svou složitost bude řešen jako samostatná akce, obdobně jako další velké stanice v koridorových trasách (v souladu s koncepcí budování koridorové sítě). Tento krok bude následovat po dokončení všech připravovaných staveb II. koridoru a předpokládá se cca na r. 2005. V rámci předkládané akce se v ŽST pouze nahrazuje konstrukce průjezdné a několika málo předjízdných kolejí za konstrukci novou (UIC). Posuzovaná stavba se nachází na území Jihomoravského kraje, okresu Břeclav a katastrů města Břeclav a obcí Lanžhot, Kostice a Poštorná.
4. **Charakter záměru a možnost kumulace s jinými záměry:** Záměr optimalizace úseku železniční tratě je v podstatě rekonstrukcí existující tratě. Proto je stavba umístěna v maximální možné míře do stávajícího drážního tělesa a stávajících objektů, resp. drážních pozemků. Dle územního plánu města Břeclav by záměr optimalizace trati mohl kumulovat s výstavbou plánovaného silničního obchvatu Břeclavi (předběžný termín realizace r. 2004 – 2008). Trasa vlastního obchvatu kříží trať na dvou místech – traťové úseky Břeclav – st. hr. ČR/SR a Břeclav – st. hr. ČR/Rakousko v blízkosti souběhu obou tratí před žst. Břeclav (km cca 82,100 a 0,900) a traťový úsek Břeclav – Přerov v km cca 86,100. V km cca 84,300 kříží trať v žst. Břeclav ještě nově budovaný přivaděč k obchvatu. Všechna křížení zamýšleného obchvatu s tratěmi ČD jsou řešena

přemostěním a vedením silnice po mostech. V traťovém úseku Břeclav – st. hr. ČR/SR v km cca 2,600 až 3,500 zasahuje výstavba obchvatu do ochranného pásma dráhy.

5. **Zdůvodnění potřeby záměru a jeho umístění:** Stavba optimalizace zajistí zvýšení spolehlivosti a bezpečnosti provozu s dosažením kvalitativně vyšších parametrů z hlediska přechodnosti a zvýšení rychlosti dopravy. Účelem stavby je uvést traťový úsek do stavebnětechnického a provozního stavu tak, aby odpovídal parametrům stanoveným v dohodách vypracovaných na úrovni Evropské unie a Mezinárodní železniční unie. Pro cestující veřejnost optimalizovaná trať přinese vyšší standard služeb nabízených Českými drahami, který se projeví zejména vyšším stupněm bezpečnosti, pohodlí a rychlosti dopravy.
6. **Stručný popis technického a technologického řešení:** Jedná se o rozsáhlou a dosti složitou stavbu, během níž bude provedena komplexní sanace železničního spodku, obnova železničního svršku, rekonstrukce, resp. oprava mostních objektů a propustků. Rekonstruováno bude též trakční vedení, zařízení silnoproudé elektrotechniky, zabezpečovací a sdělovací zařízení a trakční napájecí stanice Břeclav.

Realizace stavby je rozdělena do tří následujících etap:

1. **etapa** – optimalizace t.ú. Břeclav – st. hranice ČR/SR od km1,00 po státní hranici ČR/SR a rekonstrukce TNS Břeclav.
2. **etapa** – rekonstrukce osobního nádraží v žst. Břeclav, zejména pak výstavba nástupišť.
3. **etapa** – dokončení průjezdu žst. Břeclav a dokončení částí navazujících mezistaničních úseků směrem na státní hranici ČR/Rakousko, Podivín a Hrušky.

Návrh směrového řešení respektuje stávající stav s výjimkou oblouku v km 5,460 až 6,080, kde dojde k posunu osy koleje dovnitř oblouku max. 7 m. Posun osy koleje č. 1 vpravo o max. 4,2 m je navržen také na rekonstruovaném mostě v km 1,634 (pro umožnění vložení dvou jednokolejných mostních konstrukcí). Výškově se niveleta mění pouze na rekonstruovaných mostních objektech. Maximální hodnota podélného sklonu v daném úseku zůstává zachována.

Hlavní koleje budou rekonstruovány v celém optimalizovaném úseku. Rekonstrukce v hlavních kolejích bude provedena svrškem UIC 60 na betonových pražcích s pružným bezpodkladnicovým upevněním, rozdělení 600 mm, šterkové lože bude mít tloušťku 35 cm pod úložnou plochou pražce. Kolej bude realizována jako bezстыková z dlouhých kolejnicových pásů. Předjízdne koleje v žst. Lanžhot jsou navrženy z regenerovaného materiálu tvaru R 65, části ostatních kolejí (č. 5 a 6) pak z regenerovaných kolejnic tvaru S 49. Celková délka rekonstruovaných kolejí je 20 463 m svrškem UIC 60 a 1 720 m svrškem regenerovaným R 65 a S 49. V celém úseku bude zřízeno 15 výhybkových jednotek

Odvodnění podkladních vrstev železničního spodku je tvořeno zpevněnými příkopy, odpařovacími příkopy, trativody a příkopovými zídkami.

V celém úseku se v současnosti nachází čtyři úrovněvé přejezdy pozemních komunikací v km 5,008, 6,565, 7,984 a 10,012. Tři přejezdy budou rekonstruovány, přejezd v km 7,984 je navržen ke zrušení.

Žst. Lanžhot bude poloperonizována zřízením ostrovního nástupiště délky 170 m v místě stávající koleje č. 4. Příchod na toto nástupiště je navržen novým podchodem opatřeným výtahy pro přístup osob se sníženou schopností pohybu. Úroňová nástupiště budou zřízena u koleje č. 1 a 3.

Při rekonstrukci osobního nádraží žst. Břeclav je požadovaný počet nástupních hran 12 pro zajištění současného odbavení vlaků ve více směrech. Tento počet bude zajištěn výstavbou nového ostrovního nástupiště v místě stávající koleje č. 12, výstavbou nového jazykového nástupiště v místě stávající koleje č. 9 (kolej č. 11 bude ukončena kuse) a rozšířením stávajícího ostrovního nástupiště mezi kolejemi č. 2 a 6. Pro přístup na nově budovaná ostrovní nástupiště bude prodloužen stávající podchod a stávající zavazadlový tunel, který bude taktéž osazen výtahy pro dopravu osob se sníženou schopností pohybu a orientace.

Během optimalizace bude rekonstruováno celkem 19 mostů. U 16 z nich je navržena výměna nosné konstrukce, ve většině případů spojená se sanací či přestavbou spodní stavby. V případě mostu v km 82,138 dojde pouze ke zbudování římsového nosníku a nadbetonování stávající římsy, u mostu v km 11,117 dojde ke zdvihu stávající nosné konstrukce a u mostu v km 2,689 se stávající nosná konstrukce doplní o oboustranné římsové nosníky a provede se sanace spodní stavby. Rekonstruovány budou rovněž 4 propustky – u dvou dojde k výměně nosné konstrukce, u dvou k sanaci zdiva. Nově bude zbudována kabelová lávka v km 82,813, lávka pro plynovod přes Dyji u mostu v km 1,634 a lávka pro pěší v žst. Břeclav, která nahradí stávající lávku.

Technologická zařízení, zabezpečující provoz na posuzovaném úseku trati, jsou navržena tak, aby odpovídala požadavkům optimalizace. V celém úseku dojde k rekonstrukci trakčního vedení na rychlost 160 km/h, k rekonstrukci ukolejnění a k rekonstrukci ochranných sítí na silničních nadjezdech. U trakčního vedení se předpokládá výměna vodičů a trakčních podpěr v návaznosti na rekonstrukci železničního svršku a spodku. Rovněž dojde k úpravám a rekonstrukcím silnoproudých rozvodů a zařízení, rozvodů nn, sdělovacích zařízení a zabezpečovacích zařízení.

V rámci stavby bude nutné vybudovat i pozemní objekty, jejichž realizace je pro optimalizaci trati nezbytně nutná. Do této skupiny patří jednak objekty sloužící pro umístění technologie zabezpečovacího a sdělovacího zařízení a silnoprodu – např. stavební úpravy napájecí stanice v žst. Břeclav, releové domky u přejezdů apod., jednak objekty náležící k vybavenosti železničních stanic – např. vstupní objekty podchodu a přístřešky pro cestující v žst. Lanžhot, zastřešení nástupišť v žst. Břeclav (stávající zastřešení bude demontováno), náhrada stávajících objektů, které musely být odstraněny v souvislosti s výstavbou nových ostrovních nástupišť v žst. Břeclav (provozní objekty na nástupištích pro venkovní výpravčí a vlakové čety, bufet)

Do skupiny pozemních objektů patří i výstavba protihlukové stěny a realizace individuálních protihlukových opatření v obci Lanžhot.

Stavba v celém rozsahu (včetně zařízení stavenišť) je navrhována v ochranném pásmu dráhy. Ochranné pásmo je určené svislou rovinou vedenou 60 m od osy krajní koleje a nejméně 30 m od hranice obvodu dráhy. Samotná výstavba bude probíhat za plného železničního provozu, vyžádá si však množství dlouhodobých výluk.

7. **Předpokládaný termín zahájení realizace záměru a jeho dokončení:** Záměr má být realizován v těchto termínech:

Zahájení: 09 / 2003

Dokončení: 11 / 2008

8. **Výčet dotčených územně samosprávných celků:**

Kraj: Jihomoravský

Okres: Břeclav

Obce: Poštorná

Břeclav

Lanžhot

Kostice

II. Údaje o vstupech

1. **Zábor půdy:** Stavba bude realizována převážně na pozemcích ČD, přesto však během optimalizace trati Břeclav – st. hr. ČR/SR dojde k dočasným i trvalým záborům půdy jiných vlastníků. Stavba si vyžádá zábory jak zemědělského půdního fondu (ZPF) tak i lesního půdního fondu (LPF). Celková maximální plocha trvalých záborů půdy v jednotlivých katastrálních území je uvedena v tabulce.

Tab. 1 Trvalý zábor LPF a ZPF

	Katastrální území	Trvalý zábor půdy (ha)
LPF	Lanžhot	0,0470
ZPF	Břeclav	0,2414
	Poštorná	0,0412
	Kostice	0,9842
	Lanžhot	1,3031
celkem	trvalý zábor LPF = 0,0470 ha	trvalý zábor ZPF = 2,5699 ha

2. **Odběr a spotřeba vody:** Voda se odebírá a spotřebovává pouze v rámci běžného provozu pozemních objektů, většinou používáním hygienických zařízení. Realizací záměru nedojde ke změnám v odběrech a spotřebě vody.
3. **Energetické zdroje:** Nejvýznamnějším zdrojem energie z hlediska spotřeby na elektrifikované trati je elektrická energie. Elektrifikovaná trať spotřebovává elektrickou energii pro napájení sdělovacích zařízení, dispečerského ovládání, zabezpečovacích zařízení. Tyto spotřeby jsou však téměř zanedbatelné ve srovnání s napájením trakčního vedení, které slouží k pohonu trakčních jednotek a jehož roční spotřeba elektrické energie v optimalizovaném úseku činí okolo 20,2 GWh/rok. V celém úseku se předpokládá rekonstrukce napájecí soustavy, která se skládá z trakčního vedení, kabelových rozvodů, transformoven, trafostanic, rozvodů nn, měničů a dalších zařízení. Ke změnám v celkové spotřebě elektrické energie vlivem optimalizace nedojde.

4. **Surovinové zdroje:** Z hlediska nároků na suroviny při optimalizaci trati tvoří významnou položku kamenivo. Snímaný štěrk z kolejového lože nekontaminovaný bude svážen na recyklační základnu, která bude zřízena pro celý dotčený úsek při širé trati v km cca 6,6 – 7,2 km před ŽST. Lanžhot. Po předrcení, prosátí a doplnění o hrubou frakci bude tento štěrk vrácen zpět do kolejíště. Takto lze uplatnit zhruba 40 % z celkového objemu kameniva. Zbývající potřebné množství bude pravděpodobně dovezeno z dobývacího prostoru v obci Lhota Rapotina (okres Blansko) nebo v Jakubčovicích (okres Nový Jičín). Předpokládá se doprava materiálu po železnici.

III. Údaje o výstupech

1. **Emise:** Optimalizovaný úsek Břeclav – st. hr. ČR/SR je součástí sítě elektrifikovaných tratí, vyjma odbočující trati na Lednici a Hrušovany nad Jevišovkou. Optimalizací trati nedojde ke změně provozu v tomto úseku a nedojde tedy ani k ovlivnění kvality ovzduší v oblasti. K dočasnému, především lokálnímu, zvýšení emisí dojde pouze během výstavby. Bude se jednat o zvýšení koncentrací plyných látek z výfukových plynů z použité těžké mechanizace a zvýšení prašnosti v důsledku zemních prací a při přesunech materiálu po dobu stavby.
2. **Vliv na vody:** Celý optimalizovaný úsek trati prochází územím chráněné oblasti přirozené akumulace vod Kvartér řeky Moravy, traťový úsek Břeclav – st. hr. ČR/SR prochází v km 8,942 – 11,400 i zátopovým územím řeky Moravy a Kyjovky a v km 1,634 – 2,719 se po pravé straně trati nachází zátopové území Dyje. V průběhu stavby je proto třeba pečlivě dodržovat ochranná opatření zamezující znečištění vod a pro objekty a zařízení staveniště v zátopových územích vypracovat povodňové plány. Během optimalizace bude demontováno zařízení v trakční transformovně Břeclav. Tato zařízení obsahují oleje s PCB a těmito oleji je znečištěna i zemina a štěrk pod stáním transformátorů a v jejich nejbližším okolí. Během stavby bude třeba znečištěný štěrk a zeminu odtěžit a bez meziskládkování předat k likvidaci oprávněné firmě. Znečištěná je zhruba 1/3 plochy 21 x 7m do hloubky k hladině podzemní vody.

Odvodnění železničního spodku (dešťová voda) bude vyústěno do následujících recipientů:

Úsek St.hr.Rak.-Břeclav-Brno (km 81,000-87,475) :

- km 81,000 vyústění zpevněného příkopu do odlehčovacího ramene Dyje
- km 81,300-82,400 vyústění trativodních svodů na svah drážního tělesa
- km 82,500 vyústění trativodního systému do řeky Dyje
- km 83,100 a km 83,200 vyústění trativodního systému a odvodnění nástupišť do kanalizace VaK
- km 83,888 a 84,863 vyústění trativodního systému do pravostranného přítoku Svodnice
- km 85,624 vyústění zpevněného příkopu do pravostranného přítoku Svodnice

Úsek Břeclav-Hrušky (do km 86,995) :

- km 85,900 – 86,995 vyústění trativodních svodů na svah drážního tělesa

Úsek Břeclav – Lanžhot – St.hr.SR (km 0,000 – 11,400) :

- km 2,719 vyústění zpevněného příkopu do pravostranného přítoku Svodnice
- km 4,019 vyústění zpevněného příkopu do Svodnice
- km 4,580 vyústění zpevněného příkopu do levostranného přítoku Svodnice
- km 6,576 vyústění zpevněného příkopu do pravostranného přítoku Kyjovky
- km 7,000 – 7,650 vyústění trativodního systému a příkopových zídek do stávajícího patního příkopu s odtokem do propustku v km 7,506
- km 8,942 vyústění zpevněného příkopu do stávajícího nezpevněného příkopu s odtokem do Kyjovky
- km 9,850 a km 10,050 vyústění trativodního systému na svah drážního tělesa vlevo

Pro ověření kvality vod z kolejiště byly provedeny chemické rozборы vodných výluhů šterku z kolejiště, jejichž výsledky prokazují možnost navrhovaného systému odvodnění.

3. **Odpady:** Odpady, které vzniknou v průběhu stavebních prací, budou odváženy a likvidovány mimo staveniště. Likvidace odpadů bude zajištěna ze strany prováděcí firmy či odbornou firmou. V projektové dokumentaci bude řešena problematika odpadů s ohledem na zajištění přednostního využití maximálního množství výzisků před jejich likvidací.

Největší podíl z celkového objemu odpadů bude tvořit odtěžená výkopová zemina (cca 385 367 t) a šterk z kolejového lože (cca 30 060 t). Zeminy lze uplatnit buď přímo u staveb ČD – zatěžovací lavice, násypy apod. případně mohou být využity jako druhotná surovina pro překryv skládek TKO v blízkém okolí. Šterk z kolejiště nekontaminovaný bude svážen na recyklační základnu, která bude zřízena pro celý úsek u trati před ŽST Lanžhot, a po předrcení, prosátí a doplnění o hrubou frakci bude vrácen zpět do kolejiště. Šterk zpod výhybek případně kontaminovaný, stejně jako kontaminovaná výkopová zemina budou po sejmutí odváženy přímo na biodegradační plochu a případně následně využity, nebo na skládku.

Na nebezpečné odpady jsou specializované skládky: skládka firmy DUFONEV a.s. se sídlem v Brně a skládka firmy ŽSD Brno se sídlem v Brně.

Odpady vzniklé po ukončení stavby a jejím uvedení do provozu budou likvidovány v souladu s platnou právní normou.

4. **Hlukové poměry:** Hluk ze železniční dopravy na optimalizované trati je pouze příspěvkem k celkovému hluku komunálnímu v obcích v bezprostřední blízkosti trati a je tedy tak posuzován a vyhodnocován. Protihluková ochrana je dimenzována na velikost drážního hlukového příspěvku. Na základě provedeného měření stávajících hlukových poměrů, vyhodnocení a výpočtů výhledového hlukového zatížení byla navržena následující konkrétní protihluková opatření:

- protihluková stěna v obci Lanžhot v km 7,94 – 8,41 vpravo – její výška je navržena na 2,5 – 3,5 m, při umístění 3,80 – 8,15 m od osy hlavní koleje.
- individuální protihluková opatření u exponovaných objektů – jedná se především o výměnu oken za taková, která zajistí dodržení limitní hladiny hluku v obytných místnostech.

C. ÚDAJE O STAVU ŽIVOTNÍHO PROSTŘEDÍ V DOTČENÉM ÚZEMÍ

1. Výčet nejzávažnějších environmentálních charakteristik dotčeného území

a) Charakteristika území

Zájmová lokalita se nachází na území Jihomoravského kraje v okrese Břeclav a je součástí Dolnomoravského úvalu. Stavba zasahuje jak do údolní nivy řeky Moravy, tak do údolní nivy řeky Dyje. Typické jsou zde lužní lesy, které jsou existenčně závislé na pravidelných záplavách. Z hlediska biogeografického náleží území do severopanonské podprovincie a dle regionálně fyto geografického členění do Panonského termofytika. Podle Dostálova členění patří úval do oblasti xerothermní panonské květeny.

Geomorfologie: Z hlediska geomorfologického členění České republiky spadá zájmová oblast do subprovincie Vídeňské pánve, oblasti Jihomoravské pánve, celku Dolnomoravský úval (Czudek et al. 1973).

Reliéf a geologická stavba: Dotčené území lze charakterizovat jako nížinu s mělkým rovinatým terénem. Střední výška oblasti je 183 m, střední sklon 1 °. Východně od Lanžhotu je krajina modelována údolní nivou řeky Moravy a jejími slepými rameny. Geologické podloží je tvořeno nevápnitými jíly a prachy a středně zrnými a hrubozrnými písky pliocenního stáří s častým překryvem kvartérních sedimentů zastoupených pleistocenními fluvialními písčitými štěrky, vátými písky wurmského stáří a fluvialními písčito hlinitými sedimenty vázanými na údolní nivy Dyje a Moravy, které tvoří spolu se slatinnými usazeninami mrtvých ramen nejmladší usazeniny.

Klima: Podle QUITTA (1971) spadá zájmová území do teplé oblasti T4. Jedná se o nejteplejší oblast v rámci ČR. Průměrné roční teploty přesahují 9 °C, průměrný roční úhrn srážek se pohybuje okolo 600 mm. Výrazná a typická jsou časná a teplá jara, teplá léta a relativně chladné zimy. Teplotní inverze nejsou díky plochému charakteru sníženiny výrazné. Expoziční klima se v plochem reliéfu prakticky neprojevuje.

Hydrologické poměry: Zájmové území náleží do úmoří Černého moře. Nejvýznamnějšími vodními toky protékající v zájmovém území nebo v jeho těsné blízkosti jsou řeky Dyje a Morava. Železniční trať protíná ve sledovaném úseku dvakrát řeku Dyji, říčku Kyjovku, Svodnici a několik menších vodních toků a melioračních kanálů, které odvádějí vodu do Moravy a Dyje.

Hydrogeologické poměry: Dotčené území náleží do hydrogeologického rajónu č. 165 "Fluviální sedimenty Moravy v Dolnomoravském úvalu". Hladina podzemní vody se pohybuje během průměrného hydrologického roku 1,5 až 2 m pod úrovní terénu. Celý optimalizovaný úsek trati prochází územím CHOPAV (chráněná oblast přirozené akumulace podzemních vod) Kvartér řeky Moravy. V km 5,800 – 7,984 dochází ke kontaktu trati s ochranným pásmem vodního zdroje PHO II., kde trať tvoří jeho severní hranici. Toto PHO bylo však podle vyjádření VaK Břeclav pravděpodobně zrušeno.

b) Dosavadní využívání území a priority jeho trvale udržitelného využívání

Optimalizovaný úsek prochází převážně územím, které je zemědělsky využíváno. Výjimku tvoří zastavěné plochy v intravilánu města Břeclav a obce Lanžhot a pozemky určené k plnění funkce lesa situované v traťových úsecích Břeclav – st. hr. ČR/Rakousko v km 81,002 – 82,460 a Břeclav – st. hr. ČR/SR v km 0,750 – 2,300 vpravo a v km 9,600 – 11,400 oboustranně.

Dle územního plánu města Břeclav a obce Lanžhot má být stávající stav převládajícího zemědělského a lesnického využívání území zachován i do budoucna. K určitým změnám dojde v obci Lanžhot, kde jsou podél trati vpravo výhledově navrženy menší plochy pro obytnou zástavbu RD, nová plocha pro výrobní a podnikatelské aktivity mezi tratí a silnicí na Břeclav a plocha občanské vybavenosti vlevo od trati v km cca 9,00. Územní plán města Břeclav zase počítá s výstavbou silničního obchvatu, jehož trasa obchází zástavbu jižní stranou města po hranici intravilánu v souběhu s tratí na Bratislavu a pak se vrací přes pole ke stávající silnici I/55 do místa křížení s dálnicí D2. V návrhu je dále zachycena výhledová trasa vysokorychlostní trati Praha – Brno – Bratislava v souběhu s dálnicí D2, která se má přiblížit železničnímu uzlu Břeclav. Tato trať by měla být součástí evropské sítě vysokorychlostních železnic, její návrhová rychlost bude přes 200 km/h. Realizace této trati však překračuje časový horizont zpracovávané ÚPD (r. 2015).

c) Relativní zastoupení, kvalita a schopnost regenerace přírodních zdrojů

Mezi přírodní zdroje v dotčeném území patří:

- *orná a zemědělská půda* – převažují nívné glejové půdy, kvalitní s mohutnou vrstvou ornice (kolem 80 cm). Během realizace záměru optimalizace dojde jak k dočasným tak k trvalým záborům ZPF (plochy zařízení stavenišť, přístupové cesty, posuny drážního tělesa atd.). Plochy po dočasných zábořech budou po ukončení stavby uvedeny do původního stavu. Plocha trvalého záboru ZPF činí 2,570 ha.
- *lužní lesy* - v nivách řek Moravy a Dyje, jedná se převážně o lesy hospodářské. Během realizace záměru dojde rovněž k záborům LPF, plocha trvalého záboru LPF bude činit 0,0470 ha
- *vodní zdroje* - celý úsek optimalizované tratě prochází územím chráněné oblasti přirozené akumulace vod Kvartér řeky Moravy, na něž se vztahují zvláštní ochranná opatření zamezující znečištění vod. Tato opatření musí být v průběhu stavby přísně dodržována.
- *surovinové zdroje* - v předmětném úseku trati dochází ke kontaktu s ložiskem ropy v úseku km 9,40 – st. hr. ČR/SR a chráněným ložiskovým územím č. 08247200 Břeclav – Poštorná o celkové ploše 1,18 ha (využitelná surovina zemní plyn) v úseku km 1,30 – 1,90. U obou ložisek probíhá těžba z vrtů firmou Moravské naftové doly Hodonín.

d) Schopnost přírodního prostředí snášet zátěž se zvláštní pozorností na

- *zvláště chráněná území*: V předmětném úseku trati nedochází ke kontaktu stavby se žádným zvláště chráněným územím ve smyslu zákona č. 114/1992 Sb. o ochraně přírody a krajiny, ani žádné neleží v jeho blízkosti.
- *územní systém ekologické stability*: S určitou mírou ovlivnění můžeme počítat v případě územního systému ekologické stability, kterého se stavba dotkne především rekonstrukcí mostních objektů. Územní systém ekologické stability (ÚSES) je vymezen na základě zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny. V následujícím seznamu jsou

uvedeny všechny biokoridory a biocentra všech úrovní (lokální, regionální, nadregionální), kterými prochází stavba optimalizace trati Břeclav – st. hr. ČR/SR, nebo jichž se tato stavba dotýká.

Drážní kilometráž

km 0,664	trať kříží nadregionální biokoridor (řeka Dyje)
km 1,634	trať kříží nadregionální biokoridor (řeka Dyje)
km 5,910	trať kříží navržený interakční prvek
km 6,576	trať kříží interakční prvek určený k doplnění
km 7,050	trať kříží navržený interakční prvek
km 7,980	z levé strany se tratě dotýká navržený interakční prvek
km 8,942	trať kříží lokální biokoridor (řeka Kyjovka)
km 10,140	trať kříží lokální biokoridor
km 10,920 – 11,400	vpravo ve vzdálenosti cca 600 m jižně od trati se nachází lokální biocentrum
km 11,300	z pravé strany se trati dotýká nadregionální biokoridor
km 11,400	stavba končí u osy nadregionálního biokoridoru
km 81,505	trať kříží nadregionální biokoridor
km 84,210	z pravé strany se trati dotýká interakční prvek
km 84,863	z pravé strany se trati dotýká interakční prvek
km 85,624	trať kříží interakční prvek

- významné krajinné prvky: Podle zákona 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny můžeme významné krajinné prvky, které budou dotčeny optimalizací železniční tratě Břeclav – st. hr. ČR/SR, rozdělit do tří skupin:
 - ochranná pásma nadregionálních biokoridorů podél toku řek Dyje (km 0,500-3,270) a Moravy (km 8,670-11,400) (údolní nivy)
 - vodní toky, které protínají drážní těleso, popřípadě tečou v jeho těsné blízkosti
 - les – km 0,750-2,300 vpravo a km 9,600-11,400 oboustranně
- území historického, kulturního nebo archeologického významu: Vzhledem k tomu, že optimalizovaná trať je vedena prakticky ve stávajících směrových a výškových poměrech, žádná území historického, kulturního a archeologického významu nebudou dotčena.
- území hustě zalidněná: Dotčený úsek trati prochází městem Břeclav a obcí Lanžhot. Zatímco žst. Břeclav bude obdobně jako další velké stanice na koridorových trasách řešena jako samostatná akce v souladu s koncepcí budování koridorové sítě, v obci Lanžhot byla již v rámci projektové dokumentace stavby navržena účinná protihluková opatření – výstavba protihlukové stěny a výměny oken u exponovaných objektů.
- území zatěžovaná nad míru únosného zatížení: V zájmovém území se nenachází lokality zatěžované nad míru únosného zatížení ani nejsou známy žádné staré ekologické zátěže.

2. Stručná charakteristika stavu složek životního prostředí v dotčeném území, které budou pravděpodobně významně ovlivněny

Celá stavba optimalizace traťového úseku Břeclav – st. hr. ČR/SR neovlivní významnou měrou některou ze složek životního prostředí. S určitou mírou ovlivnění můžeme počítat pouze v případě územního systému ekologické stability, kterého se stavba dotkne především rekonstrukcí mostních objektů. O významné ovlivnění se závažnými dopady na říční ekosystémy by však šlo pouze v případě havárie.

Další neopominutelný vliv z provozu železniční trati je vliv hluku na přilehlá lidská sídla. Tyto vlivy v dotčených obcích budou zmírněny realizací protihlukových opatření.

D. ÚDAJE O VLIVECH ZÁMĚRU NA OBYVATELSTVO A NA ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ

1. Vlivy na flóru a faunu

Při rekonstrukci mostů a propustků se zvyšuje riziko akutní otravy vodních toků v důsledku úniku pohonných hmot či výluhy ze stavebních materiálů. Může tak dojít k havarijní situaci spojené s úhynem ryb a jiných vodních živočichů.

Vegetační úpravy zvyšují nebezpečí zavlečení nepůvodních, často expanzivních druhů. Nově obnažené plochy (např. úpravy železničního svršku a části náspů) mohou být obsazeny neofyty (např. křídlatka japonská).

2. Vlivy na nerostné zdroje

Vlivy optimalizace trati Břeclav – st. hr. ČR/SR na nerostné zdroje lze rozdělit na dvě oblasti:

- 1) Stavba si vyžádá velké množství kameniva používaného při rekonstrukci železničního svršku. Tato potřeba je částečně pokryta recyklací a opětovným využíváním snímaného kameniva, ostatní materiál bude dovážen z dobývacího prostoru v obci Lhota Rapotina, okres Blansko, či z dobývacího prostoru v obci Jakubčovice, okres Nový Jičín.
- 2) V předmětném úseku trati dochází ke kontaktu s ložiskem ropy v úseku km 9,40 – st. hr. ČR/SR. Jedná se o dobývací prostor č. 400010 Lanžhot I. o celkové ploše 419,09 ha, těžba ropy z vrtu. Dále je optimalizací dotčeno chráněné ložiskové území č. 08247200 Břeclav – Poštorná o celkové ploše 1,18 ha (využitelná surovina zemní plyn) v úseku km 1,30 – 1,90. U obou ložisek probíhá těžba z vrtů firmou Moravské naftové doly Hodonín.

3. Rozsah vlivů vzhledem k zasaženému území a populaci

Dopad na ekosystémy ležící podél stávajícího drážního tělesa závisí především na změnách směrového a výškového vedení stávající trati a na použité technologii pro její optimalizaci. Vzhledem k tomu, že směrové a výškové vedení optimalizované trati se oproti stávajícímu prakticky nemění, bude dopad způsobený např. rozsáhlými terénními úpravami dnes zemědělsky či lesnický obhospodařovaných pozemků minimální. Minimální dopad působení stavby lze očekávat i v případě dotčení zájmů hájených zákonem o ochraně přírody a krajiny.

Optimalizace úseku tratě s sebou může přinést i kladné dopady především ve vztahu ke skladebným prvkům územního systému ekologické stability krajiny. Jedná se zejména o zvolení takového technického řešení především mostních objektů, které umožní bezproblémovou migraci organismů.

Populace nebude dotčena s výjimkou hlukových účinků ze stavby a posléze z provozu na optimalizované trati. Dotčenou skupinou budou obyvatelé obcí ležících v těsné blízkosti železniční tratě. V posuzovaném úseku jsou to město Břeclav a obec Lanžhot. V průběhu výstavby může jít kromě hluku i o další negativní vlivy vyvolané dopravou a stavebními pracemi např. lokální znečištění ovzduší prachem a výfukovými plyny v důsledku dopravy materiálu.

Rozsah tohoto negativního ovlivnění bude muset být omezen na nejnižší možnou míru. Za tímto účelem bude vypracována projektová dokumentace a harmonogram výstavby, kde bude řešena otázka přístupových cest. Negativním vlivům bude rovněž předcházet dodržování režimu výstavby tak, aby tyto nepříznivé vlivy byly minimalizovány (např. stavba nebude prováděna v nočních hodinách apod.)

Vliv hluku z provozu železnice bude minimalizován výstavbou protihlukové stěny v intravilánu obce Lanžhot a provedením individuálních protihlukových opatření u exponovaných objektů – výměnou stávajících oken za okna s garantovanou vyšší vzduchovou neprůzvučností.

Po dokončení výstavby se zvýší bezpečnost provozu, rychlost a kultura cestování, přístup pro osoby se sníženou mobilitou apod.

4. Údaje o možných významných nepříznivých vlivech přesahujících státní hranice

Nepříznivé vlivy, které by svým rozsahem přesahovaly státní hranice České Republiky nejsou známy.

5. Opatření k prevenci, vyloučení snížení, popřípadě kompenzaci nepříznivých vlivů

- Při provádění staveb je nutno dodržet ochranu proti znečišťování přilehlých komunikací, ochranu proti nadměrné prašnosti, hluku a vibracím.
- Při stavebních pracích je nezbytné dbát na dodržování všech zásad ochrany vod před znečišťujícími látkami.
- Na všech zařízeních staveniště musí být zajištěn takový způsob manipulace s pohonnými hmotami a dalšími látkami, který vyloučí možnost jejich úniku do okolního prostředí.
- Obecně je třeba dodržet u všech objektů, které převádějí železniční trať přes vodoteče, zásadu zachování (případně obnovení) průchodnosti pro drobné obratlovce. U drobných vodotečí stačí zachování, popřípadě vytvoření migrační lavice na jednom z břehů.
- Do břehových porostů nebude zasahováno nad míru nezbytně nutnou pro řádné provedení stavby.
- Odstraňování dřevin z tělesa železničního náspu je třeba provádět mimo hnízdní období ptáků (mimo období IV. – VII) a bude provedeno pouze mechanicky, bez použití herbicidů.

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

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

V případě interpretace informací z mapových podkladů, které byly převážně středních měřítek, dochází vždy k určitému zobecnění a jisté míře nepřesnosti ve vztahu k dané lokalitě.

Rovněž výsledky chemických rozborů snímaného kameniva a zemin z mezistaničních úseků trati, zpod výhybek a zpod staničních kolejí, a výsledky rozborů zemin zpod a v okolí

trakční transformovny Břeclav se vyznačují určitou mírou nepřesnosti, v protokolech o chemické analýze udávanou jako nejistota měření (v %).

E. POROVNÁNÍ VARIANT ŘEŠENÍ ZÁMĚRU

Variantní řešení u dané stavby nepadá v úvahu vzhledem k jejímu charakteru a rozsahu

F. DOPLŇUJÍCÍ ÚDAJE

1. Přehledná situace širších vztahů
2. Výkresy: Souhrnná situace faktorů životního prostředí – 1. a 2. díl

G. VŠEOBECNĚ SROZUMITELNÉ SHRUTÍ NETECHNICKÉHO CHARAKTERU

Posuzovaným záměrem investora je optimalizovat stávající traťové úseky Břeclav – st. hr. ČR/SR, Břeclav – Přerov po km 86,995, Břeclav – Vranovice po km 87,475 a Břeclav – st. hr. ČR/Rakousko od km 80,869 po Břeclav. Účelem stavby je uvést traťový úsek do stavebnětechnického a provozního stavu tak, aby odpovídal parametrům stanoveným v dohodách vypracovaných na úrovni Evropské unie a Mezinárodní železniční unie.

Během stavby bude provedena komplexní sanace železničního spodku, obnova železničního svršku a rekonstrukce, resp. oprava mostních objektů a propustků. Rekonstruováno bude též trakční vedení, zařízení silnoproudé elektrotechniky, zabezpečovací a sdělovací zařízení a trakční napájecí stanice Břeclav. V žst. Břeclav a v žst. Lanžhot bude zřízeno několik nových nástupišť, nový podchod pro přístup na nástupiště (v žst. Lanžhot, v žst. Břeclav bude prodloužen podchod stávající) a osazení těchto podchodů výtahy pro přístup osob se sníženou schopností pohybu.

Přestože stavba bude realizována převážně na pozemcích Českých drah, dojde i k záborům půdy jiných vlastníků a to jak k dočasným, tak k trvalým. Celková plocha trvalého záboru zemědělského i lesního půdního fondu je 2,6169 ha.

Celá stavba se nachází v území CHOPAVu Kvartér řeky Moravy a částečně v zátopovém území řeky Moravy, Kyjovky a Dyje. Proto je třeba v průběhu stavby pečlivě dodržovat ochranná opatření zamezující znečištění vod a pro objekty a zařízení staveniště v zátopových územích vypracovat povodňové plány.

Rekonstrukce železniční trati se zájmů hájených zákonem o ochraně přírody a krajiny dotkne v minimálním rozsahu. Jako kritická místa je třeba obecně vyzvednout především křížení trati s vodními toky, kde bude probíhat rekonstrukce mostních objektů. Vodní toky a jejich břehové porosty představují v zemědělsky obhospodařované krajině významná refugia a migrační koridory pro řadu volně rostoucích a žijících druhů rostlin a živočichů.

Z hlediska skladebných prvků ÚSES jsou potenciálně problémová tato místa:

Dražní kilometráž	
km 0,664 a 1,634	trať kříží nadregionální biokoridor (řeka Dyje)
km 8,942	trať kříží lokální biokoridor (řeka Kyjovka)
km 10,140	trať kříží lokální biokoridor
km 11,300	z pravé strany se trati dotýká nadregionální biokoridor
km 11,400	stavba končí u osy nadregionálního biokoridoru
km 81,505	trať kříží nadregionální biokoridor

Během optimalizace bude demontováno zařízení v trakční transformovně Břeclav. Tato zařízení obsahují oleje s PCB, jimiž je znečištěna i zemina a štěrk pod stáním transformátorů a v jejich nejbližším okolí. Během stavby bude třeba znečištěný štěrk a zeminu odtěžit.

Odpady, které vzniknou v průběhu stavebních prací, budou odváženy a likvidovány mimo staveniště. Tato činnost bude zajištěna ze strany firem specializujících se na nakládání s odpady.

V rámci hlukové studie byly studovány hlukové účinky z provozu trati na stávající lidská sídla. Na základě získaných výsledků byla navržena realizace protihlukových opatření. Jedná se o výstavbu protihlukové stěny a výměny oken u exponovaných objektů v obci Lanžhot. ŽST Břeclav se bude řešit s odstupem asi 3 let samostatně jako dopravní uzel a součástí tohoto řešení bude i hluková studie s návrhem protihlukových opatření.

Vypracovala: Mgr. Markéta Vaněčková

Datum zpracování oznámení: 10.1. 2002

Zpracovatel oznámení:

Ing. Irena Bártová, Družstevní 1, 621 00 Brno, tel. 05/ 4117 5422

.....
Ing. Irena Bártová