

Doplňující údaje:

0	10/2014	1.vydání	Mgr. Gabriel	Mgr. Gabriel	RNDr. Jiří Grúz	RNDr. Bosák, MBA
			v.r.	v.r.	v.r.	v.r.
Rev.	Datum	Popis	Vypracoval	Kreslil/psal	Kontroloval	Schválil

Objednatel:

SUDOP BRNO, spol. s r. o.
Kounicova 26, 611 36 Brno
tel: 972 625 051



Souprava:

Zhotovitel:

Ecological Consulting a.s.
Na Střelnici 48, 779 00 Olomouc
tel: 585 203 166, fax: 585 203 169
e-mail: ecological@ecological.cz



Projekt:

„Trať 2032 Brno - Vlárský průmysk st. hr., v úseku Šlapanice (mimo) - Blažovice (včetně)“

Číslo projektu: 14066

VP (HIP): Mgr. Gabriel

Stupeň: EIA

KÚ: Jihomoravský

OÚ, MÚ: Šlapanice, Ponětovice, Jiříkovice, Blažovice, Holubice

Datum: 10/2014

Obsah:

OZNÁMENÍ EIA
zpracované dle přílohy č. 3 zákona č. 100/2001 Sb.

Archiv:

Formát:

Měřítko:

Část:

Příloha:

-

-

Objednatel: SUDOP BRNO spol. s r. o.

Sídlo: Kounicova 26, 611 36 Brno

IČO: 44960417

DIČ: CZ44960417

Zpracovatel: RNDr. Bc. Jaroslav BOSÁK, MBA – vedoucí autorského kolektivu

- oprávněná osoba k posuzování vlivů na životní prostředí (osvědčení Ministerstva životního prostředí č.j. 14563/1610/OPVŽP/97 ze dne 28.4.1998)
- autorizovaná osoba ke zpracování biologických hodnocení dle §67 zákona č.114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny v platném znění (rozhodnutí Ministerstva životního prostředí č.j. OEKL/1441/05 ze dne 17.5.2005)

Říjen 2014

RNDr. Bc. Jaroslav Bosák, MBA

Prvotní dokumentace je uložena v archivu objednatele.

Rozdělovník:

1.- 5. výtisk, 1. digitální verze: SUDOP BRNO spol. s r. o., Kounicova 26, 611 36 Brno

0. výtisk, 1. digitální verze: Ecological Consulting a.s., Na Střelnici 48,
779 00 Olomouc

Řešitelský kolektiv:

RNDr. Bc. Jaroslav BOSÁK, MBA – vedoucí autorského kolektivu

- oprávněná osoba k posuzování vlivů na životní prostředí (osvědčení Ministerstva životního prostředí č.j. 14563/1610/OPVŽP/97 ze dne 28.4.1998)
- autorizovaná osoba ke zpracování biologických hodnocení dle §67 zákona č.114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny v platném znění (rozhodnutí Ministerstva životního prostředí č.j. OEKL/1441/05 ze dne 17.5.2005)

Ecological Consulting a.s., Na Střelnici 48, 779 00 Olomouc, tel. 585 203 166

Mgr. Martina Fialová, Ph.D. - botanika, zoologie, ochrana přírody

- 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. 77466/ENV/10-2360/630/10 ze dne 9.9.2010)
- autorizovaná osoba ke zpracování biologických hodnocení dle §67 zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, v platném znění (rozhodnutí Ministerstva životního prostředí č.j. 76966/ENV/10/4901/610/10 ze dne 7.10.2010)

Ecological Consulting a.s., Na Střelnici 48, 779 00 Olomouc, tel. 585 203 166

Mgr. Lukáš Gabriel – technické složky životního prostředí

Ecological Consulting a.s., Na Střelnici 48, 779 00 Olomouc, tel. 585 203 166

Ing. Jaromír Cápál – hluková studie, měření hluku

*Ecological Consulting a.s., Na Střelnici 48, 779 00 Olomouc, pobočka Brno, tel.
532 091 206*

OBSAH

SEZNAM ZKRATEK.....	6
A. ÚDAJE O OZNAMOVATELI.....	10
B.1. ZÁKLADNÍ ÚDAJE	11
B.1.1. Název záměru a jeho zařazení dle přílohy č. 1	11
B.1.2. Kapacita (rozsah) záměru.....	11
B.1.3. Umístění záměru	11
B.1.4. Charakter záměru a možnost kumulace s jinými záměry	12
B.1.5. Zdůvodnění potřeby záměru a jeho umístění, včetně přehledu zvažovaných variant a hlavních důvodů (i z hlediska životního prostředí) pro jejich výběr, resp. odmítnutí.....	13
B.1.6. Stručný popis technického a technologického řešení záměru	14
B.1.7. Předpokládaný termín zahájení realizace a jeho dokončení	23
B.1.8. Výčet dotčených územně správních celků	23
B.1.9. Výčet navazujících rozhodnutí podle §10 odst. 4 zákona 100/2001 Sb. a správních úřadů, které budou tato rozhodnutí vydávat	23
B.2. ÚDAJE O VSTUPECH.....	24
B.2.1. Zábor půdy	24
B.2.2. Odběr a spotřeba vody	25
B.2.3. Energetické zdroje	26
B.2.4. Surovinové zdroje	26
B.2.5. Nároky na dopravní a jinou infrastrukturu	27
B.3. ÚDAJE O VÝSTUPECH.....	28
B.3.1. Emise	28
B.3.2. Odpadní vody	30
B.3.3. Odpady	31
B.3.4. Hlukové poměry.....	36
B.3.5. Doplnující údaje	38
C. ÚDAJE O STAVU ŽIVOTNÍHO PROSTŘEDÍ V DOTČENÉM PROSTŘEDÍ.....	40
C.1. VÝČET NEJZÁVAŽNĚJŠÍCH ENVIRONMENTÁLNÍCH CHARAKTERISTIK DOTČENÉHO ÚZEMÍ	40
C.1.1. Charakteristika území	40
C.1.2. Klima	40
C.1.3. Geologická stavba a hydrogeologické poměry.....	41

C.1.4. Nerostné suroviny.....	42
C.1.5. Geomorfologie.....	42
C.1.6. Hydrologické poměry.....	42
C.1.7. Půdy.....	43
C.1.8. Zvláště chráněná území a přírodní parky.....	43
C.1.9. Území chráněná na základě mezinárodních úmluv.....	44
C.1.10. Územní systém ekologické stability	44
C.1.11. Významné krajinné prvky.....	45
C.2. STRUČNÁ CHARAKTERISTIKA STAVU SLOŽEK ŽIVOTNÍHO PROSTŘEDÍ V DOTČENÉM PROSTŘEDÍ, KTERÉ BUDOU PRAVDĚPODOBNĚ VÝZNAMNĚ OVLIVNĚNY	46
C.2.1. Fauna a flóra	46
C.2.2. Nemovité kulturní památky, archeologická a paleontologická naleziště	52
C.2.3. Území se zvýšenou citlivostí, resp. zranitelností	53
D. ÚDAJE O VLIVECH ZÁMĚRU NA VEŘEJNÉ ZDRAVÍ A NA ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ.....	55
D.1. CHARAKTERISTIKA MOŽNÝCH VLIVŮ A ODHAD JEJICH VÝZNAMNOSTI A VELIKOSTI	55
D.1.1. Vlivy na flóru a faunu	55
D.1.2. Vliv na významné krajinné prvky, chráněná území a ÚSES.....	57
D.1.3. Vlivy stavby na estetickou hodnotu krajiny.....	58
D.1.4. Vlivy na ovzduší.....	58
D.1.5. Vlivy na půdu.....	59
D.1.6. Vlivy na nerostné zdroje a geologické prostředí.....	59
D.1.7. Vlivy na vodní toky, vodní plochy a vodní zdroje.....	59
D.1.8. Vlivy stavby na veřejné zdraví	60
D.1.9. Vlivy na nemovité kulturní památky, archeologické památky a naleziště.....	61
D.1.10. Ostatní vlivy	62
D.1.11. Vliv produkce odpadů	62
D.2. ROZSAH VLIVŮ VZHLEDKEM K ZASAŽENÉMU ÚZEMÍ A POPULACI	62
D.3. ÚDAJE O MOŽNÝCH VÝZNAMNÝCH NEPŘÍZNIVÝCH VLIVECH PŘESAHUJÍCÍ STÁTNÍ HRANICE	62
D.4. OPATŘENÍ K PREVENCÍ, VYLOUČENÍ, SNÍŽENÍ, POPŘÍPADĚ KOMPENZACI NEPŘÍZNIVÝCH VLIVŮ.....	63
D.5. CHARAKTERISTIKA NEDOSTATKŮ VE ZNALOSTECH, A NEURČITOSTÍ, KTERÉ SE VYSKYTLY PŘI SPECIFIKACI VLIVŮ	66
E. POROVNÁNÍ VARIANT ŘEŠENÍ ZÁMĚRU	67
F. DOPLŇUJÍCÍ ÚDAJE	67

G. VŠEOBECNĚ SROZUMITELNÉ SHRNUÍ NETECHNICKÉHO CHARAKTERU	67
H.PŘÍLOHY	70
SEZNAM POUŽITÉ LITERATURY	70

Seznam zkratek použitých v oznámení

EVL	Evropsky významná lokalita
CHOPAV	Chráněná oblast přirozené akumulace vod
MŽP	Ministerstvo životního prostředí
NN	Nízké napětí
PUPFL	Pozemky určené k plnění funkce lesa
TZL	Tuhé znečišťující látky
ÚPD	Územně plánovací dokumentace
ÚSES	Územní systém ekologické stability
VKP	Významný krajinný prvek
VN	Vysoké napětí
ZCHÚ	Zvláště chráněné území
ZPF	Zemědělský půdní fond
RD	Reléový domek
PZS	Přejezdové zabezpečovací zařízení
TZZ	Traťové zabezpečovací zařízení
SZZ	Sdělovací zabezpečovací zařízení
DOK	dálkový optický kabel
PZS	přejezdové zabezpečovací zařízení
DOZ	Dálkově ovládané zařízení
DK	dálkový kabel
TV	trakční vedení
GPK	Geologické podloží koleje
TK	Temeno koleje
SO	Stavební objekt
PS	Provozní soubor

ÚVOD

Předkládané oznámení bylo vypracováno v souladu se zákonem č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí a o změně některých souvisejících zákonů, v platném znění (dále jen zákon).

Důvodem pro vypracování Oznámení je, že záměr „Trať 2032 Brno - Vlárský průsmyk st. hr., v úseku Šlapanice (mimo) - Blažovice (včetně)“ svou dikcí splňuje kritérium stanovené v zákoně č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí, příloze č. 1, kategorii II, bodu 9.2 „*Novostavby (záměry neuvedené v kategorii I), rekonstrukce, elektrizace nebo modernizace železničních drah; novostavby a rekonstrukce železničních a intermodálních zařízení a překladišť.*“ Předložený záměr podléhá podle platných, výše uvedených předpisů, zjišťovacímu řízení. Příslušným orgánem státní správy je Krajský úřad Jihomoravského kraje.

Základním dokladem pro možnost umístění stavebních objektů záměru je sdělení příslušných stavebních úřadů - Městského úřadu Šlapanice a Městského úřadu Slavkov u Brna. Pověřené úřady se vyjádřily ve smyslu, že pojednáváný záměr je v souladu s platnými územními plány sídelních útvarů Šlapanice, Ponětovice, Jiříkovice, Blažovice a Holubice. Tato vyjádření jsou předmětem přílohy č. 4. Zde chceme upozornit na skutečnost, že během vypracování tohoto oznámení došlo ze strany investora ke změně názvu stavby z původního „Odstranění propadu rychlosti na úseku Šlapanice (mimo) – Blažovice (včetně)“ na současný „Trať 2032 Brno - Vlárský průsmyk st. hr., v úseku Šlapanice (mimo) - Blažovice (včetně)“. Vyjádření jednotlivých městských úřadů k souladu s územně plánovací dokumentací jsou tedy uvedena pod původním názvem. Technicky v rozsahu záměru projektu, který byl podkladem pro vyjádření úřadů a tvorbu tohoto oznámení, nedošlo ke změnám. Stejná situace je u vyjádření Krajského úřadu Jihomoravského kraje k vlivu stavby na území NATURA 2000.

Dalším zásadním dokladem v tomto smyslu (příloha č. 5) je sdělení orgánu ochrany přírody Krajského úřadu Jihomoravského kraje v rámci stanoviska pod č.j. JMK 88203/2014 ze dne 28. 7. 2014, o vlivu záměru na území soustavy NATURA 2000 (evropsky významné lokality a ptačí oblasti). Významný vliv záměru na evropsky významné lokality či ptačí oblasti byl tímto ve smyslu ustanovení §45i zákona č. 114/1992 Sb. o ochraně přírody a krajiny vyloučen. Posouzení vlivu záměru na území soustavy NATURA 2000 tedy nebylo zpracováno.

Vlastní hodnocená liniová stavba spadá do následujících katastrálních území:

- k.ú. Šlapanice u Brna;
- k.ú. Ponětovice;
- k.ú. Jiřkovice;
- k. ú. Blažovice;
- k. ú. Holubice.

Předmětem stavby je rekonstrukce traťového úseku Šlapanice - Blažovice. Dojde k lokálním sanacím železničního spodku podél nástupišť a pod nerekonstruovanými přejezdy, včetně pročištění příkopů a obnovení jejich funkcí tak, aby bylo zamezeno poruchám GPK a následným pomalým jízdám. Dále bude opraven nevyhovující stav nástupišť a umělých staveb (propustků a mostů). Výrazně se zvýší komfort pro cestující a zajistí spolehlivé provozování železniční dopravy a bezpečnost pohybu cestujících, zvýší se kultura cestování na zastávkách a zatraktivní se využívání železniční dopravy pro cestující. V žst. Blažovice dochází k rekonstrukci žel. svršku hlavních kolejí a kol. č. 4 od výpravní budovy (km 16,030) po holubické a veselské zhlaví (km 17,078) a dále k sanaci železničního spodku tohoto zhlaví. Rekonstrukce proběhne v části stanice, která není dotčena plánovanou modernizací trati Brno – Přerov. Stavební činnost bude prováděna na drážních pozemcích.

Svým členěním odpovídá toto Oznámení příloze č. 3 zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí v platném znění. Rozsah zpracování jednotlivých kapitol je dán významem, který pro tu kterou posuzovanou složku životního prostředí stavba má.

Oznámení shrnuje poznatky získané především vlastními průzkumy. Zohledněny jsou rovněž archivní údaje vztahující se k posuzované problematice.

Hodnocený záměr zahrnuje jen jednu variantu technického a technologického řešení. Jiná varianta technického a technologického řešení záměru než předkládaná varianta v oznámení není investorem uvažována.

A. ÚDAJE O OZNAMOVATELI

Název : Správa železniční dopravní cesty, s.o.

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

IČ: 70 994 234

Oprávněný zástupce oznamovatele: Ing. Zdeněk Němeček

telefon: 724 244 271

adresa: Správa železniční dopravní cesty

Hlavní projektant stavby:

SUDOP BRNO, spol. s r. o.

Kounicova 26

611 36 Brno

IČO: 44960417

DIČ: CZ44960417

Hlavní inženýr projektu:

Ing. Radoslav Molák

Tel.: 972 625 051

B. ÚDAJE O ZÁMĚRU

B.1. Základní údaje

B.1.1. Název záměru a jeho zařazení dle přílohy č. 1

„Trať 2032 Brno - Vlárský průmysk st. hr., v úseku Šlapanice (mimo) - Blažovice (včetně)“

Posuzovaný záměr splňuje kritérium stanovené v zákoně o posuzování vlivů na životní prostředí v příloze I., kategorii II, bodu 9.2 „*Novostavby (záměry neuvedené v kategorii I), rekonstrukce, elektrizace nebo modernizace železničních drah; novostavby a rekonstrukce železničních a intermodálních zařízení a překladišť.*“

B.1.2. Kapacita (rozsah) záměru

Předmětem stavby je rekonstrukce traťového úseku Šlapanice - Blažovice. Dojde k lokálním sanacím železničního spodku podél nástupišť a pod nerekonstruovanými přejezdy, včetně pročištění příkopů a obnovení jejich funkcí tak, aby bylo zamezeno poruchám GPK a následným pomalým jízdám. Dále bude opraven nevyhovující stav nástupišť a umělých staveb (propustků a mostů). Výrazně se zvýší komfort pro cestující a zajistí spolehlivé provozování železniční dopravy a bezpečnost pohybu cestujících, zvýší se kultura cestování na zastávkách a zatraktivní se využívání železniční dopravy pro cestující. V žst. Blažovice dochází k rekonstrukci žel. svršku hlavních kolejí a kol. č. 4 od výpravní budovy (km 16,030) po holubické a veselské zhlaví (km 17,078) a dále k sanaci železničního spodku tohoto zhlaví. Rekonstrukce proběhne v části stanice, která není dotčena plánovanou modernizací trati Brno – Přerov. Stavební činnost bude prováděna na drážních pozemcích. Blíže je o rozsahu záměru pojednáno v příslušných kapitolách oznámení.

B.1.3. Umístění záměru

Kraj: Jihomoravský

Obec: Šlapanice (k. ú. Šlapanice u Brna)

Ponětovice (k. ú. Ponětovice)

Jiříkovice (k. ú. Jiříkovice)

Blažovice (k. ú. Blažovice)

Holubice (k. ú. Holubice)

B.1.4. Charakter záměru a možnost kumulace s jinými záměry

Charakter stavby: rekonstrukce

Z hlediska provozovatele dráhy je cílem zvýšení traťové rychlosti zlepšení jízdního komfortu, zvýšení traťové rychlosti se zkrácením jízdních dob, zvýšení bezpečnosti na železničních přejezdech, rekonstrukce železniční stanice pro současné a výhledové požadavky objednavatelů osobní dopravy, zlepšení komfortu cestujících zřízením nových nástupišť s výškou 550 mm nad TK, vybudováním informačního systému a zvýšení bezpečnosti novým traťovým zabezpečovacím zařízením. Zvýšení rychlosti bude dosaženo rekonstrukcí žel. svršku a sanací žel. spodku. Přeložky trati nejsou navrženy.

Možnosti kumulace záměru s jinými záměry v zájmovém území je nutné posuzovat ze dvou pohledů:

- 1) kumulace s již existujícími záměry v době realizace a provozu stavby;
- 2) kumulace s plánovanými záměry.

Co se týče plánovaných záměrů, je navrhována průmyslová zóna Šlapanice, průmyslová zóna dosud není připravena, je však vymezena jako územní rezerva. Navrhovaná průmyslová zóna se nachází na jihovýchodním okraji Brna, přiléhá ze západní strany k zastavěnému území obce Šlapanice. Při realizaci průmyslové zóny je v budoucnu uvažována výstavba železniční zastávky při průmyslové zóně.

(Zdroj: Centru pro regionální rozvoj České republiky; <http://www.risy.cz/cs/vyhledavace/prumyslove-zony/detail?Id=369>; 25. 4. 2014)

Ve výhledu je uvažováno zřízení nové trati pro rychlé vlaky podél brněnského letiště, trať přes Šlapanice bude využívána zastávkovými osobními vlaky a nákladní dopravou. Podrobnosti o zamýšlené rychlostní trati a uvažovaném termínu realizace nejsou zpracovateli oznámení známy.

V roce 2016 je plánována realizace revitalizačních prací na navazující železniční trati v úseku Brno-Slatina - Blažovice. Práce budou spočívat ve výstavbě nové zastávky Šlapanice Brněnská Pole a částečné rekonstrukci žst. Šlapanice. Bude provedena rekonstrukce traťových kolejí ve stávající ose, dosud nezrekonstruovaných železničních přejezdů a

souvisejícího trakčního vedení. Bude nově zřízena železniční zastávka Šlapanice – Brněnská pole, která bude přístupná z ulice Jungmannova.

Další navazující stavbou jsou opravné práce na železniční trati v úseku Brno–Černovice – Brno-Slatina. Účelem stavby „Trať 2032 Brno – Vlárský průsmyk st.hr., v úseku odb. Brno Černovice – Brno Slatina (včetně)“ je provedení především takových stavebních činností, které povedou k opravě železniční infrastruktury a odstranění propadů traťové rychlosti v daném úseku trati. Dojde k lokálním sanacím železničního spodku podél nástupišť a pod nerekonstruovanými přejezdy, včetně pročištění příkopů a obnovení jejich funkcí. Dále bude opraven nevyhovující stav nástupišť a umělých staveb (propustků a mostů).

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

Dle sdělení dotčených obcí je stavební záměr v souladu s funkčním využitím území (příloha č. 4). Orgány ochrany přírody vyloučily případný významný negativní vliv stavebního záměru na lokality sítě NATURA 2000 (příloha č. 5).

B.1.5. Zdůvodnění potřeby záměru a jeho umístění, včetně přehledu zvažovaných variant a hlavních důvodů (i z hlediska životního prostředí) pro jejich výběr, resp. odmítnutí

Stavba „Trať 2032 Brno - Vlárský průsmyk st. hr., v úseku Šlapanice (mimo) - Blažovice (včetně)“ řeší stavebně mezistaniční úseky a žst. tak, aby došlo k vyšší efektivitě a spolehlivosti provozování železniční dopravy, především výrazného snížení rizika pomalých jízd a dopravních výluk na opravné a údržbové práce. To povede k zatraktivnění železniční dopravy pro širokou veřejnost. Rychlé a především pravidelné železniční spojení v silně obydleném prostoru, bude směřovat s doplňujícími dopravními systémy ke zlepšení veřejné dopravy v daném regionu. Tím dojde k bezpečnějšímu dodržování taktové železniční dopravy, včetně zkrácení jízdní doby a tím současně i ke zkvalitnění propracovaného Integrovaného dopravního systému Jihomoravského kraje.

Dvoukolejná železniční trať Brno – Veselí nad Moravou je využívána především pro páteřní železniční linky Integrovaného dopravního systému Jihomoravského kraje S6 a R6, které ve špičce vytvářejí půlhodinový takt v každém směru. Trať prochází i významnějšími sídly jako je město Šlapanice s cca 7 tis. obyvateli. Trať je z hlediska Zákona o drahách vedena jako trať celostátní, v úseku Brno – Blažovice elektrizována střídavou trakční soustavou 25kV 50Hz. Trať byla postavena a uvedena do provozu v roce 1887 původně jako jednokolejná.

Účelem stavby je provedení především takových stavebních činností, které povedou k opravě železniční infrastruktury a odstranění propadů traťové rychlosti v daném úseku trati tak, aby byly plně využity možnosti stávajícího trasování trati za využití mezních hodnot parametrů geometrické polohy koleje. Stávající stav je nevyhovující a za hranicí své životnosti.

Rekonstrukce trati přinese zlepšení nejen jízdního komfortu, ale i komfortu cestujících rekonstrukcí železničních stanic Ponětovice a Blažovice. Důvodem rekonstrukce trati je nutnost řešení stavební a technologické modernizace trati. Předmětný záměr především umožní zvýšení traťové rychlosti se zkrácením jízdních dob, vyřeší potřebu **zvýšení bezpečnosti na železničních přejezdech**.

Z celkového hlediska lze říci, že záměr podporuje trendy dopravní politiky schvalované na období 2014 - 2020 s výhledem do roku 2050, a to zpřístupnění železniční dopravy v rámci nákladní dopravy jako součásti logistického procesu především podnikatelským subjektům v sektoru průmyslu, obchodu a zemědělství, a dále vytváření podmínek pro rozvoj rychlé železniční nákladní dopravy, nejen z důvodu přínosu ke zlepšování kvality životního prostředí občanů České republiky. Stavební záměr je lokalizován na území Jihomoravského kraje.

Vzhledem k tomu, že záměr představuje úpravu stávající železniční trati, která je již v území dlouhodobě stabilizována, nenavrhuje investor záměr ve variantách.

B.1.6. Stručný popis technického a technologického řešení záměru

Železniční svršek

Bude provedena kompletní výměna žel. svršku v obou kolejích včetně pročištění a doplnění kolejového lože v mezistaničním úseku Šlapanice – Blažovice (km 10,958 – 15,581) mezi krajními výhybkami stanic a v žst. Blažovice (16,030 – 17,078), tj. v oblasti, která není dotčena plánovanou modernizací trati Brno – Přerov.

V žst. Blažovice bude provedena kompletní výměna žel. svršku v hlavních staničních kolejích a koleji č. 4 včetně pročištění kolejového lože. Toto bude provedeno pouze v části stanice, která nebude dotčena následnou modernizací t.j. od km 15,581 do km 17,078. Dále bude provedeno vložení nových výhybek na betonových pražcích tvaru S49 na holubickém a veselském zhlaví v počtu celkem 10 ks. Výhybky na brněnském zhlaví zůstanou stávající, proběhne na nich pouze oprava GPK a lokální výměna dřevěných pražců. V celém úseku bude zřízena bezстыková kolej. V celém úseku je navrženo zajištění prostorové polohy koleje k zajišťovacím značkám. V celém úseku je navržena nová výstroj trati.

Železniční spodek

V místech stavebních úprav železničních přejezdů a mostů a propustků bude zřízena nová ZKPP. V místě opravovaných nástupišť budou zřízeny konstrukce pražcového podloží a odvodnění. V km 12,4 – 12,8 bude opraveno u 1. TK odvodnění a v tomto místě sanovaná pláň tělesa žel. spodku pod oběma kolejemi. Totéž na základě geotechnického průzkumu v místě blátivých míst v km 15,1-15,2. Na násypovém tělese v km 14,1-14,2 bude proveden geotechnický průzkum, na základě kterého bude provedeno jeho zajištění proti sedání. V celém úseku budou reprofilovány drážní příkopy. V problematických místech násypových těles bude provedeno rozšíření banketové stezky na předpisovou šířku.

Nástupiště

Nástupiště v železniční zastávce Ponětovice budou stavebně upravena. Stávající nástupiště budou snesena v celé délce. Poté se zřídí nové nástupiště délek 170 m, výška nástupištních hran bude 550 mm nad TK. Nástupištní hrany budou z nástupištních „L“ prefabrikátů. Plochy nástupišť budou ze zámkové dlažby. U k.č.1 bude zřízen nový prefabrikovaný přístřešek pro cestující. Stávající přístřešek u k.č.2 bude opraven.

V žst. Blažovice budou nově 3 nástupní hrany u 1, 2, a 4 koleje délky 140m (na 5 vozů s rezervou na zastavení, vystřídané s centrálním přechodem. Hrany budou ze stávajících tvárnic Tischer doplněny a opraveny. Výška zůstane stávající. Ve výhledu se uvažuje se zastávkou v jiné poloze.

Železniční přejezdy

Na všech přejezdech mimo přejezd v km 11,923 bude provedena rekonstrukce přejezdové vozovky vložím rozebíratelné přejezdové konstrukce a zřízeno odvodnění.

Přehled přejezdů a nový typu konstrukce

Km 11,745	III/4174	pryžový
Km 11,923	místní	Strail, zůstane i po rekonstrukci
Km 12,384	přechod	pryžový
Km 12,862	polní	betonový
Km 13,367	polní	betonový
Km 14,681	polní	betonový
Km 15,280	místní	pryžový
Km 15,543	III/4179	pryžový

Mosty a propustky

V jednotlivých úsecích dojde ke zvýšení traťové rychlosti na 90-100 km/h. Prostorově budou objekty upraveny tak, aby odpovídaly požadavkům ČSN 736201:2008 (VMP 2,5; VMP 2,5R).

U mostních objektů bude provedena jejich sanace, nová izolace nosných konstrukcí a případná výměna zábradlí. U mostů s ocelovou nosnou konstrukcí bude provedena sanace opěr a křídel, výměna mostnic a protikorozní ochrana ocelových konstrukcí. U propustků bude provedena sanace jejich čel a říms.

U všech dotčených mostů se nepředpokládá zásah do prostoru mostního otvoru. U propustků nebude prováděno pročištění navazujících koryt na vtokové a výtokové části. Všechny navržené práce budou probíhat v rámci pozemků SŽDC.

SO 05-19-01 Most v km 11,251



Most převádí železniční trať přes polní cestu, je o jednom otvoru ve dvou kolejích. Most je s nosnou konstrukcí klenba prostá, K01 kamenná z roku 1887, K02 betonová z roku 1938, délka mostu 15,0m, délka přemostění 8,00m, šířka 20,1m, se stavební výškou 4,90m, výšky 9,20m. Min.š=238cm.

Vpravo betonová klenba 1/3 šířky s prasklinami, vlevo kamenná klenba opravená injektáží a osazena odvodňovači. Mezi klenbami vytéká voda a cementové mléko, kolem dilatační spáry opadává beton. Zábradlí na obou stranách rezivé. Na pravé straně opadává

ochranná omítka z průčelí i z nadbetonových křídel. Keře na svazích. Spodní stavbu tvoří kamenné opěry, povrchově zvětralé. Křídla jsou kamenná, šikmá, s krátkým kolmým ukončením. Křídla i římsa byly při předchozích úpravách nadbetonovány.

Nový stav: bude provedena sanace klenby, očištění říms, sanace zdiva, přestavba zábradlí.

SO 05-19-02 Most v km 11,440



Most převádí železniční trať přes vodoteč a polní cestu, je o jednom otvoru ve dvou kolejích. Most je s nosnou konstrukcí ocelovou trémovou, plnostěnnou, prostou, K01 z roku 1971 je svařovaná, K02 je z roku 1937 nýtovaná, délka přemostění 15,00m, šířka 10,60, se stavební výškou 1,52m resp. 1,66m v koleji č.2, výšky 9,30m. Mostním otvorem prochází polní zpevněná cesta (ke skládce odpadu).

Podél brněnské opěry teče regulovaný potok. Mezi cestou a potokem je zřízena dlážděná kamenná opěrná zeď. Na zdi je zábradlí. Koryto potoka je mírně zaneseno naplaveninami. Na sloupcích zábradlí na konstrukci vlevo (K01) jsou nefunkční úchyty pro drátovod. Na chodníkových konzolách K01 je pod podlahou uložen kabelový žlab. Uvnitř se nachází 9 ks kabelů. Žlab pokračuje i v navazujících rovnoběžných křídlech. Spodní stavba pod K 01 jsou betonové opěry. Spodní stavba pod K 02 jsou kamenné opěry. Křídla jsou betonová a kamenná, kolmá. Nový stav: bude provedena sanace spodní stavby, výměna mostnic a nátěry.

SO 05-19-03 Propustek v km 11,732



Propustek je trubní ze železobetonu, rozpětí 0,70m, šířka 8,7m, výška 1,1m, úhel křížení 52,2°. Pochází z roku 1938. Římsy vlevo i vpravo navětralé. Roury NK jsou bez porušení v dobrém stavu. Příkopy s mírným nánosem, usazenina uvnitř. Nový stav: sanace říms a průčelních zdí.

SO 05-19-04 Propustek v km 12,085

Propustek je deskový v koleji č.1 kamenný, rozpětí 1,20m, v koleji č.2 deska se zabetonovanými kolejnicemi, rozpětí 1,2m, šířka 18,8m, výška 5,1m, úhel křížení 90°. Spodní stavba kamenná. Pochází z roku 1887. Pravá část je betonová cca 1/3, zbytek kamenné opěry a kamenné desky. Propustek vyčištěn, odstraněn štěrk na výtoku i naplaveniny z propustku. Stav betonových opěr i NK pod 1. i 2. kolejí je dobrý. Římsy jsou přesypány. Na svahu vegetace. Nový stav: drobná sanace říms a průčelních zdí.

SO 05-19-05 Propustek v km 12,741

Propustek je klenbový v koleji č.1 z cihelného zdiva, rozpětí 2,0m, v koleji č.2 z prostého betonu, rozpětí 2,0m, šířka 18,5m, výška 5,9m, úhel křížení 90°. Spodní stavba kamenná. Pochází z roku 1937 v koleji 2, respektive z roku 1887 v koleji 1. Konstrukce klenby pod kolejí č.2 je v dobrém stavu, průčelí je kamenné. Římsa vpravo je částečně porostlá mechem. Ve spáře mezi jednotlivými segmenty římsy je kámen navětralý a odlamuje se. Konstrukce pod kolejí č.1 je na průčelí oprýskaná, ochranná vrstva betonu se odlupuje, částečně povrchově narušeno cihlové zdivo nad opěrou, důvodem je špatná izolace propustku. Zábradlí není. Voda teče zprava doleva. Navazující koryto za výtokem je pročištěno. Náletová vegetace v okolí propustku. Přesypávka na vtoku je odtěžena, propustek uvnitř částečně vyčištěn. Nový stav: bude provedena sanace klenby, očištění říms.

SO 05-19-06 Most v km 13,193



Most převádí železniční trať přes vodoteč a polní cestu, je o jednom otvoru ve dvou kolejích. Most je s nosnou konstrukcí klenba prostá, K01 cihelná z roku 1887, K02 betonová z roku 1937, délka mostu 10,60m, délka přemostění 5,00m, šířka 9,5m, se stavební výškou 4,0m, výšky 9,50m. Konstrukce mostu je v dobrém stavu. Opěry O01, O02 a O03 jsou v dobrém stavu.

Ochranná vrstva beton opěra se olupuje. Navazující kolmá křídla jsou v dobrém stavebním

stavu. Zábradlí je vpravo i vlevo. Jedno madlo, jedna příčle, nátěr sešlý. Voda teče zprava doleva. Svahy jsou porostlé stromy. Přesypávka je porostlá křovinami. Přemostřovaná překážka - polní zpevněná cesta a potok. Nový stav: bude provedena drobná sanace klenby, očištění říms, sanace zdiva, přestavba zábradlí

SO 05-19-07 Propustek v km 13,964

Propustek je deskový v koleji č.1 kamenný, rozpětí 0,90m, v koleji č.2 deska se zabetonovanými kolejnicemi, rozpětí 0,9m, šířka 9,2m, výška 1,6m, úhel křížení 90°. Spodní stavba kamenná. Pochází z roku 1936 v koleji 2, respektive 1887 v koleji 1. Betonové římsy jsou v dobrém stavu. Kamenná opěra na LS má místy vypadané spáry a vysunuté kameny u dna, betonová na PS je mírně navětralá. V korytě na přítoku i odtoku naplaveniny. Vegetace v okolí - rákos. Nový stav: oprava kamenné části propustku, odstranění vegetace.

SO 05-19-08 Propustek v km 14,531



Propustek je deskový v koleji č.1 deska se zabetonovanými kolejnicemi, rozpětí 1,2m, v koleji č.2 deska se zabetonovanými kolejnicemi, rozpětí 1,2m, šířka 8,75m, výška 2,4m, úhel křížení 90°. Spodní stavba kamenná. Pochází z roku 1936 v koleji 2, respektive 1887 v koleji 1. Na pravé straně římsa ze čtyř betonových pražců, které jsou provrtány a trny uchyceny do průčelí. Na levé straně římsové bloky rovněž vyrovnány a zabezpečeny trny. Na pravé straně pročištěn přítokový žlab ST, svedena voda i z přilehlé cesty a pole. Nový stav: přestavba na trubní nebo rámový propustek.

SO 05-19-09 Propustek v km 15,084

Propustek je deskový kamenný, rozpětí 1,2m v koleji 1 a 1,3 v koleji 2, šířka 21,1m, výška 5,9m, úhel křížení 90°. Spodní stavba betonová. Pochází z roku 1887. Na pravé straně betonové opěry a desková NK-vtok. Na levé straně navazuje na betonové skruže průměru 100 cm, s vyústěním cca 50m od osy koleje. Propustek suchý bez vodoteče, římsa na PS je přesypaná štěrkem. Betonové průčelí slabě povrchově narušené. Nový stav: oprava kamenné části propustku, odstranění vegetace, sanace.

SO 05-19-10 Propustek v km 15,285



Propustek je deskový K01 deska se zabetonovanými kolejnicemi rozpětí 1,20m, K 02 trubní ze železobetonu, šířka 8,7m, výška 1,2m, úhel křížení 90°. Spodní stavba kamenná. Pochází z roku 1925. Trouby mají místy odlupující se beton až na výztuž. V propustku je naplavenina na výtokové straně. Kabel je veden po povrchu odtokové strany. Nový stav: přestavba propustku.

SO 06-19-01 Most v km 15,993



Most převádí železniční trať přes komunikaci SŽDC, je o jednom otvoru čtyřech kolejích. Most je s nosnou konstrukcí K01 klenbovou z prostého betonu z roku 1937, a K 02 a K 03

deskovou prostou ze železobetonu z roku 1964, délka přemostění 5,5m, šířka 23,2m, se stavební výškou 1,5 m u klenby a 1,0m u desek, výšky 6,80m. Na klenbě průsaky vápenného mléka hlavně na okrajích, odvodnění chybí. Průčelí popraskané, olupuje se. Na přesazené římsě probíhá chodník, betony se olupují, jsou viditelné rezivé zabetonované nosníky a armatura. ŽB deska bez omítky s průsaky, hlavně u dilatační spáry s deskou patřící vlečce. Na svazích kuželů vegetace. Zábradlí rezivé. Vlečkový most Cementárny Mokrá je v km 0,082. Opěry jsou betonové s omítkami, místy trhliny a slabě vydrolené. Křídla vlevo jsou betonová s popraskanými omítkami, přesypaná zeminou. Spodní stavba pod K 01 jsou betonové opěry, odvodnění chybí. Spodní stavba pod K 02 jsou kamenné opěry, povrchově zvětřelé, s odvodněním. Křídla jsou kamenná, kolmá, s krátkým kolmým ukončením. Nový stav: bude provedena sanace spodní stavby, podhledu, říms a úprava zábradlí.

Pozemní stavby

Na zastávce Ponětovice se vedle nástupiště č. 2 nachází stávající objekt čekárny pro cestující, který bude opraven. U nástupiště č. 1 bude zřízen nový prefabrikovaný přístřešek pro cestující. Tyto práce jsou součástí SO SO 05-16-03 Zast. Ponětovice, nástupiště. Stavbou nejsou dotčeny žádné jiné pozemní objekty.

Zabezpečovací zařízení

Traťové zabezpečovací zařízení

V mezistaničním úseku Blažovice – Šlapanice je navrženo ponechání stávajícího traťového zabezpečovacího zařízení (AH88 s kolejovými obvody KO36). Pro kontrolu volnosti tratě budou sloužit stávající kolejové obvody s frekvencí 75 Hz. PZS přejezdů budou upraveny pro novou traťovou rychlost. Umístění vnitřní výstroje PZS zůstává stávající. Napájení traťových PZS bude stávající. Vlastní zařízení PZS bude napájeno ze stávající akumulátorové baterie s dobíječem.

Staniční zabezpečovací zařízení

Ve stávajících staničních zabezpečovacích zařízení budou upraveny vazby traťových přejezdů.

Sdělovací zařízení

Rozhlasové a informační zařízení

Na zastávce Ponětovice a v žst. Blažovice bude zřízeno rozhlasové zařízení pro informování cestujících. V žst. Blažovice bude navíc zřízeno nové informační zařízení.

Přeložky drážních a mimodrážních kabelů

V nezbytném rozsahu budou prováděny přeložky stávajících sdělovacích kabelů drážních i mimodrážních správců, které budou vyvolány stavební činností v prostoru rekonstruovaných zastávek, resp. v rámci rekonstrukce přejezdů.

Trakční vedení

Na stávajícím trakčním vedení vybudovaném dle sestavy „S“ pro elektrizaci tratí napětovou soustavou 25 kV, 50 Hz v roce 1996 bude provedena převážně směrová a výšková regulace sestavy trakčního vedení. V rozsahu rekonstrukce nástupišť v zast. Ponětovice a v místech sanace žel. spodku je navíc navržena výstavba nových trakčních podpěr vč. jejich základů a vystrojení. Ukolejnění bude v rozsahu kolejových úprav kompletně rekonstruováno. Při rekonstrukci železničního svršku bude totiž významně poškozeno či zničeno.

Silnoproudá zařízení

Předmětná stavba řeší v profesi silnoproud úpravu rozvodů nn a osvětlení na zastávce Ponětovice a dále úpravu rozvodů nn v žst. Šlapanice a Blažovice, které souvisí s instalací zařízení pro dálkové ovládání zastávky Ponětovice. Součástí stavby jsou i přeložky silnoproudých drážních i mimodrážních kabelových rozvodů nn a osvětlovacích stožárů JŽ, které se dostanou do kolize se stavebními pracemi souvisejícími s rekonstrukcí železničního svršku a spodku. Úprava rozvodů nn a osvětlení na zastávce Ponětovice je vyvolána úpravou výšky nástupištní hrany ze současných 300mm nad T.K. na 550mm, případně zkrácením nástupiště na požadovaných 170m. K osvětlení nástupiště budou použity sklopné osvětlovací stožáry s výškou 6 m, které budou osazeny LED diodovými svítidly. Osvětlení zastávky Ponětovice bude ovládáno pomocí fotobuňky a časového spínače a dále pomocí zařízení pro dálkové ovládání osvětlení zastávek ze sousedních železničních stanic.

Zařízení staveniště

Vzhledem k tomu, že dodavatelské zajištění stavby bude předmětem výběrového řízení, nelze předem stanovit potřeby dodavatelů v rámci zařízení staveniště. Předpokládá se, že zařízení staveniště si dodavatel nebo dodavatelé zřídí podle vlastního uvážení a to v prostoru stavby na plochách navržených v projektové dokumentaci. Zařízení staveniště budou zřízena v rekonstruovaných železničních stanicích a zastávkách, a to striktně na drážních pozemcích.

B.1.7. Předpokládaný termín zahájení realizace a jeho dokončení

Zahájení stavby: březen 2015

Dokončení stavby: září 2015

Délka výstavby: 7 měsíců

B.1.8. Výčet dotčených územně správních celků

- **Kraj:** Jihomoravský kraj
- **Obec:** Šlapanice, Ponětovice, Jiříkovice, Blažovice, Holubice

B.1.9. Výčet navazujících rozhodnutí podle §10 odst. 4 zákona 100/2001 Sb. a správních úřadů, které budou tato rozhodnutí vydávat

V první fázi povolování posuzovaného záměru bude nutné zajistit některá správní rozhodnutí, mezi kterými (mimo závěru zjišťovacího řízení podle ustanovení §7 zák. č. 100/2001 Sb., v platném znění) lze (po upřesnění) jmenovat zejména doklady, uvedené v Tab. č. 1

Tab. č. 1: Potřeby rozhodnutí/stanovisek správních úřadů

Název aktu	Ustanovení, právní předpis	Správní úřad
Územní rozhodnutí, event. územní souhlas	§§ 92, 96 zák.č.183/2006 Sb.	Obecný stavební úřad
Ohlášení stavby, stavební povolení	§ 104 a § 115 zák.č. 183/2006 Sb.	Obecný stavební úřad
Povolení k odstranění staveb	§128 zák.č. 183/2006 Sb.	Obecný stavební úřad
Schválení havarijního plánu	§39 zák.č. 254/2001 Sb.	Vodoprávní úřad
Souhlas ke stavbám v záplavovém území	§ 17 zák. č. 254/2001 Sb.	Vodoprávní úřad
Závazné stanovisko se zásahem do VKP	§4 zák.č. 114/1992 Sb.	Orgán ochrany přírody
Povolení ke kácení dřevin	§8 zák.č. 114/1992 Sb.	Orgán ochrany přírody (Obecní úřad)
V případě potřeby Kolaudační souhlas	§ 122 zák.č. 183/2006 Sb.	Obecný stavební úřad
V případě potřeby výjimky ze zákazů zvláště chráněných druhů rostlin a živočichů	§56 zák.č. 114/1992 Sb.	Orgán ochrany přírody
Podle potřeby další	podle speciálních předpisů	Speciální stavební úřady

Název aktu	Ustanovení, právní předpis	Správní úřad
rozhodnutí/vyjádření	(zák.č. 258/2000 Sb., č. 201/2012 Sb., č. 13/1997 Sb.)	(ochrana veřejného zdraví, ochrana ovzduší, pozemní komunikace) a další orgány

B.2. Údaje o vstupech

B.2.1. Zábor půdy

Pozemky pro stavební záměr se nachází v katastrálním území Šlapanice u Brna, Ponětovice, Jiřikovice, Blažovice, Holubice. Samotná stavba i plochy zařízení staveniště budou v maximální možné míře situovány na drážních pozemcích.

Ochranná pásma

Souhrnně platí, že ochranná a bezpečnostní pásma inženýrských sítí, komunikací a drah jsou dána příslušnými normami a obecně technickými požadavky na výstavbu a budou výstavbou respektována. Ochranná a bezpečnostní pásma jsou dána takto:

- ochranné pásmo nadzemních elektrických vedení činí (§46 energetického zákon č. 458/2000 Sb., vždy od krajního vodiče vedení na obě jeho strany):
 - 7 m u venkovních vedení 1-35 kV (vodiče bez izolace)
 - 2 m u venkovních vedení 1-35 kV (vodiče se základní izolací)
 - 12 m u venkovních vedení o napětí 35 - 110 kV (vodiče bez izolace)
 - 5 m u venkovních vedení o napětí 35 - 110 kV (vodiče bez izolace)
 - 15 m u venkovních vedení o napětí 110 - 220 kV
 - 20 m u venkovních vedení o napětí 220 - 400 kV
 - 30 m u venkovních vedení o napětí nad 400 kV

Ochranné pásmo u podzemního vedení elektrizační soustavy do napětí 110 kV činí 1 m po obou stranách krajního kabelu.

- ochranné pásmo plynovodů
 - u vysokotlakých plynovodů a přípojek je pásmo na každou stranu 4 m od půdorysu plynovodu
 - u nízkotlakých a středotlakých plynovodů a přípojek v zastavěném území 1 m na obě strany od půdorysu
 - u technologických objektů 4 m od půdorysu
- u vodovodů a kanalizací pro veřejnou potřebu činí ochranné pásmo v běžných případech 1,5 až 2,5 m od okraje potrubí (zák. č. 274/2001 Sb.)

- u silnic dálnice, rychlostní silnice a rychlostní místní komunikace se ochranným pásmem rozumí prostor ohraničený svislými plochami vedenými do výšky 50 m a ve vzdálenosti 100 m od osy vozovky nebo od osy přilehlého jízdního pásu
- ochranné pásmo dráhy celostátní, regionální je vymezeno jako prostor po obou stranách dráhy do 60 m od osy krajní koleje, ale nejméně 30 m od hranic obvodu dráhy a pro dráhy celostátní vybudované pro rychlost větší než 160 km/h platí ochranné pásmo po obou stranách dráhy do 100 m od osy krajní koleje.

Pro dálkové podzemní kabely telekomunikačních sítí a všechny zařízení, která jsou součástí těchto vedení jsou ve vzdálenosti stanovené zákonem o telekomunikacích a jeho prováděcí vyhláškou, a to ochranné pásmo široké 2 m, s hloubkou i výškou 3 m měřenou od úrovně terénu.

Pokud je to možné, je stavba v celém rozsahu, včetně zařízení staveniště, situována v ochranném pásmu dráhy. V současném stavu rozpracovanosti projektové dokumentace není znám trvalý ani dočasný zábor ZPF nebo PUPFL. Veškeré stavební zásahy budou směřovány na drážní pozemky. Případné dočasné odnětí ZPF může vzejít z vyvolaných stavebních prací, zejména nutností přeložení některých stávajících kabelových tras, které jsou v kolizi se stavbou. Nepředpokládáme nutnost trvalého záboru ZPF. Při realizaci předmětného stavebního záměru dále dojde k dotčení ochranných pásem technické infrastruktury. Podrobně je o potřebách přeložek a křížení technické infrastruktura pojednáno v kapitole B1.6 tohoto oznámení.

B.2.2. Odběr a spotřeba vody

Odběr vody lze předpokládat jak ve fázi výstavby, tak v období provozu.

V období výstavby bude docházet ke spotřebě vody potřebné na zkrápění staveniště, či pro vlastní stavbu. Množství takto spotřebované vody bude záviset na ročním období provádění prací a souvisejícím počasí. V této fázi projektové přípravy nelze přesně odhadnout spotřebu vody pro jednotlivé činnosti spojené s realizací záměru. Tato problematika bude řešena vybraným dodavatelem stavby na základě způsobu realizace stavby.

Bude také nutné zajistit vodu pro technické zázemí na plochách staveniště, která bude spotřebovávána především v souvislosti s mytím rukou (zařízení stavenišť jsou již dnes standardně vybavena chemickým WC). Denní spotřebu na jedno staveniště odhadujeme na

30 l. Pitná voda bude na zařízení stavenišť dovážena balená, přičemž její množství je odhadováno na 4 l na osobu za den.

V období provozu posuzované stavby bude voda spotřebovávána pouze v rámci běžného provozu vlakových souprav a pozemních objektů. Realizací záměru dojde k pouze k minimálnímu navýšení spotřeby vody v souvislosti s využívanými typy vlaků. Případem nárazové potřeby vody může být řešení havarijních situací (požáry, apod.). Další výrazné změny v odběrech a spotřebě vody ve srovnání s dnešním stavem nejsou předpokládány

B.2.3. Energetické zdroje

Při výstavbě bude elektrická energie spotřebovávána v rámci provozu zařízení stavenišť (osvětlení, provoz některých stavebních mechanismů, provoz technického zázemí apod.), u zařízení v mezistaničních úsecích, může být využito i pojízdných agregátů.

Skutečná spotřeba bude stanovena dodavatelem stavby podle používaných zařízení, stavebních strojů či stavebního zázemí.

V rámci provozu na trati je potřeba určitého množství elektrické energie pro napájení sdělovacích zařízení, dálkového ovládání, zabezpečovacích zařízení, na osvětlení venkovního prostranství a přístřešků, pro elektrický ohřev výhybek, elektrické zařízení pro předtápění osobních vozů. Tyto spotřeby jsou téměř zanedbatelné ve srovnání s napájením trakčního vedení, které slouží k pohonu tažných jednotek. Trakční vedení si vyžádá největší odběr elektrické energie. Vzhledem k tomu, že se jedná o stávající elektrizovanou trať, nebude navýšení spotřeby elektrické energie významné. Součástí záměru je také vybudování nového osvětlení železničních stanic Ponětovice a Blažovice. Veškerá svítidla budou instalována s požadavkem minimální spotřeby elektrické energie, půjde zejména o zdroje technologie LED.

B.2.4. Surovinové zdroje

V rámci realizace předmětného záměru je uvažováno použití materiálů a surovin v rozsahu a sortimentu obvyklém pro srovnatelné stavby, a to zejména štěrkopísek a štěrk pro rekonstrukci železničního tělesa, který lze využít v souladu s požadavky zákona o odpadech jako recykláty na téže stavbě.

Mezi další používané materiály na této stavbě patří:

- kamenivo a štěrkopísek pro betonové konstrukce (pozemní stavby),
- beton, asfaltové směsi při rekonstrukcích železničních přejezdů, mostních objektů a propustků,

- plastové trubky a kabely;
- železné kovy pro výstavbu stožárů, konstrukcí, armatur atd.
- v menší míře mohou být použity běžné materiály jako je dřevo, sklo, izolace,
- běžné stavební hmoty (cement, vápno, cihly, písek) atd.

Kromě uvedených materiálů a surovin se předpokládá spotřeba pohonných hmot především ve fázi realizace pro provoz stavební techniky a dalších souvisejících zařízení.

Přesnější údaje o množství a druhu jednotlivých surovin a materiálů použitých v rámci realizace pojednávané stavby budou známy v dalších stupních projektové dokumentace, při podrobnějším rozpracování stavebního záměru.

B.2.5. Nároky na dopravní a jinou infrastrukturu

Doprava v období výstavby

Předmětný záměr bude klást zvýšené nároky na dopravní infrastrukturu v období výstavby. Doprava materiálu na staveniště vyvolá nárůst dopravy na přilehlých komunikacích (především místní komunikace v okolí žst. Ponětovice a Blažovice), který bude časově omezen pouze na dobu výstavby. Dále budou využívány stávající zpevněné a nezpevněné polní cesty. Tyto cesty budou po ukončení realizace stavby uvedeny do původního (sjízdného) stavu.

V rámci rekonstrukce trati bude probíhat přeprava stavebních materiálů a odpadů vč. materiálů určených k recyklaci. Je pravděpodobné, že rozsah automobilové dopravy podmíněný realizací plánovaného záměru bude v určitých měsících značný, a tím bude představovat určitou zátěž (hlukovou i emisní) pro obyvatelstvo podél dopravních tras. S realizací záměru rovněž souvisí nutnost vlakových výluk na vlastní rekonstrukce trati, které však budou vhodným pracovním postupem při stavebních úpravách na trati minimalizovány. Předpokládá se, že náhradní osobní doprava bude řešena především autobusovou dopravou, nákladní doprava odklony nákladních vlaků či silniční dopravou. Je třeba zdůraznit, že velká část materiálů a technologií bude do místa realizace dopravována po železniční trati, stejně tak budou mnohé mechanizační práce prováděny kolejovou technikou. V těchto případech nebude třeba obslužných komunikací, protože touto se stává samotné drážní těleso. Tento postup prací, tedy z drážního tělesa bude při realizaci pojednávaného záměru preferován.

Doprava v období provozu záměru

Realizací pojednávaného záměru dojde k navýšení traťové rychlosti v rekonstruovaném úseku železniční trati, jak je uvedeno níže.

Přehled stávajících rychlostí

	od km	do km	V (km/h)	

Žst. Šlapanice	10,958	17,078	80	žst. Blažovice

Přehled rychlostí po stavbě

	od km	do km	V (km/h)	V ₁₃₀ (km/h)

Žst. Šlapanice	10,966	11,750	85	100
	11,750	17,070	100	100 žst. Blažovice

Ostatní infrastruktura

Stavební objekty rekonstruované trati budou napojeny na stávající inženýrské sítě (elektrická energie, odvodnění tratí, kanalizace). Úpravy trakčního vedení a kolejové úpravy v železniční stanici a v mezistaničních úsecích si vyžádají nutnost upravit stávající souběhy a křížení venkovních a kabelových vedení NN a křížení venkovních vedení VN, které jsou ve správě společnosti E.ON a jiných vlastníků. Podrobně je o hlavních přeložkách inženýrských sítí pojednáno v kapitole B 1. 6.

Kabelová vedení křižující trať budou v předstihu před sanačními pracemi v kolejišti přeložena do takové hloubky, aby se nedostala do kolize se stavebními pracemi realizovanými v rámci zemních prací. Úpravy všech křížení a souběhů výše uvedených inženýrských sítí budou projednány s jejich majiteli. Nároky na jinou infrastrukturu se v období provozu nepředpokládají.

B.3. Údaje o výstupech

B.3.1. Emise

Posuzovaná stavba může ovlivnit kvalitu ovzduší především v období vlastní realizace stavebních prací.

Období výstavby

Vzhledem k tomu, že negativní ovlivnění kvality ovzduší v zájmové lokalitě bude v období výstavby krátkodobé a vzhledem k obtížné modelovatelnosti této etapy, nebyla pro období výstavby rozptylová situace kalkulována. Vlivem výstavby dojde k dočasnému ovlivnění kvality

ovzduší, na kterém se bude podílet automobilová doprava (transport materiálu, stavební mechanismy), ale i vlastní plocha stavenišť a zemní práce (zvýšení prašnosti v jednotlivých úsecích úpravy trati). Rozsah této zátěže závisí na technologické kázni dodavatelů stavby a na zvolené technologii stavby.

Stacionární zdroje znečištění ovzduší

V období výstavby bude zdrojem znečišťování ovzduší emisemi tuhých částic (prach) vlastní staveniště. Proto je nezbytné provést především technická a organizační opatření, která povedou k minimalizaci znečišťování ovzduší během stavebních prací.

Mobilní zdroje znečišťování ovzduší

Po dobu výstavby budou ovzduší ovlivňovat zejména automobily (doprava materiálu na stavbu, odvoz odpadu) a stavební mechanismy. Znečištění z dopravy se výrazně projevuje především v blízkém okolí komunikací. Přibližně 5 - 10 m od zdroje dochází k prudkému poklesu koncentrací imisí jednotlivých škodlivin. Automobilová doprava produkuje následující škodliviny: oxidy dusíku (NO_x), tuhé znečišťující látky (TZL), oxid uhelnatý (CO), v menší míře oxid siřičitý (SO_2), jiné anorganické a organické látky (zastoupené obvykle benzenem a benzo(a)pyrenem).

Emise lze účinně snížit nejen dobrou dodavatelskou kázní, ale také dodržením následujících opatření:

- minimalizace plošného rozsahu zařízení stavenišť;
- používané komunikace budou pravidelně čištěny, aby nedocházelo vlivem povětrnostních podmínek ke zvýšené prašnosti;
- používané komunikace a zařízení staveniště budou v suchém období roku pravidelně skrápěny;
- stavební mechanismy a nákladní automobily vyjíždějící ze stavby budou důsledně čištěny;
- nákladní automobily převážející zeminu a stavební materiál budou řádně zaplachtovány;
- zařízení staveniště a případné sklady sypkých hmot je třeba umístit mimo obytnou zástavbu.

Dovoz technologií a materiálů na stavbu bude z velké míry realizován po kolejích speciálními soupravami pro stavební úpravu železničních tratí, čímž také dojde ke snížení negativních dopadů na obyvatelstvo a životní prostředí spojené s realizací pojednávaného záměru.

Období provozu

V rámci realizace záměru nebude instalován vyjmenovaný zdroj uvedený v příloze č. 2 zák. č. 201/2012 Sb., o ochraně ovzduší, ve znění platných předpisů. Jelikož jde o plně elektrifikovanou trať, lze předpokládat minimální dopad provozu trati na imisní situaci v pojednávané lokalitě.

B.3.2. Odpadní a dešťové vody

Během výstavby posuzovaného záměru budou vznikat především vody dešťové, ale také splaškové odpadní vody a technologické odpadní vody na staveništi.

Technologická odpadní voda bude produkována především v rámci technologických postupů a v rámci mytí stavební techniky a zařízení. 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 a ve zkolaudovaných stavbách (v případě pevných staveb), které jsou obvykle umístěna mimo vlastní posuzovanou stavbu. Množství těchto vod nelze v tomto stupni projektu odhadnout.

Dalším využitím vody na stavbě bývá čištění příjezdových komunikací vedoucích na jednotlivé plochy staveniště. V této záležitosti se předpokládá nasazení kropících vozů, které mají význam především při výstavbě v suchých ročních obdobích, kdy dochází na komunikacích zatížených dopravou spjatou s výstavbou záměru k vyšší prašnosti. Je třeba dbát na to, aby voda znečištěná nerozpustnými částicemi neucpávala kanalizační vpusti, či nezanášela kanalizační řád v místech, kde bude kropící technika použita.

Splaškové odpadní vody budou vznikat na stavbě ve velmi omezeném množství. Důvodem je používání chemických WC na jednotlivých zařízeních stavenišť. Sociální zařízení, včetně sprch pro pracovníky bude situováno do prostorů „stavebních dvorů“, tj. obvykle pronajaté, stávající budovy a areály, které jsou již napojeny na inženýrské sítě včetně kanalizace. Situování těchto stavebních dvorů a jejich smluvní zajištění je věcí jednotlivých dodavatelů stavby a není v rámci projektové dokumentace řešeno. Splaškové vody v době výstavby budou tak na vlastní stavbě omezeny pouze na vody znečištěné v důsledků mytí rukou. Jejich množství můžeme odhadnout na cca 30 l na jedno zařízení staveniště a den. Vody budou jímány a následně likvidovány v souladu se zákonem o vodách.

Dešťové vody

Vzhledem k tomu, že dráha je vedena v širé trati v mírném náspu a v rovinatém terénu, bude odvodnění zemní pláně řešeno vyústěním na svah a podélnými trativody, lokálně budou v nezbytném rozsahu použity příkopové zídky. Dešťové vody vznikající na jednotlivých zpevněných plochách budou přednostně zasakovány v místě jejich vzniku v souladu s vyhláškou 501/2006 Sb. o obecných požadavcích na využívání území, v současném stupni rozpracovanosti projektové dokumentace je takto uvažováno.

Při **provozu** stavby budou vznikat odpadní vody v rámci běžného provozu vlakových souprav a pozemních objektů. Likvidace takto vzniklých odpadních vod z provozních objektů bude řešena odvedením do stávající kanalizace pro veřejnou potřebu.

B.3.3. Odpady

Při realizaci posuzované stavby a jejím následném užívání vzniknou odpady různých skupin a druhů dle „Katalogu odpadů“. Bude se jednat jak o odpady kategorie „ostatní“ (O) tak o odpady kategorie „nebezpečný“ odpad (N).

Při veškerém nakládání s těmito 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. 185/2001 Sb.**, o odpadech a o změně některých zákonů (zákon o odpadech), v platném znění. S legislativou odpadového hospodářství úzce souvisí legislativní předpisy platné v oblasti nakládání s obaly, které jsou stanoveny zákonem **č. 477/2001 Sb.**, o obalech a o změně některých zákonů (zákon o obalech) a prováděcími předpisy k tomuto zákonu. Na nakládání s nebezpečnými odpady se pak přiměřeně vztahuje i zákon **č. 350/2011 Sb.**, o chemických látkách a chemických směsích.

Dále je třeba řídit se také následujícími vyhláškami a předpisy:

- ❑ Vyhláška **č. 376/2001 Sb.**, o hodnocení nebezpečných vlastností odpadů (v platném znění),
- ❑ Vyhláška **č. 381/2001 Sb.**, kterou se stanoví Katalog odpadů, Seznam nebezpečných odpadů a seznamy odpadů a států pro účely vývozu, dovozu a tranzitu odpadů (Katalog odpadů) (v platném znění),
- ❑ Vyhláška **č. 382/2001 Sb.**, o podmínkách použití upravených kalů na zemědělské půdě (v platném znění),

- ❑ Vyhláška č. **383/2001 Sb.**, o podrobnostech nakládání s odpady (v platném znění),
- ❑ Vyhláška č. **384/2001 Sb.**, o nakládání s PCB (v platném znění),
- ❑ Vyhláška č. **237/2002 Sb.**, o podrobnostech způsobu provedení zpětného odběru některých výrobků (v platném znění),
- ❑ Vyhláška č. **294/2005 Sb.**, o podmínkách ukládání odpadů na skládky a jejich využívání na povrchu terénu a změně vyhlášky č. 383/2001 Sb., o podrobnostech nakládání s odpady (v platném znění).
- ❑ Vyhláška č. **352/2005 Sb.**, o podrobnostech nakládání s elektrozařízeními a elektroodpady (v platném znění).
- ❑ Vyhláška č. **641/2004 Sb.**, o rozsahu a způsobu vedení evidence obalů a ohlašování údajů z této evidence (v platném znění).

Nakládání s odpady

Každý subjekt má při své činnosti nebo v rozsahu své působnosti a v mezích daných zákonem č. 185/2001 Sb. povinnost předcházet vzniku odpadů, omezovat jejich množství a nebezpečné vlastnosti; odpady, jejichž vzniku nelze zabránit, musí být využity, případně odstraněny způsobem, který neohrožuje lidské zdraví a životní prostředí a který je v souladu se zákonem č. 185/2001 Sb. a se zvláštními právními předpisy (např. zákon č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, v platném znění, zákon č. 289/1995 Sb., o lesích a o změně a doplnění některých zákonů (lesní zákon), v platném znění). Tuto povinnost by měl investor dále promítnout do dodavatelských smluv, neboť původcem odpadů vznikajících při výstavbě budou dodavatelé stavby (odpady vznikají při jejich podnikatelské činnosti), kteří jsou povinni se o své odpady postarat v souladu se zákonem o odpadech.

Nakládání s nebezpečnými odpady (N)

Pokud je odpad, který vznikne v průběhu realizace či užívání stavby, uveden v Seznamu nebezpečných odpadů (příloha č. 2 vyhlášky č. 381/2001 Sb.) nebo bude smíšen či znečištěn s odpadem, který vykazuje některou z nebezpečných vlastností uvedenou v příloze č. 2 zákona č. 185/2001 Sb.) nebo smíšen nebo znečištěn některým z odpadů uvedených v seznamu nebezpečných odpadů (381/2001 Sb.), je původce povinen jej zařadit do kategorie nebezpečný. Ředění nebo mísení odpadů za účelem splnění kritérií pro přijetí na skládku a mísení nebezpečných odpadů navzájem nebo s ostatními odpady je zakázáno! Pro každý nebezpečný odpad bude zpracován identifikační list nebezpečného odpadu a místo nakládání s nebezpečným odpadem bude vybaveno tímto listem, nádoby pro ukládání nebezpečných odpadů budou označeny v souladu s vyhláškou 383/2001 Sb., v platném znění.

Odpady vznikající při výstavbě záměru

Odpady, které vzniknou v průběhu stavebních prací, lze rozdělit na ty, které budou vázány na vlastní proces realizace stavby, a na ty, které budou vznikat v souvislosti s použitými technologiemi, mechanismy, zázemím stavby apod. Kromě těchto odpadů budou na staveništi a zařízeních stavenišť vznikat odpady spojené s pobytem a pohybem lidí (většinou komunální odpad). Odpadový materiál kategorie N (bude-li vznikat) bude shromažďován odděleně do zvlášť k tomu určených nádob z nepropustných materiálů, chráněných proti povětrnostním podmínkám ve smyslu vyhlášky MŽP č. 383/2001 Sb., o podrobnostech nakládání s odpady. 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. Obecně platí zásada, že na ploše staveniště je vhodné ukládat odpady jen krátkodobě.

Původce odpadů je odpovědný za nakládání s odpady do doby jejich využití nebo odstranění, pokud toto zajišťuje sám jako oprávněná osoba, nebo do doby jejich převedení do vlastnictví osobě oprávněné k jejich převzetí podle § 12 odst. 3. Za dopravu odpadů odpovídá dopravce. Na každou oprávněnou osobu, která převezme do svého vlastnictví odpady od původce, přecházejí povinnosti původce dle §16 odst. 1 zákona o odpadech s výjimkou povinnosti vykonávání kontroly vlivů nakládání s odpady na zdraví lidí a životní prostředí v souladu se zvláštními právními předpisy.

K převzetí odpadů do vlastnictví je oprávněna pouze právnická nebo fyzická osoba oprávněná k podnikání, která je provozovatelem zařízení k využití nebo k odstranění nebo ke sběru nebo k výkupu určeného druhu odpadu, nebo osoba, která je provozovatelem zařízení podle § 14 odst. 2, nebo provozovatelem zařízení podle § 33b odst. 1 písm. b) nebo za podmínek stanovených v § 17 též obec.

Převážnou část odpadů vznikajících v rámci realizace záměru budou tvořit odpady patřící dle „Katalogu odpadů“ do skupiny č. 17 - Stavební a demoliční odpady včetně vytěžené zeminy z kontaminovaných míst (viz tabulka č. 3).

Pokud to podmínky stavby dovolí, doporučujeme upřednostnit opětovné využití nekontaminovaných materiálů v rámci stavby (např. v rámci kolejového svršku a spodku) před jejich uložením na skládku.

Určení jednotlivých druhů odpadů a jejich množství je poněkud problematické a závisí především na technologické kázni dodavatelů stavebních prací. Je pravděpodobné, že množství odpadů a jejich druhová skladba budou při vlastní realizaci stavby poněkud odlišné.

Tab. č. 2: Přehled předpokládaných odpadů vznikajících při výstavbě pojednávaného stavebního záměru (O = ostatní odpad, N = nebezpečný odpad)

Kód druhu odpadu	Název druhu odpadu	Kategorie odpadu
02 Odpady ze zemědělství, zahradnictví, rybářství, lesnictví, myslivosti a z výroby a zpracování potravin		
02 01 03	Odpad rostlinných pletiv	O
07 Odpady z organických chemických procesů		
07 02 99	Odpady jinak blíže neurčené (podskupina: Odpady z výroby, zpracování, distribuce a používání plastů, syntetického kaučuku a syntetických vláken)	O
07 03 04	Jiná organická rozpouštědla, promývací kapaliny a matečné louhy	N
08 Odpady z výroby, zpracování, distribuce a používání ostatních nátěrových hmot (barev, laků a smaltů), lepidel a těsnicích materiálů a tiskařských barev		
08 01 11	Odpadní barvy a laky obsahující organická rozpouštědla nebo jiné nebezpečné látky	N
08 01 17	Odpady z odstraňování barev nebo laků obsahujících organická rozpouštědla nebo jiné nebezpečné látky	N
08 01 18	Jiné odpady z odstraňování barev nebo laků neuvedené pod číslem 08 01 17	O
15 Odpadní obaly: absorpční činidla, čisticí tkaniny, filtrační materiály a ochranné oděvy jinak neurčené		
15 01 01	Papírové a lepenkové obaly	O
15 01 02	Plastové obaly	O
15 01 06	Směsné obaly	O
15 01 10	Obaly znečištěné nebezpečnými látkami	N
16 Odpady v tomto katalogu jinak neurčené		
16 02 Odpady z elektrického a elektronického zařízení		
16 02 09	Transformátory a kondenzátory obsahující PCB	N
16 02 16	Jiné složky odstraněné z vyřazených zařízení neuvedené pod číslem 16 02 15 (např. izolátory, odpojovače)	O
16 02 14	Vyřazená zařízení neuvedená pod čísla 16 02 09 až 16 02 13	O
17 Stavební a demoliční odpady (včetně vytěžené zeminy z kontaminovaných míst)		
17 01 01	Beton	O
17 01 02	Cihly	O

Kód druhu odpadu	Název druhu odpadu	Kategorie odpadu
17 01 06	Směsi nebo oddělené frakce betonu, cihel, tašek a keramických výrobků obsahující nebezpečné látky	N
17 01 07	Směsi nebo oddělené frakce betonu, cihel, tašek a keramických výrobků neuvedené pod číslem 17 01 06	O
17 02 01	Dřevo	O
17 02 02	Sklo	O
17 02 03	Plasty	O
17 02 04	Plasty	O
17 03 01	Asfaltové směsi obsahující dehet	N
17 03 02	Asfaltové směsi neuvedené pod číslem 17 03 01	O
17 04 02	Hliník	O
17 04 05	Železo a ocel	O
17 04 07	Směsné kovy	O
17 04 09	Kovový odpad znečištěný nebezpečnými látkami	N
17 04 11	Kabely neuvedené pod 17 04 10	O
17 05 03	Zemina a kamení obsahující nebezpečné látky	N
17 05 04	Zemina a kamení neuvedené pod číslem 17 05 03	O
17 05 07	Štěrka ze železničního svršku obsahující nebezpečné látky	N
17 05 08	Štěrka ze železničního svršku neuvedená pod číslem 17 05 07	O
17 09 04	Směsné stavební a demoliční odpady neuvedené pod číslem 17 09 01, 17 09 02 a 17 09 03	O
20 Komunální odpady (odpady z domácnosti a podobné živnostenské, průmyslové odpady a odpady z úřadů) včetně složek z odděleného sběru		
20 02 01	Biologicky rozložitelný odpad	O
20 03 01	Směsný komunální odpad	O

Předpokládané množství jednotlivých druhů odpadů, které budou vznikat v rámci výstavby, bude upřesněno v dalších stupních projektové dokumentace.

Odpady vznikající v rámci provozu záměru

Vzhledem k tomu, že předmětem posuzování je rekonstrukce stávající železniční trati, nebude se spektrum druhů odpadů vznikajících v období provozu výrazně lišit od stávajícího stavu. Při provozu posuzovaného záměru tak můžeme očekávat, že budou vznikat odpady typu komunálního (provoz výpravních budov železničních stanic) a dále odpady z údržby vlakových souprav, drážního tělesa, výhybek. Množství takto produkovaného odpadu však není v dnešní době možno stanovit.

B.3.4. Hlukové poměry

Posuzovaná stavba vyvolá hlukovou zátěž jak v období vlastní realizace stavebních prací, tak v období provozu.

Období výstavby

Hlavními bodovými zdroji hluku po dobu výstavby záměru budou stavební mechanismy nasazené v průběhu stavebních a zemních prací. Hlavním liniovým zdrojem bude stavební doprava. Předpokládá se nasazení běžných stavebních mechanismů - bagry, nakladače, nákladní auta, hutnicí mechanismy, finišery a válce, autojeřáby, autodomíchávače, aj.

Ve stávající fázi projektové dokumentace není znám přesný harmonogram výstavby a nasazení jednotlivých typů strojů a zařízení. Hluk ze staveniště bude v čase proměnlivý a bude závislý na druhu, množství a místě prováděných prací, druhu a stavu stavebních strojů, počtu pracovníků a organizaci práce. Hlukové působení bude maximálně omezeno organizací výstavby, příp. používáním individuálních opatření k odhlučnění jednotlivých mechanismů (pokud to výstavba a její postup umožní).

Období provozu

Pro potřeby posouzení vlivu záměru na životní prostředí byla v rámci provozu záměru zpracována akustická studie (viz příloha č. 3). Pro vyhodnocení akustických účinků bylo přihlédnuto k požadavkům a ustanovením nařízení vlády č. 272/2011 Sb. o ochraně zdraví před nepříznivými účinky hluku a vibrací, v platném znění, a k příslušným normám z oblasti akustiky. Pro výpočet hlukové zátěže bylo použito softwaru LimA, který je zpracován na základě mezinárodních standardů a metod, jejichž výběr je dán doporučením Evropské komise a směrnicí č. 49 EU.

Podle ustanovení NV 272/2011 Sb. je hygienický limit hluku vyjádřený ekvivalentní hladinou akustického tlaku A od dopravy na drahách v chráněném venkovní prostoru a chráněném venkovním prostoru staveb stanovený součtem základní hladiny hluku $L_{AZ} = 50$ dB a příslušných korekcí:

pro hluk z dopravy na drahách v OPD

pro den od 6⁰⁰ - 22⁰⁰ hod $L_{Aeq,T} = 60$ dB

pro noc od 22⁰⁰ - 6⁰⁰ hod $L_{Aeq,T} = 55$ dB

pro hluk z dopravy na dráhách (mimo OPD)

pro **den** od 6⁰⁰ - 22⁰⁰ hod $L_{Aeq,T} = 55 \text{ dB}$

pro **noc** od 22⁰⁰ - 6⁰⁰ hod $L_{Aeq,T} = 50 \text{ dB}$

pro hluk z dopravy na dráhách s použitím korekce pro starou hlukovou zátěž

pro **den** od 6⁰⁰ - 22⁰⁰ hod $L_{Aeq,T} = 70 \text{ dB}$

pro **noc** od 22⁰⁰ - 6⁰⁰ hod $L_{Aeq,T} = 65 \text{ dB}$

Porovnáním hlučností ve výhledovém stavu (pro rok 2025) po rekonstrukci koleje se stavem hlučností odpovídajícímu roku 2000, je zřejmé, že nedojde ke zvýšení ekvivalentních hladin akustického tlaku u vyšetřované obytné zástavby. Proto je možné pro výhledový stav použít korekci pro starou hlukovou zátěž. Ekvivalentní hladiny akustického tlaku pro denní i noční dobu jsou uvedeny ve výpočtových bodech pro jednotlivé stavy.

Pro zjištění hluku z dopravy byla použita nizozemská výpočtová metodika RMR2 publikovaná v "Rekenen Meetvoorschrift Railverkeerslawaa 96, Ministerie Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer, 20 November 1996". Výpočet byl proveden výpočtovým programem LimA 5.5. Průběh šíření hluku je dokumentován izofonovými pásmy s doplněním výpočtových bodů. Výsledné hodnoty výpočtových bodů jsou korigovány na vliv odrazů od fasád objektů, před kterými jsou umístěny. Pro vyhodnocení akustických účinků bylo přihlédnuto k požadavkům a ustanovením Nařízení vlády č.272/2011 Sb. v plném znění a k příslušným normám z oblasti akustiky. Nejistota výpočtu je do 2 dB.

Postup výpočtů:

Na základě přímého akustického měření provedeného na trati Brno – Veselí nad Moravou jsou stanoveny hlučnosti jednotlivých typů vlakových souprav a je proveden výpočet se stávajícími intenzitami dopravy pro rok 2014.

Do upraveného modelu jsou dosazeny intenzity vlakové dopravy dle GVD 2000-2001 a jsou provedeny výpočty zatížení hlukem z dopravy pro denní a noční dobu - stav pro rok 2000

Je provedena úprava modelu zohledňující rekonstrukci kolejového svršku, změnu intenzit dopravy pro výhledový stav pro rok 2025 a je proveden výpočet dopravy pro denní i noční dobu (Stav po rekonstrukci)

Pro názornost šíření hluku jsou doloženy zákresy izofonových polí se zaznačením výpočtových bodů. Výpočtové body jsou umístěny ve vzdálenosti 2 m před fasádou nejbližších obytných objektů.

Umístění výpočtových bodů:

bod výpočtu č.1 – Ponětovice č.p. 53

bod výpočtu č.2 – Ponětovice č.p. 20

bod výpočtu č.3 – Ponětovice č.p. 95

bod výpočtu č.4 – Ponětovice č.p. 66

bod výpočtu č.5 – Ponětovice č.p. 49;

bod výpočtu č.6 – Mezírka č.p. 67, Blažovice

bod výpočtu č.7 – Nová č.p. 246, Blažovice

bod výpočtu č.8 – Nádražní č.p. 114, Blažovice

Vyhodnocení hlukové zátěže

Výpočtový model prokazuje, při srovnání stavu hlučnosti v roce 2000 s výhledovým stavem 2025, že dojde ke snížení ekvivalentních hladin akustického tlaku v denní době i v noční době. Přestože dojde ke snížení hlučnosti v okolí hodnocené trati, nelze bez doplňujících protihlukových opatření zajistit nepřekračování hygienického limitu u výpočtového bodu umístěného před objektem určeného k ochraně před hlukem. Jedná se o výpočtový bod č. 5, kde je potřeba snížit noční ekvivalentní hladinu akustického tlaku u samostatně stojícího objektu umístěného nad tratí. **Navrženým opatřením je instalace bokovnic v km 12,555 – 12,655.**

Rekonstrukce trati je z hlediska hluku prospěšná a povede ke snížení akustické emise při průjezdu vlakové soupravy, ale protože je plánováno zvýšení intenzit dopravy, bude tato změna méně znatelná. Očekávané zlepšení vlivem rekonstrukce (předpokládané zlepšení u průjezdů vlakových souprav je až 5 dB) bude v denní a zejména v noční době noční době sníženo požadovaným nárůstem intenzit dopravy a zvýšením rychlosti.

Podrobněji je o hlukových poměrech pojednáno v samostatné příloze č. 3 Hluková studie.

B.3.5. Doplňující údaje

V rámci předmětného záměru nebudou provozovány žádné trvalé zdroje ionizujícího záření ve smyslu zákona č. 18/1997 Sb., o mírovém využívání jaderné energie a ionizujícího záření (atomový zákon). Výstavbou ani provozem záměru nebudou emitována radioaktivní nebo

elektromagnetické záření v úrovních, které by mohly mít zjiitelný negativní dopad uvnitř nebo vně objektů. Rovněž v novém objektu nebudou používány materiály, které jsou zdrojem radioaktivního záření.

Dle mapy radonového indexu geologického podloží leží zájmová lokalita podél železniční trati mezi stanicemi Šlapanice - Blažovice v území, které je řazeno do kategorie s převažujícím nízkým radonovým indexem. V daném případě lze objemovou aktivitu ^{222}Rn v půdním vzduchu očekávat okolo 20 kBq/m^3 . K této hodnotě musí být vztažena příslušná opatření stavebního charakteru.

Pro přesné určení kategorie radonového indexu na stavebním pozemku však není možné provádět pouze odečtením z mapy, ale je třeba provést měření radonu v podloží na konkrétním místě tak, aby byly zohledněny lokální, mnohdy velmi proměnlivé geologické podmínky. V daném případě však lze pokládat uvedenou problematiku za nepříliš významnou.

C. ÚDAJE O STAVU ŽIVOTNÍHO PROSTŘEDÍ V DOTČENÉM ÚZEMÍ

C.1. Výčet nejzávažnějších environmentálních charakteristik dotčeného území

C.1.1. Charakteristika území

Posuzovaný stavební záměr se nachází na území Jihomoravského kraje a zasahuje na území obcí Šlapanice, Ponětovice, Jiříkovice, Blažovice, Holubice. Rozsah kolejových úprav je patrný z přílohy č. 1 tohoto oznámení. Trať je vedena ve smyslu zákona o drahách jako celostátní. Území dotčené stavbou se nachází v přírodně poměrně chudé oblasti. Z části se jedná o zastavěné území obcí, z části jde o intenzivně zemědělsky využívanou krajinu. Lokalita dotčená realizací záměru se nachází mimo zvláště chráněná území. Nadmořská výška lokality se pohybuje cca. mezi 210 a 260 m n. m. Pro stavbu budou přednostně využity drážní pozemky. Jedná se tak především o ostatní plochy (stávající železniční trať, stávající komunikace).

C.1.2. Klima

Dotčená lokalita leží podle Mapy klimatických oblastí Československa (QUITT 1971) v teplé klimatické oblasti T2. Podrobnější charakteristika teplé klimatické oblasti T2 dle Quitta (1971) je charakterizována jako oblast s dlouhým, teplým a suchým létem. Přejídné období je velmi krátké s teplým až mírně teplým jarem i podzimem. Zima je krátká, mírně teplá, suchá až velmi suchá s velmi krátkým trváním sněhové pokrývky. Bližší charakteristiky teplé klimatické oblasti T2 udává tabulka č. 6.

Tab. č. 3: Klimatické charakteristiky teplé oblasti T2 (Quitt 1971)

Klimatická oblast	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 – -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

Zájmovou oblast charakterizuje průměrná teplota vzduchu v červenci 18 až 20 °C a v lednu -2 až -3°C, průměrný počet letních dní 50 až 70, průměrný počet mrazových dní 100 až 110 a průměrný roční úhrn atmosférických srážek v rozmezí 500 až 700 mm.

Ovzduší

Kvalita ovzduší v zájmové oblasti je uspokojivá, dochází zde však dlouhodobě k mírnému překračování imisního limitu pro polévatý prach frakce PM₁₀ při denním průměrování. Zvýšené množství polévatého prachu může být dáno výraznou automobilovou dopravou v okolí krajského města Brna, ale také zimními teplotními inverzemi se zhoršenými podmínkami rozptylu znečišťujících látek.

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 od roku 2008 do roku 2012.

Tab. č. 4: Stávající úroveň znečištění dle klouzavých pětiletých průměrů imisních koncentrací za období 2008 – 2012, průměrné roční koncentrace (zdroj: www.chmi.cz)

škodlivina	NO ₂	PM ₁₀	PM _{2,5}	SO ₂	benzen
imisní koncentrace [µg/m ³]	17,3 – 19,6	26,4 – 27,8	18,2 – 20,4	19,1 – 21	1,2
Imisní limit [µg/m ³]	40	40	25	125	5

Po realizaci stavebního záměru se nepředpokládá zhoršení imisní situace v zájmovém území.

C.1.3. Geologická stavba a hydrogeologické poměry

Geologická charakteristika

Zájmové území spadá do provincie Západních karpát, soustavy Vněkarpatské sníženiny, podsoustavy Západní Vněkarpatské sníženiny, celku Dyjsko – Svratecký úval, podcelku Pracká pahorkatina a okrsku Šlapanická pahorkatina. Horninové prostředí tvoří nezpevněné

sedimenty mořského neogénu – jíly, písky, šterky, místy pevněji stmelené a v různé míře vápnité. Jsou však překryty pleistocénními terasovými šterkopísky. Oba typy hornin jsou pak kryty málo mocnými vrstvami spraše.

Svahové deformace ani sesuvná území se v blízkém okolí záměru nevyskytují.

Hydrogeologická charakteristika

Podle hydrogeologické mapy ČR (<http://heis.vuv.cz>) lokalita leží v hydrogeologickém rajonu základní vrstvy „Dyjsko – svratecký úval“, ID hydrogeologického rajonu je 2241. V zájmovém území se z hlediska hydrogeologického horninového prostředí nachází písky, šterky, místy pevněji stmelené a v různé míře vápnité. V okolí realizace záměru se nenachází chráněné území přirozené akumulace vod. V dotčené lokalitě nejsou zaznamenána ochranná pásma vodních zdrojů. Nejbližší ochranné pásmo vodního zdroje se nachází ve vzdálenosti 1,5 km, jde o druhý stupeň ochranného pásma vodního zdroje Nesvačilka.

C.1.4. Nerostné suroviny

Ložiska nerostných surovin jsou v oblasti zastoupena výhradními ložisky a těženými dobývacími prostory cihlářských surovin (hlína, jíl, spraš). Těžené dobývací prostory a výhradní ložiska cihlářských surovin se nacházejí na severním okraji města Šlapanice. Lokality těžby a výhradní ložiska se nacházejí ve vzdálenosti cca 1,2 km od místa realizace pojednávaného záměru. Vzhledem k rozsahu a charakteru záměru nebudou těžené prostory, ani výhradní ložiska stavbou nijak ovlivněna.

C.1.5. Geomorfologie

Z geomorfologického hlediska (Demek 1987) se zájmová lokalita nachází v okrsku Šlapanická pahorkatina. Jedná se o nížinnou pahorkatinu tvořenou neogenními usazeninami a výstupy brněnského plutonu, kulmu a jury. Reliéf je z velké části rovinný, místy, zvláště při okraji vrchovin, přechází do pahorkatiny. Významným prvkem jsou dlouhá a poměrně přímá, 1 – 4 km široká a jen 20 – 40 m hluboké údolí tranzitních toků. Dle výškové členitosti má reliéf charakter ploché pahorkatiny.

C.1.6. Hydrologické poměry

Území zájmové lokality náleží do úmoří Černého moře. Nejvýznamnějším tokem v oblasti je vodní tok Říčka, která pramení v Dražanské vrchovině v nadmořské výšce 480 m n. m. Délka toku Říčka dosahuje přibližně 38,9 km a plocha povodí od pramene k závěrnému profilu dosahuje cca 144,3 km².

Nejblíže záměru protéká vodní tok Říčka, kterou kříží předmětná železniční trať. Na dolním toku Říčka vtéká do bezlesé zemědělské krajiny Dyjsko-svrateckého úvalu a je převážně vedena regulovaným korytem. Kvalitou vody se jedná o silně znečištěný tok. Protéká obcemi Podolí, Bedřichovice, Šlapanice, Kobylnice, Sokolnice. Od soutoku s Rokytnicí u Ponětovic nese též jméno Zlatý potok. Říčka se u Měnína vlévá do řeky Litavy na jejím říčním kilometru 7,2. Posuzovaný stavební záměr nezasahuje do vodního toku Říčka, ani do záplavového území pro Q_{100} . Číslo hydrogeologického pořadí je 4-15-03-092. Vodní tok Říčka je uveden v seznamu významných vodních toků v příloze č. 1 k vyhlášce č. 178/2012. U Blažovic protíná železniční trať drobný vodní tok Romza. Za Blažovicemi ve vzdálenosti cca. 1km východně od pojednávané trati prochází vodní tok Rakovec. Severně, ve vzdálenosti 50m od železniční stanice Ponětovice se nachází vodní plocha Ponětovický rybník.

C.1.7. Půdy

Lokalita určená k realizaci stavebního záměru leží v černozemní oblasti, převažují typické černozemě na spraších. Ve sníženinách se nacházejí typické černice, ojediněle se objevuje i slabé solončakování. Málo významné jsou půdy v nivách, převažují černice na karbonátových sedimentech, blíže k okolním vrchovinám na kyselejších písčitéjších substrátech přecházející do typických fluvizemí. V plochých depresích se vzácně vyskytují organozemě typu slatin.

C.1.8. Zvláště chráněná území a přírodní parky

Zvláště chráněná území dle zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, v platném znění, můžeme pracovně rozdělit na „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.

Vlastní lokalita záměru není součástí žádných **zvláště chráněných území** ve smyslu zákona o ochraně přírody a krajiny. Rovněž nejsou v místě ani blízkém okolí posuzovaného stavebního záměru zřízena území pro ochranu dochovaného stavu území, cenného pro svůj krajinný ráz a soustředěné estetické a přírodní hodnoty (přírodní park).

Nejblíže položené ZCHÚ je přírodní památka Andělka a Čertovka, jde o příkrý pravý svah údolí Říčky s řadou skalních výchozů. Přírodní památka je součástí evropsky významné lokality Šlapanické slepence. Hranice zvláště chráněného území je od předmětného záměru vzdálena cca 1,5 km severně.

C.1.9. Území chráněná na základě mezinárodních úmluv

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) či požadavkům Bernské konvence. Dále se do této kategorie zařazují i významná ptačí území (tj. lokality vytipované na základě průzkumu organizace Bird Life International – IBA review, 2000).

V zájmové lokalitě, ani v jejím širším okolí se nevyskytují výše zmíněná území.

Území soustavy NATURA 2000

Zvláštním typem jsou území, která jsou vytipována jako lokality pro soustavu chráněných území ES NATURA 2000 podle legislativy Evropského společenství - směrnice č. 79/409/EEC o ochraně volně žijících ptáků a směrnice č. 92/43/EEC o ochraně přírodních stanovišť, volně žijících živočichů a planě rostoucích rostlin.

Posuzovaný záměr je vzdálen cca 1,5 km od hranice území soustavy NATURA 2000. Jedná se o **EVL Šlapanické slepence (kód CZ0620051)**. Vzhledem k rozsahu, charakteru záměru a jeho vzdálenosti nebude EVL realizací stavby dotčena. Z vyjádření Krajského úřadu Jihomoravského kraje, Odboru životního prostředí realizace stavebního záměru nemůže mít významný vliv na žádnou evropsky významnou lokalitu nebo ptačí oblast. Vyjádření krajského úřadu k vlivu stavby na EVL je předmětem přílohy č. 5 tohoto oznámení.

C.1.10. 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:

- místní (lokální)
- regionální
- nadregionální

a) Nadregionální prvky ÚSES

V širším území záměru prochází osa nadregionálního biokoridoru K 06. Nadregionální biokoridor je veden západně od železniční stanice Blažovice a protíná pojednáváný úsek železniční trati.

b) Regionální prvky ÚSES

Stavební záměr přímo nezasahuje do žádného regionálního prvku ÚSES. Nejbližší pojednávánému záměru se nachází regionální biocentrum Santon, které je vzdáleno od lokality záměru cca. 3,2 km.

c) Lokální prvky ÚSES

Stavba se dotýká několika lokálních prvků ÚSES, tyto jsou reprezentovány především drobnými vodními toky a jejich břehovými porosty. Vzhledem k tomu, že se jedná o rekonstrukci stávající, v území stabilizované železniční trati nedojde realizací záměru k novému narušení skladebných prvků územního systému ekologické stability. V rámci stavby nebude snižována migrační propustnost rekonstruované stavby.

C.1.11. 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 část 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. 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.

1) VKP ze zákona

Vodní toky – Definici VKP vodní tok je třeba hledat v zákoně č. 254/2001 Sb., o vodách, který ve svém § 43 definuje vodní tok jako povrchové vody tekoucí vlastním spádem v korytě trvale nebo po převažující část roku, a to včetně vod v nich uměle vzdutých. Jejich součástí jsou i vody ve slepých ramenech a v úsecích přechodně tekoucích přirozenými dutinami pod zemským povrchem nebo zakrytými úseky.

Stavbu protíná vodní tok, Říčka a vodní tok Romza, oba vodní toky jsou VKP ze zákona. Podle současného stavu rozpracovanosti projektové dokumentace nebude stavbou do vodních toků zasahováno.

Údolní niva je rovinné údolní dno aktivované při povodňovém stavu vodního toku; tvoří ji štěrkovité, písčité, hlinité nebo jílovité naplaveniny, jejichž úložné poměry často vykazují nepravidelnosti způsobené větvením toku, vznikem ostrovů, meandrů, náplavových kuželů a delt, sutí, svahových sesuvů apod. (16. SPOLEČNÉ SDĚLENÍ odboru ekologie krajiny a lesa a odboru legislativního k výkladu pojmu „údolní niva“ – ve Věstníku MŽP, srpen 2007, ročník XVII, částka 8).

Stavba protíná VKP **údolní niva** vodního toku Říčka, do údolní nivy nebude stavbou zasahováno.

Les – pozemky PUPFL (pozemky určené k plnění funkce lesa) se v těsné blízkosti záměru nenacházejí.

2) VKP registrované

Dle územních plánů obcí a územních plánovacích podkladů se v předmětné lokalitě nachází několik registrovaných významných krajinných prvků dle § 6, zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, v platném znění. Jde o VKP 254, 982, 892, 890 a 893. Významné krajinné prvky č. 983 a 892 jsou vodní plochy s přilehlými břehovými porosty. V ostatních případech jde o remízky se zapojeným porostem a vyvinutým keřovým patrem v intenzivně využívané zemědělské krajině. Situace registrovaných VKP je patrná z přílohy č. 1 tohoto oznámení.

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

C.2.1. Fauna a flóra

Zájmová lokalita leží z hlediska biogeografického členění České republiky (Culek 1996) na rozhraní Lechovického a Hustopečského bioregionu. Lechovický bioregion je nejsušším a nejteplejším na Moravě. Leží ve středu jižní Moravy a zasahuje i do Rakouska. Z geomorfologických celků zabírá Dyjsko-svratecký úval bez širokých niv a bez území východně od Židlochovic a Dunajovických vrchů. Na západě zahrnuje okraj Jevišovské pahorkatiny. Flóra je zde ovlivněna polohou na kontaktu panonské a středoevropské oblasti,

probíhá zde i řada okrajů areálů. Fauna je součástí panonské části Moravy s dozníváním zástupců pontomediterránního prvku. Hustopečský bioregion leží na jihu jižní Moravy a podstatnou část zasahuje do Rakouska. Zabírá geomorfologický celek Mikulovská pahorkatina, z Dyjsko-svrateckého úvalu Dunajovické vrchy a z Dolnomoravského úvalu Valtickou pahorkatinu. Ve flóře jsou zastoupeny četné teplomilné druhy. Fauna je typickou součástí panonské podprovincie.

A) Fauna

Průzkum byl zaměřen zejména na zjištění výskytu chráněných druhů a posouzení vhodnosti území pro život a rozmnožování živočichů. Hodnocení vycházelo z terénního zoologického průzkumu provedeného v území v říjnu 2014, doplněno bylo o relevantní informace z průzkumu navazující trati ve směru Šlapanice – Brno Slatina, kde byly průzkumy provedeny na konci března a v srpnu 2014. Terénní průzkum umožnil zhodnocení významu území jako takového, především s ohledem na přítomné biotopy a celkový charakter lokality z hlediska širších vztahů. Průzkum byl doplněn také o informace z dostupné literatury.

Přítomnost jednotlivých druhů byla zaznamenávána na základě jejich vizuálního pozorování, akustických projevů a pobytových znaků (stopy, trus). Průzkum 10. 10. 2014 byl proveden za slunného počasí, s teplotami dosahujícími 22°C.

Obojživelníci

V okolí železničního tělesa nebyli zaznamenáni zástupci třídy obojživelníků. V okolí železniční trati se nevyskytují vhodné biotopy pro jejich výskyt ani rozmnožování. V širším okolí se rozkládají dva rybníky. Jedná se o vodní nádrž Grunty a Ponětovický rybník. Oba představují intenzivní chovné nádrže, bez přítomnosti navazujících mokřin či porostů rákosin. Nádrž Grunty je od železničního tělesa oddělena polem. Železniční těleso neprotíná migrační trasy obojživelníků. Propustky, které jsou v železničním tělese zbudovány, jsou suché a převádí vodu pouze během a po vydatných deštích.

Plazi

Během terénního zoologického průzkumu, který byl proveden za slunečného, teplého dne, nebyli zaznamenáni zástupci plazů. Jedná se o dvojkolejnou trať, s vysokou intenzitou pojezdů. Posuzovaná železnice prochází poli, lemována je úzkým pásem husté, eutrofní vegetace, bez obnažených výchozů či míst s nízkostébelnou vegetací vhodných např. pro ještěrku obecnou. Vhodné biotopy pro výskyt plazů se na železničním tělese a v jeho nejbližším okolí nevyskytují. Na zahrady v Blažovicích a Ponětovicích může být vázán slepýš

křehký (*Anguis fragilis*) (silně ohrožený dle Vyhlášky 395/1992 Sb., dle Červeného seznamu málo dotčený druh), pro rekonstrukci trati však jeho případný výskyt nemá význam. Vodního toku Říčka, který železnice kříží mezi Ponětovicemi a Šlapanicemi, může pro migraci využívat užovka obojková (*Natrix natrix*) (ohrožený dle Vyhlášky 395/1992 Sb., dle Červeného seznamu málo dotčený druh).

Ptáci

V trase záměru a nejbližším okolí bylo zjištěno či lze předpokládat výskyt běžných druhů ptáků. Přímo na těleso železnice není žádný druh vázán. Pozorované druhy byly přímo na lokalitě zaznamenány pouze na přeletu, okolní porosty dřevin mohou využívat k hnízdění.

Během zoologického průzkumu byly zaznamenány následující druhy: sýkora koňadra (*Parus major*), vrabec domácí (*Passer domesticus*), skřivan polní (*Alauda arvensis*), kos černý (*Turdus merula*), strnad obecný (*Emberiza citrinella*), rehek domácí (*Phoenicurus ochruros*), straka obecná (*Pica pica*), sojka obecná (*Garrulus glandarius*), hrdlička zahradní (*Streptopelia decaocto*), holub hřivnáč (*Columba palumbus*), bažant obecný (*Phasianus colchicus*), káně lesní (*Buteo buteo*) a poštolka obecná (*Falco tinnuncullus*).

Okolní pole může využívat čejka chocholatá (*Vanellus vanellus*), která patří dle Červeného seznamu (Plesník et al. 2003) mezi druhy zranitelné. Na budovy v přilehlých obcích jsou vázány vlaštovka obecná (*Hirundo rustica*), která je dle Vyhlášky 395/1992 Sb., v platném znění, řazena mezi druhy ohrožené, či jiříčka obecná (*Delichon urbica*) řazená vzhledem k úbytku hnízd mezi druhy téměř ohrožené (Plesník et al. 2003).

Savci

V okolí záměru se z biotopů vyskytují především intenzivně obdělávaná pole, což výrazně ovlivňuje přítomnost savců.

Během zoologických průzkumů byli zaznamenáni kuna (*Martes sp.*), zajíc polní (*Lepus europaeus*) a srnec obecný (*Capreolus capreolus*). Předpokládat lze výskyt prasete divokého (*Sus scrofa*). Na polní ekosystémy je vázán hraboš polní (*Microtus arvalis*), na staré sady a zahrady ježek východní (*Erinaceus concolor*) a krtek obecný (*Talpa europaea*).

Posuzované území se nachází mimo migračně významná území a dálkové migrační koridory.

B) 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.

Dle mapy potenciální přirozené vegetace České republiky (Neuhäuslová et al. 2001) byla v území, jehož součástí je předmětná lokalita, rekonstruována vegetace prvosenkových dubohabřin (*Primulo veris-Carpinetum*).

Prvosenkové dubohabřiny (*Primulo veris-Carpinetum*) tvoří dvoupatrové či třípatrové porosty s dominantním habrem obecným (*Carpinus betulus*) nebo duby zimním a letním (*Quercus petraea*, *Q. robur*) a s výrazným zastoupením teplomilných druhů, s pestrým keřovým i bylinným patrem, ve kterém převládají mezofytní hájové druhy, zastoupena je řada druhů společných také s teplomilnými doubravami.

Jedná se o společenstvo relativně chladnějších a vlhčích, nižších kolinních poloh v panonském termofytiku. Osidluje zpravidla mírné stinné sklony a široká dna údolí. Geograficky je omezena na panonskou oblast Moravy.

Jde o řídké lesy obhospodařované jako středně až málo produktivní nízký les, často na obtížně zemědělsky obhospodařovaných plochách. Panonské dubohabřiny, včetně prvosenkových, patří mezi vzácná společenstva ustupující v důsledku lidské činnosti (Neuhäuslová et al. 2001).

Charakter popisované lokality

Z hlediska posouzení vegetačních poměrů na námi sledované lokalitě však nemají výše uvedené skutečnosti zásadní význam. Důvodem je především stav předmětné plochy, která představuje již stabilizované železniční těleso procházející především zemědělskou krajinou s převahou polních ekosystémů, v Ponětovicích a Šlapanicích se přidávají luční ekosystémy v podobě zahrad a sadů.

Podle mapování vrstvy biotopů ČR a její aktualizované verze se na území nevyskytují přirozené či přírodě blízké biotopy (© AOPK ČR 2014).

Železnice je obklopena zejména poli, mezi drážním tělesem a jednotlivými poli je vyvinut pás vegetace, kde často expanduje ovsík vyvýšený (*Arrhenatherum elatius*), místy je více zastoupen bez černý (*Sambucus nigra*), místy líska obecná (*Corylus avellana*). Vlastní kolejistiště je dle míry aplikace herbicidních prostředků buď zcela bez vegetace nebo s přítomností ruderalních druhů snášejících vysychavé substráty. Podél železnice se spíše

ojediněle nacházejí vzrostlé dřeviny – trnovník akát (*Robinia pseudoacacia*), ovocné a okrasné dřeviny. V okolí železnice se vyskytují běžné druhy, jejichž soupis uvádí následující tabulka.

Tab. č. 5: Přehled zaznamenaných taxonů (názvosloví a uvedený status dle Danihelka et al. 2012)

Taxon	Status	Taxon	Status
<i>Acer negundo</i>	invazní	<i>Lamium purpureum</i>	invazní
<i>Acer platanoides</i>		<i>Ligustrum vulgare</i>	
<i>Acer pseudoplatanus</i>		<i>Linaria vulgaris</i>	
<i>Agrimonia eupatorium</i>		<i>Lycium barbarum</i>	
<i>Achillea millefolium</i> agg.		<i>Malus domestica</i>	
<i>Amaranthus retroflexus</i>		<i>Medicago lupulina</i>	
<i>Arabidopsis thaliana</i>		<i>Melilotus officinalis</i>	
<i>Arctium lappa</i>		<i>Microrrhinum minus</i>	
<i>Arctium tomentosum</i>		<i>Myosotis arvensis</i>	
<i>Arenaria serpyllifolia</i>		<i>Oenothera</i> sp.	
<i>Arrhenatherum elatius</i>		<i>Parthenocisus quinquefolia</i>	
<i>Atriplex</i> sp.		<i>Pastinaca sativa</i>	
<i>Ballota nigra</i>		<i>Phragmites australis</i>	
<i>Berteroa incana</i>		<i>Picea abies</i>	
<i>Betula pendula</i>		<i>Picris hieracioides</i>	
<i>Buxus sempervirens</i>		<i>Pilosella officinarum</i>	
<i>Calamagrostis epigejos</i>		<i>Pinus sylvestris</i>	
<i>Calendula officinalis</i>		<i>Plantago lanceolata</i>	
<i>Calystegia sepium</i>		<i>Populus alba</i>	
<i>Campanula rapunculoides</i>		<i>Portulaca oleracea</i>	
<i>Capsella bursa-pastoris</i>		<i>Potentilla anserina</i>	
<i>Carduus acanthoides</i>		<i>Prunus avium</i>	
<i>Carlina acaulis</i>		<i>Prunus domestica</i>	
<i>Carpinus betulus</i>		<i>Prunus insititia</i>	
<i>Centaurea jacea</i>		<i>Prunus spinosa</i>	
<i>Centaurea stoebe</i>		<i>Pyrus communis</i>	
<i>Cerastium</i> sp.		<i>Reseda lutea</i>	invazní
<i>Cichorium intybus</i>		<i>Rhus typhina</i>	
<i>Cirsium arvense</i>		<i>Robinia pseudoacacia</i>	
<i>Cirsium vulgare</i>		<i>Rosa canina</i>	
<i>Clematis vitalba</i>		<i>Rubus fruticosus</i> agg.	
<i>Cornus sanguinea</i>		<i>Salix alba</i>	
<i>Corylus avellana</i>		<i>Salix viminalis</i>	
<i>Crataegus</i> sp.		<i>Salvia nemorosa</i>	
<i>Crepis biennis</i>		<i>Salvia pratensis</i>	
<i>Dactylis glomerata</i>		<i>Sambucus nigra</i>	
<i>Daucus carota</i>		<i>Sanguisorba minor</i>	
<i>Digitaria sanguinalis</i>		<i>Scabiosa ochroleuca</i>	
<i>Dipsacus fullonum</i>		<i>Securigera varia</i>	
<i>Echinochloa crus-galii</i>		<i>Sedum sexangulare</i>	
<i>Echinops sphaerocephalus</i>		<i>Senecio vulgaris</i>	
<i>Echium vulgare</i>		<i>Setaria pumila</i>	
<i>Epilobium</i> sp.		<i>Silene latifolia</i>	
<i>Equisetum pratense</i>		<i>Silene vulgaris</i>	
<i>Eragrostis minor</i>		<i>Solidago canadensis</i>	invazní

<i>Erigeron annuus</i>	invazní	<i>Sonchus asper</i>	
<i>Erodium cicutarium</i>		<i>Spiraea</i> sp.	
<i>Euonymus europaeus</i>		<i>Symphyotrichum xversicolor</i>	invazní
<i>Festuca rubra</i>		<i>Symphyotrichum lanceolatum</i>	invazní
<i>Festuca rupicola</i>		<i>Syringa vulgaris</i>	
<i>Fraxinus excelsior</i>		<i>Tagetes patula</i>	
<i>Galinsoga quadriradiata</i>		<i>Tanacetum vulgare</i>	
<i>Galium aparine</i>		<i>Taraxacum</i> sect. <i>Ruderalia</i>	
<i>Galium mollugo</i> agg.		<i>Taxus baccata</i>	
<i>Geranium pratense</i>		<i>Thuja</i> sp.	
<i>Geranium pusillum</i>		<i>Tragopogon orientalis</i>	
<i>Geranium robertianum</i>		<i>Trifolium pratense</i>	
<i>Helianthus tuberosus</i>	invazní	<i>Tripleurospermum inodorum</i>	
<i>Heracleum sphondylium</i>		<i>Trisetum flavescens</i>	
<i>Humulus lupulus</i>		<i>Typha latifolia</i>	
<i>Hylothelepium maximum</i>		<i>Urtica dioica</i>	
<i>Hypericum perforatum</i>		<i>Verbascum thapsus</i>	
<i>Chelidonium majus</i>		<i>Viburnum opulus</i>	
<i>Chenopodium album</i>		<i>Vicia cracca</i>	
<i>Inula salicina</i>	C4a	<i>Viola arvensis</i>	
<i>Juglans regia</i>		<i>Viola odorata</i>	
<i>Lactuca serriola</i>		<i>Vitis vinifera</i>	
<i>Lamium album</i>		<i>Zea mays</i>	
<i>Lamium amplexicaule</i>			

C4a – druh vyžadující další pozornost dle Červeného seznamu (Grulich 2012)

Z druhů chráněných dle Vyhlášky 395/1992 Sb., v platném znění, lze očekávat v nákladovém seřadišti v žst. Blažovice přítomnost lomikamene trojprstého (*Saxifraga tridactylites*). Tento druh obvykle roste na skalních stepích a výslunných stráních a na železničních náspech našel druhotné stanoviště. Uváděný je také z dalších nádraží (Praha, jižní Morava, Šlapanice, Louky nad Olší, Ostrava Kunčice, Nový Jičín, Třinec (Plášek & Cimalová 2009, Fialová, vlastní pozorování). U tohoto druhu byla v posledních letech zaznamenána masová feroviatická expanze (Plášek & Cimalová 2009), kdy na mnoha místech pokrývá desítky m², a to jak v České republice, tak po celé Evropě. Reisch (2007) provedl genetickou studii tohoto druhu s porovnáním populací nacházejících se na železnicích a v přirozených podmínkách. Genetická struktura rostlin se lišila mezi přirozenými a člověkem vytvořenými stanovišti. Tato studie tedy podporuje domněnku, že původ populací lomikamene trojprstého šířících se podél železnic se nachází v jiných geografických regionech a nejedná se tedy o původní genotyp zkoumané oblasti. To je spolu s nepřirozeným stanovištěm a výrazným šířením v poslední době jeden z důvodů, proč není nutno žádat o výjimku ze zákazu pro zásahy do biotopu zvláště chráněného druhu.

Dále byla zaznamenána přítomnost omanu vrboлистého (*Inula salicina*), druhu vyžadujícího další pozornost dle Červeného seznamu ČR (Grulich 2012).

Z hlediska invazních druhů patří liniové stavby, tedy i železnice, mezi trasy, kudy se invazní druhy šíří. Podél železnice byla zaznamenána přítomnost trnovníku akátu (*Robinia pseudacacia*), javoru jasanolistého (*Acer negundo*), kustovnice cizí (*Lycium barbarum*), celíku kanadského (*Solidago canadensis*), slunečnice topinamburu (*Helianthus tuberosus*), hvězdnice různobarvé (*Symphyotrichum xversicolor*) a hvězdnice kopinaté (*Symphyotrichum lanceolatum*).

Pokud bude stavba vyžadovat kácení dřevin rostoucích mimo les, bude pro dřeviny s obvodem nad 80 cm ve výšce 130 cm nutné získat povolení k jejich kácení. Vzhledem k nízkému počtu dřevin rostoucích mimo les bude potřeba kácení minimální. Větší vzrostlé dřeviny byly zaznamenány většinou v blízkosti železničních stanic a zahrad navazujících na železniční těleso. Jedná o ovocné dřeviny, okrasné jehličnany, v žst. Blažovice 3 vzrostlé javory jasanolisté (*Acer negundo*). Mimo lidská sídla se ojediněle nachází drobné porosty tvořené nejčastěji trnovníkem akátem (*Robinia pseudoacacia*), výjimečně topolem bílým (*Populus albus*).

C.2.2. Nemovité kulturní památky, archeologická a paleontologická naleziště

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.

Krajinnou památkovou zónou (KPZ) rozumíme více či méně rozsáhlé území zahrnující sídelní útvary a ucelené krajinné celky, jejichž dnešní podoba byla podstatnou měrou kultivována a formována historickou činností člověka. Krajinné památkové zóny reprezentují dochovanou kulturní krajinu v její neporušené podobě, tzn. bez výraznějších negativních zásahů do přírodního prostředí nebo urbanistické struktury sídel. Území krajinných památkových zón se zpravidla vyznačuje vyváženou skladbou přírodních a sídelních ploch s krajinnými nebo architektonickými dominantami (hrady, zámky, tvrze, kostely, panské dvory) odrážejícími se v četných panoramatických pohledech. V případě starých sídelních lokalit zahrnuje území krajinné památkové zóny i významné archeologické nálezy z pravěkého nebo raně feudálního období.

Rekonstruovaná železniční trať prochází u obce Blažovice územím bojiště bitvy u Slavkova, které bylo prohlášeno krajinnou památkovou zónou. Způsob ochrany a využití tohoto území a

jeho rozsah stanoví vyhláška č. 475/1992 Sb., Vyhláška ministerstva kultury České republiky ze dne 10. září 1992 o prohlášení bojiště bitvy u Slavkova památkovou zónou.

Archeologická a paleontologická naleziště

Region je starosídelní oblastí, v minulosti byly ve Šlapanicích a okolí uskutečněny archeologické nálezy. 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 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 nálezy, 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.

Paleontologické nálezy (dle zákona ČNR č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, v platném znění) v zájmovém území nepředpokládáme.

C.2.3. Území se zvýšenou citlivostí, resp. zranitelností

V zájmovém území se nacházejí oblasti, které mohou být označeny jako území se zvýšenou citlivostí či zranitelností vzhledem ke stanovištním podmínkám. Konkrétně se jedná především o zranitelné oblasti dle vodního zákona č. 254/1991 Sb. a o citlivé oblasti dle nařízení vlády č. 61/2003 Sb.

Radonové riziko

Dle odvozené mapy radonového rizika ČR leží lokalita určená pro realizaci stavebního záměru v území, které je řazeno do kategorie s nízkým radonovým indexem.

Stará ekologická zátěž

Stará ekologická zátěž je charakterizována jako zátěž s rizikem kvalitativním nízkým a kvantitativním rizikem lokálním. V těsné blízkosti posuzovaného záměru se nenachází lokalita evidovaná jako stará ekologická zátěž. V katastrálním území Šlapanic je evidována ekologická zátěž ICEC Šlapanice, a.s. vzdálená od záměru cca. 700 m, lokalita nebude realizací pojednávaného záměru dotčena. V katastrálním území Holubice je evidována stará ekologická zátěž – skládka tuhého komunálního odpadu, podle systému evidence kontaminovaných míst je místo kontaminace vzdáleno cca 800 m východně od místa realizace záměru.

Sesuvná území

Aktivní či pasivní sesuvy nebo jiné nebezpečné svahové deformace se dle dostupných údajů (Geofond České republiky) v bezprostřední blízkosti realizace stavebního záměru nenacházejí. Tato území se nacházejí ve vzdálenosti více jak 500m od místa staveniště.

Poddolovaná území

V blízkosti záměru nepředpokládáme žádné poddolované území.

Citlivé oblasti

Ve smyslu nařízení vlády č. 61/2003 Sb. se všechny útvary povrchových vod na území ČR, tedy i vody v okolí zájmové lokality, vymezují jako citlivé oblasti s následnou odpovídající ochranou (emisní standardy pro vypouštění odpadních vod do vod povrchových dle přílohy č. 1 výše zmíněného nařízení vlády).

Zranitelné oblasti

Dle vodního zákona (č. 254/1991 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.

Území dotčené stavbou je vyhlášeno zranitelnou oblastí ve smyslu přílohy č. 1 nařízení vlády č. 262/2012 Sb.

Záplavová území

Nejbližším záplavovým územím záměru je záplavové území pro Q100 vodního toku Říčka. Stavba zasahuje do záplavového území vodního toku Říčka, podrobně je rozsah záplavového území patrný z přílohy č. 1 tohoto oznámení. Záplavové území vodního toku Říčka při průtoku Q100 bylo stanoveno neformálním aktem Krajského úřadu Jihomoravského kraje (pod č.j. JMK 158864/2009) ze dne 22.3.2010.

D. ÚDAJE O VLIVECH ZÁMĚRU NA VEŘEJNÉ ZDRAVÍ A NA ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ

D.1. Charakteristika možných vlivů a odhad jejich významnosti a velikosti

D.1.1. Vlivy na flóru a faunu

Flóra

Realizace záměru nevyvolá zásah do lesních ekosystémů ani jiných významných ekosystémů. V zájmové lokalitě nebyl prokázán výskyt hodnotných rostlinných společenstev. V žst. Blažovice lze předpokládat přítomnost jednoho druhu zvláště chráněných druhů rostlin, a to lomikamene trojprstého (*Saxifraga tridactylites*), který patří mezi druhy silně ohrožené dle Vyhlášky č. 395/1992 Sb., v platném znění. Vzhledem k jeho masovému feroviatickému šíření v posledních letech a vzhledem k výše zmíněné genetické studii druhu však není nutné žádat o výjimku ze zásahu do biotopu zvláště chráněného druhu.

Zaznamenána byla přítomnost omanu vrbolistého (*Inula salicina*), druhu vyžadujícího další pozornost dle Červeného seznamu ČR (Grulich 2012), tento druh je v území běžný, podél železnice jej lze zaznamenat v širším území, záměr na jeho populaci nebude mít negativní vliv.

Během terénních průzkumů byly zaznamenány některé z invazních druhů. Železnice jakožto liniová stavba usnadňuje šíření jednotlivých invazních druhů. Zaznamenána byla přítomnost trnovníku akátu (*Robinia pseudacacia*), javoru jasanolistého (*Acer negundo*), celíku kanadského (*Solidago canadensis*), kustovnice cizí (*Lycium barbarum*), slunečnice topinamburu (*Helianthus tuberosus*), hvězdnice různobarvé (*Symphyotrichum xversicolor*) a hvězdnice kopinaté (*Symphyotrichum lanceolatum*). Během přemísťování objemů zemin během stavby je třeba dbát na to, aby nedocházelo k nežádoucímu šíření těchto druhů.

V případě nutnosti kácení bude nutné požádat o povolení kácení dřevin rostoucích mimo les.

Vzhledem k charakteru vegetace i záměru (rekonstrukce stávající železniční trati) můžeme považovat vliv na flóru za akceptovatelný.

Fauna

Během provedeného průzkumu nebyly zaznamenány zvláště chráněné druhy ani pro ně vhodné biotopy, na které by mohl mít posuzovaný záměr vliv. Železnice se nachází v kulturní krajině, s převahou intenzivně obhospodařovaných polí.

Vliv na obojživelníky a plazy

V okolí železničního tělesa nebyla zaznamenána přítomnost zástupců obojživelníků a plazů ani biotopů vhodných pro jednotlivé fáze jejich životního cyklu. Ani v širším okolí s přítomností polí se nenachází vhodné biotopy. Na zahrady v okolí lidských sídel může být vázán slepýš křehký (*Anguis fragilis*), vodního toku Řičky může k migracím využívat užovka obojková (*Natrix natrix*), na populace těchto druhů však nebude mít rekonstrukce trati vliv.

Vzhledem k tomu, že se jedná o rekonstrukci stávající dvojkolejné, intenzivně vytižené železniční trati, nepředpokládáme ovlivnění populací jednotlivých druhů obojživelníků a plazů.

Vliv na ptáky

V trase záměru a nejbližším okolí se vyskytuje plejáda běžných druhů ptáků. Pozorované druhy byly přímo na lokalitě zaznamenány pouze na přeletu, na těleso železniční trati nejsou vázány. Záměr tak nebude mít na tyto druhy vliv.

V okolí železnice lze očekávat hnízdění některých druhů v keřových porostech, porostech dřevin (zejména akátin) a na soliterních stromech. Posuzovaná trať je však doprovázena porosty dřevin pouze minimálně. Přesto je nutné provádět kácení dřevin mimo vegetační období.

Pokud budou dřeviny odstraňovány mimo vegetační období, nebudou populace ptáků ve sledovaném území záměrem významně dotčeny.

Vliv na savce

Vzhledem k tomu, že se jedná o rekonstrukci stávající dvojkolejné železnice, která je v území dlouhodobě stabilizovaná, nepředpokládáme významný vliv na savce a záměr lze považovat za akceptovatelný. Žádný z uvedených druhů savců vlastní těleso železnice nevyužívá.

Migrační prostupnost

Těleso železnice představuje pro větší savce částečně migrační překážku. Železniční těleso je vybudováno pouze v mírných zářezech či na náspech, které je možné překonat. Při jejím překonávání však může docházet ke střetům s projíždějícími vlaky. Míra střetů však bude

obdobná jako v současné době. Během pochůzky po trati byl zaznamenán nižší počet sražených živočichů v porovnání s železničními tratěmi ve stanovištně rozmanitější krajině, s vyšším počtem doprovodných dřevin a vyšším počtem vodních toků s doprovodnou vegetací.

Z hlediska drobných živočichů doporučujeme zachovat stávající propustky, v případě jejich rekonstrukce doporučujeme zachovat jejich stávající světlost.

Posuzovaný záměr nebude mít negativní vliv na migrační prostupnost hodnoceného území.

Ekosystémy

Stavba prochází polními ekosystémy, které představují intenzivně obhospodařovaná, velkoplošná pole, s minimální přítomností remízků či mezí. Někdejší vodní toky jsou často meliorovány. V blízkosti lidských sídel jsou místy zachovány staré sady, k železnici přiléhají zahrady.

Vzhledem k tomu, že se jedná pouze o rekonstrukci stávající trati, nebude mít realizace záměru zásadní vliv na ekosystémy.

D.1.2. Vliv na významné krajinné prvky, chráněná území a ÚSES

Předmětná lokalita se přímo nedotýká žádného velkoplošného či maloplošného zvláště chráněného území.

Předmětná železniční trať je vzdálena cca. 1,5 km od EVL Šlapanické slepence. Dle sdělení příslušných orgánů ochrany přírody - Krajského úřadu Jihomoravského kraje v rámci stanoviska pod č.j. JMK 88203/2014 ze dne 28. 7. 2014, o vlivu záměru na území soustavy NATURA 2000 (evropsky významné lokality) - byl významný vliv záměru na evropsky významné lokality či ptačí oblasti, tímto ve smyslu ustanovení §45i zákona č. 114/1992 Sb. o ochraně přírody a krajiny vyloučen.

Předmětný záměr se dotkne některých navrhovaných lokálních prvků ÚSES, které jsou vedeny podél železniční trati. Navrhované lokální prvky ÚSES jsou situovány v ochranném pásmu dráhy, je tedy zřejmé, že nejen při stavebních pracích bude docházet k prořezávce náletových dřevin, zejména vzhledem k rozhledovým poměrům. Po skončení stavebních prací bude okolí rekonstruované trati navraceno do původního stavu. Pojednávaná železniční trať prochází neregionálním biokoridorem, situace je patrná z přílohy č. 2 tohoto oznámení. Vzhledem k rozsahu a charakteru záměru – rekonstrukci stávající železniční trati,

nepředpokládáme jeho významný negativní vliv na územní systém ekologické stability v místě realizace stavby ani v jejím blízkém okolí.

Záměrem nebudou dotčeny VKP ze zákona – les, vodní toky a jejich údolní nivy (viz kapitola C.1.11). Pokud bude záměrem dotčen některý z registrovaných VKP bude zásah do VKP projednán u příslušného orgánu ochrany krajiny.

Stavební záměr také nezasáhne na území přírodního parku.

D.1.3. Vlivy stavby na estetickou hodnotu krajiny

Krajina v lokalitě posuzovaného záměru má charakter krajiny venkovské významně ovlivněné činnostmi člověka. Z hlediska přírodní charakteristiky předmětného území je okolí stavby obklopeno především intenzivně využívanou zemědělskou krajinou a obytnou zástavbou.

Co se týče kulturních a historických charakteristik, je okolí zájmové lokality, lokalitou s pravděpodobnými archeologickými nálezy. V širším okolí zájmové lokality se nachází nemovité kulturní památky, ty však nebudou realizací záměru dotčeny.

Vzhledem k tomu, že se jedná o rekonstrukci stávající tratě, která je již v území stabilizována, nepředpokládáme ovlivnění estetické hodnoty krajiny. Harmonické měřítko krajiny je již v současnosti výrazně ovlivněno působením člověka. Charakter dotčeného území se realizací záměru nijak významně nezmění.

D.1.4. Vlivy na ovzduší

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 zakládání a provádění stavby. Vlivy vyvolané stavební dopravou a mechanizací nebyly pro potřeby oznámení matematicky modelovány.

V rámci realizace záměru nebude instalován vyjmenovaný zdroj znečišťování ovzduší v příloze č. 2 zák. č. 201/2012 Sb., o ochraně ovzduší, ve znění platných předpisů. Je nutné dodržovat opatření na omezení negativních vlivů záměru (zejména v období výstavby) na ovzduší uvedených v kapitole D.4. Po uvedení záměru do provozu bude jeho vliv na kvalitu ovzduší nevýznamný.

D.1.5. Vlivy na půdu

Stavba bude realizována převážně na drážních pozemcích. Dle Katastru nemovitostí se jedná především o pozemky ostatních ploch. V současném stupni rozpracovanosti projektové dokumentace se jeví, že realizace stavebního záměru nevyvolá trvalá odnětí ZPF, může dojít případně k dočasnému odnětí ZPF, pro zřízení zařízení staveniště, ale i tyto budou prioritně situovány na drážní pozemky.

Realizací záměru nedojde k odnětí pozemků určených k plnění funkce lesa (PUPFL).

V období výstavby záměru může být půda nepříznivě ovlivněna hutněním a narušením struktury vlivem pohybu těžkých stavebních mechanismů, ruderalizací odkrytého půdního povrchu či deponií zemin, které je vhodné udržovat v bezplevelném stavu. Při dlouhodobém skladování je vhodné deponie oset travinami.

V důsledku výstavby záměru se nepředpokládá významné znečištění půdy v zájmovém území. K minimalizaci negativního vlivu záměru na půdy v období výstavby je třeba dodržet opatření a podmínky uvedené v kapitole D.4.

D.1.6. Vlivy na nerostné zdroje a geologické prostředí

Pojednávaný záměr není v kolizi s žádným dobývacím prostorem, ani chráněným ložiskovým územím. Část trati je zanesena v průzkumném území pro ropu a hořlavý zemní plyn.

D.1.7. Vlivy na vodní toky, vodní plochy a vodní zdroje

Vlivy na vodu můžeme předpokládat z hlediska ovlivnění kvantity podzemních a/nebo povrchových vod, případně i z hlediska kvality těchto vod.

Vzhledem k tomu, že se jedná o stávající železniční trať, nepředpokládáme, že by vlivem provozu záměru došlo k významnému ovlivnění kvality **podzemních vod tak i povrchových vod**.

Vlivy na podzemní a povrchové vody mohou být spojeny s možnými **havarijními stavy** a to jak v období realizace záměru, tak i jeho provozu.

Záměr nezasahuje do chráněné oblasti přirozené akumulace vod, ochranných pásem vodních zdrojů, do vodních toků či vodních ploch. Při dodržení navržených opatření v kapitole D.4

můžeme považovat vliv záměru na vodní toky, podzemní vody a vodní zdroje za akceptovatelný.

D.1.8. Vlivy stavby na veřejné zdraví

Zdravotní rizika

Z hlediska potencionálního ovlivnění obyvatelstva přicházejí teoreticky v úvahu faktory fyzikální (hluk, vibrace), chemické (znečišťování ovzduší, vody a půdy) a psychosociální (rušení pohody aj.). Jako nejvýznamnější možné vlivy spojené s provozem stavebního záměru byly v rámci přípravných prací vytipovány především vlivy spojené s hlukovým zatížením lokality.

Obecně zvýšené hladiny hluku v denní době působí především na nervový systém a psychiku člověka, takto se mohou podílet i na psychosomatických poruchách. Tyto hladiny hluku vyvolávají především:

- rušení, jestliže interferují s nějakou činností nebo odpočinkem (duševní práce, komunikace, spánek aj.);
- rozmrzelost, tedy pocit nepohody vznikající při nuceném vnímání zvuků, k nimž má jedinec zamítavý postoj;
- pocit obtěžování nepřipustným ovlivňováním životního prostředí a osobních a skupinových práv,
- změny sociálního chování (podrážděnost, agresivita, neochota pomoci atd.).

Zvýšené hladiny hluku v noční době narušují exponovanému obyvatelstvu usínání, ale také kvalitu a délku spánku. Účinek závisí na individuální citlivost člověk exponovaného hluku, difference v ovlivnění zvukovými podněty činí až 30 dB. V místnosti určené pro spánek člověka se hladina hlukové zátěže, která prokazatelně nemění vlastnosti spánku, pohybuje mezi 35 - 37 dB. Při expozici nad úroveň 40 dB se již projeví rušení spánku.

Pro obtěžování obyvatelstva hlukem jsou určeny základní přípustné hladiny hlukové zátěže pro denní dobu 50 dB a pro dobu noční 40 dB. Dle některých prací v dané oblasti lze odvodit, že nárůst hladiny akustického tlaku o 5 dB zvyšuje počet rozmrzelých osob o cca 10-15 %. Pociť rozmrzelosti při hladině 50 dB se projevuje u cca 10 % osob zatímco při 60 dB se již jedná o 25-40 % osob. Procentuální údaje se však v různém pojetí liší.

Omezení negativního vlivu období výstavby lze provést technicko-organizačními opatřeními. Například hlučné stavební práce nebudou prováděny v blízkosti obytné zástavby o víkendech a svátcích a v nočních hodinách. Nárůst hluku v etapě výstavby bude plně reverzibilní a bude omezen pouze na časově omezené období výstavby.

Dle hlukové studie (viz příloha č.3) dojde provozem stavebního záměru k navýšení intenzity dopravy na železniční trati. Narůst hladin hluku a přijatá opatření jsou podrobně uvedena v příložené hlukové studii. Při realizaci protihlukových opatření nedojde k negativnímu ovlivnění zdraví obyvatel.

Sociální a ekonomické důsledky, počet obyvatel ovlivněných účinky stavby

Přesný počet obyvatel či plochu zasaženého území ovlivněných účinky stavby nelze stanovit. Rekonstruovaná trať prochází především obcí Ponětovice a Blažovice. Ponětovice mají 398 a Blažovice 1162 obyvatel. Vzhledem k rozloze obcí a délce trati procházející zástavbou, může být ovlivněno výstavbou cca 20% obyvatel, tedy zaokrouhleně 310 obyvatel.

Ovlivnění faktorů psychické pohody

Faktory psychické pohody by mohly být ovlivněny zejména v době výstavby. Rušivým faktorem by mohla být jednak doprava stavebních materiálů na stavbu a pak vlastní stavební práce. Tyto vlivy (které jsou dočasné) však budou minimalizovány na nejnižší možnou míru dodržováním opatření, která jsou uvedena souhrnně v kapitole D.4. Rovněž prašnost by mohla představovat snížení faktoru pohody. Zvýšená prašnost se může projevovat zejména v období provádění výkopových prací za dlouhodobě suchého a větrného období. Tento vliv je rovněž dočasný (omezen na období výstavby) a při dodržení preventivních opatření (kapitola D.4) ho lze významně eliminovat. Při provozu již lokalita významným zdrojem prašnosti nebude. Po uvedení předmětného záměru do provozu neočekáváme významné negativní ovlivnění faktoru psychické pohody obyvatelstva. Zlepšení plynulosti dopravy a zvýšení rychlosti železniční dopravy bude mít spíše vliv pozitivní.

D.1.9. Vlivy na nemovité kulturní památky, archeologické památky a naleziště

Stavební záměr nekoliduje s žádnou kulturní památkou typu světového kulturního dědictví, ani zde nejsou evidovány městské či vesnické památkové zóny nebo rezervace, či archeologické památkové rezervace. Železniční trať prochází u obce Blažovice územím bojiště bitvy u Slavkova, které bylo prohlášeno krajinnou památkovou zónou. Způsob ochrany a využití tohoto území a jeho rozsah stanoví vyhláška č. 475/1992 Sb., Vyhláška ministerstva kultury České republiky ze dne 10. září 1992 o prohlášení bojiště bitvy u Slavkova památkovou zónou. Vzhledem k charakteru a rozsahu záměru – rekonstrukce stávající železniční trati, dobře zakomponované do krajiny, nebude mít realizace záměru významný negativní vliv na dotčenou krajinnou památkovou zónu.

Vzhledem k možnosti archeologických nálezů je nutné zajistit také archeologický dozor.

Realizací záměru nedojde při dodržení předepsaných opatření k žádnému nepříznivému ovlivnění hmotného majetku nebo nemovitých kulturních památek.

D.1.10. Ostatní vlivy

Samotná stavba a provoz sebou neponesou riziko biologických vlivů na okolní společenstva. Jiné ekologické vlivy (např. ionizující nebo elektromagnetické záření) nebyly v rámci zpracovávání oznámení prokázány.

D.1.11. Vliv produkce odpadů

Odpady budou vznikat především v období výstavby. Původce odpadů bude, v souladu se zákonem č. 185/2001 Sb., v platném znění, nakládat s odpady podle jejich skutečných vlastností. Odstranění všech odpadů bude zajištěno subdodavatelsky, odpad bude předáván pouze oprávněným osobám.

Bude-li s odpady v průběhu výstavby a provozu nakládáno v souladu s platnou legislativou na úseku odpadového hospodářství, nepředpokládáme žádné negativní ovlivnění životního prostředí v důsledku produkce těchto odpadů.

D.2. Rozsah vlivů vzhledem k zasaženému území a populaci

Přesný počet obyvatel či plochu zasaženého území ovlivněných účinky stavby nelze přesně stanovit. Rekonstruovaná trať prochází především obcemi Ponětovice a Blažovice. Ponětovice mají 398 a Blažovice 1162 obyvatel. Vzhledem k rozloze obcí a délce trati procházející zástavbou, může být ovlivněno výstavbou cca 20% obyvatel, tedy zaokrouhleně 310 obyvatel.

Za dodržení opatření uvedených v kapitole D.4 Opatření k prevenci, vyloučení, snížení, popřípadě kompenzaci nepříznivých vlivů můžeme konstatovat, že rozsah negativních vlivů vzhledem k zasaženému území a populaci bude z hlediska životního prostředí velmi malý.

D.3. Údaje o možných významných nepříznivých vlivech přesahující státní hranice

Nejsou předpokládány žádné nepříznivé vlivy přesahující hranice ČR.

D.4. Opatření k prevenci, vyloučení, snížení, popřípadě kompenzací nepříznivých vlivů

Investor dodrží veškerá nařízení, opatření a navazující rozhodnutí dle platných legislativních předpisů – viz jednotlivé kapitoly oznámení a tabulka č. 1. Pro minimalizaci vlivů stavby na životní prostředí byla přijata řada technických opatření již ve stadiu přípravy projektové dokumentace. Vzhledem k charakteru stavby nejsou navrhována žádná kompenzační opatření. Dodržovat je však nutno opatření podle následující specifikace:

Opatření ve fázi přípravy:

- *Bude zpracován harmonogram výstavby tak, aby v maximální možné míře eliminoval nepříznivé dopady na veřejné zdraví obyvatelstva a jednotlivé složky životního prostředí.*
- *V době přípravy stavby je nutné oznámit stavební záměr Archeologickému ústavu AVČR a umožnit jemu nebo jiné oprávněné organizaci provést na dotčeném území záchranný archeologický výzkum.*
- *Je nutné minimalizovat rozsah kácení dřevin pouze na dřeviny, které jsou nutné kácet z hlediska bezpečnosti provozu.*
- *Před zahájením stavby je nutné, aby investor požádal o povolení k zásahu do významných krajinných prvků u příslušného orgánu ochrany přírody*
- *Obecně, pokud bude zasahováno do biotopů zvláště chráněných druhů je třeba žádat o výjimku ze zásahu do biotopu zvláště chráněného druhu.*
- *Pokud bude při výstavbě zacházeno s látkami závadnými vodám ve větším rozsahu, nebo když bude zacházení s nimi spojeno se zvýšeným nebezpečím pro povrchové nebo podzemní vody, je třeba pro období výstavby zpracovat plán opatření pro případ havárie.*
- *V následujících stupních projektové dokumentace je třeba upřesňovat bilanci materiálů, především přemísťovaných zemín, s cílem o jejich maximální recyklaci v souladu s vnitřními předpisy dráhy a Vyhláškou č. 294/2005 Sb., v platném znění.*
- *Pro vydání rozhodnutí o umístění stavby nebo územního souhlasu doloží investor žádost závazným stanoviskem orgánu kraje v přenesené působnosti, vydaného po projednání s obvodním báňským úřadem, který navrhne podmínky pro umístění, popřípadě provedení stavby nebo zařízení.*

Opatření ve fázi realizace:

- *Během stavby budou dodržovány podmínky na ochranu životního prostředí a jeho jednotlivých složek, bezpečnosti práce, požárního zabezpečení a ochrany zdraví a zdravých životních podmínek při výstavbě, dle platných právních předpisů, směrnic a platných technických norem.*
- *Venkovní stavební práce spojené se zvýšenou hlučností (např. terénní úpravy apod.) nebudou realizovány ve dnech pracovního klidu, ve státem uznávaných svátcích a v nočních hodinách. Veškeré stavební práce spojené s návozem stavebního a technologického materiálu přes okolní obytnou zástavbu budou uskutečňovány v denní dobu.*
- *Dodavatel stavby bude zodpovědný za zajištění řádné údržby a sjízdnosti všech jím využívaných přístupových cest ke staveništi po celou dobu probíhajících stavebních prací.*
- *Na plochách staveniště nebudou skladovány látky závadné vodám ani pohonné hmoty s výjimkou množství pro jednodenní potřebu, ať již z důvodu použití látek pro výstavbu či jako PHM do ručního náradí (motorové pily, apod.).*
- *Plochy zařízení staveniště budou situovány mimo záplavové území pro Q100.*
- *Na zařízeních staveniště budou minimalizovány zásoby sypkých stavebních materiálů a ostatních potenciálních zdrojů prašnosti; vlastní zemní práce budou prováděny po etapách vždy v rozsahu nezbytně nutném.*
- *Nákladní automobily převážející zeminu a stavební materiál budou řádně zaplachtovány.*
- *Používané komunikace a zařízení staveniště budou pravidelně skrápěny a stavební mechanismy a nákladní automobily vyjíždějící ze stavby budou důsledně čištěny.*
- *Případné mezideponie výkopových zemin budou udržovány v bezplevelném stavu. Ty, které nebudou bezprostředně využity do 6-ti týdnů od vlastní skrývky, budou osety přírodně blízkou vegetací.*
- *Zařízení staveniště a případné sklady sypkých hmot je třeba umístit mimo obytnou zástavbu.*
- *Při terénních pracích doporučujeme používaný materiál vlhčit ke snížení prašnosti z výstavby.*
- *Doporučujeme zajistit odborný dohled nad sledovanou stavbou formou ekologického dozoru stavby.*
- *Při rekonstrukci a sanaci mostů a propustků je třeba zajistit, aby materiály k tomuto účelu používané neunikaly do okolního prostředí (např. zaplachtování) a nedošlo k znečištění vody. Při injektáži a podlévání ložisek mostních objektů je třeba zabránit úniku látek k tomu používaných do okolí (zejména do vody a do půdy).*

- ❑ *Likvidaci splaškových vod v etapě výstavby bude zhotovitel stavby řešit trvalými sociálními zařízeními napojenými na splaškovou kanalizaci respektive suchými WC s chemickou náplní nebo odvozem splašků na smluvní ČOV. Splaškové vody z mytí rukou nebudou vypouštěny volně na terén, ale jímány a likvidovány v souladu se zákonem o vodách.*
- ❑ *V zařízeních staveniště umístěných v blízkosti vodních toků budou stavební mechanismy a nákladní automobily vybaveny dostatečným množstvím sanačních prostředků pro případnou likvidaci úniků ropných látek. Nesmí zde být provozována jakákoliv manipulace s ropnými látkami, ani jejich skladování, dále zde nesmějí být opravovány žádné mechanismy (stavební stroje či vozidla).*
- ❑ *V průběhu krátkodobé odstávky mechanismů budou tyto podloženy záchytnými vanami pro zachycení případných úkapů ropných látek.*
- ❑ *Látky závadné vodám skladovat v k tomuto účelu vyhrazených prostorách, zabezpečených proti úniku znečištění do půdy nebo vod.*
- ❑ *Plnění palivy v areálu stavby provádět pouze v nezbytných případech, kdy by plnění mimo areál bylo organizačně neschůdné nebo technicky nerealizovatelné.*
- ❑ *Na staveništi nebude prováděna údržba mechanismů s výjimkou běžné denní údržby.*
- ❑ *Je třeba minimalizovat terénní úpravy okolí stavby samotné a rozsah pojezdů stavební a dopravní techniky po lokalitě, přednostně by měly být využívány již existující cesty a především železnice.*
- ❑ *Odstraňování dřevin je třeba provádět pouze mimo hnízdní období ptáků a mimo vegetační období (tedy kácet a vyřezávat pouze od začátku listopadu do konce března).*
- ❑ *V případě archeologického nálezu je třeba oznámit tuto skutečnost příslušnému Archeologickému ústavu a zajistit záchranný archeologický výzkum.*
- ❑ *Ke kolaudaci stavby bude předložena specifikace druhů a množství odpadů vzniklých v průběhu výstavby a bude doložen způsob jejich odstranění či využití.*
- ❑ *Během přemísťování objemů zemin během stavby je třeba dbát na to, aby nedocházelo k nežádoucímu šíření těchto druhů.*
- ❑ *Z důvodu prevence ruderalizace území budou v rámci konečných terénních úprav rekultivovány všechny plochy zasažené stavebními pracemi. Bude monitorován nástup neoindigenofytů, v případě zjištění bude přistoupeno k jejich likvidaci.*
- ❑ *Při rekonstrukci mostních objektů a propustků by měla být zajištěna průchodnost těchto objektů pro živočichy, před a za propustky (ani přímo v nich) by neměly být usazovací jímky s kolmými nebo prudkými stěnami, které se stávají pastmi pro drobné živočichy.*
- ❑ *Při rekonstrukci propustků a mostů zachovat jejich stávající světlost.*
- ❑ *Budou realizována navržená protihluková opatření (viz Hluková studie).*

- Při vysazování dřevin v souvislosti s realizací záměru, budou tyto svými nároky odpovídat místním klimatickým poměrům a půdní poměry budou přizpůsobeny požadavkům rostlin.
- Veškerá zařízení stavenišť v rámci stavby budou po ukončení stavebních prací uvedena do původního stavu.

Opatření ve fázi provozu:

- V případě havárie (únik ropných látek, chemický látek a směsí užívaných při provozu) postupovat podle platné legislativy, resp. schváleného havarijního plánu, s okamžitým zahájením sanace.
- Se vznikajícími odpady bude nakládáno v souladu s legislativními předpisy. Odpady budou předávány k využití či odstranění pouze oprávněným osobám provozujícím zařízení ke sběru, výkupu, úpravě, odstranění či využití příslušného druhu odpadu.
- Bude monitorován nástup neoindigenofytů, v případě jejich zjištění bude přistoupeno k jejich likvidaci.
- Následně bude zabezpečena řádná péče o vysázenou zeleň.
- Veškerá zařízení stavenišť v rámci stavby a příjezdové komunikace je třeba po ukončení stavebních prací uvést do původního stavu.

D.5. Charakteristika nedostatků ve znalostech, a neurčitostí, které se vyskytly při specifikaci vlivů

Odchyly od provedeného hodnocení jednotlivých vlivů mohou vzniknout v průběhu zpracování dalšího stupně projektové dokumentace v důsledku změny vstupních dat.

Určité nedostatky sebou vždy nese modelové zpracování (např. hluková studie). Tyto nedostatky jsou dány přesností vstupních údajů, zatížením výpočtů chybou spojenou s vlastní výpočtovou metodou, atd. Odchyly od provedeného hodnocení jednotlivých vlivů mohou také následně vzniknout v průběhu zpracování dalšího stupně projektové dokumentace v důsledku precizace 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. Pokud to však bylo v našich možnostech, snažili jsme se o uvedení informací vztahujících se konkrétně k námi posuzované lokalitě.

E. POROVNÁNÍ VARIANT ŘEŠENÍ ZÁMĚRU

Investor nepředkládá variantní řešení záměru.

F. DOPLŇUJÍCÍ ÚDAJE

Při realizaci záměru je třeba respektovat omezení daná existujícími limity ochrany území, tak jak jsou výše popsány.

Žádné další doplňující údaje nejsou známy.

G. VŠEOBECNĚ SROZUMITELNÉ SHRNUTÍ NETECHNICKÉHO CHARAKTERU

Důvodem pro vypracování Oznámení je, že záměr „Trať 2032 Brno - Vlárský průmysk st. hr., v úseku Šlapanice (mimo) - Blažovice (včetně)“ svou dikcí splňuje kritérium stanovené v zákoně č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí, příloze č. 1, kategorii II, bodu 9.2 „Novostavby (záměry neuvedené v kategorii I), rekonstrukce, elektrizace nebo modernizace železničních drah; novostavby a rekonstrukce železničních a intermodálních zařízení a překladišť.“ Dle této přílohy tak záměr podléhá zjišťovacímu řízení. Příslušným krajským úřadem k provedení posouzení je Krajský úřad Jihomoravského kraje.

Hodnocený záměr zahrnuje jen jednu variantu technického a technologického řešení.

Předmětem stavby je rekonstrukce traťového úseku Šlapanice - Blažovice. Dojde k lokálním sanacím železničního spodku podél nástupišť a pod nerekonstruovanými přejezdy, včetně pročištění příkopů a obnovení jejich funkcí tak, aby bylo zamezeno poruchám podloží koleje a následným pomalým jízdám. Dále bude opraven nevyhovující stav nástupišť a umělých staveb (propustků a mostů). Výrazně se zvýší komfort pro cestující a zajistí spolehlivé provozování železniční dopravy a bezpečnost pohybu cestujících, zvýší se kultura cestování na zastávkách a atraktivní se využívání železniční dopravy pro cestující. V žst. Blažovice dochází k rekonstrukci žel. svršku hlavních kolejí a kol. č. 4 od výpravní budovy (km 16,030) po holubické a veselské zhlaví (km 17,078) a dále k sanaci železničního spodku tohoto zhlaví. Rekonstrukce proběhne v části stanice, která není dotčena plánovanou modernizací trati Brno

– Přerov. Stavební činnost bude prováděna na drážních pozemcích. Předmětem stavby je rekonstrukce traťového úseku Šlapanice - Blažovicea žst. Šlapanice.

Území dotčené stavbou se nachází v přírodně poměrně chudé oblasti. Z části se jedná o zastavěné území obcí Ponětovice a Blažovice, z části jde o intenzivně zemědělsky využívanou krajinu. Lokalita dotčená realizací záměru se nachází mimo zvláště chráněná území. Nejblíže se nachází evropsky významná lokalita soustavy NATURA 2000 Šlapanické slepence, cca 1,5 km od místa realizace záměru, jejíž součástí je i přírodní památka Andělka a Čertovka. Krajským úřadem Jihomoravského kraje byl negativní vliv stavby na území soustavy NATURA 2000 vyloučen. Vzhledem k vzdálenosti a charakteru záměru lze negativní vliv stavby na chráněná území vyloučit.

Nejbližším vodním tokem k záměru je vodoteč Říčka, záměr zasahuje do záplavového území pro Q100 tohoto vodního toku. V dotčeném území byl proveden zoologický, botanický a dendrologický průzkum. Průzkum potvrdil poměrně chudé zastoupení jak fauny tak i flory v území dotčeném stavbou. Podle dostupných informací rozpracovanosti projektové dokumentace bude záměr realizován na drážních pozemcích a nepředpokládáme tedy trvalé vynětí pozemků ze zemědělského půdního fondu. Pozemky pro plnění funkce lesa se v okolí místa realizace záměru nevyskytují. Vzhledem k rozsahu stavby, je pravděpodobné kácení náletových dřevin v okolí železniční trati, případné kácení vzrostlých dřevin bude upřesněno v další fázi projektové dokumentace.

Navýšení traťové rychlosti a pojezdů na pojednávané trati sebou nese navýšení hlukové zátěže. Vzhledem k rekonstrukci trati, zejména výměnou železničního svršku dojde celkově ke snížení hlukové zátěže v pojednávané lokalitě. Přesný rozsah protihlukových opatření a informace o modelových hodnotách hlukových limitů jsou předmětem hlukové studie, která je přílohou č. 3 tohoto dokumentu.

Odpady, které vzniknou v průběhu stavebních prací budou odváženy a likvidovány mimo staveniště v souladu se stávající právní úpravou. Tato činnost bude zajištěna ze strany prováděcí firmy či odbornou firmou zabývající se nakládáním s odpady. Bude-li s odpady nakládáno v souladu s platnou legislativou na úseku odpadového hospodářství, nepředpokládáme žádné negativní ovlivnění životního prostředí v důsledku produkce odpadů z výstavby předmětného záměru.

Významnější negativní dopad na množství podzemní vody či na hydrologické poměry vodních toků v okolí posuzované lokality nepředpokládáme.

Vzhledem k tomu, že se jedná o stavbu v území již stabilizovanou nebude mít posuzovaný záměr významný vliv na estetickou hodnotu krajiny.

Jelikož podstatou záměru je rekonstrukce stávající železniční trati bez posunu osy koleje v přírodně chudém území, nepředpokládáme významný negativní vliv stavby na životní prostředí.

Na základě komplexního zhodnocení všech dostupných údajů vztahujících se k posuzovanému záměru „Trať 2032 Brno - Vlárský průsmyk st. hr., v úseku Šlapanice (mimo) - Blažovice (včetně)“, současnému i výhledovému stavu jednotlivých složek životního prostředí a s přihlédnutím ke všem souvisejícím skutečnostem lze konstatovat, že vliv navrhovaného záměru v dané lokalitě je považován za únosný, a proto jej *lze*** v navržené lokalitě ***doporučit*** k realizaci.**

H. PŘÍLOHY

Příloha 1	Mapa ochrany životního prostředí
Příloha 2	Mapa širších vztahů
Příloha 3	Hluková studie
Příloha 4	Vyjádření stavebních úřadů k záměru, z hlediska ÚPD
Příloha 5	Stanovisko orgánu ochrany přírody z hlediska území NATURA 2000
Příloha 6	Osvědčení o odborné způsobilosti

SEZNAM POUŽITÉ LITERATURY

Použité studie, části dokumentace, průzkumy

SUDOP BRNO spol. s r. o.: „Trať 2032 Brno - Vlárský průmysk st. hr., v úseku Šlapanice (mimo) - Blažovice (včetně)“, přípravná projektová dokumentace v rozpracovanosti, říjen 2014.

Zákony a jiné právní normy, metodické pokyny

- Zákon č. 20/1987 Sb., o státní památkové péči (ve znění pozdějších změn a doplňků).
- Zákon č. 44/1988 Sb., o ochraně a využití nerostného bohatství (horní zákon), v platném znění.
- Zákon č. 61/1988 Sb., o hornické činnosti, výbušninách a o státní báňské správě, v platném znění.
- Zákon č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny (ve znění pozdějších změn a doplňků).
- Zákon č. 334/1992 Sb., o ochraně zemědělského půdního fondu, v platném znění.
- Zákon č. 289/1995 Sb., o lesích, v platném znění.
- Zákon č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích, v platném znění.
- Zákon č. 128/2000 Sb., o obcích (obecní zřízení), v platném znění.
- Zákon č. 258/2000 Sb., o ochraně veřejného zdraví (ve znění pozdějších změn a doplňků).
- Zákon č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí, v platném znění.
- Zákon č. 185/2001 Sb., o odpadech (ve znění pozdějších změn a doplňků).
- Zákon č. 254/2001 Sb., o vodách a o změně některých zákonů (vodní zákon), v platném znění.
- Zákon č. 477/2001 Sb., o obalech a o změně některých dalších zákonů (zákon o obalech), v platném znění.

- Zákon č. 183/2006 Sb., o územním plánování a stavebním řádu (stavební zákon), v platném znění.
- Zákon č. 350/2011 Sb., o chemických látkách a chemických směsích a o změně některých dalších zákonů, v platném znění.
- Zákon č. 201/2012 Sb., o ochraně ovzduší a o změně některých dalších zákonů (zákon o ochraně ovzduší), v platném znění.
- Nařízení vlády č. 272/2011 Sb., o ochraně zdraví před nepříznivými účinky hluku a vibrací, v platném znění.
- Vyhláška č. 395/1992 Sb., kterou se provádějí některá ustanovení zákona ČNR č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, v platném znění.
- Vyhláška č. 13/1994 Sb., kterou se upravují některé podrobnosti ochrany zemědělského půdního fondu.
- Vyhláška č. 327/1998 Sb., kterou se stanoví charakteristiky bonitovaných půdně ekologických jednotek a postup pro jejich vedení a aktualizaci (změna č. 546/2002 Sb.)
- Vyhláška č. 376/2001 Sb., o hodnocení nebezpečných vlastností odpadů, v platném znění.
- Vyhláška č. 381/2001 Sb., kterou se stanoví Katalog odpadů, Seznam nebezpečných odpadů a seznamy odpadů a států pro účely vývozu, dovozu a tranzitu odpadů a postup při udělování souhlasu k vývozu, dovozu a tranzitu odpadů (Katalog odpadů), v platném znění.
- Vyhláška č. 383/2001 Sb., o podrobnostech nakládání s odpady, v platném znění
- Vyhláška č. 384/2001 Sb., o nakládání s PCB, v platném znění.
- Vyhláška č. 428/2001 Sb., k provedení zákona o vodovodech a kanalizacích
- Vyhláška č. 237/2002 Sb., o podrobnostech způsobu provedení zpětného odběru některých výrobků, v platném znění.
- Vyhláška č. 294/2005 Sb., o podmínkách ukládání odpadů na skládky a jejich využívání na povrchu terénu, v platném znění.
- Vyhláška č. 501/2006 Sb., o obecných požadavcích na využívání území, v platném znění.
- Vyhláška č. 393/2010 Sb., o oblastech povodí, v platném znění.
- Vyhláška č. 178/2012 Sb., kterou se stanoví seznam významných vodních toků a způsob provádění činností souvisejících se správou vodních toků
- Vyhláška č. 330/2012 Sb., o způsobu posuzování a vyhodnocení úrovně znečištění, rozsahu informování veřejnosti o úrovni znečištění a při smogových situacích

- Metodický pokyn MŽP OOLP/1067/96, ze dne 1. 10. 1996, k odnímání půdy ze zemědělského půdního fondu.
- Věstník EIA 1997 – 2014.

Mapové podklady

- Česká republika - obecně zeměpisná mapa. 1:1000 000, Kartografie Praha, 1993.
- 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, 341 pp.
- Cháb J. – Stráník Z. – Eliáš M. (2007): Geologická mapa České republiky 1 : 500 000, ČGS, Praha.
- Tomášek M. (2003): Půdní mapa České republiky. ČGS, Praha.
- Odvozená mapa radonového rizika ČR, 1:200 000, ČGÚ Praha.
- Mapa seizmického rájónování ČSSR, Geofyzikální ústav ČAV, 1987.

Publikace

- Anděra M. & Beneš B. (2001): Atlas rozšíření savců v České republice. Předběžná verze IV. Hlodavci (Rodentia) – část 1. Křečkovití (Cricetidae), hrabošovité (Arvicolidae), plchovití (Gliridae). Národní muzeum, Praha.
- Anděra M. & Beneš B. (2002): Atlas rozšíření savců v České republice. Předběžná verze IV. Hlodavci (Rodentia) – část 2. Myšovití (Muridae), myšivkovití (Zapodidae). Národní muzeum, Praha.
- Anděra M. & Červený J. (2003): Červený seznam savců České Republiky. In: Plesník J., Hanzal J. & Brejšková L. (eds.): Červený seznam ohrožených druhů České Republiky. Obratlovci. Příroda 22: 121–129.
- Anděra M. & Červený J. (2004): Atlas rozšíření savců v České republice. Předběžná verze IV. Hlodavci (Rodentia) – část 3. Veverkovití (Sciuridae), bobrovití (Castoridae), nutriovití (Myocastoridae). Národní muzeum, Praha.
- Anděra M. & Hanzal V. (1995): Atlas rozšíření savců v České republice. Předběžná verze I. Sudokopytníci (Artiodactyla), zajáci (Lagomorpha). Národní muzeum, Praha.
- Anděra M. & Hanzal V. (1996): Atlas rozšíření savců v ČR. Předběžná verze II. Šelmy (Carnivora). NM, Praha.
- Anděra M. (2000): Atlas rozšíření savců v ČR. Předběžná verze III. Hmyzožravci (Insectivora). NM, Praha.
- Bláha, K., Cikrt, M. (1996): Základy hodnocení zdravotních rizik. Státní zdravotní ústav, Praha.
- Culek M. et al. (1996): Biogeografické členění České republiky. Enigma, Praha, 347 pp.
- Danihelka J., Chrtek J., Kaplan Z. (2012): Checklist of vascular plants of the Czech Republic. Seznam cévnatých rostlin České republiky. Preslia 84: 647-811.
- Demek, J. (1987): Hory a nížiny. ČSAV, Praha, 584 pp.
- Grulich V. (2012): Red list of vascular plants of the Czech Republic: 3rd edition. Preslia 84: 631-645. Chytrý M. et al. (2010): Katalog biotopů České republiky. Druhé vydání. Agentura ochrany přírody a krajiny ČR, Praha.
- Kubát et al. (2002): Klíč ke květeně České republiky. Academia, Praha.
- Mikátová B., Vlašín M. & Zavadil V. (eds.) (2001): Atlas rozšíření plazů v České republice. Agentura Ochrany Přírody a Krajiny ČR, Praha.
- Moravec J. (ed.) (1994): Atlas rozšíření obojživelníků v České republice. Atlas of Czech Amphibians. Praha, Národní muzeum, Praha. 134 p.
- Neuhauslová et al. (2001): Mapa potenciální přirozené vegetace České republiky. Academia, Praha.
- Plášek V., Cimalová Š. (2009): Zajímavé botanické nálezy v regionu Severní Moravy a Slezska III. Zprávy Slezského muzea Opava, 58: 238-242.
- Plesník J., Hanzal V., Brejšková L. (2003): Červený seznam ohrožených druhů České republiky. Obratlovci. Příroda 22, Praha.
- Reich Ch. (2007): Genetic structure of Saxifraga tridactylites (Saxifragaceae) from natural and man-made habitats. Conserv. Genet. 8:893-902.

- Quitt E. (1975): Klimatické oblasti ČSR. 1:500 000, Geografický ústav ČSAV, Brno.
- Šťastný K., Bejček V. & Hudec K. (2006): Atlas hnízdního rozšíření ptáků v České Republice 2001–2003. Aventinum, Praha. 463 p.

Internetové zdroje

Česká geologická služba - Geofond [online]. c2013. Dostupné z URL: <<http://www.geology.cz> >
Národní geoportál INSPIRE - portál veřejné správy České republiky [online]. c2010-2013 [cit. 2013-06-21]. Dostupné z URL: <<http://geoportal.gov.cz>>
Výzkumný ústav vodohospodářský T. G. Masaryka – HEIS [online]. c2002-2013. Dostupné z URL: <<http://www.vuv.cz>>
Natura 2000 AOPK ČR [online]. c2006 . Dostupné z URL: <<http://www.nature.cz>>
Národní památkový ústav [online]. c2003-13 . Dostupné z URL: <<http://www.npu.cz>>
Informační systém voda České republiky [online]. c1999-2009. Dostupné z URL: <<http://www.voda.gov.cz>>
Český hydrometeorologický ústav [online]. c1997-2013 [. Dostupné z URL: <<http://www.chmu.cz>>
Nahlížení do katastru nemovitostí [online]. c2004-2013. Dostupné z URL: <<http://nahlizeniidokn.cuzk.cz>>
BirdLife International [online].c2013[cit. 2013-05-21].Dostupné z URL: <<http://www.birdlife.org>>
Povodňový plán České republiky. c2006-2012 Dostupné z URL: <<http://www.dppcr.cz>>