Doplňující údaje:

0	11/2016	1.vydání	Mgr. Fialová, Ph.D	Mgr. Čapka	RNDr. Bosák	RNDr. Bosák
			v.r.	v.r.	v.r.	v.r.
Rev.	Datum	Popis	Vypracoval	Kreslil/psal	Kontroloval	Schválil

Objednatel:

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

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:

„Rekonstrukce žst. Přerov, 3. stavba“

Číslo projektu:	310/15074
VP (HIP):	Mgr. Fialová, Ph.D.
Stupeň:	
Datum:	11/2016
Archiv:	
Formát:	
Měřítko:	

KÚ: Olomoucký

OÚ, MÚ: Císařov, Brodek u Přerova, Přerov, Rokytnice

Obsah:

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

Část:	Příloha:
-	-

Objednatel: Správa železniční a dopravní cesty, s.o.
Stavební správa východ
Nerudova 1, 779 00 Olomouc
IČ: 70994234
DIČ: CZ70994234

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

Listopad 2016 RNDr. Jaroslav Bosák, MBA

Prvotní dokumentace je uložena v archivu objednatele.

Rozdělovník:

12 x výtisk, 1 x digitální verze (CD): SŽDC, s.o.
0. výtisk, 1 x digitální verze: Ecological Consulting, a. s.

Řešitelský kolektiv:

RNDr. Bc. Jaroslav BOSÁK, MBA - posuzování vlivů na životní prostředí

- autorizovaná osoba ke zpracování dokumentace a posudku dle § 19 zákona č. 100/2001 Sb. (rozhodnutí Ministerstva životního prostředí ze dne 28.4.1998, č.j.: 14563/1610/OPVŽP/97)
- Odborně způsobilá osoba k posuzování vlivů na životní prostředí podle zákona Národnej rady Slovenskej republiky č. 127/1994 Z.z., o posudzovaní vplyvov na životné prostredie

číslo zápisu v seznamu odborně způsobilých osob 440/2007-OPV)

- 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. 25519/ENV/10 ze dne 23.3.2010 prodloužené rozhodnutím č.j. 87631/ENV/14, 603/610/14 ze dne 26.3.2015)
  Ecological Consulting a.s., Na Střelnici 48, 779 00 Olomouc, tel. 585 203 166

Mgr. Martina FIALOVÁ, Ph.D. – botanika, ochrana přírody

- autorizovaná osoba k provádění posouzení podle § 45i zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, v platném znění (Natura 2000), (rozhodnutí Ministerstva životního prostředí č. j. 77466/ENV/10-2360/630/10)
- autorizovaná osoba k provádění biologického hodnocení ve smyslu § 67 podle § 45i zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, v platném znění (rozhodnutí Ministerstva životního prostředí č. j. 75966/ENV/10/4901/610/10)
- absolvent kurzu celoživotního vzdělávání Posouzení vlivu navrhované stavby, činnosti nebo změny využití území na krajinný ráz (osvědčení ČVUT, fakulta architektury ze dne 6.6.2008, číslo No-2008-37-1)
  Ecological Consulting a.s., Na Střelnici 48, 779 00 Olomouc, tel. 585 203 166

Ing. Jaromír CÁPAL – hluková studie, vibrace
Ecological Consulting a.s., Na Střelnici 48, 779 00 Olomouc, tel. 585 203 166, pobočka Brno, tel.: 731 650 312

Ing. Pavel KREUZIGER – hluková studie, vibrace

Mgr. Petra REICHLOVÁ – vliv na veřejné zdraví

- osoba způsobilá pro oblast posuzování vlivů na veřejné zdraví (číslo osvědčení odborné způsobilosti pro oblast posuzování vlivů na veřejné zdraví ze dne 24.11.2014 č.j.: MZDR 58935/2014-2/OZV, pořadové číslo 6/2014)
  Ecological Consulting a.s., Na Střelnici 48, 779 00 Olomouc, tel. 585 203 166

Mgr. Petr ZOBAČ - zoologie
Ecological Consulting a.s., Na Střelnici 48, 779 00 Olomouc, tel. 585 203 166

Mgr. Radek JENÍČEK – environmentální charakteristiky území
Ecological Consulting a.s., Na Střelnici 48, 779 00 Olomouc, tel. 585 203 166, pobočka Brno

Mgr. Roman ČAPKA – obecná ochrana přírody
Ecological Consulting a.s., Na Střelnici 48, 779 00 Olomouc, pobočka Brno, tel. 532 091 206

Bc. Vladimír MAŇÁK – dendrologický průzkum
Ecological Consulting a.s., Na Střelnici 48, 779 00 Olomouc, tel. 585 203 166, pobočka Brno

Ing. Vladislav GIMUN – posouzení odtokových poměrů území
Útvar hydroinformatiky Povodí Moravy, s. p. Brno, Dřevařská 11

Ing. Jiří NEMRAVA – vizualizace
RT Next, Ostružnická 29, 779 00 Olomouc, tel. 585 319 092

OBSAH

ÚVOD 6
VYPOŘÁDÁNÍ PŘIPOMÍNEK 7
A. ÚDAJE O OZNAMOVATELI 20
B. ÚDAJE O ZÁMĚRU 21

B.1. ZÁKLADNÍ ÚDAJE 21

B.1.1. Název záměru a jeho zařazení dle přílohy č. 1: 21
B.1.2. Kapacita (rozsah) záměru 21
B.1.3. Umístění záměru 21
B.1.4. Charakter záměru a možnost kumulace s jinými záměry 22
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 23
B.1.6. Popis technického a technologického řešení záměru 25
B.1.7. Předpokládaný termín zahájení realizace záměru a jeho dokončení 32
B.1.8. Výčet dotčených územně samosprávných celků 32
B.1.9. Výčet navazujících rozhodnutí podle § 9a odst. 3 a správních orgánů, které budou tato rozhodnutí vydávat 32

B.2. ÚDAJE O VSTUPECH 34

B.2.1. Půda 34
B.2.2. Voda 47
B.2.3. Ostatní surovinové a energetické zdroje 47
B.2.4. Nároky na dopravní a jinou infrastrukturu 48

B.3. ÚDAJE O VÝSTUPECH 51

B.3.1. Ovzduší 51
B.3.2. Odpadní vody 53
B.3.3. Odpady 54
B.3.4. Ostatní 64
B.3.5. Doplňující údaje 66
C. ÚDAJE O STAVU ŽIVOTNÍHO PROSTŘEDÍ V DOTČENÉM ÚZEMÍ 67

C.1. VÝČET NEJZÁVAŽNĚJŠÍCH ENVIRONMENTÁLNÍCH CHARAKTERISTIK DOTČENÉHO ÚZEMÍ 67

C.1.1. Charakteristika území 67
C.1.2. Územní systém ekologické stability 67
C.1.3. Zvláště chráněná území a přírodní parky 68
C.1.4. Významné krajinné prvky, památné stromy 68
C.1.5. Území chráněná na základě mezinárodních úmluv 70
C.1.6. Nemovité kulturní památky, archeologická a paleontologická naleziště 70
C.1.7. Území hustě zalidněná 71
C.1.8. Území zatěžovaná nad míru únosného zatížení 72
C.1.9. Staré ekologické zátěže 72
C.1.10. Extrémní poměry v dotčeném území 72

C.2. CHARAKTERISTIKA SOUČASNÉHO STAVU ŽIVOTNÍHO PROSTŘEDÍ V DOTČENÉM ÚZEMÍ 74

C.2.1. Geomorfologie 74
C.2.2. Ovzduší a klima 74
C.2.3. Geologická stavba a hydrogeologické poměry 76
C.2.4. Hydrologické poměry 78
C.2.5. Nerostné suroviny 79
C.2.6. Půdy 79

C.2.7. Fauna a flóra 79
C.2.8. Ekosystémy 82
C.2.9. Krajina 82
C.2.10. Obyvatelstvo 84
C.2.11. Hmotný majetek 84
C.2.12. Kulturní památky 85

C.3. CELKOVÉ ZHODNOCENÍ KVALITY ŽIVOTNÍHO PROSTŘEDÍ V DOTČENÉM ÚZEMÍ Z HLEDISKA JEHO ÚNOSNÉHO ZATÍŽENÍ 87

D. KOMPLEXNÍ CHARAKTERISTIKA A HODNOCENÍ VLIVŮ ZÁMĚRU NA VEŘEJNÉ ZDRAVÍ A ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ 89

D.1. CHARAKTERISTIKA PŘEDPOKLÁDANÝCH VLIVŮ ZÁMĚRU NA OBYVATELSTVO A ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ A HODNOCENÍ JEJICH VELIKOSTI A VÝZNAMNOSTI 89

D.1.1. Vlivy na obyvatelstvo, včetně sociálně ekonomických vlivů 89
D.1.2. Vlivy na ovzduší a klima 91
D.1.3. Vlivy na hlukovou situaci a eventuální další fyzikální a biologické charakteristiky 92
D.1.4. Vlivy na povrchové a podzemní vody 93
D.1.5. Vlivy na půdu 94
D.1.6. Vlivy na horninové prostředí a přírodní zdroje 95
D.1.7. Vlivy na faunu, flóru a ekosystémy 95
D.1.8. Vlivy na krajinu 98
D.1.9. Vlivy na hmotný majetek a kulturní památky 99

D.2. KOMPLEXNÍ CHARAKTERISTIKA VLIVŮ ZÁMĚRU NA ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ Z HLEDISKA JEJICH VELIKOSTI A VÝZNAMNOSTI A MOŽNOSTI PŘESHRANIČNÍCH VLIVŮ 100

D.3. CHARAKTERISTIKA ENVIRONMENTÁLNÍCH RIZIK PŘI MOŽNÝCH HAVÁRIÍCH A NESTANDARDNÍCH STAVECH 103

D.4. CHARAKTERISTIKA OPATŘENÍ K PREVENCI, VYLOUČENÍ A SNÍŽENÍ VŠECH VÝZNAMNÝCH NEPŘÍZNIVÝCH VLIVŮ NA ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ A POPIS KOMPENZACÍ, POKUD JSOU VZHLEDEM K ZÁMĚRU MOŽNÉ 104

D.5. CHARAKTERISTIKA POUŽITÝCH METOD PROGNÓZOVÁNÍ A VÝCHOZÍCH PŘEDPOKLADŮ PŘI HODNOCENÍ VLIVŮ 108

D.6. CHARAKTERISTIKA VŠECH OBTÍŽÍ (TECHNICKÝCH NEDOSTATKŮ NEBO NEDOSTATKŮ VE ZNALOSTECH), KTERÉ SE VYSKYTLY PŘI ZPRACOVÁNÍ DOKUMENTACE 109

E. POROVNÁNÍ VARIANT ŘEŠENÍ ZÁMĚRU 110
F. ZÁVĚR 111
G. VŠEOBECNĚ SROZUMITELNÉ SHRNUTÍ NETECHNICKÉHO CHARAKTERU 112
H. PŘÍLOHY 115
SEZNAM ZKRATEK 116
SEZNAM VYBRANÝCH PODKLADOVÝCH MATERIÁLŮ: 117

ÚVOD

Předkládaná **Dokumentace** byla zpracována dle přílohy č. 4 zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí a o změně některých souvisejících zákonů, v platném znění (dále jen zákon).

Předmětem posouzení je záměr „Rekonstrukce žst. Přerov, 3. stavba“, který svojí dikcí splňuje kritérium stanovené v zákoně o posuzování vlivů na životní prostředí, a to v příloze č. 1, kategorii I, bodu 9.1 *„Novostavby železničních drah delší 1 km“.*

Dle této přílohy záměr vždy podléhá posouzení podle zákona o posuzování vlivů na životní prostředí. Příslušným orgánem státní správy je v tomto konkrétním případě Ministerstvo životního prostředí České republiky.

Svým členěním odpovídá Dokumentaci dle přílohy č. 4 zákona č. 100/2001 Sb., v platném znění. Rozsah zpracování jednotlivých kapitol je dán významem, který pro tu kterou posuzovanou složku životního prostředí stavba má.

Hodnocený záměr zahrnuje jednu variantu technického a technologického řešení. Jiná varianta technického a technologického řešení záměru než předkládaná varianta v dokumentaci není investorem zvažována.

Umístění záměru není dle vyjádření odboru stavebního úřadu a životního prostředí (Magistrát města Přerova) ze dne 7. 10. 2015 (příloha 1) v současné v souladu s platným územním plánem obce Rokytnice a městyse Brodek u Přerova – místní část Luková. Obec Císařov nemá v současné době platný územní plán. Umístění záměru není v současné době v souladu se zásadami územního rozvoje Olomouckého kraje (právní stav po aktualizaci č. 1).

Dále bylo příslušným orgánem ochrany přírody a krajiny (Krajský úřad Olomouckého kraje) dne 21. 9. 2015 v souladu s § 45i zákona č. 114/1992 Sb., v platném znění, vydáno stanovisko s vyloučením významného vlivu na lokality soustavy Natura 2000 (příloha č. 2).

Vypořádání připomínek

Dne 30. 9. 2016 vydalo Ministerstvo životního prostředí závěr zjišťovacího řízení (č. j. 68660/ENV/16), kde konstatovalo, že záměr „Rekonstrukce žst. Přerov, 3. stavba“ je nutné dopracovat především s důrazem na následující oblasti:

1. Přepracovat stávající akustickou studii dle relevantního požadavku orgánu ochrany veřejného zdraví, uplatněného v obdrženém vyjádření. Vyhodnotit hlukovou situaci a navrhnout odpovídající protihluková opatření.

   Hluková studie byla doplněna. Jedná se o přílohu 5 tohoto dokumentu.

2. Posoudit vliv realizace záměru zejména stavby nového železničního náspu v kontextu se změnou odtokových poměrů při povodních (při rozlivu řeky Bečvy). V dokumentaci dostatečně zohlednit realizaci protipovodňových opatření.

   Na základě požadavku byl vypracován dokument Posouzení realizace stavby náspu železnice „Rekonstrukce žst. Přerov, 3. stavba“ na odtokové poměry. Vyhodnocení je přílohou 6 tohoto dokumentu.

3. Klást v dokumentaci důraz zejména v kapitole ochrana ovzduší na omezení prašnosti ve fázi výstavby záměru. Zakomponovat zásady aplikace Programu zlepšování kvality ovzduší, zóna střední Morava, který nabyl účinnosti dne 7. 6. 2016, zejména zpracovat zásady pro důsledné dodržování opatření BD3 Omezování prašnosti ze stavební činnosti.

   Požadavek byl zohledněn v kapitolách B.1.6, B.3.1 a D.1.2. Pro záměr byla vypracována také rozptylová studie pro období výstavby, která je přílohou 7 tohoto dokumentu.

4. Doplnit a upřesnit v dokumentaci nakládání s odpady (produkované v rámci stavby, zejm. pražce, zemina apod.) dle relevantního požadavku České inspekce životního prostředí a krajského úřadu Olomouckého kraje, OZPZ.

   Požadavek byl doplněn v kapitole B.3.3.

5. Doplnit dokumentaci o případná variantní řešení, včetně zdůvodnění vybrané varianty i ostatních odmítnutých variantních řešení záměru. Vyhodnotit možné vlivy varianty zahrnující mimoúrovňové křížení železniční trati a silnice III/43515. Posoudit mimoúrovňové křížení tratí z hlediska jeho možného posunu dále od obce Rokytnice z

hlediska hlukového zatížení obyvatel přilehlých nemovitostí, včetně volby vhodného řešení mostní konstrukce a použitého materiálu z hlediska emisí hluku.

Zdůvodnění výběru variant je uvedeno v kapitole E tohoto dokumentu. Mimoúrovňové křížení stávající železniční trati a silnice III/43515 projektově řešeno nebylo. Mimoúrovňové křížení tratí je situováno tak, aby byly splněny technické požadavky konstrukce, obloukových poměrů apod. Volba mostní konstrukce, která je řešena jako mostní objekt s kolejemi uloženými do štěrkového lože, je v současné době nejoptimálnější volbou. Při volbě přímo pojížděné mostovky by hlukové zatížení bylo silnější.

6. Vyhodnotit kumulativní vlivy záměru s připravovaným vybudováním vysokorychlostní trati Brno — Ostrava.

   Hodnocení kumulativních vlivů je uvedeno v kapitole B.1.4.

7. V dokumentaci se zabývat a vyhodnotit údaje o celkovém objemu násypových materiálů a zejména pak způsob jejich dopravy a manipulace s nimi, popřípadě uvést lokality, z nichž bude tento materiál na realizaci záměru dovážen.

   V rámci modelování rozptylové studie bylo uvažováno, že v modelovém roce půjde o manipulaci celkem s 230 464 m^3 sypkého materiálu, což při převodním koeficientu 1,5 m^3/t materiálu činí celkem 345 696 t.

   Bylo uvažováno s plošným zdrojem znečištění (celá plocha náspu železničního tělesa), liniovým zdrojem znečištění (plocha, na které dojde k výstavbě náspu železničního tělesa, komunikace, po kterých bude probíhat návoz stavebního materiálu). Odvozní trasy byly rovněž předmětem rozptylové studie. Bylo uvažováno se silnicemi I/55, II/150, III/43515, III/01856 a s místními komunikacemi, 80 ks těžkých nákladních automobilů, v provozu 12 hodin po 303 dní modelového roku. Pro účely modelování pojezdů byly započítány předpokládané intenzity dopravy těžkých nákladních automobilů, pohyby stavebních mechanismů na ploše stavby náspu železničního tělesa (dozer 4 ks, grejdr 2 ks, válec 4 ks, sklápěč 12 ks, domíchávač betonu 6 ks, čerpadlo betonu na automobilovém podvozku 1 ks, jeřáb na automobilovém podvozku 4 ks, nákladní auto valník 4 ks, kolové rypadlo 4 ks).

   Detailní řešení lokalit, kde bude stavební materiál získáván a jeho mezideponie budou předmětem dalšího stupně projektové dokumentace.

8. Dostatečně vyhodnotit zátěž zájmového území emisemi hluku a prachu pro etapu výstavby resp. realizace záměru.

Hluková zátěž byla vyhodnocena pro období provozu (příloha 5), pro období výstavby je nutné dodržet organizační opatření navržená v kapitole B.1.6. Hlukovou studii pro období výstavby doporučujeme zpracovat v následných stupních projektové dokumentace, až budou známé konkrétnější podklady. Tato zátěž bude plně reverzibilní a po ukončení výstavby se již nebude projevovat.

Pro etapu výstavby byla zpracována rozptylová studie (příloha 7).

9. V dokumentaci blíže specifikovat způsob náhradní výsadby za pokácené dřeviny včetně rozsahu náhradní výsadby a mapového zákresu míst, kde dojde k odstranění dřevin a náhradní výsadbě.

   Mapové zákresy míst, kde dojde k odstranění dřevin, jsou součástí dendrologického průzkumu (příloha 9). Rozsah náhradní výsadby určuje orgán ochrany přírody, který povoluje kácení dřevin rostoucích mimo les, stejně jako vede přehled o pozemcích vhodných k náhradní výsadbě. V tomto případě se jedná o obecní úřad (§ 76 (1) a) zákona č. 114/1992 Sb., v platném znění). O povolení ke kácení dřevin rostoucích mimo les bývá žádáno až během následných fází projektové dokumentace, nikoliv během procesu EIA. Investor bude následně plně respektovat rozhodnutí jednotlivých obecních úřadů o uložení náhradní výsadby.

10. Dokumentaci doplnit o vizualizaci záměru v pohledově exponovaných směrech z vybraných míst na okraji obce Rokytnice.

    Dokumentace byla doplněna o vizualizace záměru (příloha 10), vyhodnocení vlivu na krajinu obsahuje kapitola D.1.8 tohoto dokumentu.

11. Doplnit přílohy dokumentace o podrobnější mapovou situaci s detailnějším zákresem trasy nové železniční trati.

    Podrobná mapová situace je přílohou 3.

12. V dokumentaci je nutné ošetřit soulad záměru s územními plány jednotlivých dotčených obcí včetně zásad územního rozvoje Olomouckého kraje.

    Vyjádření k souladu s územním plánem je přílohou 1 tohoto dokumentu. Nyní posuzovaný záměr není v souladu s územním plánem a ZÚR. V současné době probíhá vyhodnocování stanovisek, připomínek a vyjádření uplatněných v rámci společného projednání Aktualizace č. 2a Zásad územního rozvoje Olomouckého kraje včetně Vyhodnocení vlivů Aktualizace č. 2a ZÚR OK na udržitelný rozvoj území. Součástí Aktualizace č. 2a Zásad územního rozvoje Olomouckého kraje je mimo jiné

popis veřejně prospěšné stavby a vymezení koridoru D64 pro železniční trať 270, tzv. Dluhonický přesmyk. Po aktualizaci ZÚR budou do souladu uvedeny i územní plány.

13. Mimo výše uvedené zohlednit všechny další relevantní požadavky a připomínky, které jsou uvedeny v doručených vyjádřeních.

    Vypořádání dalších požadavků a připomínek je uvedeno níže.

14. Vypořádat všechny připomínky uplatněné v rámci zjišťovacího řízení.

    Vypořádání dalších požadavků a připomínek je uvedeno níže.

K záměru byla doručena následující vyjádření, ve kterých byly uplatněny připomínky:

1) **Vyjádření Krajského úřadu Olomouckého kraje, Odboru životního prostředí a zemědělství, ze dne 31. 8. 2016, č. j. KU0K83193/2016**

Oddělení vodního hospodářství upozorňuje, že každý, kdo hodlá umístit, provést, změnit nebo odstranit stavbu nebo zařízení, anebo provádět jiné činnosti, pokud takový záměr může ovlivnit vodní poměry, má právo na vyjádření vodoprávního úřadu dle § 18 vodního zákona. K vydání tohoto vyjádření je příslušný obecní úřad obce s rozšířenou působností, tj. Magistrát města Přerova.

Jedná se pouze o upozornění.

Oddělení vodního hospodářství upozorňuje, že ke stavbám, zařízením nebo činnostem, k nimž není třeba povolení dle vodního zákona, které však mohou ovlivnit vodní poměry, ke stavbám na pozemcích, na nichž se nalézají koryta vodních toků, nebo na pozemcích s takovými pozemky sousedících a ke stavbám v záplavových územích je třeba souhlasu vodoprávního úřadu dle ustanovení § 17 vodního zákona.

Území zájmové lokality leží v záplavovém území pro Q100, částečně i v záplavovém území pro Q20. O souhlas dle § 17 vodního zákona bude požádáno, viz. tab. 1.

Oddělení ochrany přírody – Orgán ochrany zemědělského půdního fondu upozorňuje, že k trvalému odnětí půdy ze ZPF pro nezemědělské účely je třeba souhlasu orgánu ochrany ZPF vydaného v souladu s ustanovením § 9 odst. 8 zákona č. 334/1992 Sb., který je nezbytný k vydání rozhodnutí podle zákona č. 183/2006 Sb., o územním plánování a stavebním řádu ve znění pozdějších předpisů. Pokud si stavební práce spojené s realizací záměru vyžádají dočasné odnětí pozemků ze ZPF na dobu delší než jeden rok, včetně uvedení dotčených

pozemků do původního stavu (viz ustanovení § 9 odst. 2 písm. d) zákona), investor musí požádat příslušný orgán ochrany ZPF o souhlas k dočasnému odnětí půdy ze ZPF.

Posuzovaný záměr bude vyžadovat trvalé i dočasné odnětí půdy ze ZPF. Na nutnost získání souhlasu s odnětím půdy ze ZPF upozorňuje tab. 1. Požadavky záborů jsou uvedeny v kapitole B.2.1, vliv záměru na půdy je vyhodnocen v kapitole D.1.5.

Oddělení ochrany přírody – Orgán ochrany přírody požaduje z hlediska migrační prostupnosti takovou konstrukci nových propustků, které by umožnily průchod drobných živočichů, zejména obojživelníků (zajištění suchého průchodu pod propustkem - viz opatření str. 57 Oznámení).

Mostní objekty byly řešeny v souladu s výše uvedenými podmínkami. Není počítáno s umisťováním trubních objektů, které živočichům vyhovují nejméně.

2) **Vyjádření Krajské hygienické stanice Olomouckého kraje se sídlem v Olomouci, č. j. KHSOC/21348/2016/PR/HOK ze dne 30. 8. 2016**

Orgán ochrany veřejného zdraví požaduje další posuzování záměru, protože má zásadní připomínku. Tato stavba není stavba nové trati, ale nové koleje, která pouze převádí dopravu v jednom směru na předmětné trati, proto je nutné nastavit společný limit, a to 60/55 dB v ochranném pásmu dráhy a 55/50 dB mimo ochranné pásmo dráhy. Limit na starou hlukovou zátěž nelze nikdy přiznat pouze pro část komunikace (dráhy). Na základě výše uvedeného je hluková studie předmětné dokumentace chybně vyhodnocena a navržená protihluková opatření nejsou dostatečná

Na základě vyjádření KHSOK byla Hluková studie aktualizována, je přílohou č. 5 této Dokumentace. Její výsledky byly zapracovány do kapitol B.3.4 a D.1.3. tohoto dokumentu.

3) **Vyjádření České inspekce životního prostředí, Oblastní inspektorát Olomouc, č. j. ČIŽP/48/IPP/1611712.001/16/OZP ze dne 2. 9. 2016**

ČIŽP konstatuje, že má k jeho obsahu následující připomínky. Do kapitoly B.3.3. Odpady, Tab. 5: Přehled předpokládaných odpadů vznikajících při výstavbě stavebního záměru (O — ostatní odpad, N = nebezpečný odpad) požadujeme doplnit předpokládaný způsob nakládání s odpady produkovanými v rámci stavby. Do kapitoly B.3.3. Odpady, do části pod názvem „Odpady vznikající při provozu záměru“ doplnit katalogová čísla odpadů a názvů odpadů produkovaných v rámci následného provozu, a to včetně jejich přepokládaných způsobů

nakládání. Pokud budou v rámci stavby produkovány dřevěné železniční pražce jako odpad, je nutné je zařadit dle vyhlášky č. 93/2016 Sb., Katalog odpadů a doplnit do uvedené Tab. č. 5. Pokud bude docházet k produkci výkopové zeminy (dle charakteru záměru stavby je její předpoklad zřejmý) je nutno popsat způsoby nakládání, zda bude využita v rámci předmětné liniové stavby, případně zda bude předávána oprávněným osobám jako odpad, či zda s ní bude nakládáno mimo režim odpadu.

Vyjádření/Připomínka ČIŽP byla vypořádána v kapitole B.3.1.. Na zákonnou úpravu je v této Dokumentaci opakovaně upozorňováno v kapitolách B.1.9, B.3.3 a D.1.3.

4) Vyjádření obce Císařov, ze dne 6. 9. 2016

Z předloženého materiálu nevyplývá, jak se projeví vybudování nového náspu pro železniční přesmyk pro mimoúrovňové křížení vlaků na rozliv řeky Bečvy při povodních. Vybudováním tohoto náspu se sníží plocha pro rozliv řeky Bečvy, a tudíž rozlitá voda ve větší míře bude ohrožovat obce ležící níže po toku řeky Bečvy. Obec Císařov bezprostředně sousedí s obcí Rokytnice a uvedené plochy bývají při povodních zaplaveny. Žádáme o navržení a přijetí takových opatření, aby obec Císařov při povodních nebyla těmito vodami ohrožována a zaplavována.

Vyjádření obce Císařov částečně řeší posouzení odtokových poměrů, zpracované v rámci této Dokumentace (Posouzení realizace stavby náspu železnice Rekonstrukce žst. Přerov 3. stavba na odtokové poměry). Jejím závěrem je, že výstavbou náspu železnice nedojde k podstatnému zhoršení odtokových poměrů v Bečvě ani v Moravě pod soutokem, ani v inundacích. Změny úrovně hladin nejsou podstatné a činí v korytě Bečvy max. 0,1 cm, v korytě Moravy max. 0,1 cm a v inundaci nad zástavbou Troubek max. 0,1 cm, v pravobřežní inundaci Bečvy nad Morávkou max. 0,6 cm a v levostranné inundaci Moravy nad Bečvou podél obce Cítov max. 0,1 cm. Posouzení odtokových poměrů je přílohou č. 6 této Dokumentace. Řešeným záměrem se riziko ohrožení povodní v obci Císařov nezmění. Protipovodňová opatření jsou, vedle jiného, předmětem kapitoly C.1.10 Extrémní poměry v dotčeném území. Je zde akceptován požadavek na řešení protipovodňové ochrany: „Při realizaci záměru je nutno důsledně respektovat protipovodňová opatření řešená v území, platnou ÚPD a pokyny správce povodí, Povodí Moravy, s. p.“.

5) Vyjádření obce Rokytnice, č. j. 498/2016, ze dne 6. 9. 2016

Připomínky k předkládanému Oznámení a požadavky na dopracování v rámci návazné dokumentace vlivů záměru na životní prostředí

1. Záměr je přiložen pouze v jediné variantě, ovšem podle § 6 odst. 4 citovaného zákona je oznamovatel povinen u záměrů podle přílohy č. 1 uvést vždy nástin studovaných hlavních variant a stěžejní důvody pro jejich volbu vzhledem k vlivu na životní prostředí. V části E Oznámení se uvádí, že posuzovaná varianta byla investorem vybrána na základě zpracované studie proveditelnosti. Tento postup ovšem není v souladu s cit. zákonem, jelikož není obsažen nástin zvažovaných variant a důvody pro volbu výsledné varianty. Upozorňujeme, že varianty nemusí být pouze stavební, ale mohou mít povahu organizačních opatření. Do následné dokumentace požadujeme doplnění všech zvažovaných variant včetně uvedení důvodů pro jejich volbu či odmítnutí. Zejména doporučujeme zvážit organizační variantu optimalizace provozu v současné výhybně Dluhonice.

   Nástin variant uvažovaných ve Studii proveditelnosti Rekonstrukce žst. Přerov, 2. stavba uvádí kapitola E. V rámci dokumentace je záměr řešen pouze v jedné variantě. Zdůvodnění potřebnosti záměru je uvedeno v kapitole B.1.5. Studie proveditelnosti prokázala, že varianta se zachováním současného technického stavu, tedy bez realizace záměru, je nevyhovující.

2. Hlavním cílem záměru je zajištění vyšší plynulosti a bezpečnosti železniční dopravy. Je ovšem s podivem, že mají být na jedné straně vynaloženy značné finanční prostředky na bezpečnost, na druhé straně se přímo v obci Rokytnice zachovává na koridorové trati potenciálně nebezpečné úrovňové křížení se silnicí III/43515. V rámci dokumentace proto požadujeme vyhodnocení vlivů další varianty záměru zahrnující mimoúrovňové křížení železniční trati a silnice III/43515.

   Důvodem navrhovaného záměru je zvýšení rychlosti, bezpečnosti, konkurenceschopnosti a komfortu železniční dopravy při přepravě osob i nákladů Komunikace III/43515 je ve vzdálenosti cca 1 – 2,5 km rovnoběžně lemována komunikacemi II/150 a II/434. Jmenované silnice II. třídy jsou v „Územním generelu dopravy silnic II. a III. třídy na území Olomouckého kraje“ hodnoceny jako Tah nadregionálního významu (II/150), Hlavní tah krajského významu (II/434). Komunikace III/43515 je hodnocena jako trasa lokálního významu. V grafické příloze generelu se

nepočítá s rekonstrukcí komunikace III/43515. Komunikace III. třídy není brána jako prioritní komunikace, kde je předpoklad zvýšení intenzity dopravy, a proto není předmětem řešeného záměru úprava úrovňového křížení se železniční tratí na mimoúrovňové.

3. Nové mimoúrovňové křížení tratí ve výšce cca 10 m nad současným terénem přinese i přes navrhovaná protihluková opatření zvýšení hlukové zátěže pro obyvatele přilehlých nemovitostí. Protihluková ochrana nebyla uspokojivě vyřešena již při rekonstrukci stávajícího koridoru v roce 2006. Jako jediné přijatelné řešení vidíme posunutí mimoúrovňového křížení blíže k výhybně Dluhonice. Podle našeho názoru je rovněž problematické řešení mostu jako ocelové příhradové konstrukce. V rámci dokumentace požadujeme předložení další varianty záměru s posunem mimoúrovňového křížení tratí dále od obce Rokytnice a dále je nutné vyhodnotit, zda je ocelová konstrukce hlavního mostu nejvhodnějším řešením a zda z hlediska hlukových emisí neexistuje vhodnější řešení.

   Pro záměr byla aktualizována hluková studie, která je přílohou 5 tohoto dokumentu. Zvolený typ konstrukce s kolejí uloženou ve štěrkovém loži je v současné době nejvhodnější možnou variantou (oproti přímo projížděné mostovce). Posun mimoúrovňového křížení není možný. V rámci trasování nové kolejové trasy byly základními faktory směrové a výškové poměry stávající trati v místě křížení, které limitovaly výškový a směrový návrh.

4. Kap. B. 1.4 Oznámení by měla obsahovat kompletní výčet jiných záměrů, které svými vlivy mohou kumulovat s řešeným záměrem. V oznámení jsou zmiňovány pouze úseky dálnice Dl (D0137 a D0136), zcela ovšem chybí zmínka o připravovaných protipovodňových opatřeních v prostoru obce Rokytnice. Přitom výstavba zcela nového zemního tělesa může mít významné vlivy na lokální odtokové poměry. Dále není vůbec zohledněna plánovaná realizace vysokorychlostní trati (VRT) Brno — Ostrava, která je aktuálně ve fázi studie proveditelnosti. Případná výstavba VRT významně zasáhne do současné organizace železniční dopravy v uzlu Přerov, např. se počítá s vybudováním nové přestupní stanice v blízkosti Rokytnice, a dále se změní dopravní toky na jednotlivých tratích. V následné dokumentaci musí být dostatečně zohledněna realizace připravovaných protipovodňových opatření a též výhledové vybudování VRT Brno — Ostrava, zejména je nutné řádně vyhodnotit kumulativní vlivy těchto záměrů.

Pro vyhodnocení odtokových poměrů bylo vypracováno hodnocení odtokových poměrů, které je přílohou 6 tohoto dokumentu. Protipovodňová opatření jsou, vedle jiného, předmětem kapitoly C.1.10 Extrémní poměry v dotčeném území. Je zde akceptován požadavek obce Rokytnice na řešení protipovodňové ochrany: „Při realizaci záměru je nutno důsledně respektovat protipovodňová opatření řešená v území, platnou ÚPD a pokyny správce povodí, Povodí Moravy, s. p.“

5. V kap. B.1.4 je zmiňován setrvalý nárůst železniční dopravy na Dluhonické spojce (Olomouc — Ostrava) a v kap. B.2.5 jsou uvedeny výhledové intenzity dopravy pro r. 2025. Oproti roku 2015 dochází k výraznému růstu zejména u osobních vlaků, rychlíků a nákladní dopravy. Prezentované velké nárůsty železniční dopravy jsou nevěrohodné. V návazné dokumentaci je nutné předpokládané zvýšení železniční dopravy řádně odůvodnit, např. připojit odkazy na existující studie, dále požadujeme analyzovat výhledové intenzity po realizaci VRT (data je možné převzít z existujících studií).

   Podkladová data byla dodána investorem záměru.

6. Kap. B.1.5, která by měla obsahovat zdůvodnění záměru, neobsahuje žádné relevantní údaje. Zdůvodnění potřeby záměru tudíž reálně není provedeno. V návazné dokumentaci je nutné tuto zásadní vadu odstranit a zdůvodnění záměru provést rovněž v kontextu připravované VRT Brno — Ostrava.

   Kapitola B.1.5 byla dopracována.

7. Výstavba zemního tělesa železničního přesmyku si vyžádá zvýšené nároky na místní silniční síť‘. V Oznámení ovšem chybí jakákoliv specifikace objemu dopravy a volba dopravních tras. Do dokumentace je nutné doplnit informace o celkovém objemu násypových materiálů, o způsobu dopravy a manipulace, rovněž by bylo vhodné vytipovat lokality, ze kterých bude materiál dovážen.

   V rámci modelování rozptylové studie bylo uvažováno, že v modelovém roce půjde o manipulaci celkem s 230 464 m^3 sypkého materiálu, což při převodním koeficientu 1,5 m^3/t materiálu činí celkem 345 696 t.

   Bylo uvažováno s plošným zdrojem znečištění (celá plocha náspu železničního tělesa), liniovým zdrojem znečištění (plocha, na které dojde k výstavbě náspu železničního tělesa, komunikace, po kterých bude probíhat návoz stavebního materiálu). Odvozní

trasy byly rovněž předmětem rozptylové studie. Bylo uvažováno se silnicemi I/55, II/150, III/43515, III/01856 a s místními komunikacemi, 80 ks těžkých nákladních automobilů, v provozu 12 hodin po 303 dní modelového roku. Pro účely modelování pojezdů byly započítány předpokládané intenzity dopravy těžkých nákladních automobilů, pohyby stavebních mechanismů na ploše stavby náspu železničního tělesa (dozer 4 ks, grejdr 2 ks, válec 4 ks, sklápěč 12 ks, domíchávač betonu 6 ks, čerpadlo betonu na automobilovém podvozku 1 ks, jeřáb na automobilovém podvozku 4 ks, nákladní auto valník 4 ks, kolové rypadlo 4 ks).

Detailní řešení lokalit, kde bude stavební materiál získáván a jeho mezideponie budou předmětem dalšího stupně projektové dokumentace.

8. Potenciální negativní vlivy na lidské zdraví (hluk, emise) ve fázi výstavby nejsou v Oznámení vůbec řešeny, uváděné informace jsou zcela nekonkrétní. Během výstavby hrozí nadměrný hluk a zvýšená prašnost vlivem dopravy násypových materiálů a pojezdem těžké techniky na stavbě. Uvedené vlivy je nutné v rámci dokumentace řádně vyhodnotit.

   Negativní vlivy na lidské zdraví z provozu záměru jsou hodnoceny v Posouzení vlivu na veřejné zdraví, který je přílohou 11 tohoto dokumentu. Pro období výstavby byla zpracována rozptylová studie (příloha 7), pro období provozu byla aktualizována hluková studie (příloha 5).

9. V kap. D.1.1 se uvádí, že je nutné zajistit migrační propustnost nové železniční trati pomocí mostních objektů a propustků, významné jsou především koridory podél periodických vodních toků. Dále jsou zmiňovány technické požadavky na nově budované propustky. Popis záměru ovšem specifikaci propustků neobsahuje. Do dokumentace je tudíž nutné doplnit popis konstrukce všech propustků, aby bylo zřejmé, zda splňují požadavky na volnou migraci živočichů. V návaznosti na novostavbu by bylo vhodné optimalizovat migrační parametry propustků pod stávajícím drážním tělesem, jelikož nemá smysl instalovat migračně uzpůsobený propustek, když po pár metrech navazuje obtížně průchodné místo.

   Mostní objekty byly řešeny v souladu s podmínkami umožňujícími migraci drobných živočichů. Není počítáno s umisťováním trubních objektů, které živočichům vyhovují nejméně.

10. Novostavba si vyžádá poměrně masivní kácení solitérních dřevin a porostů křovin, viz příloha č. 8 Oznámení (dendrologický průzkum). Ke kácení části dřevin bude nutné povolení příslušného orgánu ochrany přírody. Kácení je obvykle povolováno pouze za podmínky adekvátní náhradní výsadby. Je žádoucí, aby již v procesu ElA oznamovatel alespoň orientačně specifikoval rozsah a lokalizaci náhradních výsadeb. Tyto informace je žádoucí vtělit do navazující dokumentace.

    Rozsah náhradní výsadby určuje orgán ochrany přírody, který povoluje kácení dřevin rostoucích mimo les, stejně jako vede přehled o pozemcích vhodných k náhradní výsadbě. V tomto případě se jedná o obecní úřad (§ 76 (1) a) zákona č. 114/1992 Sb., v platném znění). O povolení ke kácení dřevin rostoucích mimo les bývá žádáno až během následných fází projektové dokumentace, nikoliv během procesu EIA. Investor bude následně plně respektovat rozhodnutí jednotlivých obecních úřadů o uložení náhradní výsadby.

11. V kap. D. 1.3 zpracovatelé Oznámení konstatují, že vliv záměru na krajinný ráz bude akceptovatelný. S tímto závěrem lze v obecné rovině souhlasit, nicméně zemní těleso přináší do ploché nivní krajiny zcela nový nepřirozený prvek a jeho působení je tudíž nutné řádně vyhodnotit. Vzhledem k místním charakteristikám a dochovanosti krajinného rázu zřejmě není nutné požadovat vypracování speciální studie vlivu na krajinný ráz, nicméně je velmi žádoucí do dokumentace doplnit vizualizace záměru v pohledově exponovaných směrech, tj. z několika míst na okraji obce Rokytnice.

    Příloha 10 obsahuje fotovizualizace posuzovaného záměru z několika pohledově exponovaných míst na okraji obce Rokytnice.

12. Těleso plánované železniční trati je umístěno v záplavové oblasti Bečvy a patrně bude mít významné vlivy na lokální odtokové poměry — může např. zpomalovat odtok záplavových vod z obce Rokytnice. Tato problematika ovšem není v Oznámení prakticky vůbec řešena. V návazné dokumentaci tudíž musí být vliv záměru na místní odtokové poměry řádně vyhodnocen, ideálně formou samostatné studie vypracované odborníkem s příslušnou autorizací. Ve studii je dále nutné vyhodnotit případné konflikty s protipovodňovými opatřeními, která jsou pro obec Rokytnice dlouhodobě plánována. Doporučujeme rovněž zvážit možnost zahrnutí nového zemního tělesa dráhy do protipovodňové ochrany, čímž by mohlo dojít k úspoře finančních prostředků na připravovaná protipovodňová opatření.

V rámci zpracování této dokumentace bylo zpracováno posouzení odtokových poměrů (Posouzení realizace stavby náspu železnice Rekonstrukce žst. Přerov 3. stavba na odtokové poměry, příloha č. 6 této dokumentace).

13. Oznámení neobsahuje přílohy potřebné ke korektnímu posouzení vlivů, postrádáme zejména podrobnější výkres záměru (příloha 1 je zcela nedostatečná) a schéma kolejiště v úseku Brodek u Přerova — Dluhonice.

Dokumentace byla doplněna o řadu příloh (rozptylová studie, studie odtokových poměrů, fotovizualizace), vč. přílohy výkresu záměru.

6) Vyjádření k zjišťovacímu řízení Rekonstrukce žst. Přerov 3. stavba, petice občanů Rokytnice, doručena na MŽP ČR dne 6. 9. 2016, vedena pod č. j. 1666/570/16 a 60540/570/16

Jako majitelé rodinných domků s touto stavbou nesouhlasíme a žádáme úpravu projektu stavby takovým způsobem, aby neovlivňovala hlukem život v místě našeho bydlení. Vysoký nadjezd křížení tratí výrazně zhorší naše životní podmínky, které již tak jsou zatíženy hlukem ze současného koridoru. Při rekonstrukci v roce 2006 nebyla dostatečně realizována protihluková ochrana. Stavbou by došlo nejen ke zhoršení kvality našeho života, ale zároveň i k znehodnocení našich nemovitostí. Žádáme o posunutí celé nové trati za trat‘ současného železničního koridu. Žádáme, aby stavba byla posuzována dle příslušných zákonů i z hlediska záplavových stavů řeky Bečvy.

Součástí dokumentace jsou aktualizovaná Hluková studie (příloha 5) a posouzení odtokových poměrů (Posouzení realizace stavby náspu železnice Rekonstrukce žst. Přerov 3. stavba na odtokové poměry, příloha 6 této dokumentace).

7) Vnitřní sdělení Ministerstva životního prostředí, ředitele odboru ochrany ovzduší, ze dne 26. 8. 2016, č. j. MZPLSHXSU5HO 54973/ENV/16 2028/780/16

Vzhledem k elektrifikaci trati nebude její provoz po dokončení stavby ovlivňovat kvalitu ovzduší v předmětné lokalitě. Po dobu realizace stavby budou zdrojem znečištění ovzduší dopravní a stavební činnosti - přesuny materiálu, činnost stavebních mechanismů, realizace nového drážního tělesa a související automobilová doprava. V lokalitě realizace záměru dochází na základě pětiletých průměrů z let 2010-2014 k překračování imisního limitu pro 36. nejvyšší 24 hodinovou koncentraci PM 10 a pro roční koncentraci benzo(a)pyrenu. Vzhledem k časově

omezenému výskytu zvýšených koncentrací znečišťujících látek po dobu výstavby (plánované období realizace je 10/2018 - 12/2020) považujeme záměr z hlediska ochrany ovzduší za akceptovatelný za předpokladu, že budou striktně dodržována opatření ke snižování prašnosti, uvedená v „kapitole „B.1.6. Stručný popis technického a technologického řešení záměru“ projektové dokumentace, která budou zahrnuta v technickém řešení plánovaného záměru (Plán organizace výstavby). Vzhledem k předpokládaným zvýšeným emisím suspendovaných částic PM 10 během výstavby záměru dále upozorňujeme na skutečnost, že pro dotčené území byl vydán Program zlepšování kvality ovzduší (PZKO) zóna střední Morava, který nabyl účinnosti dne 7. 6. 2016. Požadujeme proto, aby bylo na základě tohoto programu důsledně aplikováno opatření BD3 Omezování prašnosti ze stavební činnosti, obsažené v PZKO.

Vnitřní sdělení MŽP, odboru ochrany ovzduší je v této dokumentaci řešeno v kapitole B.1.6. Stručný popis technického a technologického řešení záměru, v části Plán organizace výstavby. Tato kapitola je v souladu s požadavky Opatření BD3.

8) **Vyjádření Statutárního města Přerova a Magistrátu města Přerova, ze dne 30. 8. 2016, č. j. MMPr/110033/2016/STAV/ZP/Ča a zároveň MMPr/104708/2016/STAV/ZP/Ča**

Ochrana ovzduší – „…nákladní automobily převážející zeminu a stavební materiál budou řádně zaplachtovány…“ Citovaný text ze strany 60 požadujeme výslovně uvést v podmínkách závěru zjišťovacího řízení a ve výrocích všech navazujících řízení.

Připomínka Magistrátu města Přerova je opakovaně vypořádána v kapitole B.1.6, oddíle Plán organizace výstavby a dále v kapitole B.3.1. Ovzduší.

A. ÚDAJE O OZNAMOVATELI

Název: **Správa železniční dopravní cesty, státní organizace**
Stavební správa východ

Adresa: Stavební správa východ, Nerudova 1, 779 00 Olomouc

IČ: 70994234
DIČ: CZ70994234

Oprávněný zástupce oznamovatele:
Jméno: Ing. Miroslav Bocák
Adresa: Stavební správa východ, Nerudova 1, 772 58 Olomouc

Hlavní inženýr stavby:
Jméno: Ing. Josef Zadina
Telefon: Tel.: 724 932 360

Zpracovatel projektové dokumentace:
Název: MORAVIA CONSULT Olomouc a. s.
Adresa: Legionářská 8, 772 00 Olomouc

B. ÚDAJE O ZÁMĚRU

B.1. Základní údaje

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

„Rekonstrukce žst. Přerov, 3. stavba“

Posuzovaný záměr splňuje kritéria stanovená v zákoně o posuzování vlivů na životní prostředí v příloze č. 1, kategorii I, bodu 9.1 „Novostavby železničních drah delší 1 km“.

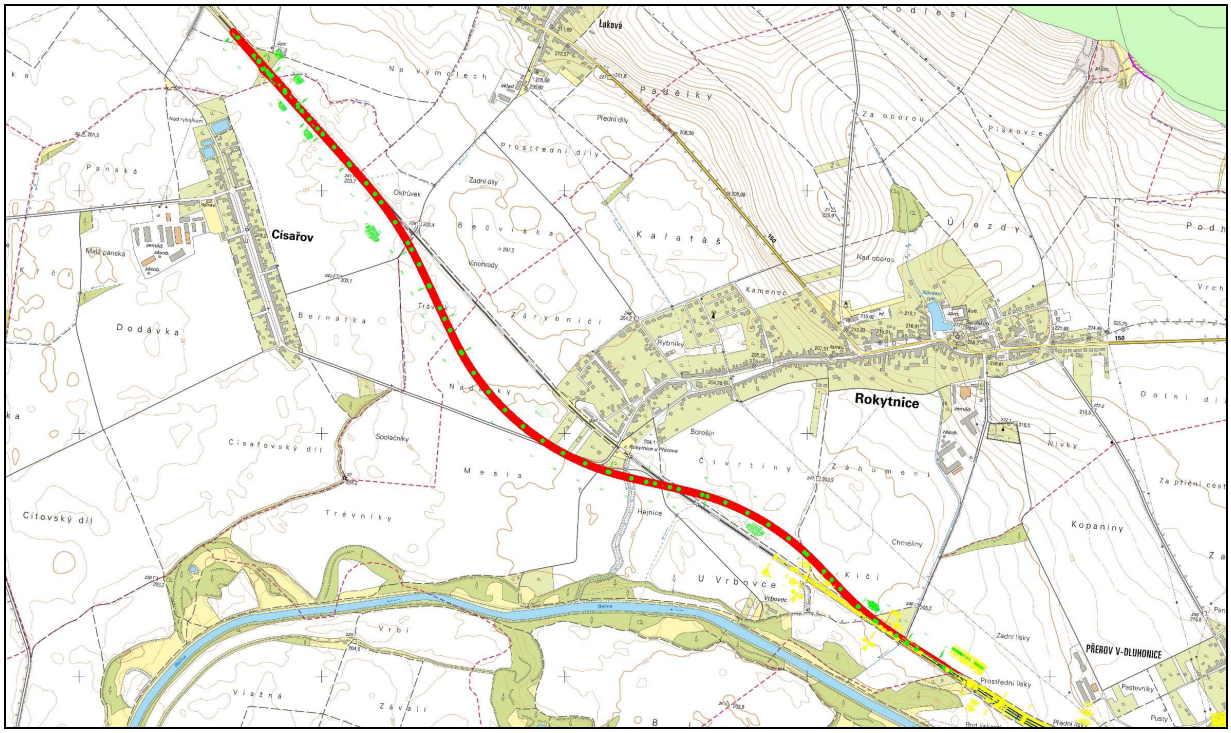
B.1.2. Kapacita (rozsah) záměru

Náplní stavby je úprava olomouckého zhlaví žst. Dluhonice a výstavba třetí traťové koleje mezi dopravnami Dluhonice - Brodek u Přerova. Tato kolej bude mimoúrovňově křížit stávající dvoukolejnou trať a pomůže odstranit dopravní obtíže při stávajícím úrovňovém křížení vlaků v relaci Dluhonice – Prosenice (tj. ve směru od Olomouce na Ostravu) na olomouckém zhlaví dopravny Dluhonice. Bude vybudován nový železniční přesmyk o délce cca 4 km, včetně několika mostních objektů. Celková délka kolejiště, kde bude probíhat stavební činnost, dosahuje cca 6 km. Směrové i výškové parametry na maximální rychlost vlakových souprav 160 km/h budou na stávajících kolejích č. 1 a 2. i na nové koleji č. 4. Parametry budou vyhovovat výhledovým kapacitním požadavkům a zajistí mimoúrovňové křížení vlaků směr Olomouc – Hranice na Moravě s vlaky Přerov – Olomouc se současným zachováním mimoúrovňového křížení vlaků směr Hranice na Moravě – Přerov s vlaky Olomouc – Hranice na Moravě.

B.1.3. Umístění záměru

Záměr se nachází v Olomouckém kraji na území obcí:

- Brodek u Přerova (k. ú. Luková);
- Císařov (k. ú. Císařov);
- Přerov (k. ú. Dluhonice);
- Rokytnice (k. ú. Rokytnice u Přerova).



Obr. 1: Situace záměru (posuzovaný záměr označen červenou linií)

Záměr se nachází na železniční trati č. 270 Přerov – Olomouc, resp. Prosenice – Olomouc. Začátek stavby je situován do km 186,750 (výpravní budova výhybny Dluhonice). Konec stavby je v km 192,580 (nová trafostanice v žst. Brodek u Přerova). Vedení nové kolejové trasy bylo určeno směrovými a výškovými poměry stávající trati v místě křížení, které limitovaly výškový a směrový návrh. Stavební záměr se nachází zčásti v ochranném pásmu dráhy na drážních pozemcích, v převážné míře pak na pozemcích mimodrážních. Jedná se o pozemky obcí, zasahuje také do pozemků soukromých vlastníků.

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

Hlavním záměrem stavby je vybudování nové koleje č. 4, resp. zřízení nového přesmyku formou nové (v pořadí třetí) traťové koleje na úseku Brodek u Přerova – Dluhonice, která představuje mimoúrovňové křížení směru do Prosenic se směry z Prosenic i z Přerova při respektování pravostranného provozu na trati Přerov – Česká Třebová i Bohumín – Přerov.

Stavba "Rekonstrukce žst. Přerov, 3. stavba" navazuje na modernizované úseky trati Přerov – Hranice na Moravě, Přerov – Olomouc a na realizovanou stavbu „Rekonstrukce žst. Přerov, 1. stavba“ a připravovanou stavbu „Rekonstrukce žst. Přerov, 2. stavba“. V rámci 2. stavby bude

vytvořena stavební připravenost pro zahájení prací na 3. stavbě, obě dvě stavby jsou koordinovány v dotčených profesích.

V trase řešené stavby se nacházejí další záměry. Osu řešeného záměru kříží na katastrálním území Rokytnice koridor pro železniční dopravu (vysokorychlostní trať, VRT), Územně technická studie pro VRT se v úseku Bohumín – Přerov zabývá propojením VRT se stávající železniční sítí. V řešeném území se dále nalézá koridor pro průplavní spojení Dunaj – Odra – Labe. Realizace VRT je plánována nejdříve v roce 2030. V uvedené studii proveditelnosti VRT (Bohumín – Přerov) jsou navrženy na katastru obce Rokytnice varianty A2 a A1. Vzhledem k časovému horizontu cca 20 let, neujasněnosti vybrané varianty a orientačním údajům uvedeným ve studii proveditelnosti je v současné době nereálné a zavádějící hodnotit kumulativní vliv realizace této stavby.

Je nutné, aby při projektování a realizaci všech dalších staveb, zejména v případě koridoru pro VRT, byla dodržována platná legislativa. Záměr VRT bude podléhat procesu posuzování vlivů na životní prostředí, kde bude vhodné vyřešit kumulativní vlivy této stavby.

V rámci kumulativních vlivů jistě dojde k celkovému zatížení území, zejména z hlediska hlukových poměrů, dojde k další fragmentaci krajiny, nicméně tento projekt bude muset splňovat legislativní požadavky.

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

Analýzou hlavních dopravních směrů a v návaznosti na síť mezinárodních transevropských koridorů byly na železniční síti ČR určeny čtyři národní tranzitní železniční koridory, které jsou postupně modernizovány za účelem dosažení parametrů dle předpisů AGC, AGTC, dosažení maximální traťové rychlosti až do 160 km/hod a zvýšení kapacity a bezpečnosti dopravy. Řešený záměr je součástí výstavby 2. tranzitního koridoru Rakousko - Břeclav - Přerov – Ostrava - Petrovice u Karviné - Polsko s odbočnou větví Česká Třebová – Přerov. Železniční koridory jsou již téměř zmodernizovány, a aby celá síť fungovala jako celek, chybí zmodernizovat ještě několik traťových úseků a významných železničních uzlů. Důvodem navrhovaného záměru je zvýšení rychlosti, bezpečnosti, konkurenceschopnosti a komfortu železniční dopravy při přepravě osob i nákladů.

Do 2. prosince 2012 byla trať Přerov – Olomouc provozována pravostranně. Trať Břeclav – Přerov – Ostrava zůstala jako dědictví po KFNB (Severní dráha císaře Ferdinanda, tj. Kaiser

Ferdinads-NordBahn) s levostranným provozem. Plynulý přechod mezi oběma tratěmi byl vyřešen realizací druhé koleje Dluhonické spojky, která musela být vedena atypicky: vlak jedoucí z Ostravy směrem na Olomouc odbočil v Prosenicích doleva, po mostě přejel nad dvěma kolejemi trati Přerov – Ostrava i „starou“ spojkou a v souběhu s ní pak už úrovňově přejel v Dluhonicích na kolej olomoucké dvoukolejky. Dne 2. prosince 2012 vstoupila v platnost změna jízdního řádu a tohoto dne byl z rozhodnutí SŽDC,s. o. na trati Břeclav – Přerov – Ostrava změněn levostranný provoz na pravostranný a důmyslně vytvořená podoba „nové“ koleje Dluhonické spojky přestala dávat smysl. Stavební řešení kolejiště totiž nově způsobuje, že se vlaky z Olomouce do Ostravy a zpět úrovňově kříží v prostoru výhybny Dluhonice, kde četnost expresů různých dopravců překonává ve špičce hustotu spojů běžné příměstské dopravy.

Návrh řešení rekonstrukce byl ve více variantách posouzen ve Studii proveditelnosti „Rekonstrukce žst. Přerov, 2. stavba“ (MORAVIA CONSULT Olomouc a.s., 2014). Centrální komise Ministerstva dopravy stanovila v lednu 2015 pro další sledování výslednou variantu – č. 6, která v sobě zahrnuje rekonstrukci doposud nemodernizovaných úseků tratí trianglu včetně výhybny Dluhonice a zřízení nového přesmyku formou třetí traťové koleje na úseku Brodek u Přerova – Dluhonice, které představuje mimoúrovňové křížení směru do Prosenic se směry z Prosenic i z Přerova při respektování pravostranného provozu na trati Přerov – Česká Třebová i Bohumín – Přerov.

Obsahem je výstavba třetí traťové koleje číslované jako traťová kolej č. 4 mezi dopravnami Brodek u Přerova – Dluhonice, která odbočuje ve stanici Brodek u Přerova na dluhonickém zhlaví z koleje č. 1 výhybkou č. 102 a pokračuje vlevo ve směru kilometráže k zastávce Rokytnice u Přerova, kde formou nadjezdu mimoúrovňově překračuje koridorové koleje č. 1, 2 a pokračuje vpravo ve směru kilometráže do koleje č. 8 výhybny Dluhonice, která je hlavní kolejí pro směr jízdy do stanice Prosenice po traťové koleji č. 2 S. Traťová kolej č. 4 je tak určena pro všechny vlaky na směru jízdy Olomouc hl. n. – Hranice na Moravě a umožňuje jejich bezkolizní jízdu se všemi vlaky ve výhybně Dluhonice při možnosti tří současných jízd na brodeckém zhlaví výhybny. Tím dochází ke zvýšení propustnosti tohoto zhlaví o 51% proti koliznímu úrovňovému křížení směrů. Propustná výkonnost nové traťové koleje č. 4 mezi dopravnami Brodek u Přerova – Dluhonice bude 186 vlaků/24 hod při stupni obsazení So=0,50 a při očekávaném střednědobého výhledu 110 vlaků za 24 hod pro tuto traťovou kolej na směru jízdy Olomouc hl. n. – Hranice na Moravě. Rozhodné stoupání je v traťové koleji číslo čtyři 6,18 promile. Pro porovnání to je v koleji č.2S do Prosenic 8,74 promile. Pravidelná jízdní doba pro dálkové vlaky osobní dopravy mezi dopravnami Brodek u Přerova – Dluhonice bude 2,5 minuty. Předpokládá se, že výstavbě traťové koleje č. 4 bude předcházet

rekonstrukce výhybny Dluhonice, která bude připravena na její zapojení. Z uvedeného je zřejmé, že hlavním účelem stavby je odstranění vzájemného rušení jízd vlaků ve výhybně Dluhonice a posílení traťové propustnosti na úseku Brodek u Přerova – Dluhonice.

Železniční doprava má v Olomouckém kraji nezastupitelné místo v rychlé regionální a aglomerační dopravě, jako rychlý páteřní prvek systému veřejné dopravy. Na jednotlivých radiálních tratích nejsou nijak výjimečné zátěže v řádu 4 - 5 tisíc cestujících denně v regionální dopravě, přičemž nejvytíženější spoje ve špičkách pracovního dne mají v mnoha případech špičkovou obsazenost kolem 300 – 400 cestujících / spoj. Na základních principech páteřní a obslužné dopravy je budován celý dopravní systém v kraji. Páteřní železniční tratí z hlediska Olomouckého kraje a mikroregionu Přerov je trať č. 270, resp. její dva úseky: Přerov – Hranice na Moravě a Olomouc – Přerov, na této trati je situován rozsah stavby „Rekonstrukce žst. Přerov, 3. stavba“.

B.1.6. Popis technického a technologického řešení záměru

Posuzovaný záměr je řešen v jednom variantním řešení. Obsahuje následující stavební objekty.

Železniční svršek a spodek (SO 12-17-01, SO 13-16-01, SO 13-17-01)

SO 12-17-01 Výhybna Dluhonice, železniční svršek

Předmětem stavebního objektu je zřízení kolejové spojky mezi kolejemi č. 6 a 8 ve výhybně Dluhonice. Tato spojka umožní kolejové propojení pro jízdu vlaků z traťové koleje č. 4 nového přesmyku do kolejí 4 a 6 výhybny Dluhonice, jejíž samotná rekonstrukce je předmětem související stavby Rekonstrukce žst. Přerov, 2.stavba.

SO 13-16-01 t. ú. Dluhonice – Brodek u Přerova, kolej č. 4 - železniční spodek

SO 13-17-01 t. ú. Dluhonice – Brodek u Přerova, kolej č. 4 - železniční svršek

Kolejové řešení nové traťové koleje č. 4 přesmyku mezi výhybnou Dluhonice a žst. Brodek u Přerova vychází ze schválené varianty č. 6 zpracované studie proveditelnosti. Jedná se tedy o variantu s rychlostí do 160 km/h, která je zapojena přímo do přerovského zhlaví žst. Brodek u Přerova.

Smyslem této nové traťové koleje je mimoúrovňově převézt vlaky jedoucí od Olomouce směrem na Ostravu po 1. TK do sudé skupiny rekonstruované výhybny Dluhonice, čímž dojde k odstranění kolizního bodu na olomouckém zhlaví výhybny Dluhonice.

SO 13-19-01 t.ú.Dluhonice - Brodek u Přerova, kolej č.4 - železniční most v km 0,676

Starý stav

Jedná se o nově navrhovaný objekt.

Nový stav

Nový most SO 19-19-01 přemosťuje plní cestu a bude realizován v rámci nově navrženého přesmyku hlavních kolejí TÚ 1902 Přerov – Olomouc hl.n. u obce Rokytnice a je navržen jako železobetonový rám. Při návrhu světlých rozměrů mostu byla zohledněna skutečnost, že nový most je situován ve vzdálenosti cca 40 m od stávajícího mostu na téže polní cestě pod hlavními kolejemi, který má světlou šířkou 4,0 m a světlou výškou 3,08 m. Světlé rozměry mostu byly navrženy jako 4,2 x 4,35 s průjezdným profilem 4,0 x 4,35 m. S ohledem na prostorový rozhled přeložky polní cesty byla navržena rovnoběžná tížná křídla (tvaru U) oddilatovaná od konstrukce rámu. Přilehlé svahy jsou ve sklonu 1:1,5, postupně přecházejí na sklon kolejového násypu 1:2. Na patách svahových kuželů bude odláždění kamenem. Římsy kopírují sklon nivelety a jsou zakončeny sklonem 12% pro zachycení štěrku při přechodu uzavřeného lože do otevřeného. Založení bylo s ohledem na materiál podloží zvoleno plošné.

SO 13-19-02 t.ú.Dluhonice - Brodek u Přerova, kolej č.4 - železniční most v km 1,324

Starý stav

Jedná se o nově navrhovaný objekt.

Nový stav

Nový most bude převádět kolej č. 4 přes kolej č. 1 a 2 trati Přerov – Olomouc. Rychlost v koleji č. 4 na mostě bude V=140km/h, V130=150km/h, Vk=160km/h. Úhel křížení bude 22,2°, volná výška pod mostem bude 6,6 m.

Nový most je navržen jako ocelová příhradová konstrukce s dolní mostovkou a průběžným kolejovým ložem. Soustava bude bezsvislicová a bez horního ztužení. Rozpětí NK bude 54,0 m. Výška příhrady bude 6,0 m, šířka 7,5 m. Štěrkové lože bude ohraničeno podlahovými plechy, pod kterými bude možné umístit chráničky kabelového vedení. Stavební výška bude 1,52 m. Uložení bude na hrncových ložiskách na ŽB úložných prazích. Opěry budou masivní, ŽB, založení bude na velkoprůměrových pilotech. Křídla přimykající se k trati (ke kolejím č. 1 a 2) budou rovnoběžná a budou na ně navazovat ŽB úhlové zdi. Opačná křídla budou svahová.

SO 13-19-03 t.ú.Dluhonice - Brodek u Přerova, kolej č.4 - železniční propustek v km 1,516

Starý stav

Jedná se o nově navrhovaný objekt.

Nový stav

Propustek překlenuje vodní tok, který je ve správě Povodí Moravy. Objekt je navržen jako šikmý 55° a kopíruje tak dráhu toku. Propustek je ve vysokém násypu, v patě násypů ukončen čely, na římsách bude osazeno zábradlí.

Objekt je navržen jako rám světlosti 1,9 x 2,0 m. Správce požaduje světlost 1,9 m pro bezproblémové zařazení objektu jako propustek a výšku 2 metry pro snadnější přístup a údržbu. Je požadován minimální sklon dna propustku 0,5%, pro dosažení sklonu bude dno ve větší délce pročištěno.

SO 13-19-04 t.ú.Dluhonice - Brodek u Přerova, kolej č.4 - železniční most v km 1,636

Starý stav

Jedná se o novostavbu železničního mostu přes přeložku silnice III/43515.

Nový stav

Nová konstrukce mostu je navržena jako železobetonový polorám o světlosti 15,0 m. Šikmost mostu odpovídá úhlu křížení s komunikací, tzn. 65°. Šířka mostu je 7,0 m, podjezdná výška cca 6,4 m. Křídla mostu jsou navržena jako tížná, železobetonová, vzájemně dilatovaná v délkách cca 6,0 m. Vzhledem k šikmosti mostu a zlepšení rozhledových poměrů jsou 2 kolmá a 2 šikmá s odklonem cca 45°.

Izolace mostu bude provedena z natavovaných izolačních pásů s tvrdou ochrannou vrstvou. Za rubem opěr bude zřízena spádová deska s rubovou drenáží zaústěnou na terén.

SO 13-19-05 t.ú.Dluhonice - Brodek u Přerova, kolej č.4 - železniční most v km 2,904

Starý stav

Jedná se o nově navrhovaný objekt.

Nový stav

Nový most přemosťuje plní cestu a bude realizován v rámci nově navrženého přesmyku hlavních kolejí TÚ 1902 Přerov – Olomouc hl.n. mezi obcemi Dluhonice a Brodek u Přerova a je navržen jako železobetonový polorám. Při návrhu světlých rozměrů mostu byla zohledněna

skutečnost, že nový most je situován ve vzdálenosti cca 40 m od stávajícího mostu pod hlavními kolejemi, který má světlou šířkou 4,0 m a světlou výškou 3,2 m.

Světlá šířka mostu byla navržena 4,2 m, o 0,2 m širší než u stávajícího mostu. Dále bylo navrženo odláždění komunikace pod mostem kamenem do betonu. S ohledem na prostorové uspořádání křížení zahloubení účelové komunikace a násypu tělesa žel. spodku byla navržena rovnoběžná tížná křídla oddilatovaná od konstrukce polorámu. Na svahových kuželech a plochách zahloubení komunikace bylo navrženo odláždění kamenem v pruzích šířky 2,3 m vlevo a 2m vpravo mostu. Založení bylo s ohledem na materiál podloží zvoleno plošné.

SO 13-19-06 t.ú.Dluhonice - Brodek u Přerova, kolej č.4 - železniční propustek v km 3,771 (km 191,263)

Starý stav

Propustek se nachází asi 500m od Přerovského zhlaví stanice Brodek u Přerova. Propustek převádí Císařovský potok ID10191837. Světlá šířka otvoru je 1,9 m. Světlá výška na vtoku 2,1 m po vrchol klenby.

Nový stav

Stávající propustek se ponechá, římsový nosník u k.č. 1 se uboural. Propustek se prodlouží novým železobetonovým rámem, který se svou šikmostí podřídí směru stávajícího koryta. Rám světlou šířkou navazuje na rozměr stávající tedy 1.9 m. V šikmé části bude mít kolmou světlost 2.0 m. Výška rámu je 2.36 m nad stávajícím dnem tj o 200 mm výš než vrchol stávající klenby. Nad propustkem leží také výhybka pro odvratnou kolej, tomu je přizpůsobeno ukončení propustku rovnoběžnými křídly. Na křídla navazují ještě oddilatované opěrné úhlové zídky dl.2.5 m, celková délka zábradlí a nové římsy je tak 13 m. Koryto je odlážděno v celém profilu max 6.5 m od propustku. Dno propustku se vydláždí v celé délce i pod stávající částí. Dlažba bude položena 200 mm pod stávající úroveň dna, aby nebyla omezením pro budoucí možné čištění toku. Příčné drenáže za stávajícím propustkem se prodlouží a vyvedou přes odláždění do koryta potoka.

SO 14-15-01 Žst.Brodek u Přerova, objekt trafostanice

Stávající stav:

Stávající silnoproudé napájecí zařízení již nepokryje nárůst energetického odběru z důvodu použití výhybek s daleko větším energetickým požadavkem na ohřev – EOV na kolejovém zhlaví směr Přerov.

Nový stav

V žst. Brodek u Přerova bude pro umístění nové silnoproudé technologie vybudován vedle stávající trafostanice v km 191,20 nový objekt trafostanice.

Dispoziční uspořádání vyplývá z požadavků osazované technologie. V přízemním objektu budou umístěny stání transformátorů, rozvodna VN a NN, místnost kompenzace a sdělovací místnost. Objekt bude složen z prefabrikovaných prostorových buněk z železobetonu a sedlové dřevěné střechy s krytinou z falcovaného titanzinkového plechu. Do pláště buněk jsou zabudovány přístupové dveře, ventilační elementy a stavební prvky pro napojení vnějšího uzemnění a vnější kabeláže. Objekt bude zateplen.

Pro možný vstup kabelů bude objekt částečně zapuštěn pod terén. V této části budou osazeny průchodky pro přívodní kabely a uzemnění. Průchodky budou po protažení kabelů protipožárně a vodotěsně utěsněny ucpávkami. Založení objektu je na betonových pasech a na štěrkovém polštáři. Všechny části spodní stavby (vany, stěny) budou opatřeny hydroizolačními asfaltovými modifikovanými nátěry, které ochrání konstrukce jak proti vodě, tak vytvoří pasivní ochranu proti bludným proudům.

Před budovou trafostanice bude provedena zpevněná plocha ze silničních panelů s napojením na stávající příjezdovou panelovou komunikaci. Kolem bočních stěn objektu trafostanice bude proveden okapový chodník v šířce 0,5m a 1,0m. Dešťová voda ze střechy bude svedena do vsakovací jímky.

Zastavěná plocha:	69,6 m²
Obestavěný prostor:	329,0 m³
Půdorysné rozměry:	11,06 x 6,29 m
Výška hřebene:	4,64 m (nad UT)

K dalšímu upřesnění technického řešení jednotlivých stavebních objektů a provozních souborů dojde v následných stupních projektové dokumentace.

Plán organizace výstavby

V souvislosti s maximální možnou ochranou životního prostředí při realizaci stavby budou dodrženy následující podmínky, které budou převzaty do technického řešení projektové dokumentace (Plán organizace výstavby, případně Havarijní, Povodňový plán apod.):

- 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.
- Zařízení, která budou používána v době výstavby (stavební mechanizace) a která budou zdrojem hluku, musí být situována tak, aby okolí co nejméně ovlivňovala hlukem. V případě potřeby lze využít protihlukové clony.
- 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 nářadí (motorové pily, apod.).
- Plochy zařízení staveniště budou situovány mimo záplavové území pro Q_{100}.
- 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, zejména při výjezdu ze staveniště. Veškeré stavební mechanismy a příjezdové cesty budou čištěny pravidelně.
- V případě suchého počasí budou plocha staveniště a příjezdové komunikace pravidelně skrápěny.

- Při terénních pracích bude používaný materiál vlhčen z důvodu snížení prašnosti z výstavby.
- Prašné stavební práce (manipulace se sypkým materiálem) budou probíhat pouze v pracovní dny v době od 6:00 do 18:00 hod., v sobotu pak od 8:00 do 12:00 hod., v neděli a ve státní svátky tyto stavební práce probíhat nebudou;
- Zařízení staveniště a případné sklady sypkých hmot je třeba umístit mimo obytnou zástavbu, s ohledem na minimalizaci prašnosti z výstavby.
- Případné mezideponie výkopových zemin budou udržovány v bezplevelném stavu. Ty, které nebudou bezprostředně využity do 6 týdnů od vlastní skrývky, budou osety travinami.
- V průběhu krátkodobé odstávky mechanismů budou tyto podloženy záchytnými vanami pro zachycení případných úkapů ropných látek.
- Látky závadné vodám budou skladovány v k tomuto účelu vyhrazených prostorách, zabezpečených proti úniku znečištění do půdy nebo vod.
- Plnění palivy v areálu stavby bude prováděno pouze v nezbytných případech, kdy by plnění mimo areál bylo organizačně neschůdné nebo technicky nerealizovatelné.
- Zařízení staveniště a případné sklady sypkých hmot je třeba umístit mimo obytnou zástavbu, s ohledem na minimalizaci plošného rozsahu zařízení staveništ.
- Na staveništi nebude prováděna údržba mechanismů s výjimkou běžné denní údržby.
- Terénní úpravy okolí stavby samotné a pojezdy stavební a dopravní techniky po lokalitě budou minimalizovány, přednostně budou využívány již existující a zejména zpevněné cesty.
- Z důvodu prevence ruderalizace území budou v rámci konečných terénních úprav rekultivovány všechny plochy zasažené stavebními pracemi.
- Veškerá zařízení staveništ v rámci stavby budou po ukončení stavebních prací uvedena do původního stavu.
- Pro budované mostní objekty, resp. propustky platí, že před propustky a uprostřed propustků nesmí být schodovité překážky vyšší než 10 cm. Propustky nesmí mít na koncích odkalovací jímky. Propustky nesmí být v celé své šíři trvale průtočné.
- Skrývka ornice bude provedena v období od září do ledna.

- Protihlukové stěny a clony budovat z neprůhledného materiálu. Pokud bude zvolen průhledný typ protihlukové stěny, je nutné jej zajistit proti kolizi s letícími ptáky pískováním 2,5 cm širokými neprůhlednými pruhy o rozteči maximálně 12 cm.
- Realizovat protihlukové stěny navržené v hlukové studii.

B.1.7. Předpokládaný termín zahájení realizace záměru a jeho dokončení

Realizace stavby je uvažována v období od října 2018 do října 2020.

Termín začátku výstavby: 10/2018

Termín konce stavby: 11/2020

B.1.8. Výčet dotčených územně samosprávných celků

- Olomoucký kraj
- Obec: Brodek u Přerova, Císařov, Přerov, Rokytnice

B.1.9. Výčet navazujících rozhodnutí podle § 9a odst. 3 a správních orgánů, které budou tato rozhodnutí vydávat

V první fázi povolování posuzovaného záměru bude nutné zajistit některé individuální správní akty, mezi kterými lze (po upřesnění) jmenovat zejména doklady, uvedené v tabulce 1.

Tab. 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
Stavební povolení	§115 zák. č. 183/2006 Sb.	Obecný stavební úřad
Kolaudační souhlas	§122 zák. č. 183/2006 Sb.	Obecný stavební úřad
Povolení ke kácení dřevin	§ 8 zák. č. 114/1992 Sb.	Orgán ochrany přírody (Obecní úřad)
Závazné stanovisko k zásahům do významných krajinných prvků	§ 4 zák. č. 114/1992 Sb.	Orgán ochrany přírody (Obec s rozšířenou působností)
Souhlas se zásahem do krajinného rázu	§ 12 zák. č. 114/1992 Sb.	Orgán ochrany přírody
V případě potřeby souhlas k nakládání s nebezpečnými odpady	§ 16 zák. č. 185/2001 Sb.	Krajský úřad
Souhlas s odnětím půdy ze zemědělského půdního fondu	§ 9 zák. č. 334/1992 Sb.	Orgán ochrany zemědělského půdního fondu
V případě potřeby povolení k nakládání s povrchovými nebo podzemními vodami	§ 8 zák. č. 254/2001 Sb.	Vodoprávní úřad
V případě potřeby schválení havarijního plánu	§ 39 zák. č. 254/2001 Sb.	Vodoprávní úřad
Souhlas k umístění stavby v záplavovém území	§ 17 zák. č. 254/2001 Sb.	Vodoprávní úřad
Podle potřeby další rozhodnutí/vyjádření	podle speciálních předpisů (zák. č. 254/2001 Sb., zák. č. 13/1997 Sb., zák. č. 86/2002 Sb.)	Speciální stavební úřady (vodoprávní úřad, silniční správní úřad) a další orgány

B.2. Údaje o vstupech

B.2.1. Půda

Vzhledem k tomu, že se jedná o novostavbu železniční trati, bude větší část stavby situovaná na pozemcích zemědělského půdního fondu. Zábory pozemků však budou pouze v rozsahu nezbytně nutném.

Předmětný záměr se nachází z větší části na zemědělských pozemcích jižně od obce Rokytnice u Přerova. Realizace stavby si vyžádá trvalý a dočasný zábor půdy ze zemědělského půdního fondu ve všech dotčených katastrálních územích (k. ú. Císařov, k. ú. Dluhonice, k. ú. Luková, k. ú. Rokytnice u Přerova).

V katastrálním území Brodek u Přerova si posuzovaný záměr vyžádá trvalý zábor ZPF o velikosti 155 m^2, v k.ú. Císařov 7 362 m^2, v k.ú. Luková u Přerova 11 735 m^2 a v k.ú. Rokytnice u Přerova 92 395 m^2. V k.ú. Rokytnice u Přerova je dále vyžadován dočasný zábor ZPF o velikosti 650 m^2.

V k.ú. Brodek u Přerova, Císařov a Luková u Přerova se jedná o pozemky ZPF řazené do 2. třídy ochrany. Na území Rokytnice u Přerova převažují pozemky ZPF řazené do 2. třídy ochrany, dále do 3. třídy ochrany ZPF, spíše ojediněle, na velmi malých rozlohách se jedná o pozemky řazené do 1. třídy ochrany ZPF. Přehled záborů uvádí následující tabulka.

Hodnocení záborů bude zpracováno podle zákona č. 334/1992 Sb., o ochraně zemědělského půdního fondu, v platném znění, a podle vyhlášky MŽP č. 13/1994 Sb., kterou se upravují některé podrobnosti ochrany zemědělského půdního fondu (dále ZPF). Současně bude v dalších fázích projektování a navazujících stavebních řízeních nutné zažádat příslušný orgán ochrany ZPF o odnětí těchto pozemků.

Tab. 2: Zábory požadované v rámci posuzované stavby

Parcelní číslo	List vlastnictví	Vlastník - adresa	Druh pozemku	Využití	BPEJ	třída ochrany (1 - 5)	plocha [m2]	trvalý zábor [m2]	dočasný zábor [m2]
katastrální území: Brodek u Přerova									
537	236	České dráhy, a.s., nábřeží Ludvíka Svobody 1222/12, Nové Město, 11000 Praha 1	zast. plocha, nádvoří				335		
541	1262	Správa železniční dopravní cesty, státní organizace, Dlážděná 1003/7, Nové Město, 11000 Praha 1	zast. plocha, nádvoří				448		
542	236	České dráhy, a.s., nábřeží Ludvíka Svobody 1222/12, Nové Město, 11000 Praha 1	ostatní plocha	zeleň			1020		
1291/4	236	České dráhy, a.s., nábřeží Ludvíka Svobody 1222/12, Nové Město, 11000 Praha 1	ostatní plocha	dráha			76663		
1291/5	1262	Správa železniční dopravní cesty, státní organizace, Dlážděná 1003/7, Nové Město, 11000 Praha 1	ostatní plocha	dráha			8686		
1662	1392	Tvrdoňová Jolana Ing., Tylova 546, 75103 Brodek u Přerova	**orná půda**	-	35800	2	367	**95**	
1663	507	Adamcová Marie, Řezáčova 420/18, Lazce, 77900 Olomouc … 1/2 Vondrová Helena, Pod Skalkou 77/19, Přerov II-Předmostí, 75124 Přerov … 1/2	**zahrada**	-	35800	2	1610	**40**	
1664	1157	Zemědělské družstvo Kokory, č. p. 381, 75105 Kokory	**orná půda**	-	35800	2	6267	**20**	
1667	10001	Městys Brodek u Přerova, Masarykovo náměstí 13, 75103 Brodek u Přerova	ostatní plocha	ostatní komunikace			1823	150	
1689	963	PMS Reality a.s., Pivovarská 261, 78833 Hanušovice	ostatní plocha	neplodná			16533		125
katastrální území: Dluhonice									
1103/1	107	České dráhy, a.s., nábřeží Ludvíka Svobody 1222/12, Nové Město, 11000	ostatní plocha	dráha			98424		

		Praha 1							
katastrální území: Císařov									
294/11	10002	Státní pozemkový úřad, Husinecká 1024/11a, Žižkov, 13000 Praha 3	vodní plocha	vodní tok			1045	15	
294/12	111	Špalek Jan, č. p. 12, 75103 Císařov	vodní plocha	vodní tok			216	25	
294/13	200	Správa železniční dopravní cesty, státní organizace, Dlážděná 1003/7, Nové Město, 11000 Praha 1	vodní plocha	vodní tok			68		
295/4	200	Správa železniční dopravní cesty, státní organizace, Dlážděná 1003/7, Nové Město, 11000 Praha 1	ostatní plocha	dráha			8		
295/5	200	Správa železniční dopravní cesty, státní organizace, Dlážděná 1003/7, Nové Město, 11000 Praha 1	ostatní plocha	dráha			54		
295/6	200	Správa železniční dopravní cesty, státní organizace, Dlážděná 1003/7, Nové Město, 11000 Praha 1	ostatní plocha	dráha			32		
295/7	200	Správa železniční dopravní cesty, státní organizace, Dlážděná 1003/7, Nové Město, 11000 Praha 1	ostatní plocha	dráha			36		
295/8	200	Správa železniční dopravní cesty, státní organizace, Dlážděná 1003/7, Nové Město, 11000 Praha 1	ostatní plocha	dráha			90		
295/9	200	Správa železniční dopravní cesty, státní organizace, Dlážděná 1003/7, Nové Město, 11000 Praha 1	ostatní plocha	dráha			45		
295/10	253	Rokyta František, Sokolská 2779/5, Přerov I-Město, 75002 … 1/2 Rokyta Marek, č. p. 43, 75103 Císařov … 1/2	orná půda		25800	2	42	**42**	
295/11	200	Správa železniční dopravní cesty, státní organizace, Dlážděná 1003/7, Nové Město, 11000 Praha 1	ostatní plocha	dráha			35		
295/12	200	Správa železniční dopravní cesty, státní organizace, Dlážděná 1003/7,	ostatní plocha	dráha			33		

		Nové Město, 11000 Praha 1							
295/13	200	Správa železniční dopravní cesty, státní organizace, Dlážděná 1003/7, Nové Město, 11000 Praha 1	ostatní plocha	dráha			37		
295/14	200	Správa železniční dopravní cesty, státní organizace, Dlážděná 1003/7, Nové Město, 11000 Praha 1	ostatní plocha	dráha			41		
295/15	200	Správa železniční dopravní cesty, státní organizace, Dlážděná 1003/7, Nové Město, 11000 Praha 1	ostatní plocha	dráha			50		
295/16	200	Správa železniční dopravní cesty, státní organizace, Dlážděná 1003/7, Nové Město, 11000 Praha 1	ostatní plocha	dráha			24		
295/17	200	Správa železniční dopravní cesty, státní organizace, Dlážděná 1003/7, Nové Město, 11000 Praha 1	ostatní plocha	dráha			431		
295/22	111	Špalek Jan, č. p. 12, 75103 Císařov	orná půda		35800	2	4172	**90**	
295/23	6	Dobešová Andrea, č. p. 39, 75103 Císařov	orná půda		35800	2	3890	**75**	
295/24	59	Zacpalová Jana, č. p. 105, 75103 Císařo … 1/4 Zatloukal Jan, č. p. 38, 75103 Císařov … 3/4	orná půda		35800	2	3821	**75**	
295/25	216	Hanák Josef Ing., č. p. 104, 75103 Císařov	orná půda		35800	2	4066	**80**	
295/26	293	Zatloukal Pavel, č. p. 48, 75103 Císařov	orná půda		35800	2	3876	**70**	
295/27	130	SJM Zatloukal Břetislav a Zatloukalová Jiřina, č. p. 208, 75104 Rokytnice	orná půda		35800	2	9230	**85**	
295/29	345	Pokorný Miroslav, č. p. 101, 75103 Císařov	orná půda		35800	2	4257	**80**	
295/30	95	Vysloužilová Lenka, č. p. 111, 75121	orná půda		35800	2	4756	**40**	

		Buk							
295/31	111	Špalek Jan, č. p. 12, 75103 Císařov	orná půda		35800	2	1197	**55**	
295/32	84	Mederová Petra Mgr., č. p. 351, 75105 Kokory	orná půda		35800	2	4624	**60**	
295/33	246	Zatloukal Petr, č. p. 29, 75103 Císařov	orná půda		35800	2	4761	**80**	
295/34	399	Zatloukal Petr, č. p. 29, 75103 Císařov … 1/2 Doleželová Hana, č. p. 28, 75103 Císařov … 1/2	orná půda		35800	2	4635	**75**	
295/35	192	Obrtel Petr Ing., Záhumení 671/3, 75102 Troubky	orná půda		35800	2	4331	**75**	
295/36	50	Benda Petr, č. p. 204, 75104 Rokytnice	orná půda		35800	2	4419	**80**	
295/37	412	Mackovík Jaroslav Ing., č. p. 2, 75103 Císařov	orná půda		35800	2	4289	**85**	
295/38	412	Mackovík Jaroslav Ing., č. p. 2, 75103 Císařov	orná půda		35800	2	5376	**60**	
295/39	132	ZS Pobečví a.s., č. p. 360, 75104 Rokytnice	orná půda		35800	2	4201	**70**	
295/42	241	Hanzlík Ivo, č. p. 108, 75103 Císařov	orná půda		35800	2	4432	**75**	
295/43	240	Zatloukalová Emilie, č. p. 21, 75103 Císařov	orná půda		35800	2	4201	**65**	
295/44	261	Bajerová Eva, č. p. 69, 75103 Císařov	orná půda		35800	2	2789	**85**	
295/45	47	Mráček Josef, č. p. 30, 75103 Císařov	orná půda		35800	2	4240	**60**	
295/46	80	Zatloukal Jiří, č. p. 55, 75103 Císařov	orná půda		35800	2	2706	**80**	
295/48	16	Koukal František, č. p. 20, 75103	orná půda		35800	2	4652	**40**	

		Císařov							
295/49	408	Ticháčková Eva, Martinská 172/10, Přerov VIII-Henčlov, 75002 Přerov	orná půda		35800	2	4420	**45**	
295/52	230	Slimařík František, č. p. 26, 75103 Císařov	orná půda		35800	2	9692	**85**	
295/53	230	Slimařík František, č. p. 26, 75103 Císařov	orná půda		35800	2	5766	**60**	
295/54	230	Slimařík František, č. p. 26, 75103 Císařov	orná půda		35800	2	6907	**50**	
295/55	253	Rokyta František, Sokolská 2779/5, Přerov I-Město, 75002 … 1/2 Rokyta Marek, č. p. 43, 75103 Císařov … 1/2	orná půda		35800	2	5182	**50**	
295/56	350	Schmiedová Sylvie Ing., Vránova 1127/112, Řečkovice, 62100 Brno	orná půda		35800	2	5131	**55**	
295/57	196	Dostál Zdeněk Ing., U Zahradnictví 71/10, Přerov XI-Vinary, 75124 Přerov	orná půda		35800	2	6263	**50**	
295/58	133	Přehnálková Marie, č. p. 4, 75103 Císařov	orná půda		35800	2	7676	**25**	
295/77	10002	Státní pozemkový úřad, Husinecká 1024/11a, Žižkov, 13000 Praha 3	orná půda		35800	2	11854	**1490**	
295/78	296	Novotná Alena, Luková 17, 75103 Brodek u Přerova ... 1/4 Novotný Miroslav, Luková 17, 75103 Brodek u Přerova ... 1/4 SJM Novotní Miroslav a Alena, Luková 17, 75103 Brodek u Přerova ... 1/2	orná půda		35800	2	3297	**1320**	
295/79	170	SJM Machala Jiří a Machalová Markéta, Dvořákova 440/11, Přerov I-Město, 75002 Přerov	orná půda		35800	2	8525	**2450**	
296	200	Správa železniční dopravní cesty, státní organizace, Dlážděná 1003/7, Nové Město, 11000 Praha 1	ostatní plocha	dráha					

346/6	175	Městys Brodek u Přerova, Masarykovo náměstí 13, 75103 Brodek u Přerova	ostatní plocha	ostatní komunikace					1000
katastrální území: Luková u Přerova									
123/1	188	Tobola Jiří, Václava Špály 4059/8, 79604 Prostějov	orná půda		35800	2	32633	**3650**	
123/7	136	SJM Machala Otakar a Machalová Ludmila, č. p. 63, 75103 Císařov	orná půda		35800	2	17005	**4250**	
123/13	185	Klézl Lubomír Ing., Na Zábraní 174/43, Přerov IV-Kozlovice, 75002 Přerov	orná půda		35800	2	1321	**95**	
123/15	166	Mackovík Jaroslav Ing., č. p. 2, 75103 Císařov	orná půda		35800	2	12292	**3680**	
123/17	10001	Městys Brodek u Přerova, Masarykovo náměstí 13, 75103 Brodek u Přerova	orná půda		35800	2	842	**60**	
280/1	93	Správa železniční dopravní cesty, státní organizace, Dlážděná 1003/7, Nové Město, 11000 Praha 1	ostatní plocha	dráha					
katastrální území: Rokytnice u Přerova									
599/4	238	Havlík Leonard, Okružní 456, Rokytnice, 75501 Vsetín	zahrada		35800	2	1018	**50**	
599/5	1212	SJM Zoubek Jiří a Zoubková Helena Mgr., č. p. 34, 75104 Rokytnice	zahrada		35800	2	1039	**65**	
599/6	42	Kalnický Peter, č. p. 236, 75104 Rokytnice	zahrada		35800	2	1014	**70**	
599/7	665	Pospíšil Antonín, č. p. 237, 75104 Rokytnice	zahrada		35800	2	977	**80**	
599/8	777	SJM Formánek Milan a Formánková Oldřiška, Žižkova 2570/9, Přerov I-Město, 75002 Přerov	zahrada		35800	2	992	**90**	
599/9	1178	Netopil Patrik, č. p. 423, 75104 Rokytnice	zahrada		35800	2	1004	**110**	
599/10	311	SJM Kučerka Michal a Kučerková Simona, č. p. 281, 75104 Rokytnice	zahrada		35800	2	1027	**165**	

599/11	566	Sládeček Alois, č. p. 118, Rokytnice; Sládečková Marie, č. p. 118, Rokytnice	orná půda		35800	2	629	**190**	
599/14	566	Sládeček Alois, č. p. 118, Rokytnice; Sládečková Marie, č. p. 118, Rokytnice	zahrada		35800	2	497	**170**	
615/9	138	Dvořák Antonín Ing., Nová 936/28, 69106 Velké Pavlovice	orná půda		31000	1	1653	**10**	
					35800	2	4630		
615/10	447	Dostálová Božena, Sokolská 2778/3, Přerov I-Město, 75002 Přerov	orná půda		35800	2	5777	**135**	
					31000	1	1589		
615/11	83	Koukal Jaromír, č. p. 136, 75104 Rokytnice	orná půda		35800	2	4769	**140**	
					31000	1	1005		
615/12	161	Adamcová Ludmila, Kovářská 1409, 69662 Strážnice; Adamec František Ing., Lančíkových 2273/33, Přerov I-Město, 75002 Přerov	orná půda		35800	2	4745	**150**	
					31000	1	807		
615/13	108	Malendová Marta, č. p. 78, 75104 Rokytnice	orná půda		35800	2	17170	**700**	
					31000	1	1360		
615/14	1101	Brada Josef, č. p. 43, 75105 Kokory	orná půda		31000	1	21	**600**	
					35800	2	10779		
615/15	1138	SJM Březík Josef Ing. a Březíková Martina Ing., č. p. 68, 75104 Rokytnice	orná půda		35800	2	5443	**370**	
615/16	498	Obec Rokytnice, č. p. 143, 75104 Rokytnice; ZS Pobečví a.s., č. p. 360, 75104 Rokytnice	orná půda		35800	2	15770	**1100**	
615/17	208	Moudrý Miroslav, Masarykovo náměstí 45, 75103 Brodek u Přerova	orná půda		35800	2	7970	**620**	
615/18	1177	Odstrčil Tomáš, Havlíčkova 203, 75103 Brodek u Přerova	orná půda		35800	2	8929	**800**	
615/19	186	SJM Zlámal Vít a Zlámalová Zdenka, č. p. 32, 75104 Rokytnice	orná půda		35800	2	17410	**1650**	**10**

615/20	800	Kupčík Stanislav, Denisova 2041/4, Přerov I-Město, 75002 Přerov; Stejskalová Jiřina, Podhradí 35/2, 78335 Horka nad Moravou	orná půda		35800	2	5670	**550**	
615/21	800	Kupčík Stanislav, Denisova 2041/4, Přerov I-Město, 75002 Přerov; Stejskalová Jiřina, Podhradí 35/2, 78335 Horka nad Moravou	orná půda		35800	2	15034	**1650**	
615/22	806	Jurečka Vladimír, č. p. 158, 75105 Kokory	orná půda		35900	3	6	**1085**	
					35800	2	10042		
615/23	965	ZS Pobečví a.s., č. p. 360, 75104 Rokytnice	orná půda		35900	3	8215	**220**	
					35800	2	2703		
655/4	407	Syslo Zdeněk, SPC F 470/24, Pod Cvilínem, 79401 Krnov	orná půda		35900	3	3010		
655/30	709	SJM Matějíček Stanislav a Matějíčková Alžbeta, č. p. 264, 75104 Rokytnice	orná půda		35800	2	413	**810**	
					35900	3	10087		
655/31	33	Koukal Zdeněk, Luková 10, 75103 Brodek u Přerova	orná půda		35900	3	9143	**1190**	
					35800		23		
655/32	273	Oščádalová Anna, č. p. 69, 75104 Rokytnice	orná půda		35900	3	10541	**1900**	
655/33	1123	SJM Provazník Milan Ing. a Provazníková Jana MUDr., č. p. 8, 76811 Kyselovice	orná půda		35900	3	6084	**1350**	
655/34	130	Sládeček Jan, č. p. 74, 75104 Rokytnice	orná půda		35900	3	8171	**1960**	
655/35	385	Kulková Hana MUDr., Lihovarská 1264/13, Libeň, 19000 Praha 9	orná půda		35900	3	14175	**3400**	**75**
655/36	231	Hanáková Anna, Spojovací 15/2, Přerov VI-Újezdec, 75002 Přerov	orná půda		35900	3	5666	**1400**	
655/37	838	Nesvadba František, č. p. 179, 78375 Věrovany; Nesvadba Zdeněk, U sokolovny 278, 75103 Majetín; Smolková Dagmar, Meruňková 349/3, Křelov, 78336 Křelov-Břuchotín	orná půda		35900	3	5868	**1430**	

655/38	474	Dokoupil Zdeněk, Kozlovská 180/23, Přerov I-Město, 75002 Přerov; Dokoupilová Anna, Jeremiášova 520/5, Povel, 77900 Olomouc	orná půda		35900	3	5633	**1400**	**85**
655/39	10001	Obec Rokytnice, č. p. 143, 75104 Rokytnice	orná půda		35900	3	11479	**3000**	
655/40	86	Bureš Pavel, Olomoucká 55/11, Přerov II-Předmostí, 75124 Přerov	orná půda		35900	3	17698	**5300**	
655/41	806	Jurečka Vladimír, č. p. 158, 75105 Kokory	orná půda		35800	2	26	**1580**	
					35900	3	3982		
655/42	157	Horáčková Hana, Želatovská 2616/10, Přerov I-Město, 75002 Přerov	orná půda		35900	3	970	**910**	
					35800	2	3363		
655/43	10001	Obec Rokytnice, č. p. 143, 75104 Rokytnice	orná půda		35800	2	1072	**10**	
682	388	Kučerová Magda, č. p. 247, 75104 Rokytnice	orná půda		35800	2	6483	**235**	**100**
					35900	3	80		
698/1	489	Kupecová Marie, č. p. 106, 75104 Rokytnice	orná půda		35800	2	5165	**4350**	
698/2	489	Kupecová Marie, č. p. 106, 75104 Rokytnice	orná půda		35800	2	3836	**3040**	**360**
698/3	489	Kupecová Marie, č. p. 106, 75104 Rokytnice	orná půda		35800	2	4796	**170**	
712/11	415	Hradílek Jiří Ing., č. p. 403, 75104 Rokytnice	orná půda		35800	2	5853	**140**	
712/12	256	Čecháková Jana, č. p. 55, 75104 Rokytnice	orná půda		35800	2	8611	**6750**	
721	10001	Obec Rokytnice, č. p. 143, 75104 Rokytnice	zahrada		35800	2	3137	**415**	
724/1	579	Kubánek Martin, Purkyňova 500/1b, 76701 Kroměříž Kubánek Miloslav Mgr., č. p. 45, 75104 Rokytnice Kubánková Alena Mgr., Babická 2534/15, 78501 Šternberk Trušník Petr, č. p. 296, 75104 Rokytnice	zahrada		35800	2	1982	**115**	
724/2	579	Kubánek Martin, Purkyňova 500/1b,	zahrada		35800	2	1982	**40**	

		76701 Kroměříž Kubánek Miloslav Mgr., č. p. 45, 75104 Rokytnice Kubánková Alena Mgr., Babická 2534/15, 78501 Šternberk Trušník Petr, č. p. 296, 75104 Rokytnice							
724/3	580	Trušník Petr, č. p. 296, 75104 Rokytnice	zahrada		35800	2	3964	**40**	
725/1	758	SJM Hradílek Jiří Ing. a Hradílková Ludmila, č. p. 403, 75104 Rokytnice	zahrada		35800	2	409	**30**	
725/2	758	SJM Hradílek Jiří Ing. a Hradílková Ludmila, č. p. 403, 75104 Rokytnice	zahrada		35800	2	2306	**50**	
726/1	188	Přikryl Zdeněk, Svornosti 365/18, Přerov I-Město, 75002 Přerov	orná půda		35800	2	2484	**105**	
727/1	192	SJM Kopřiva Josef a Kopřivová Ludmila, Jižní čtvrť II 2539/17, Přerov I-Město, 75002 Přerov	orná půda		35800	2	2049	**120**	
727/2	5	Pešák František, Československé armády 682, 74787 Budišov nad Budišovkou	orná půda		35800	2	1140	**80**	
728/1	83	Koukal Jaromír, č. p. 136, 75104 Rokytnice	orná půda		35800	2	3200	**260**	
728/2	83	Koukal Jaromír, č. p. 136, 75104 Rokytnice	orná půda		35800	2	3200	**300**	
729	500	Mazáč Otto, Velká Dlážka 310/3, Přerov I-Město, 75002 Přerov	ovocný sad		35800	2	5972	**750**	
733/1	186	SJM Zlámal Vít a Zlámalová Zdenka, č. p. 32, 75104 Rokytnice	orná půda		35800	2	16927	**3180**	
733/4	194	SJM Bartoník Jaroslav a Bartoníková Marcela, č. p. 21, 75104 Rokytnice	orná půda		35800	2	11820	**2380**	
733/5	524	Jurečka Jaroslav, č. p. 357, 75104 Rokytnice	orná půda		35800	2	15881	**2700**	
733/6	96	Havlík Jan, č. p. 47, 75104 Rokytnice	orná půda		35800	2	24220	**3480**	
733/7	525	Jurečka Jaroslav, č. p. 357, 75104 Rokytnice Kupčík Stanislav, Denisova 2041/4, Přerov I-Město, 75002 Přerov	orná půda		35800	2	28009	**3315**	
733/8	198	Štefková Eva, Petra Jilemnického	orná půda		35800	2	12204	**1300**	

		366/10, 67904 Adamov							
733/9	965	ZS Pobečví a.s., č. p. 360, 75104 Rokytnice	orná půda		35800	2	6000	**610**	
733/10	664	Hermannová Ludmila, č. p. 17, 75104 Rokytnice Kašpaříková Marie MUDr., Velká Dlážka 318/23, 75002 Přerov Pospíšilík Josef MVDr., Riedlova 679/9, 75002 Přerov	orná půda		35800	2	13545	**1435**	
733/11	618	Jurečka Pavel, č. p. 46, 75104 Rokytnice	orná půda		35800	2	37907	**4250**	
733/12	10001	Obec Rokytnice, č. p. 143, 75104 Rokytnice	orná půda		35800	2	474	**35**	
776/6	965	ZS Pobečví a.s., č. p. 360, 75104 Rokytnice	orná půda		35800	2	28700	**35**	
776/7	412	Kaláb Jiří, č. p. 81, 75103 Císařov	orná půda		35800	2	24139	**285**	
776/8	138	Dvořák Antonín Ing., Nová 936/28, 69106 Velké Pavlovice	orná půda		35800	2	9141	**530**	
776/9	850	Bogdanowiczová Ivana, Novodvorská 1007/146, Braník, 14200 Praha 4	orná půda		35800	2	9350	**865**	
776/10	965	ZS Pobečví a.s., č. p. 360, 75104 Rokytnice	orná půda		35800	2	4849	**455**	
776/11	1001	Foltasová Lenka, Horní lán 1264/59, Nová Ulice, 77900 Olomouc	orná půda		35800	2	5649	**530**	
776/12	168	Lichnovská Františka, č. p. 28, 75105 Kokory; Sochor Jaromír, č. p. 12, 75104 Rokytnice	orná půda		35800	2	29242	**3560**	
776/13	965	ZS Pobečví a.s., č. p. 360, 75104 Rokytnice	orná půda		35800	2	3393	**700**	
776/14	467	Čechák Petr, č. p. 6, 75104 Rokytnice	orná půda		35800	2	13915	**3910**	
776/15	467	Čechák Petr, č. p. 6, 75104 Rokytnice	orná půda		35800	2	10285	**5440**	**20**
930/1	1044	Správa železniční dopravní cesty, státní organizace, Dlážděná 1003/7, Nové Město, 11000 Praha 1	ostatní plocha	dráha			9082		
930/4	1044	Správa železniční dopravní cesty, státní organizace, Dlážděná 1003/7, Nové Město, 11000 Praha 1	ostatní plocha	dráha			59221		

938	679	Olomoucký kraj, Jeremenkova 1191/40a, Hodolany, 77900 Olomouc	ostatní plocha	silnice			8432		
996	10001	Obec Rokytnice, č. p. 143, 75104 Rokytnice	ostatní plocha	ostatní komunikace			943		
997/1	10001	Obec Rokytnice, č. p. 143, 75104 Rokytnice	ostatní plocha	ostatní komunikace			990	350	400
998/1	10001	Obec Rokytnice, č. p. 143, 75104 Rokytnice	ostatní plocha	ostatní komunikace			1999	320	10
999	10001	Obec Rokytnice, č. p. 143, 75104 Rokytnice	ostatní plocha	ostatní komunikace			1695	385	10
1007	10001	Obec Rokytnice, č. p. 143, 75104 Rokytnice	ostatní plocha	ostatní komunikace			2221	390	15
1008	10001	Obec Rokytnice, č. p. 143, 75104 Rokytnice	ostatní plocha	ostatní komunikace			352	180	17
1009/2	10001	Obec Rokytnice, č. p. 143, 75104 Rokytnice	ostatní plocha	ostatní komunikace			9809	960	
1018	10001	Obec Rokytnice, č. p. 143, 75104 Rokytnice	vodní plocha	vodní tok			5284		
st.153	204	České dráhy, a.s., nábřeží Ludvíka Svobody 1222/12, Nové Město, 11000 Praha 1	zastavěná plocha, nádvoří	stavba č.p.124 - LV 1044					

Pozemky určené k plnění funkcí lesa (PUPFL) se na území posuzovaného záměru nenachází a dotčeny tedy nebudou. Stavbou nebude dotčeno ani ochranné pásmo lesa (tzn. území do 50 m od okraje lesních pozemků).

B.2.2. Voda

Odběr vody lze předpokládat ve fázi výstavby (vlastní stavba, zkrápění staveniště, resp. přístupových cest). Ve fázi provozu bude potřeba vody minimální. Při výstavbě bude docházet ke spotřebě technologické vody, a to zejména na kropení materiálu při hutnění náspů, kropení betonu při betonářských pracích, čištění spár, resp. čištění techniky před výjezdem ze staveniště, kropení přístupových tras. Velikost spotřeby vody bude záviset na ročním období provádění prací a souvisejícím počasí. Zásobování vodou bude řešeno ze stávajících veřejných vodovodních řadů a hydrantů. Do lokalit bez stávající vodovodní sítě bude voda dle potřeby dovážena.

Zde je třeba ještě upozornit na skutečnost, že v případě nutnosti odběru vody z vod povrchových, bude na takovýto odběr vydáno povolení příslušným vodoprávním orgánem.

Další spotřebu vody lze předpokládat přímo na plochách zařízení stavenišť. Voda bude spotřebovávána na mytí rukou (zařízení stavenišť jsou již dnes standardně vybavena chemickým WC). Kde to bude možné, budou zařízení staveniště napojena na stávající veřejné vodovodní řady nebo hydranty. Do lokalit bez stávající vodovodní sítě bude voda dle potřeby dovážena. Denní spotřebu na jedno staveniště odhadujeme na 30 l. Pitná voda bude na zařízení stavenišť dovážena balená. Spotřeba pitné vody je odhadováno na 5 l na osobu za den.

Po dokončení stavby se voda bude odebírat a spotřebovávat pouze v rámci běžného provozu vlakových souprav. Tato spotřeba bude obdobná jako v současné době. Případem nárazové potřeby vody může být řešení havarijních situací. Další výrazné změny v odběrech a spotřebě vody ve srovnání s dnešním stavem nejsou předpokládány.

B.2.3. Ostatní surovinové a energetické zdroje

V období výstavby bude elektrická energie spotřebovávána při provozu zařízení stavenišť. Zařízení staveniště budou napojena na stávající rozvody nebo, u zařízení v mezistaničních úsecích, bude využito mobilních agregátů.

V rámci provozu trať spotřebovává určité množství elektrické energie pro napájení sdělovacích a zabezpečovacích zařízení, dispečerského ovládání, na osvětlení venkovního prostranství, elektrický ohřev výhybek, elektrické zařízení pro předtápění osobních vozů, dálkové ovládání úsekových odpojovačů, přípojky 22 kV, přeložky silnoproudých rozvodů a zařízení apod. Vybudováním nového úseku železnice s trakčním vedením dojde v období provozu k mírnému zvýšení spotřeby elektrické energie. Přesnější spotřeby a způsob odběru budou stanoveny v dalších stupních projektové dokumentace.

Surovinové zdroje

V rámci realizace budou pro výstavbu používány běžné stavební materiály a suroviny. Všechny tyto materiály a suroviny budou splňovat požadavky na zdravotní nezávadnost.

Lze předpokládat použití kameniva a štěrkopísku pro betonové konstrukce (pozemní stavby), beton a asfaltové směsi při budování mostních objektů, plastové trubky a kabely, běžné stavební hmoty (cement, vápno, písek atd.). Dále mohou být v menší míře použity běžné materiály, jako je dřevo, sklo, izolace apod. Pro zhotovení železničního tělesa vznikne potřeba štěrku a štěrkopísku. Tyto materiály lze využít v souladu s požadavky zákona o odpadech, a to jako vhodné recykláty na téže stavbě nebo na stavbách jiných při dodržení podmínky vhodnosti použití předmětných odpadů jako materiálu. Dalšími materiály, které je takto možné využít, jsou např. beton, asfaltové směsi, zemina a kamení, apod. Výrazně se tak snižují nároky na nové materiálové zdroje.

Pro provoz strojních zařízení a nákladních automobilů budou spotřebovávány pohonné hmoty, které budou odebírány z běžné distribuční sítě.

Přesné množství jednotlivých surovin bude uvedeno v navazujících stupních projektové dokumentace.

B.2.4. Nároky na dopravní a jinou infrastrukturu

Předmětný záměr bude klást zvýšené nároky na dopravní infrastrukturu v období výstavby. Doprava materiálu na staveniště vyvolá nárůst dopravy na přilehlých komunikacích (zejména na silnici I/49 a dalších místních a účelových komunikacích v blízkosti trati), případně provizorních přístupových cestách, který bude časově omezen pouze na dobu výstavby. Dále budou využívány stávající zpevněné a nezpevněné polní a lesní cesty. Tyto cesty budou po ukončení realizace stavby uvedeny do původního (sjízdného) stavu.

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 zvýšený, a tím bude představovat určitou zátěž (hlukovou i emisní) pro obyvatelstvo podél dopravních tras.

S realizací záměru rovněž souvisí nutnost vlakových výluk, které však budou vhodným pracovním postupem při stavebních úpravách na trati minimalizovány. Předpokládá se, že náhradní osobní doprava bude řešena především autobusovou dopravou, nákladní doprava odklony nákladních vlaků či silniční dopravou.

V etapě provozu výhledově dojde k poměrně výraznému navýšení počtu projíždějících vlaků na trati, a to zejména osobních souprav. Současné intenzity dopravy a výhledové intenzity dopravy (rok 2025) jsou uvedené v následujících tabulkách.

Tab. 3: Stávající intenzity dopravy na trati Dluhonice – brodek u Přerova (zdroj: grafikon jízdních řádů SŽDC platných pro rok 2014 – 2015)

druh vlaku	Počty a typy vlakových souprav - stávající stav		
	den	noc	typ hnacího vozidla (řada)
Ec	84	4	151, 162, 350, 380, 1216, 193, 480, 680
R	35	3	151, 150.2, 162, 362
Os	45	9	163, 460, 440
Pn	42	32	363, 122, 123, 189, 183, 193, 753.7, 742

Tab. 4: Výhledové intenzity dopravy na železniční trati Dluhonice – Brodek u Přerova po realizaci stavebního záměru (rok 2025)

druh vlaku	Počty a typy vlakových souprav - výhledový stav (2025)		
	den	noc	typ hnacího vozidla (řada)
Ec	72	4	151, 162, 350, 380, 1216, 193, 480, 680
R	83	10	151, 150.2, 162, 362
Os	127	25	163, 460, 440
Pn	71	52	363, 163, 189, 183, 193, 753.7, 742

Tab. 5: Výhledové intenzity dopravy na železniční trati Dluhonice – Brodek u Přerova po realizaci stavebního záměru pro stávající a novou trať, první je uváděna intenzita pro stávající trať a druhá tučně zvýrazněná je uvedena intenzita pro novou kolej (rok 2025)

druh vlaku	Počty a typy vlakových souprav - výhledový stav (rok 2025)		
	den	noc	typ HV (řada)
Ec	36 / **36**	2 / **2**	151, 162, 350, 380, 1216, 193, 480, 680
R	60 / **23**	7 / **3**	151, 150.2, 162, 362
Os	127 / **0**	25 / **0**	163, 460, 440
Pn	47 / **24**	33 / **19**	363, 163, 189, 183, 193, 753.7, 742

Ostatní infrastruktura

V dalších stupních projektové dokumentace bude řešeno napojení na rozvodnou síť.

Lze konstatovat, že nároky na ostatní infrastrukturu budou minimální. Nároky na jinou infrastrukturu, než je uvedeno v předchozích kapitolách, nejsou známy.

B.3. Údaje o výstupech

B.3.1. Ovzduší

Období výstavby

Pro období výstavby byla zpracována rozptylová studie, která je přílohou 7 této dokumentace.

Vzhledem k tomu, že imisní charakteristiky (imisní limity) jsou vztažené na jeden kalendářní rok a realizace stavebního záměru bude probíhat dva roky, rozptylová studie modeluje jeden rok realizace stavebních prací, a to ten, který bude z hlediska emisní, resp. imisní zátěže nejhorší. Jedná se o modelový rok, kdy bude probíhat skrývka ornice a zřízení náspového tělesa. V ostatních etapách bude emisní zátěž nižší.

Při realizaci stavebního záměru bude docházet k překračování imisního limitu pro průměrnou roční koncentraci benzo(a)pyrenu, který je v lokalitě překračován i v současnosti, realizace posuzovaného stavebního záměru bude však znamenat pouze minimální příspěvek ke stávajícímu imisnímu pozadí a na kvalitě ovzduší se prakticky neprojeví.

Z výpočtu dále vyplývá, že při realizaci stavebního záměru bude docházet k překročení imisního limitu průměrné denní koncentrace PM_{10}, a to poměrně významně (stávající imisní pozadí se již v současnosti pohybuje nad platným imisním limitem, příspěvek ke stávajícímu imisnímu pozadí se může pohybovat i na úrovni 100 % platného imisního limitu).

Lze konstatovat, že při realizaci výstavby náspu železničního tělesa dojde k poměrně významnému zatížení okolí zejména tuhými znečišťujícími látkami, kdy bude docházet k překročení imisního limitu průměrné denní koncentrace PM_{10}. Vzhledem k tomu, že se jedná o časově omezené negativní působení, trvající po dobu výstavby, lze tvrdit, že negativní vliv na ovzduší, resp. zdraví obyvatel bude akceptovatelný, a to zejména při striktním dodržení opatření ke zmírnění prašnosti. Lze konstatovat, že záměr je v dané lokalitě možné realizovat.

Stacionární zdroje znečištění ovzduší

Do stacionárních zdrojů znečišťování ovzduší během etapy výstavby můžeme zahrnout jednak prostor zařízení staveništ a jednak celý úsek budované trati, kde budou probíhat stavební práce. V etapě výstavby tedy dojde vzhledem k pohybu stavebních mechanizmů v prostoru zařízení staveništ a stavebních prací k navýšení emisí zejména tuhých znečišťujících látek. Toto navýšení bude pouze dočasné a plně reverzibilní. V rámci Programu zlepšování kvality ovzduší v zóně CZ07 je jako jedno z opatření vedoucích ke snížení emisí a ke zlepšení kvality ovzduší navržena výstavba a rekonstrukce železničních tratí.

Snížení zátěže je možné dosáhnout zvolením vhodného technologického řešení a dodržováním technologické kázně ze strany dodavatelů stavby a vhodným harmonogramem výstavby, který zohlední ochranu zdraví lidí:

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

Tyto podmínky jsou uvedeny také v návrhu omezování prašnosti ze stavebních činností v dokumentu Program zlepšování kvality ovzduší v zóně CZ07. Podmínka č. 4 vyplývá z Rozptylové studie (příloha č. 7). Při dodržení výše uvedeného bude znečištění ovzduší v etapě výstavby sníženo na únosnou mez.

Mobilní zdroje znečišťování ovzduší

Mobilními zdroji znečišťování ovzduší budou po dobu výstavby zejména automobily a stavební mechanismy. Rovněž je třeba po dobu výstavby počítat se zvýšeným provozem na některých komunikacích (doprava materiálu do místa stavby, odvoz odpadů). Zhoršená imisní situace může nastat především v intravilánu měst a obcí. Znečištění z dopravy se výrazně projevuje především v blízkém okolí komunikací. Přibližně 5 - 10m od zdroje dochází k prudkému poklesu koncentrací imisí jednotlivých škodlivin. Dominantními škodlivinami jsou v případě automobilové dopravy CO, benzen, benzo(*a*)pyren a NO_x.

Znečištění ovzduší způsobené vlivem výstavby stavebního záměru bude plně reverzibilní a nebude mít významný dlouhodobý negativní vliv na kvalitu ovzduší.

Období provozu

Vzhledem k tomu, že předmětem záměru je vybudování úseku elektrifikované trati, bude vliv na ovzduší v průběhu provozu stejný jako doposud.

V období provozu nebude instalován žádný vyjmenovaný zdroj znečišťování ovzduší dle zákona č. 201/2012 Sb., v platném znění.

B.3.2. Odpadní vody

Během výstavby a provozu posuzovaného záměru budou vznikat odpadní vody technologické a splaškové.

Technologické odpadní vody

Odpadní vody, které budou produkovány v době výstavby, budou představovat především vody znečištěné v průběhu stavebních prací. Odpadní voda bude produkována především v rámci technologických postupů a v rámci mytí stavební techniky a zařízení. Množství této odpadní vody není možné v současnosti odhadnout. Pro mytí stavebních strojů a zařízení však budou ze strany dodavatelů stavby respektovány a dodržovány předpisy na ochranu vod a mytí bude probíhat jen v zařízeních k tomuto účelu zřízených a ve zkolaudovaných stavbách (v případě pevných staveb). Ta jsou na základě našich zkušeností umístěna mimo vlastní posuzovanou stavbu v rámci stávajících objektů a platí pro ně to, co je řečeno dále o vodách splaškových.

Při čištění příjezdových komunikací na stavbu budou kromě ručního čištění a zametacích vozů nasazeny i vozy kropící. Jejich nasazení má význam především v době suchých ročních období, kdy dochází na komunikacích zatížených staveništní dopravou k vyšší prašnosti. Je třeba dbát na to, aby voda znečištěná nerozpustnými částicemi neucpávala kanalizační vpusti či nezanášela kanalizační řád v místech, kde bude kropící technika použita.

Po dokončení stavby budou odpadní vody vznikat v rámci běžného provozu vlakových souprav a pozemních objektů.

Splaškové odpadní vody

Splaškové odpadní vody budou vznikat na stavbě ve velmi omezeném množství. Důvodem je používání chemických WC na jednotlivých zařízeních staveništ. Splaškové vody v době výstavby tak na vlastní stavbě budou omezeny pouze na vody znečištěné v důsledku 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.

Při provozu stavby budou vznikat odpadní vody v rámci běžného provozu vlakových souprav. Likvidace takto vzniklých odpadních vod z provozních objektů bude řešena stávajícími prostředky, tj. odvedením do stávající kanalizace.

Dešťové vody

Dešťové vody nejsou vodami odpadními. Dešťové vody budou jak v období výstavby, tak v době provozu železnice odváděny v místech náspů na okraj tělesa. Systém odvodnění bude tvořen soustavou trativodů, šachet a svodných potrubí podél trati.

B.3.3. Odpady

Obecné podmínky nakládání s odpady

Při realizaci posuzované stavby a jejím následném užívání budou vznikat odpady různých skupin a druhů dle Katalogu odpadů. 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), v platném znění, 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, v platném znění.

Dále je třeba řídit se také následujícími vyhláškami a předpisy:

- Vyhláška č. 94/2016 Sb., o hodnocení nebezpečných vlastností odpadů (v platném znění);
- Vyhláška č. 93/2016 Sb., o Katalogu odpadů;
- 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. 641/2004 Sb., o rozsahu a způsobu vedení evidence obalů a ohlašování údajů z této evidence.

Nakládání s odpady

Každý subjekt má při své činnosti nebo v rozsahu své působnosti a v mezích daných zákonem č. 185/2001 Sb., v platném znění, 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., v platném znění, 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 by se měli o své odpady postarat v souladu se zákonem o odpadech.

Nakládání s „nebezpečnými“ odpady (N)

Nebezpečným odpadem je odpad vykazující jednu nebo více nebezpečných vlastností uvedených v příloze č. 2 zákona o odpadech (č.185/2001 Sb., v platném znění) nebo je uveden v Katalogu odpadů (vyhl. č. 93/2016 Sb.) jako nebezpečný odpad, nebo je smíšen nebo znečištěn některým z odpadů uvedených v Katalogu odpadů jako nebezpečný.

Na základě § 16 odst. 3 zákona o odpadech může s nebezpečnými odpady nakládat původce (zhotovitel stavby) pouze se souhlasem věcně a místně příslušného orgánu státní správy (shromažďování a přeprava nebezpečných odpadů nepodléhají souhlasu). V případě, že v rámci stavby produkce nebezpečných odpadů přesáhne 100 t/rok, bude orgánem státní správy udělujícím souhlas k nakládání s nebezpečnými odpady Krajský úřad Olomouckého kraje. Pokud produkce nebezpečných odpadů nepřesáhne 100 t/rok, bude orgánem státní

správy udělujícím souhlas k nakládání s nebezpečnými odpady obecní úřad obce s rozšířenou působností (Přerov).

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.

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 staveništ 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 dešti 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.

Určení jednotlivých druhů odpadů a jejich množství je v této fázi zpracování 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. 6: Přehled odpadů vznikajících při výstavbě (kategorie odpadů: O – ostatní, N – nebezpečný)

Katalogové číslo odpadu	Kategorie odpadu	Název druhu odpadu	Jednotka	Celkem
07 02 99	O	Odpady jinak blíže neurčené	kg	8870,000
07 02 99	N	Odpady jinak blíže neurčené	kg	22130,000
15 01 01	O	Papírové a lepenkové obaly	t	2,710
15 01 02	O	Plastové obaly	t	3,310
16 02 13	N	Vyřazená zařízení obsahující nebezpečné složky neuvedená pod čísly 16 02 09 až 16 02 122	ks	4,000
16 02 14	O	Vyřazená zařízení neuvedená pod čísly 16 02 09 až 16 02 13	t	71,500
16 02 16	O	Jiné složky odstraněné z vyřazených zařízení neuvedené pod číslem 16 02 15	ks	1894,000
16 06 02	N	Nikl-kadmiové baterie a akumulátory	t	0,600
17 01 01	O	Beton	t	24952,290
17 01 02	O	Cihly	t	337,320
17 02 01	O	Dřevo po stavebním použití, z demolic	t	1,250
17 02 02	O	Sklo	t	2,700
17 02 03	O	Plasty	t	5,050
17 02 04	N	Sklo, plasty a dřevo obsahující nebezpečné látky nebo nebezpečnými látkami znečištěné	t	950,000
17 03 01	N	Asfaltové směsi obsahující dehet	t	33,000
17 03 02	O	Asfaltové směsi neuvedené pod číslem 17 03 01	t	877,002
17 04 01	O	Měď, bronz, mosaz	t	108,000
17 04 02	O	Hliník	t	28,810
17 04 05	O	Železo a ocel	t	5875,752
17 04 07	O	Směsné kovy	t	0,450
17 04 09	N	Kovový odpad znečištěný nebezpečnými látkami	t	32,000
17 04 11	O	Kabely neuvedené pod 17 04 10	t	40,735
17 05 03	N	Zemina a kamení obsahující nebezpečné látky	t	5455,000
17 05 04	O	Zemina a kamení neuvedené pod číslem 17 05 03	t	222434,524
17 05 07	N	Štěrk ze železničního svršku obsahující nebezpečné látky	t	1125,000
17 05 08	O	Štěrk ze železničního svršku neuvedený pod číslem 17 05 07	t	113059,861
17 06 05	N	Stavební materiály obsahující azbest	t	0,700
17 09 04	O	Směsné stavební a demoliční odpady neuvedené pod čísly 17 09 01, 17 09 02 a 17 09 03	t	7380,958
20 01 21	N	Zářivky a jiný odpad obsahující rtuť	ks	125,000
20 02 01	O	Biologicky rozložitelný odpad	t	827,980
20 03 01	O	Směsný komunální odpad	t	20,210

Předpokládané množství jednotlivých druhů odpadů vznikajících v průběhu stavby a jejich druhové složení bude upřesněno v dalším stupni projektové dokumentace.

Směsný stavební a demoliční odpad, zařazený v katalogu jako nebezpečný, bude roztříděn na jednotlivé složky a zatříděn podle katalogu odpadů. Část odpadu řazeného mimo kategorii nebezpečný je možno zpětně využít při stavebních pracích, ostatní odpady budou odváženy a likvidovány mimo staveniště.

Dodavatel stavby bude během stavebních prací zajišťovat kontrolu nakládání s odpady a údržbu stavebních strojů. Pokud dojde k úniku ropných látek do zeminy, je nutné kontaminovanou zeminu ihned vytěžit a uložit do nepropustné nádoby (kontejneru). Při kolaudačním řízení předloží dodavatel stavby doklady o způsobu likvidace odpadů.

Odpovědnost za řádný průběh jakékoliv činnosti s odpadem související nese původce, respektive oprávněná osoba, která odpad při dodržení podmínek stanovených zákonem a prováděcími předpisy převzala.

Níže je uveden seznam odpadů, které budou vznikat v rámci realizace stavby a rovněž je zde stručně popsán jejich vznik a podmínky nakládání s nimi.

Pryžové podložky

07 02 99 – Odpady jinak blíže neurčené – kat. „O“ i „N“

PE podložky (kategorie O) budou vznikat v rámci kolejových úprav. Pro nakládání s tímto odpadem není třeba stanovovat zvláštní podmínky. Tento druh odpadu je možné recyklovat, případně použít jako alternativní palivo nebo uložit na skládku skupiny S – ostatní odpad.

Pryžové podložky (kategorie N) a podložky, které se nacházejí v místech výhybek, či v místech dlouhého stání vlaků mohou být nebezpečnými látkami z olejů, mazadel atd. V tomto případě se jedná o odpad nebezpečný a je nutné jej odstranit v zařízení k tomu určeném (skládka S-NO, spalovna nebezpečných odpadů).

15 01 01 Papírové a lepenkové obaly - kat. „O“

15 01 02 Plastové obaly - kat. „O“

Pro nakládání s těmito druhy odpadu není třeba stanovovat zvláštní podmínky. Tento druh odpadu je možné recyklovat, případně použít jako alternativní palivo nebo uložit na skládku S-OO.

17 01 01 Beton – kat „O“

V rámci stavby (demolice objektů, likvidaci stávajících betonových pražců atd.) bude vznikat betonový materiál. Jedná se o významné množství odpadů, které lze upravovat (drcením a tříděním na jednotlivé frakce) v příslušném zařízení k úpravě odpadů (recyklační linka). Materiál lze recyklovat buď na mobilních recyklačních linkách na místě demoličních prací, nebo v zařízeních k tomu určených. V rámci této stavby není uvažováno použití mobilní recyklační linky.

Tyto odpady určené k recyklaci musí splňovat podmínky stanovené vyhláškou 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.

Následně lze recykláty využít na vlastní stavbě, nebo na jiných stavbách, popřípadě i do jiných stavebních konstrukcí, v souladu s příslušnými požadavky a předpisy. Pro nakládání s těmito odpady není nutno, mimo zamezení prašnosti, stanovovat zvláštní podmínky.

17 02 03 Plasty - kat. „O“

Odpady kategorie 17 02 03 – plastové potrubí ve výkopech bude vznikat v souvislosti s ochranou inženýrských sítí. Jedná se o odpad, který je možno recyklovat nebo využít jako alternativní palivo. Odpady kategorie 17 02 03 jsou recyklovatelné a lze jej předat do příslušného zařízení, které je oprávněno provádět sběr a výkup odpadů. Pro využití či odstranění tohoto odpadu lze na základě ustanovení § 17 odst. 5) zákona č. 185/2001 Sb., využít sběrného systému obce. Toto ustanovení umožňuje původcům takovýchto odpadů na základě smlouvy s obcí využít systému zavedeného obcí pro nakládání s komunálním odpadem. Smlouva musí být písemná a musí obsahovat vždy výši sjednané ceny za tuto službu.

Pokud nebude využit sběrný systém obce, je možno tento odpad odstranit jako druhotnou surovinu v příslušných zařízeních. Nakládání s tímto odpadem se řídí zákonem č. 185/2001 Sb. a není třeba pro něj stanovovat zvláštní podmínky.

Je však třeba zjišťovat, zda nejsou některé části znečištěny nebezpečnými látkami a v případě zjištění znečištění zařadit tyto odpady pod katalogové číslo 17 02 04 Sklo, plasty a dřevo obsahující nebezpečné látky nebo nebezpečnými látkami znečištěné – kategorie N a dále s nimi nakládat v režimu odpadů nebezpečných.

Asfaltové směsi, dehet a výrobky z dehtu

17 03 02 – Asfaltové směsi neuvedené pod číslem 17 03 01 – kat. „O“

Nejvýznamnější množství těchto odpadů bude vznikat při úpravách komunikací, železničních mostů a přejezdů. Odpady kategorie ostatní lze po úpravě v příslušném zařízení recyklovat (využít) a to jak na vlastní stavbě, tak i na jiných stavbách, za předpokladu splnění podmínek na příslušné suroviny. Pro recyklaci stavebních odpadů platí obecně to, co již bylo uvedeno dříve (viz odpady 17 01 01). Pro nakládání s tímto odpadem není nutné stanovit zvláštní požadavky, mimo požadavku na zabránění nadměrné prašnosti.

Vzhledem k tomu, že se v minulosti při realizaci povrchů vozovek používaly asfaltové směsi s příměsí dehtu, je i u této stavby počítáno se vznikem odpadu z komunikací upravovaných při realizaci stavby kontaminován těmito látkami. Odpad bude řazen pod katalogové číslo 17 03 01- Asfaltové směsi obsahující dehet – kat. „N“ a dále s ním bylo nakládáno v režimu odpadu nebezpečný. Dle předběžných odhadů množství se jedná o vznik zhruba 100 kg tohoto odpadu. Pro nakládání s nebezpečným odpadem je nutné si zajistit povolení příslušného orgánu státní správy.

Kovy (včetně jejich slitin)

17 04 01 – Měď, bronz, mosaz; 17 04 05 – Železo a ocel, 17 04 07- Směsné kovy a 17 04 11 – Kabely neuvedené pod 17 04 10

Tyto odpady vznikají v rámci instalace nových rozvodů VN, NN, osvětlení atd. Tento materiál je recyklovatelný a lze jej předat do příslušného zařízení, které je oprávněno provádět sběr a výkup odpadů. Pro nakládání s těmito odpady není třeba stanovovat zvláštní podmínky. Je však třeba zjišťovat, zda některé části nejsou znečištěny nebezpečnými látkami. V případě znečištění je nutno nakládat s těmito odpady v režimu odpadů nebezpečných a předat je do příslušného zařízení.

Zemina (včetně vytěžené zeminy z kontaminovaných míst), kamení a vytěžená hlušina

17 05 04 – Zemina a kamení neuvedené pod číslem 17 05 03 – kat. „O“

Poměrně významné množství odpadů těchto odpadů bude vznikat při výkopových pracích v rámci celé stavby.

Vytěžená zemina splňující charakteristiky pro materiál vhodný do náspů může být využita v rámci stavby. Další možné využití výkopové zeminy je na terénní úpravy jiných staveb, na rekultivačně-asanačních plochách, případně ji lze využít na konstrukční vrstvy skládek (tzn. k technickému zabezpečení skládky) nebo na terénní úpravy skládky.

Pokud nebude zemina využita k výše zmíněným účelům, bude nutno s ní nakládat jako s odpadem a přebytečná zemina může být uložena na skládce skupiny S – inertní odpad, případně skupiny S – ostatní odpad. Podmínky ukládání odpadů na skládky a jejich využívání na povrchu terénu stanovuje vyhláška č. 294/2005 Sb., o podmínkách ukládání odpadů na skládky a jejich využívání na povrchu terénu.

Pro nakládání s tímto odpadem není třeba stanovit zvláštní podmínky. Při samotné realizaci výkopových prací je třeba sledovat, zda těžený materiál nebyl kontaminován nebezpečnými látkami (zejména ropné látky). V případě zjištěné kontaminace je nutno provést analytický rozbor odpadu a následně na základě výsledku tohoto rozboru odpad zatřídit jako druh 17 05 03 a nakládat s tímto odpadem jako s odpadem nebezpečným (např. biodegradace nebo uložení na skládce nebezpečných odpadů).

<u>17 05 08 – Štěrk ze železničního svršku neuvedený pod číslem 17 05 07 – kat. „O“</u>

Odpad katalogového čísla 17 05 08 bude vznikat v rámci úprav kolejového lože. Štěrkové lože patřící ke kategorii „ostatní“ odpad je ta část materiálu, jehož zatížení znečišťujícími látkami umožňuje další využití pro stavební účely. Nekontaminované štěrkové lože tvoří objemově významné množství materiálu, který je vhodné zpracovat za účelem následného využití odtěžením a následnou recyklací. Nekontaminované štěrkové lože se zpravidla nachází v mezistaničních úsecích.

V rámci stavby bude snaha o maximální možné využití těchto materiálů. Celé lože, s výjimkou míst v blízkosti výhybek a dlouhodobého stání vlakových souprav, bude odvezeno na recyklační linku a po zpracování zpět využito na stavbě. Předpokládá se, že zisk bude cca 50%. Nekontaminovaný materiál z podsítné frakce bude využit na zásyp vybraných zemních depresí v rámci stavby. Zbývající odpadní materiál z recyklace bude odstraněn v souladu se zákonem o odpadech.

17 05 07 – Štěrk ze železničního svršku obsahující nebezpečné látky – kat. „N“

V oblastech zhlaví v železničních stanicích, pod výhybkovými výměnami a v místech stání hnacích jednotek kolejových vozidel příp. odstavných kolejí bývá štěrk železničního svršku kontaminován. V tom případě se jedná o odpad kat. 17 05 07 – Štěrk ze železničního svršku obsahující nebezpečné látky. Štěrk obsahující nebezpečné látky není možné řádně recyklovat a je třeba s ním dále nakládat v režimu nebezpečný odpad. V tomto případě je vhodné uložení takového materiálu na biodegradační plochu. V případě kontaminace štěrku jinými organickými látkami např. PAU, PCB je nejvhodnějším řešením předání takového odpadu např. na skládku S-NO.

Jiné stavební a demoliční odpady

17 09 04 Směsné stavební a demoliční odpady neuvedené pod čísly 17 09 01, 17 09 02 a 17 09 03 – kat. „O“

Do této skupiny jsou zařazeny směsi stavebních materiálů - železobeton z demolic mostů, kamenivo a beton. Tento druh odpadu je možné předat do některých recyklačních zařízení nebo bude uložen na skládce skupiny S – ostatní odpad.

Komunální odpad (odpady z domácností a podobné živnostenské, průmyslové odpady a odpady z úřadů včetně složek z odděleného sběru)

20 02 01 – Biologicky rozložitelný odpad – kat. „O“, 20 01 03 - Pařezy

Jedná se o pokácené stromy, smýcené keře a pařezy, které budou odstraněny z prostoru staveniště. Kvalitní vzrostlé stromy lze využít jako řezivo (doporučení - kmeny stromů a silnější větve budou nařezány a nabídnuty k prodeji právnickým nebo fyzickým osobám k využití jako palivové dřevo vhodné na otop do kamen, kotlů na dřevo, krbů a krbových kamen).

V případě, že kvalitní vzrostlé stromy budou využity jako řezivo k prodeji právnickým nebo fyzickým osobám, nebude výše uvedený způsob nakládání s pokácenými stromy z prostoru staveniště podléhat zákonu č. 185/2001 Sb., o odpadech a o změně některých dalších zákonů, ve znění pozdějších předpisů.

Odpad je možné po rozdrcení štěpkovačem použít v rámci vegetačních úprav této stavby. Tento materiál je také vhodný ke kompostování v příslušném zařízení, popřípadě je možné jej

využít v zařízení na energetické využití odpadů. Pro nakládání s tímto odpadem není třeba stanovovat zvláštní podmínky.

20 03 01 – Směsný komunální odpad - kat. „O“

Tento druh odpadu bude vznikat při provozu zařízení stavenišť. Odpad lze po vytřídění znovu využitelných složek uložit na skládce ostatního odpadu. Pro nakládání s tímto odpadem není třeba stanovovat zvláštní podmínky.

Elektroodpad

16 02 14 - Vyřazená zařízení neuvedená pod čísly 16 02 09 až 16 02 13 – kat. „O“

20 01 21 - Zářivky a jiný odpad obsahující rtuť – kat. „N“

Jedná se o odpady, které budou vznikat v rámci úprav na trakčním vedení a energetických zařízení. Pro nakládání s těmito odpady není třeba stanovovat zvláštní podmínky. Odpady podléhají zpětnému odběru, a proto budou předány v příslušném sběrném místě.

16 02 16 Jiné složky odstraněné z vyřazených zařízení neuvedené pod číslem 16 02 15 - kat. „O“

Do této kategorie jsou řazeny porcelánové izolátory a odpojovače vznikající v rámci úprav na trakčních a energetických zařízeních. Pro nakládání s těmito druhy odpadu není třeba stanovovat zvláštní podmínky. Tento druh odpadu je možné recyklovat nebo uložit na skládku S-OO.

16 02 13 Vyřazená zařízení obsahující nebezpečné složky neuvedená pod čísly 16 02 09 až 16 02 12) - kat. „N“

V rámci stavby budou sneseny trafa s olejem, které neobsahují PCB ani jiné škodliviny. Jedná se odpad kategorie nebezpečný. S tímto odpadem bude nakládáno v souladu s platnou legislativou a bude odevzdán na příslušném sběrném místě.

Odpady vznikající při provozu záměru

V rámci provozu půjde především o odpad z odstraňování dřevin a bylinné vegetace v rámci údržby drážního tělesa a odpad spojený s běžnou údržbou a opravami drážních zařízení. Dále se bude jednat o odpady typu komunálního odpadu včetně složek z odděleného sběru, které budou vznikat především při každodenním provozu železničních stanic (provoz výpravních budov železničních stanic, odpady z údržby vlakových souprav, drážního tělesa, výhybek). Množství produkovaného odpadu však není v dnešní době možno stanovit.

B.3.4. Ostatní

Hlukové poměry

Pro vyhodnocení vlivu hluku z provozu na rekonstruované železniční trati byla zpracována Hluková studie, která byla po připomínkách aktualizována. Aktualizovaná Hluková studie je i s mapami součástí této Dokumentace jako příloha č. 5.

Hluk v době výstavby

Hluk v období výstavby nebyl pro potřeby této Dokumentace samostatně modelován. Hlavními bodovými zdroji hluku po dobu výstavby záměru budou stavební mechanizmy nasazené v průběhu stavebních a zemních prací. Hlavním liniovým zdrojem bude stavební doprava. Předpokládá se nasazení běžných stavebních mechanizmů - bagry, nakladače, nákladní auta, hutnící mechanizmy, apod.

Hluk ze staveniště bude v čase proměnlivý a bude závislý na druhu, množství a místě prováděných prací, druhu a stavu stavebních strojů, počtu pracovníků a organizaci práce. Hlukové působení bude maximálně redukováno organizací výstavby a bude časově omezeno.

Hluk v době provozu

Výpočtový model prokazuje, že železniční doprava je v posuzované lokalitě významným zdrojem hluku. Posuzované železniční tratě jsou zatíženy silnou mezinárodní osobní dopravou a současně i nákladní doprava je silná. Nově budovaná kolej, mimoúrovňově křížící stávající trať, která převádí tranzit ve směru Olomouc – Ostrava je včetně stávajících kolejí posuzována jako novostavba s hygienickými limity pro hluk z dopravy na dráhách a v ochranném pásmu

dráhy (limit 60 dB pro den a 55 dB pro noc) a mimo OPD (limit 55 dB pro den a 50 dB pro noc).

Při zhodnocení hlučnosti od provozu na železnici jsou požadované hygienické limity bez návrhu protihlukových opatření překračovány v celém průběhu posuzované trati, kde dochází k přiblížení k obytné zástavbě.

Při návrhu protihlukových opatření (protihlukových stěn - PHS) byl prioritně chráněn venkovní chráněný prostor staveb. Pro návrh opatření byla rozhodující noční doba, kdy vzhledem k rovnoměrné hlukové zátěži během celých 24 hodin platí oproti denní době přísnější hygienický limit.

Některé protihlukové stěny zajistí nepřekročení limitu. Některé protihlukové stěny nezajistí nepřekročení limitu, variantou k návrhu je doplnění vzduchotechnických jednotek do obytných místností, čímž dojde ke zrušení chráněného venkovního prostoru stavby. Alternativou k výstavbě některých protihlukových stěn je změna využívání objektu.

Skutečný počet nadlimitně zasažených fasád a s tím související návrh opatření uvnitř objektů je potřeba ověřit měřením hluku po realizaci stavby.

Vibrace

Pro výše uvedenou stavbu nebylo provedeno přímé měření vibrací, neboť se jedná o novostavbu železniční tratě. Bylo provedeno vyhodnocení vlivu vibrací. Ze závěrů tohoto zhodnocení vyplývá, že nedojde k překročení hygienického limitu pro nejbližší obytné objekty. Z tohoto důvodu nejsou pro řešený úsek nové železniční tratě navrhována žádná antivibrační opatření.

B.3.5. Doplňující údaje

V rámci realizace stavebního záměru nebudou provozovány žádné trvalé zdroje ionizujícího záření ve smyslu zákona č. 18/1997 Sb., o mírovém využívání jaderné energie a ionizující záření (atomový zákon), v platném znění. Vlivem posuzovaného záměru nebudou emitována radioaktivní nebo elektromagnetické záření. Rovněž nebudou použity materiály, které jsou zdrojem radioaktivního záření.

Dle odvozené mapy radonového rizika ČR prochází předmětná železniční trať územím s nízkým až středním radonovým rizikem.

C. Údaje o stavu životního prostředí v dotčeném území

C.1. Výčet nejzávažnějších environmentálních charakteristik dotčeného území

C.1.1. Charakteristika území

Posuzovaný záměr železniční trati se nachází v údolní nivě řek Bečvy a Moravy v blízkosti západní části obce Rokytnice. Tím je dán i geografický profil území. Jedná se rovinatou oblast s jen velmi mírně se měnící nadmořskou výškou. Nadmořská výška je v rozmezí 200 m n.m. až 203 m n.m.

C.1.2. Územní systém ekologické stability

Územní systém ekologické stability (dále jen ÚSES) je vymezován na základě zákona č.114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny. Je charakterizován jako vzájemně propojený soubor přirozených i pozměněných, avšak přírodě blízkých, ekosystémů. Jde o síť skladebných částí, které jsou v krajině na základě prostorových a funkčních kritérií účelně rozmístěny. Rozhodujícím kritériem pro vymezení ÚSES je biogeografická pestrost krajiny co do rozmístění rámců trvalých ekologických podmínek a jejich přirozené, na člověku nezávislé vazby. Stávající ÚSES je tvořen ekologicky významnými segmenty krajiny jako částmi kostry ekologické stability. Jednotlivé skladebné části ÚSES jsou biocentra, biokoridory a interakční prvky.

Rozlišují se tři úrovně ÚSES:

- místní
- regionální
- nadregionální

a) Nadregionální prvky ÚSES

Jižní a střední část posuzovaného záměru kříží nadregionální biokoridor (dále jen NRBK) 40 spojující nadregionální biocentra (dále jen NRBC) Chropyňský luh a Ramena řeky Moravy.

Záměr přímo nezasahuje do žádného NRBC. Cca 4,5 km jižně od záměru se nachází NRBC Chropyňský luh.

b) Regionální prvky ÚSES

Záměr přímo nezasáhne do žádného regionálního koridoru (dále jen RBK). V širším okolí záměru se nachází RBK 1536 Chlum – Povodí Olešnice, který je vzdálený cca 3,8 km severně.

Mezi obcemi Rokytnice a Troubky, 0,5 km jižně od řešeného záměru se regionální biocentrum (dále jen RBC) 163 Vrbovec.

c) Lokální prvky ÚSES

Záměr přímo nezasáhne do žádného lokálního koridoru (dále jen LBK) a lokálního biocentra (dále jen LBC).

C.1.3. Zvláště chráněná území a přírodní parky

Zvláště chráněná území dle zákona č.114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny 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 jsou řazeny národní přírodní rezervace, přírodní rezervace, přírodní památky a národní přírodní památky.

Zájmová lokalita se nachází mimo tyto oblasti.

Nejbližší velkoplošné zvláště chráněné území je CHKO Litovelské Pomoraví (kód 84), které je vzdálené cca 18,5 km severně od předmětného záměru. Nejbližší maloplošné zvláště chráněné území je NPR Žebračka, která je vzdálena cca 5,6 km východně od předmětného záměru. Další maloplošné zvláště chráněné území v okolí předmětného záměru je PR Království vzdálené cca 6,8 km severně.

C.1.4. Významné krajinné prvky, památné stromy

Pojem významný krajinný prvek (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.

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.

Posuzovaný záměr kříží dva bezejmenné vodní toky u Rokytnice u Přerova a Císařovský potok.

Dalším prvkem VKP je **údolní niva.** Jedná se o 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). Důvodem ochrany je skutečnost, že VKP mají v krajině významnou ekologicko-stabilizační funkci, která musí být nadále posilována.

Významným krajinným prvkem je zde niva Bečvy, vlastní tok řeky Bečvy se nachází ve vzdálenosti více než 300 m od posuzovaného záměru.

VKP registrované

V nejbližším okolí drážního tělesa se dle našich informací nenacházejí žádné registrované významné krajinné prvky.

Obecně platí, že v případě zásahu do VKP je nutné si vyžádat předchozí závazné stanovisko příslušného orgánu ochrany přírody.

Památné stromy

V blízkosti záměru se nenachází památné stromy.

C.1.5. 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).

Území soustavy NATURA 2000

Zvláštním typem jsou území, která byla na základě vědeckých předpokladů vybrána jako lokality pro soustavu chráněných území NATURA 2000 podle legislativy Evropského společenství, konkrétně podle směrnice č. 79/409/EEC o ochraně volně žijících ptáků a směrnice č. 92/43/EEC o ochraně přírodních stanovišť, volně žijících živočichů a planě rostoucích rostlin. V rámci ČR je síť chráněných území NATURA 2000 tvořena evropsky významnými lokalitami (EVL) a ptačími oblastmi (PO).

Záměr neprochází žádnou evropsky významnou lokalitou a ani se v jeho blízkosti žádná lokalita tohoto typu nenachází. Nejblíže zájmové lokalitě se nachází EVL Morava – Chropyňský luh (CZ0714085) ve vzdálenosti cca 3 km západně.

Nejblíže zájmové lokalitě je PO Libavá (CZ0711019) ve vzdálenosti cca 14 km severně od lokality stavebního záměru. Předmětem ochrany je chřástal polní (*Crex crex*).

Zájmová lokalita záměru neprochází územím soustavy Natura 2000.

Dle vyjádření Krajského úřadu Olomouckého kraje ze dne 21. 9. 2015 (č. j. KUOK 85141/2015) nemůže mít uvedený záměr samostatně nebo ve spojení s jinými záměry významný vliv na příznivý stav předmětu ochrany nebo celistvost evropsky významné lokality nebo ptačí oblasti (viz příloha 2).

C.1.6. Nemovité kulturní památky, archeologická a paleontologická naleziště

V bezprostřední blízkosti zájmového území se nenachází žádné památky kategorie světové kulturní dědictví, národní kulturní památky, archeologické památkové rezervace, ostatní

památkové rezervace, městské památkové rezervace, vesnické památkové rezervace, krajinné památkové zóny ani vesnické památkové zóny.

Nejbližší nemovité kulturní památky se nachází v obci Rokytnice. Jedná se o kostel sv. Jakuba Většího, sloup se sochou sv. Františka Xaverského a zámek. K jejich dotčení realizací stavebního záměru nedojde.

Realizací stavebního záměru nedojde k dotčení žádné městské památkové rezervace, městské památkové zóny, vesnické památkové zóny, národní kulturní památky či památky světového kulturního dědictví.

Nemovité kulturní památky

V okolí zájmové lokality se nenachází žádné nemovité kulturní památky. Realizovaný stavební záměr nezasáhne do žádné nemovité kulturní památky.

Archeologická a paleontologická naleziště

Zájmová lokalita se nachází v území kategorie UAN III (území archeologických nálezů).

UAN III je území, na němž nebyl dosud rozpoznán a pozitivně prokázán výskyt archeologických nálezů a ani tomu nenasvědčují žádné indicie, ale jelikož předmětné území mohlo být osídleno či jinak využito člověkem, existuje 50 % pravděpodobnost výskytu archeologických nálezů.

V případě pozitivního archeologického nálezu je zhotovitel povinen informovat Archeologický ústav AV ČR a umožnit jemu nebo organizaci oprávněné k archeologickým výzkumům provést na dotčeném území záchranný archeologický výzkum.

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

C.1.7. Území hustě zalidněná

Záměr se nachází na území obcí Brodek u Přerova, Císařov, Přerov, Rokytnice. Hlavní ovlivnění lze předpokládat v obci Rokytnice, kde 1 478 obyvatel (Český statistický úřad, Počet obyvatel v obcích České republiky k 1. 1. 2015). Záměr je situován na jižní okraj obce Rokytnice. Hustota obyvatel na území dotčených obcí je pro obec Brodek 225 obyv./km^2, Císařov 100 obyv./km^2, Přerov 758 obyv./km^2, Rokytnice 183 obyv./km^2

(https://geoportal.gov.cz/). Průměrná hustota obyvatelstva je pro celou Českou republiku 133 obyv./km^2. Území obcí dotčených řešeným záměrem nepatří k oblastem s vysokou hustotou zalidnění. Vyšší hustotu obyvatel vykazuje město Přerov, kam však nebude záměr zasahovat.

C.1.8. Území zatěžovaná nad míru únosného zatížení

V místě výstavby a v jeho nejbližším okolí se nevyskytuje území, které by bylo zatěžováno nad míru únosného zatížení. Staré ekologické zátěže, zatížení hlukem a imisemi je řešeno v jiných částech této Dokumentace. Současné zatížení dopravními činnostmi se bude vyvíjet v souladu se socioekonomickým vývojem celé České republiky. Nejsou známy další významně negativní kumulační či synergické vlivy, které by současně s řešeným záměrem mohly ovlivnit řešené území.

C.1.9. Staré ekologické zátěže

V rámci Systému evidence kontaminovaných míst (SEKM) není v zájmovém území evidováno kontaminované místo. Posuzovaný záměr nezasahuje do kontaminovaných míst.

C.1.10. Extrémní poměry v dotčeném území

Zájmové území posuzovaného záměru bylo zasaženo povodněmi v roce 1997 a 2010. Vedle povodňových vod a splavenin bylo území zasaženo i plavenými ropnými látkami. Území zájmové lokality leží v záplavovém území pro Q_{100}, částečně i v záplavovém území pro Q_{20} vodního toku Bečvy. Násep stávající železniční trati v některých místech tvoří hranici tohoto záplavového území, posuzovaný úsek (novostavba) trati tímto záplavovým územím přímo prochází. Příčné stavby mohou zpomalovat a zadržovat odtok z území. Je nutné dbát na dostatečnou kapacitu odvádění zvýšených průtoků u nově budovaných příčných staveb a jejich napojení na dráhy soustředěného odtoku. Při realizaci záměru je nutno důsledně respektovat protipovodňová opatření řešená v území, platnou ÚPD a pokyny správce povodí, kterým je Povodí Moravy, s. p. Součástí projektové dokumentace by měl být povodňový plán stavby, který bude platný pro období realizace stavby.

Zájmové území je mírně svažité, případné extrémní přívalové srážky mohou mít dopad na zájmové území a řešený záměr. Digitální povodňový plán ČR identifikoval tzv. kritická místa, kde může dojít k přívalovým povodním (zdroj: www.dppcr.cz). Zájmová lokalita nepředstavuje z tohoto pohledu rizikové území, tento jev je tedy vyhodnocen jako nevýznamný.

Silný vítr může způsobit poškození především trakčního vedení nebo pády stromů, které způsobí kolizi v dopravě. V ochranném pásmu trakčního vedení jsou při údržbě trati dřeviny pravidelně odstraňovány. Při provozu záměru je kácení zeleně pro zajištění bezpečnosti na trati úkolem správců trati, kteří toto kácení provádějí v rámci údržby trati. Díky tomu bude snížena hrozba pádu stromů na trolejové vedení nebo na koleje a tím k narušení železniční dopravy.

Další extrémní poměry abiotického nebo biotického charakteru se mohou projevit v závislosti na vývoji klimatu, případně vývoje socio-ekonomických jevů a jejich dopadů na zájmové území.

Předpokládatelné jevy, zachycené ve veřejných mapových dílech, zejména sesuvná zemí, silně erodovaná území, poddolovaná území, tektonicky aktivní území, se v zájmovém území nevyskytují. Vliv extrémních teplot na koleje řeší dle aktuální situace správce trati.

C.2. Charakteristika současného stavu životního prostředí v dotčeném území

C.2.1. Geomorfologie

Z geomorfologického hlediska (Demek et al. 1987) se zájmová lokalita nachází v provincii Západní Karpaty (3), subprovincii Vněkarpatské sníženiny (VIII), oblasti Západní vněkarpatské sníženiny (VIIIA), celku Hornomoravský úval (VIIIA-3), podcelku a okrsku Středomoravská niva (VIIIA-3B). Podrobné členění v tabulce č. 7.

Tab. 7: Geomorfologické členění zájmové lokality (Demek 1987)

Systém	Alpsko - Himalájský
Provincie	Západní Karpaty
Subprovinicie	Vněkarpatské sníženiny
Oblast	Západní Vněkarpatské sníženiny
Celek	Hornomoravský úval
Podcelek	Středomoravská niva
Okrsek	Středomoravská niva

Podcelek Středomoravská niva tvoří střední část Hornomoravského úvalu. Jedná se o akumulační rovinu podél toků řek Moravy a dolní Bečvy. Celková rozloha je 415 km2 a střední nadmořská výška 206,1 m n. m.

C.2.2. Ovzduší a klima

Z hlediska makroklimatických poměrů náleží území pro výstavbu záměru k severnímu podnebnému pásu, ve kterém dochází ke střetu vlivů Atlantského oceánu a eurasijského kontinentu. V celém regionu převládá ve větší části roku proudění jihozápadních směrů, které přináší na území vlhčí vzduchové hmoty. Rychlost větru v průměru za rok se pohybuje okolo 8 m/s.

Klimaticky patří dané území do teplé oblasti T2. Teplá oblast T2 je charakterizována dlouhým létem, které je velmi teplé a suché, velmi krátké přechodné období s teplým jarem až mírně teplým jarem i podzimem, krátká, mírně teplá a suchá až velmi suchá zima s krátkým trváním sněhové pokrývky (Quitt 1971). Bližší charakteristika klimatické oblastí udává následující tabulka 8.

Tab. 8: Klimatické charakteristiky zájmového území (Quitt 1971)

Klimatické charakteristiky	T2
Počet letních dnů	50 – 60
Počet dnů s průměrnou teplotou 10°C a více	160 – 170
Počet mrazových dnů	100 – 110
Počet ledových dnů	30 – 40
Průměrná teplota v lednu	-2 - -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

Ovzduší

Kvalita ovzduší v předmětném území je dána geografickou polohou. Záměr se nachází v údolí řeky Bečvy. Nejvyšší koncentrace škodlivých látek jsou v ovzduší při špatných rozptylových a povětrnostních podmínkách (např. inverzních stavech) a v chladnější polovině roku.

Nejvhodnější pro stanovení současného imisního zatížení ovzduší jsou v souladu se zákonem o ochraně ovzduší data z map oblastí s překročenými imisními limity (jedná se o pětileté klouzavé průměry koncentrací jednotlivých znečišťujících látek), které jsou konstruovány pro čtverce 1x1 km a které zveřejňuje Ministerstvo životního prostředí na stránkách Českého hydrometeorologického ústavu (zdroj: ČHMÚ, www.chmi.cz). Dle těchto map jsou hodnoty významných znečišťujících látek v dané lokalitě následující (tab. 8):

Tab. 9: Stávající úroveň znečištění dle klouzavých pětiletých průměrů imisních koncentrací za období 2010 – 2014 (zdroj: www.chmi.cz)

znečišťující látka	NO_2 (rok)	PM_{10} (den)	PM_{10} (rok)	$PM_{2,5}$ (rok)	SO_2 (den)	benzo*(a)*pyren (rok)	benzen (rok)
imisní koncentrace [µg/m^3]	13,7 – 13,8	54,4 – 55,3	28,3 – 29,1	21,8 – 22,3	30,6 – 31,3	0,00121 - 0,00136	1,9
Imisní limit [µg/m3]	40	50	40	25	125	0,001	5

Z tabulky 9 je patrné, že na posuzovaném území jsou překračovány roční imisní koncentrace benzo(a)pyrenu. Zvýšené koncentrace benzo(a)pyrenu jsou způsobeny zejména spalováním v lokálních topeništích, dopravou a zhoršenými rozptylovými podmínkami v zimním období. Dále jsou překročeny průměrné denní koncentrace PM_{10}. Ostatní znečišťující látky se pohybují pod platným imisním limitem.

C.2.3. Geologická stavba a hydrogeologické poměry

Geologická charakteristika

Geologické podloží posuzované trati je velmi monotónního charakteru. Trať prochází převážně nivními sedimenty údolních niv řek Bečvy a Moravy.

Hlubší podloží zájmové lokality tvoří neogenní sedimenty Karpatské předhlubně. Jedná se o středněmiocenní, spodnobádenské (morav) nezpevněné sedimenty – klastika. Klastika jsou tvořena písky, štěrky se zpevněnými polohami pískovce a slepence.

Na neogenní sedimenty nasedají kvarterní, svrchnopleistocenní sedimenty. Jedná se o spraše a sprašové hlíny místy s klastickou příměsí okrové barvy a písky, štěrky pestrého mineralogického složení. Nejmladší pokryv tvoří nezpevněné holocenní nivní sedimenty inundované za vyšších vodních stavů v zrnitostním složení hlína, písek, štěrk.

V okolí lokality předmětného záměru se nenachází žádné sesuvné území. Většina sesuvná území jsou od předmětné tratě dostatečně vzdálena (cca 15 km severovýchodně) a nebudou mít žádný vliv.

V blízkosti lokality nepředpokládáme výskyt starých důlních děl.

Hydrogeologická charakteristika

Posuzovaná lokalita náleží do svrchního hydrogeologického rajonu 1622 – Pliopleistocén Hornomoravského úvalu – jižní část. Rajon zabírá podcelek Středomoravské nivy

Hornomoravského úvalu v jižní části Olomouce a jižně od Olomouce. Oblast náleží do povodí Dunaje.

Hydrogeologický rajon 1622 budují kvartérní fluviální uloženiny údolní nivy Moravy a jejich přítoků včetně přilehlých nízkých teras. Kvartérní fluviální štěrky a písky, stejně jako staropleistocenní, případně pliocenní štěrky a písky vyplňující deprese v neogenním reliéfu, lze považovat za průlinově propustný hydrogeologický kolektor, dosahující místy značné mocnosti. Pokryvné hlíny působí jako stropní izolátor. Relativně nepropustné jíly neogénu nebo puklinově propustné souvrství paleogénu tvoří podložní izolátor.

Pohyb a směr proudění podzemní vody v rajonu 1622 je závislý na geomorfologii území, hydraulických vlastnostech kolektorů a odtokových poměrech řek. V některých částech údolní nivy je proudění významně ovlivněno existencí jezů na řece Moravě. Převažující směr proudění je od SV k JZ a k J. Podzemní voda říčních teras, jejichž báze leží nad úrovní povrchu údolní nivy, je dotována převážně atmosférickými srážkami. Většinou směřuje šikmo až kolmo k povrchovému toku.

Z hydrogeologického hlediska se v rajonu 1622 nacházejí významné akumulace podzemních vod s jejich značnými zásobami. Hydrogeologický rajon 1622 má velmi příznivé podmínky pro existenci bohatých využitelných zásob podzemních vod. Z vodohospodářského hlediska představují značný význam jímací území, vybudovaná pro zásobování pitnou vodou desítek tisíc obyvatel. K vodárensky nejperspektivnějším patří zejména stávající jímací území Brodek u Přerova, Troubky a štěrkoviště Tovačov.

Rajon je vymezen v nivě Hornomoravského úvalu jižně od Olomouce. Kvartérní fluviální uloženiny údolní nivy Moravy a jejích přítoků včetně přilehlých nízkých teras představují zvodněné písčité štěrky a písky, které jsou překryty hlínami působícími jako stropní izolátor. Kvartérní fluviální štěrky a písky lze považovat za průlinově propustný hydrogeologický kolektor, obdobně jako staropleistocenní, popř. pliocenní štěrky a písky vyplňující deprese v neogenním reliéfu (jižně od Brodku u Přerova), kde vytvářejí jednokolektorový zvodněný systém, dosahující místy značné mocnosti. Počevní izolátory vytvářejí relativně nepropustné jíly neogénu. Koeficient transmisivity se pohybuje v poměrně vysokých hodnotách 1,2 až 1,5.10-2 m2/s, vázaných na místa depresí v neogenním reliéfu se staropleistocenními sedimenty.

Kvartérní klastické sedimenty jsou považovány za jednokolektorový zvodnělý systém s freatickou zvodní. Počevní izolátory vytvářejí relativně nepropustné jíly neogénu, stropní izolátory jsou náplavové hlíny. V souladu s geomorfologií území a hydraulickými vlastnostmi kolektoru se vytváří i proudění podzemní vody, které v této oblasti koresponduje s tokem řeky

Moravy. Případný oběh hlubinné podzemní vody nebyl zjištěn. Hlavním hydrogeologickým kolektorem zájmového území je souvislá poloha fluviálních štěrkopísků údolní terasy řeky Moravy. Nadložní navážky a fluviální povodňové hlíny lze charakterizovat jako stropní hydrogeologický poloizolátor a podložní neogenní sedimenty převážně jako hydrogeologický počevní izolátor.

C.2.4. Hydrologické poměry

Území zájmové lokality náleží do úmoří Černého moře. Nejvýznamnějšími toky v širším okolí záměru jsou vodní toky Morava a Bečva. Morava a Bečva jsou významným vodním tokem podle vyhlášky č. 178/2012 Sb., kterou se stanoví seznam významných vodních toků a způsob provádění činností související se správou vodních toků, v platném znění. Posuzovaný záměr neprotíná výše uvedené hlavní toky.

Posuzovaný záměr protíná dva bezejmenné vodní toky v blízkosti obce Rokytnice a Císařovský potok.

Zájmová lokalita je součástí povodí 4.řádu č. 4-11-02-0721-0-00 pod názvem Bečva a č. 4-11-02-0722-0-00 pod názvem Bečva. Zájmová lokalita je součástí povodí 3.řádu č. 4-11-02 pod názvem Bečva od soutoku Vsetínské a Rožnovské Bečvy.

Území zájmové lokality leží v záplavovém území pro Q_{100}, částečně i v záplavovém území pro Q_{20}.

Území zájmové lokality, respektive jeho západní část od stávající železniční tratě, se nachází v chráněné oblasti přirozené akumulace podzemních vod (CHOPAV) Kvartér řeky Moravy (219) dle nařízení vlády č. 15/1981 Sb. Současná poloha tělesa kolejí tvoří severní hranici CHOPAV.

Stavební záměr neleží v ochranném pásmu vodních zdrojů (http://geoportal.gov.cz).

Ve smyslu nařízení vlády č. 61/2003 Sb., platném znění, jsou veškeré povrchové vody ČR, tedy i vody v okolí zájmové lokality (toky Bečvy, Moravy a jejich přítoků) citlivou oblastí s následnou odpovídající ochranou.

Území posuzovaného záměru je řazeno mezi zranitelné oblasti ve smyslu nařízení vlády č. 262/2012 Sb., v platném znění.

Zájmové území posuzovaného záměru na území obcí Císařov, Přerov a Rokytnice bylo zasaženo povodněmi v roce 1997 a 2010.

C.2.5. Nerostné suroviny

V území posuzovaného záměru se nenachází žádné těžené ložisko nerostných surovin, stanovený dobývací prostor, chráněné ložiskové území či území bilancovaných výhradních a nevýhradních ložisek dle zákona č. 44/1988 Sb., horní zákon v platném znění.

Ve vzdálenosti 200 m od předmětného záměru se nachází dosud netěžené ložisko vyhrazených nerostů Citov-Císařov-Troubky, štěrkopísků a štěrků, ID 3045500.

C.2.6. Půdy

Zájmová oblast je tvořena dle půdní mapy 1:50 000 (Tomášek, 2007) fluvizemí glejovou (FLq). Ve starším názvosloví Nivní půdy. Původními porosty byly lužní lesy, druhotnými údolní louky. Matečným materiálem pro genezi půdy jsou výhradně nivní uloženiny (říční a potoční náplavy). Půdotvorný proces fluvizemí je často periodicky přerušován akumulační činností vodního toku při záplavách, při kterých byl na tvořící se půdu ukládán nový nános zeminného, do značné míry prohumózněného materiálu. Stratigrafie fluvizemí je velmi jednoduchá. Pod nevýrazným humusovým horizontem leží přímo matečný substrát, tvořený naplaveným materiálem. Barva celého profilu je hnědá nebo šedohnědá. Zrnitostní složení fluvizemí silně kolísá v závislosti na rychlosti toku a na vzdálenosti od řečiště. Projevy glejového procesu jsou v půdním profilu patrné až poměrně hluboko (od hloubky 60 cm).

C.2.7. Fauna a flóra

Zájmová lokalita leží z hlediska biogeografického členění České republiky (Culek 1996) v Kojetínském bioregionu.

Kojetínský bioregion leží na střední Moravě, zabírá geomorfologický podcelek Středomoravská niva v rámci celku Hornomoravský úval. Plocha bioregionu je 326 km^2.

Kojetínský bioregion je tvořen širokou nivou s regulovanými řekami a celý náleží do 2. vegetačního stupně. Biota má azonální charakter katény středoevropských nivních společenstev, v nichž se mísí vlivy sousedních bioregionů západokarpatské i hercynské podprovincie, prezentované výskytem několika mezních prvků. Zasahují sem i teplomilné druhy. V současnosti převažují pole, zachovány jsou komplexy lužních lesů, zbytky luk a rybníky s bohatou faunou.

Bioregion budují široké sedimentární roviny Moravy a dolního toku Bečvy, tvořené nivními sedimenty a nejnižšími štěrkopískovými terasami. Reliéf je nivní, tvořený různými stupni nivy, protkanými rameny v různém stupni zazemnění, a přilehlými terasovými plošinami, vystupujícími jen nepatrně nad nivu a zčásti i dnes ovlivněnými vysokými povodněmi. Dle výškové členitosti má reliéf charakter roviny s členitostí kolem 5 m, bioregion patří k nejplošším v ČR. Typická nadmořská výška bioregionu je 190 – 210 m n. m.

Bioregion leží v termofytiku a zabírá centrální část fytogeografického podokresu 21b Hornomoravský úval.

a) Fauna

V lokalitě záměru byl proveden zoologický průzkum se zaměřením na výskyt zvláště chráněných a ohrožených druhů živočichů. Tyto průzkumy probíhaly v září 2015 a v květnu roku 2016.

Vzhledem k umístění záměru na území intenzivně obhospodařovaných polí zde byl zjištěn minimální podíl živočichů. Ve vazbě na periodický tok křížený záměrem byla zaznamenána páskovka žíhaná (*Cepaea vindobonensis*), z chráněných druhů dělnice čmeláků rodu *Bombus*.

Zástupci obojživelníků a plazů nebyli během průzkumů zaznamenáni.

Trasa železnice prochází zejména polními biotopy, proto lze v zájmovém území očekávat především výskyt převážně polních druhů ptáků. Posuzovaný záměr míjí okraj intravilánu Rokytnice u Přerova a zahrádkářské kolonie, proto lze usuzovat i na výskyt ptáků vázaných na přítomnost člověka. Nicméně přítomnost zvláště chráněných druhů zde potvrzena nebyla.

Savci jsou v území zastoupeni opět běžnými druhy vázanými na polní ekosystémy.

Bližší informace o výskytu živočichů uvádí biologický průzkum (příloha 8).

Posuzovaný záměr se nachází mimo migračně významná území a dálkové migrační koridory. Přirozený koridor zde tvoří koryto řeky Bečvy a navazující břehové porosty.

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 významný vliv člověka na utváření vegetace. Znalost potenciální vegetace je významná pro lepší představu o charakteru území a původním stavu vegetačního krytu v dané lokalitě, ochranu stávajících biotopů a např. při revitalizačních projektech, v rámci kterých umožní s ohledem na stanovištní podmínky stanovit optimální druhovou skladbu vysazovaných dřevin.

Podle mapy potenciální přirozené vegetace se zájmová lokalita nachází v území vegetace **jilmových doubrav** (*Querco-Ulmetum*).

Charakter popisované lokality – aktuální vegetace

Stávající železniční trať i nově vedená část železnice prochází zejména polními ekosystémy, okrajově, v okolí Rokytnice u Přerova také zastavěným územím, resp. zahradami a sady. Terénní průzkumy se zaměřením na vzácné, ohrožené a zvláště chráněné druhy organismů a na výskyt přírodních a přírodě blízkých biotopů proběhly v září 2015 a v květnu 2016.

V území dotčeném stavbou se nenachází ani nebyly vymapovány přírodní či přírodě blízké biotopy. Hodnotnější biotopy byly zaznamenány ve vazbě na koryto řeky Bečvy a její blízké okolí, kam však posuzovaný záměr nezasahuje. Jedná se o fragmenty tvrdých a měkkých luhů nížinných řek, aluviální psárkové louky a makrofytní vegetaci vodních toků (stanoviště s potenciálním výskytem vodních makrofytů nebo se zjevně přirozeným či přírodě blízkým charakterem koryta).

Vlastní těleso stávající železnice, především díky silné aplikaci herbicidních prostředků, je vegetace prosté. Aplikací herbicidů je silně ovlivněno i nejbližší okolí železnice, na straně opačné je pak úzký pás vegetace ovlivňován také zemědělským hospodařením. Často dominují také invazní druhy, které vytvářejí rozsáhlé porosty. Roztroušeně se podél železnice vyskytují drobné křoviny. Spíše ojediněle lze na stávajícím náspu zaznamenat také vysýchavou, rozvolněnou vegetaci. Nově navržená železnice prochází po jižním okraji obce Rokytnice, kde míjí několik zahrad s ovocnými a okrasnými dřevinami. Jihovýchodně od Rokytnice kříží bezejmenný vodní tok, který je pravostranným přítokem Bečvy. V období průzkumů byl tento tok bez vody. Makrofytní vegetace vodních toků zde vyvinuta není. Podél vodního toku se táhne pouze úzký pás ruderální vegetace. Vzhledem k těsnému sousedství intenzivně obhospodařovaných polí je vegetace silně eutrofizována. Východní okraj záměru se nachází v oblasti zahradní kolonie, v návaznosti na železnici je zde opět vyvinuta spíše ruderální vegetace.

Většina nově budované železnice je situována v území polních ekosystémů.

V dotčeném území nebyly zaznamenány druhy rostlin chráněné podle vyhlášky Ministerstva životního prostředí České republiky č. 395/1992Sb., v platném znění.

V území byly zaznamenány některé druhy invazních rostlin – javor jasanolistý (*Acer negundo*), trnovník akát (*Robinia pseudoacacia*), celík obrovský (*Solidago gigantea*), křídlatka japonská (*Reynoutria japonica*), slunečnice topinambur (*Helianthus tuberosus*), rukevník východní (*Bunias orientalis*) a laskavec ohnutý (*Amaranthus retroflexus*). Všechny uvedené invazní druhy byly zaznamenány v těsné blízkosti stávajícího železničního tělesa.

Bližší informace uvádím biologický průzkum (příloha 8).

V rámci posuzovaného záměru dojde ke kácení dřevin – zejména křovin v blízkosti železničního náspu, dřevin v zahradních koloniích a jejich okolí a křovin vyskytujících se podél stávajícího vodního toku. Rozsah kácení uvádí dendrologický průzkum (příloha 9).

C.2.8. Ekosystémy

Stávající železniční trať i nově vedená část železnice prochází zejména polními ekosystémy, okrajově, v okolí Rokytnice u Přerova také zastavěným územím, resp. zahradami a sady. V území dotčeném stavbou se nenachází ani nebyly vymapovány přírodní či přírodě blízké biotopy. Hodnotnější biotopy, fragmety tvrdých a měkkých luhů nížinných řek, aluviální psárkové louky a makrofytní vegetaci vodních toků se nacházejí ve vazbě na koryto Bečvy. Zdejší pole představují intenzivně obhospodařované, rozsáhlé celky.

C.2.9. Krajina

S problematikou krajiny úzce souvisí tzv. **krajinný ráz**. Pojem krajinný ráz zavedl do praxe zákon č.114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, v platném znění. Krajinný ráz je v něm definován jako přírodní, kulturní a historická charakteristika určitého místa či oblasti. Krajinný ráz je chráněn před činností snižující jeho estetickou a přírodní hodnotu. Zásahy do krajinného rázu, zejména umisťování a povolování staveb, mohou být prováděny pouze s ohledem na zachování významných krajinných prvků, zvláště chráněných území, kulturních dominant krajiny, harmonického měřítka a vztahů v krajině.

Záměr je veden vesměs na náspech, výšky 1,5 - 10,5 m. V trase jsou projektovány 3 nové mostní objekty.

Zájmové území nezasahuje do žádného přírodního parku, ani do zvláště chráněného území.

Významným krajinným prvkem ze zákona je zde niva Bečvy, nachází se ve vzdálenosti více než 300 m od posuzovaného záměru, dále posuzovaný záměr kříží dva bezejmenné vodní toky u Rokytnice u Přerova a Císařovský potok. Záměr nezasahuje do žádného registrovaného krajinného prvku. Součástí zájmového území nejsou památné stromy ani stromořadí. V zájmovém území je vymezeno ochranné pásmo nemovité kulturní památky – zámek Rokytnice. Nemovitá kulturní památka, ani její ochranné pásmo nejsou záměrem dotčeny.

Reliéf není výškově členěný, záměr je v rovinatém terénu, od severovýchodu směrem k záměru klesají mírné svahy Oderských vrchů.

Území představuje jednolitou zemědělskou krajinu s jednoznačnou výrobní funkcí, jen minimální část plochy dotčených obcí (katastrálních území) je pokryta fragmenty přírodě blízkých porostů. Jsou to zejména o břehové lemy řek Bečvy a Olešnice (Morávka – náhon), zlomky břehových lemů vodotečí protínajících zájmovou oblast a fragmenty alejových doprovodů místních silničních komunikací. V krajině se pohledově uplatňuje vedení 110 kV. Současný železniční koridor není pohledově výrazný. Měřítko krajiny není rozčleněné lesními plochami, ani trvalými zemědělskými kulturami. V krajině se jako funkční celky uplatňují pouze velkoplošné zemědělské plochy obhospodařované jednoletými kulturami a sídla. Jako prvky rozčleňující krajinu se částečně uplatňují místní silniční komunikace.

Horizonty jsou ploché a nevýrazné. Na sever až severovýchod se velmi zvolna zvedají mírné svahy Oderských vrchů, zbývající výseče horizontu jsou ploché, nevýrazné. V pohledových osách se uplatňuje uniformní, nehodnotná venkovská zástavba, doprovázená parkovou a zahradní zelení v intravilánech obcí. Při dálkových pohledech se uplatňují zejména břehový lem řeky Bečvy, průmyslová zástavba Přerova, roztroušené skupiny stromů a ojedinělé aleje. Sídelní struktura není zastřena vlivem liniových staveb. Krajina je bez pohledových dominant, nevyskytují se žádné lomy, výrazné solitéry nebo skupiny zeleně.

Kulturní dominantou dotčeného území je jednoznačně zámek v Rokytnici s přilehlým kostelem a parkem, nicméně v krajinném měřítku se tento komplex jako dominanta neuplatňuje.

Lesy, pastviny ani louky se v řešeném území v pohledově dominantním měřítku nevyskytují.

Sídla jsou ulicového typu, vystavěné podél komunikací, s doprovodnou zelení parkových nebo zahradních dřevin. Sídla se vyznačují vysokým podílem doprovodné zeleně. V obci Brodek u Přerova je vytvořeno náměstí návesního ulicového typu, rovněž se zde pohledově uplatňuje průmyslová zástavba a vícepatrové obytné domy.

Komunikační síť je hustá, propojuje jednotlivá sídla mezi sebou i s významnějšími komunikacemi. Z větší části je vedena v historické stopě, povrch je převážně asfaltový.

Zájmové území protíná cyklotrasa č. 5042, ve vzdálenějším okolí je obklopena několika turistickými značkami. Turistické značky lemují Bečvu, případně jsou vedeny vzdálenějšími lesními celky. Řešený záměr turistickou síť nenarušuje, nebude se výrazněji projevovat ani při pohledech z turistických stezek. V širším okolí záměru jsou místy dalekého rozhledu rozhledna Brodek, vyvýšená místa na svazích Oderských vrchů.

Estetická hodnota řešeného území je nízká. Krajina je disharmonická a fádní.

Pro lepší představu o uplatnění posuzovaného záměru z okrajových částí obce Rokytnice byly vypracovány fotovizualizace, které jsou přílohou 10 tohoto dokumentu.

C.2.10. Obyvatelstvo

V obci Brodek u Přerova žije 2 008 obyvatel, v obci Císařov 299 obyvatel, v obci Přerov 44 278 obyvatel, v obci Rokytnice 1 478 obyvatel (Český statistický úřad, Počet obyvatel v obcích České republiky k 1. 1. 2015). Skladba obyvatelstva a struktura osídlení se nevymyká hodnotám obvyklým na území České republiky, nepředstavuje jevy, které by řešený záměr mohl negativně ovlivnit.

C.2.11. Hmotný majetek

Trasa záměru není ve větší části svého průběhu dosud územně stabilizována. Není řešena platnou nadřazenou územně plánovací dokumentací (Zásady územního rozvoje Olomouckého kraje), ani územně plánovací dokumentací většiny dotčených obcí. V současné době probíhá aktualizace ZÚR Olomouckého kraje, který s trasou posuzovaného záměru počítá. Následně dojde k uvedení do souladu s územními plány.

Trasa nově budovaných částí záměru neprochází intravilánem žádné z dotčených obcí, leží zejména na drážních pozemcích a na ZPF. Do kontaktu se zastavěným územím přichází pouze na jižním okraji obce Rokytnice. Záměr nevyvolává žádnou demolici obytného objektu.

Ve stavbou dotčeném území se nacházejí stávající inženýrské sítě, které slouží k zabezpečení železničního provozu, vedou v souběhu se stávající železniční tratí a jsou v převážné míře ve vlastnictví SŽDC, s. o. a ČD Telematika a. s. Stavbou nebudou dotčeny. Dále se zde nacházejí inženýrské sítě ve vlastnictví obce Rokytnice (výtlačné potrubí splaškové kanalizace, meliorační potrubí), Vodovody a kanalizace Přerov, a. s. (vodovodní potrubí), obec

Císařov (výtlačné potrubí splaškové kanalizace obce Císařov), RWE Distribuční služby, s.r.o. (plynovod VTL 2x), CETIN a. s. (sdělovací kabely), ČEZ Distribuce, a. s. (silnoproudé vedení VN nadzemní). V místech jejich křížení s novým drážním tělesem je navržena jejich ochrana podle požadavků správců jednotlivých sítí.

Realizace nového drážního tělesa se místy dostává do kolize se stávající silniční sítí. Územím prochází silnice III/43515 (Rokytnice – Císařov), polní cesta Zastávka Rokytnice – Vrbovec, polní cesta Zastávka Rokytnice – Trávníky, polní cesta Rokytnice – Vrbovec a polní cesta Císařov – Luková. Všechny tyto „kolize“ jsou řešeny přeložkami stávajících komunikací a vybudováním nových mostů. U žádné přeložky nedochází ke zhoršení stávajících parametrů komunikací.

C.2.12. 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.

Nemovité kulturní památky

Stavební záměr nekoliduje s žádnou kulturní památkou typu světového kulturního dědictví, ani zde nejsou evidovány vesnické památkové zóny nebo rezervace, krajinné památkové zóny či archeologické památkové rezervace. V obcích, jejichž území je dotčené řešeným záměrem, je několik nemovitých kulturních památek. Záměr nebude v konfliktu se žádnou z nich.

Tab. 10: Nemovité kulturní památky na k. ú. dotčených záměrem (zdroj: www.chmi.cz)

Číslo rejstříku	Sídelní útvar	Část obce	čp.	Památka	Ulice,nám./umístění
15998 / 8-566	Rokytnice	Rokytnice		kostel sv. Jakuba Většího	na návrší ve středu obce
24644 / 8-567	Rokytnice	Rokytnice		sloup se sochou sv. Františka Xaverského	náves
16781 / 8-565	Rokytnice	Rokytnice	čp. 1	zámek	SV od středu obce
29364 / 8-2515	Císařov	Císařov		socha sv. Anny Samétřetí	při čp. 45
46927 / 8-387	Císařov	Císařov	čp. 45	venkovská usedlost	
26043/8-	Dluhonice	Přerov V –		pomník bojiště	u polní cesty vedoucí ke

395		Dluhonice		z r. 1866	hřbitovu
29931/8-394	Dluhonice	Přerov V – Dluhonice		venkovská usedlost	náves, čp. 15

Archeologická a paleontologická naleziště

Zájmová lokalita se nachází v území kategorie UAN III. Nejbližší lokalita kategorie UAN II se nachází 1 000 m severně od posuzovaného záměru v obci Luková. Nejbližší lokalita kategorie UAN I se nachází 500 m severně od posuzovaného záměru v obci Rokytnice.

Na všechny typy území s archeologickými nálezy se vztahuje povinnost vyplývající z § 21-24 zákona č. 20/1987 Sb., o státní památkové péči v platném znění. To znamená, že je nutné u UAN I a UAN II respektovat § 22 zákona č. 20/1987 Sb., o státní památkové péči v platném znění. Stavebníci jsou již od přípravy stavby, povinni tento záměr oznámit Archeologickému ústavu a umožnit 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.3. Celkové zhodnocení kvality životního prostředí v dotčeném území z hlediska jeho únosného zatížení

Záměr představuje rekonstrukci stávající tratě a stavbu mostu, který zabezpečí mimoúrovňové křížení jednotlivých kolejí. Posuzovaný záměr prochází zejména výrobními zemědělskými plochami krajinou, zastavěné území míjí. Zalesněnými celky neprochází. Větší část kopíruje stávající železniční trať č. 270. Mezi obcemi se v krajinném rázu uplatňuje rozptýlená zeleň ve formě fragmentů břehových porostů řeky Bečvy a bezejmenných vodních toků, dílčích porostů u liniových dopravních staveb. Sídla jsou rozptýlená v plochém reliéfu Hané, ostře hraničí se zemědělsky obhospodařovanými pozemky.

Krajina v lokalitě posuzovaného záměru má charakter venkovské krajiny významně ovlivněné činností člověka. Z hlediska přírodní charakteristiky předmětného území je okolí záměru obklopeno především polními ekosystémy a drobnými vodními toky. Harmonické měřítko krajiny je již v současnosti výrazně ovlivněno působením člověka. Charakter dotčeného území se realizací záměru oproti současnosti nijak významně nezmění.

Jižní a střední část posuzovaného záměru kříží nadregionální biokoridor (dále jen NRBK) 40 spojující nadregionální biocentra (dále jen NRBC) Chropyňský luh a Ramena řeky Moravy. Posuzovaný záměr nezasahuje do žádného regionálního prvku ÚSES. Stavební záměr nezasáhne do žádného prvku lokálního ÚSES.

Co se týče ZCHÚ, jak jsou definována zákonem č.114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, v platném znění, tato se v lokalitě záměru nevyskytují. Nejbližší velkoplošné zvláště chráněné území je CHKO Litovelské Pomoraví (kód 84), které je vzdálené cca 18,5 km severně od předmětného záměru. Nejbližší maloplošné zvláště chráněné území je NPR Žebračka, která je vzdálena cca 5,6 km východně od předmětného záměru.

Lokalita stavebního záměru zasahuje do významného krajinného prvku daného zákonem, nivy řeky Bečvy, kříží dva bezejmenné vodní toky u Rokytnice u Přerova a Císařovský potok. V nejbližším okolí drážního tělesa se dle našich informací nenacházejí žádné registrované významné krajinné prvky.

Kvalita ovzduší je v posuzované lokalitě relativně dobrá. V posuzovaném území jsou překračovány roční imisní koncentrace benzo(a)pyrenu. Zvýšené koncentrace benzo(a)pyrenu jsou způsobeny zejména spalováním v lokálních topeništích, silniční dopravou a zhoršenými rozptylovými podmínkami v zimním období. Dále jsou překročeny průměrné denní koncentrace PM_{10}. Ostatní znečišťující látky se pohybují pod platným imisním limitem. Kvalitu

ovzduší bude záměr ovlivňovat zejména liniovými zdroji znečištění, a to automobilovou dopravou v době výstavby záměru. Vzniklé emise však lze označit za minimální. Po ukončení výstavby již záměr nebude mít negativní dopad na znečištění ovzduší.

D. KOMPLEXNÍ CHARAKTERISTIKA A HODNOCENÍ VLIVŮ ZÁMĚRU NA VEŘEJNÉ ZDRAVÍ A ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ

D.1. Charakteristika předpokládaných vlivů záměru na obyvatelstvo a životní prostředí a hodnocení jejich velikosti a významnosti

D.1.1. Vlivy na obyvatelstvo, včetně sociálně ekonomických vlivů

Hlavní faktory, které budou mít vliv na zdraví obyvatel, jsou chemické, fyzikální a socioekonomické. Působení těchto faktorů můžeme hodnotit pro období výstavby a období provozu záměru. Jako potenciálně nejvýznamnější možné vlivy spojené s výstavbou a provozem posuzovaného záměru byly tedy vytipovány vlivy spojené s hlukovým zatížením lokality a se znečišťováním ovzduší.

V období výstavby

V období výstavby budou ovlivněni obyvatelé žijící v blízkosti samotného staveniště a obyvatelé žijící v okolí přístupových komunikací na staveniště. Předmětná trať prochází v převážné míře mimo zastavěné území. Část posuzovaného úseku ale prochází v těsné blízkosti intravilánu obce Rokytnice. Pro období výstavby je proto nutné přijmout opatření především organizačního charakteru. Negativním vlivům bude předcházet logicky sestavený harmonogram prací a dodržování režimu výstavby tak, aby tyto nepříznivé vlivy byly minimalizovány. Například přístupové komunikace budou v suchých obdobích roku pravidelně kropeny, bude zajištěno udržování sjízdnosti komunikací a jejich čištění, kropení ploch zařízení staveništ v suchém a větrném počasí. Pro období výstavby byla zpracována rozptylová studie (příloha 7).

Pro minimalizaci hluku z výstavby na obyvatele budou dodržována následující opatření:

- Zařízení, která budou používána v době výstavby (stavební mechanizace) a která budou zdrojem hluku, musí být situována tak, aby okolí co nejméně ovlivňovala hlukem. V případě potřeby lze využít protihlukové clony.
- V blízkosti obytné zástavby budou hlučné práce realizovány v denní době mimo dny pracovního klidu (soboty, neděle, svátky).

V období provozu

Pro posouzení míry zátěže obyvatelstva hlukem v období provozu byla vypracována hluková studie (příloha 5) a dokument posouzení vlivu na veřejné zdraví (příloha 11).

Při zhodnocení hlučnosti provozu na železnici jsou požadované hygienické limity bez návrhu protihlukových opatření překračovány v celém průběhu posuzované trati, kde dochází k přiblížení k obytné zástavbě. Při návrhu protihlukových opatření (protihlukových stěn, PHS) byl prioritně chráněn venkovní chráněný prostor staveb. Některé protihlukové stěny zajistí nepřekročení hygienického limitu pro hluk. Některé protihlukové stěny nezajistí nepřekročení limitu, variantou k návrhu je doplnění vzduchotechnických jednotek do obytných místností, čímž dojde ke zrušení chráněného venkovního prostoru stavby. Alternativou k výstavbě některých protihlukových stěn je změna využívání objektu.

Co se týče emisí, v rámci realizace záměru nebude instalován žádný vyjmenovaný zdroj znečišťování ovzduší dle zákona č. 201/2012 Sb., v platném znění. V etapě provozu dojde k navýšení počtu projíždějících vlaků na trati.

Socioekonomické vlivy

Realizace záměru bude mít zřejmý pozitivní trvalý vliv na cestování nejen v regionu, ale zejména v celé České republice. Díky navrhovaným změnám dojde ke zvýšení bezpečnosti železničního provozu a cestujících.

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

Počet obyvatel ovlivněných účinky stavby

Podle odborného odhadu po období výstavby může být ovlivněno několik stovek obyvatel především vlivem pojezdů stavebních mechanismů, resp. nákladních aut. V období provozu záměru bude ovlivněno obdobné množství obyvatel jako v současnosti.

D.1.2. Vlivy na ovzduší a klima

Vlivy v období výstavby

Vlivem výstavby dojde k dočasnému ovlivnění kvality ovzduší, na kterém se bude podílet automobilová doprava (transport materiálu, stavební mechanismy), ale i vlastní plocha staveništ. Rozsah této zátěže závisí na technologické kázni dodavatelů stavby a na zvolené technologii stavby. Pro období výstavby byla zpracována rozptylová studie, která je přílohou 7 tohoto dokumentu.

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. Pro ochranu ovzduší při realizaci stavebního záměru doporučujeme dodržet opatření, která jsou navržená zejména k eliminaci prašnosti v zájmové lokalitě:

Opatření k eliminaci prašnosti jsou podrobně uvedena i v kapitole B.1.6. Popis technického a technologického řešení záměru, Plán organizace výstavby.

Při realizaci výstavby náspu železničního tělesa dojde k poměrně významnému zatížení okolí zejména tuhými znečišťujícími látkami, kdy bude docházet k překročení imisního limitu průměrné denní koncentrace PM_{10}. Vzhledem k tomu, že se jedná o časově omezené negativní působení, trvající po dobu výstavby, lze tvrdit, že negativní vliv na ovzduší, resp. zdraví obyvatel bude akceptovatelný, a to zejména při striktním dodržení opatření ke zmírnění prašnosti. Lze konstatovat, že záměr je v dané lokalitě možné realizovat.

Znečištění ovzduší způsobené vlivem období výstavby stavebního záměru bude plně reverzibilní a nebude mít významný dlouhodobý negativní vliv na kvalitu ovzduší.

Vliv v období provozu

V období provozu nebude instalován žádný vyjmenovaný zdroj znečišťování ovzduší dle zákona č. 201/2012 Sb., v platném znění.

Předmětná novostavba železniční trati je navržena v závislé trakci, provoz nebude představovat vyšší imisní zatížení znečišťujícími látkami a nebude mít negativní vliv na kvalitu ovzduší v zájmové lokalitě.

Vliv klimatických změn

V případě záměru „Rekonstrukce žst. Přerov, 3. stavba“ lze z hlediska dopadu klimatických změn uvažovat s možnostmi ohrožení nově realizované infrastruktury povodní na vodním toku Bečva, poškození železniční infrastruktury vlivem extrémních výkyvů teplot nebo zvýšenými nároky na spolehlivost dodávky energií.

Součástí projektové dokumentace v následujících stupních bude povodňový plán stavby, který bude platný pro období realizace stavby. Tento dokument bude zpracován v souladu s povodňovými plány příslušných obcí a bude aktualizován zhotovitelem stavby bezprostředně před zahájením stavebních prací. V případě povodňové situace musí zhotovitel postupovat dle tohoto povodňového plánu a dle pokynů povodňových příslušných povodňových orgánů.

Vzhledem k umístění stavby v záplavovém území je nutné prověřit možnost dimenzování nových mostních a projektů objektů s ohledem na hladinu Q_{100}.

Vlivem možnosti působení extrémních výkyvů teplot je předpokládáno vyšší zatížení např. železničního svršku. S těmito podmínkami je již uvažováno v návrhu používaných materiálů. V případě mimořádných meteorologických jevů jako je námraza na trakčním vedení, kdy dochází k ochromení dopravy elektrifikovaných tratí, musí být využívány telematické a inteligentní dopravní systém pro řízení dopravy, musí být také k dispozici dostatek dieselových pohonů pro tratě, na kterých musí být po dobu trvání mimořádných meteorologických podmínek provoz zachován.

V rámci záměru budou využity moderní materiály a progresivní stavební postupy. Díky tomu dojde ke zlepšení bezpečnosti na trati a ke zvýšení odolnosti železniční dopravy vůči dlouhodobým klimatickým změnám i prudkým výkyvům počasí (extrémní teploty, nárazové mohutné srážky, ledovka apod.), které jsou těmito změnami způsobeny.

D.1.3. Vlivy na hlukovou situaci a eventuální další fyzikální a biologické charakteristiky

Hluková situace v období výstavby

Hlavními bodovými zdroji hluku po dobu výstavby záměru budou stavební mechanizmy nasazené v průběhu stavebních a zemních prací. Hlavním liniovým zdrojem bude stavební doprava. Předpokládá se nasazení běžných stavebních mechanizmů - bagry, nakladače, nákladní auta, hutnící mechanizmy, apod.

Hluk ze staveniště bude v čase proměnlivý a bude závislý na druhu, množství a místě prováděných prací, druhu a stavu stavebních strojů, počtu pracovníků a organizaci práce. Hlukové působení bude maximálně redukováno organizací výstavby a bude časově omezeno. Vyhodnotit hlukovou situaci pro období výstavby doporučujeme v následných stupních projektové dokumentace.

Hluková situace v období provozu

Pro vyhodnocení vlivu hluku z provozu na rekonstruované železniční trati byla zpracována Hluková studie, která byla po připomínkách ze závěru zjišťovacího řízení aktualizována. Aktualizovaná Hluková studie je i s mapami součástí této Dokumentace jako příloha č. 5. Výpočtový model prokazuje, že železniční doprava je v posuzované lokalitě významným zdrojem hluku. Nově budovaná kolej, mimoúrovňově křížící stávající trať, která převádí tranzit ve směru Olomouc – Ostrava je včetně stávajících kolejí posuzována jako novostavba s hygienickými limity pro hluk z dopravy na dráhách a v ochranném pásmu dráhy (limit 60 dB pro den a 55 dB pro noc) a mimo OPD (limit 55 dB pro den a 50 dB pro noc).

Při zhodnocení hlučnosti od provozu na železnici jsou požadované hygienické limity bez návrhu protihlukových opatření překračovány v celém průběhu posuzované trati, kde dochází k přiblížení k obytné zástavbě.

Při návrhu protihlukových opatření (protihlukových stěn - PHS) byl prioritně chráněn venkovní chráněný prostor staveb. Některé protihlukové stěny zajistí nepřekročení hygienického limitu pro hluk. Některé protihlukové stěny nezajistí nepřekročení limitu, variantou k návrhu je doplnění vzduchotechnických jednotek do obytných místností, čímž dojde ke zrušení chráněného venkovního prostoru stavby. Alternativou k výstavbě některých protihlukových stěn je změna využívání objektu.

Skutečný počet nadlimitně zasažených fasád a s tím související návrh opatření uvnitř objektů je potřeba ověřit měřením hluku po realizaci stavby.

D.1.4. Vlivy na povrchové a podzemní vody

Železniční trať protíná několik vodních toků. Větší část zájmového území náleží do chráněné oblasti přirozené akumulace vod.

Posuzovaný úsek trati přichází do kontaktu se záplavovým územím pro Q100 vodních toků Bečvy a Moravy. V záplavových územích nebudou zřizována zařízení staveniště, nebudou zde skladovány žádné stavební materiály apod.

Dle Digitálního povodňového plánu ČR jsou identifikována tzv. kritická místa, kde může dojít k přívalovým povodním (zdroj: www.dppcr.cz). Zájmová lokalita nepředstavuje z tohoto pohledu rizikové území, tento jev je tedy vyhodnocen jako nevýznamný.

Negativní vlivy mohou být spojeny pouze s havarijními stavy souvisejícími se samotnou stavbou, zejména při stavbě mostních objektů (únik pohonných látek nebo stavebních materiálů do půdy, resp. podzemní vody apod.). K prevenci těchto havárií byly navrženy podmínky a opatření (viz kapitola D. 4.), při jejichž dodržení bude sníženo riziko možné havárie na minimum. V případě úniku znečišťujících látek je třeba postupovat dle platného havarijního plánu, který bude součástí dalších stupňů přípravy projektové dokumentace. Při dodržení uvedených podmínek a opatření není dán předpoklad negativního ovlivnění vodních toků, vodních ploch ani vodních zdrojů. Stavební záměr nebude mít zásadní vliv na odtokové poměry území, neboť odtokové poměry v území zůstanou zachovány díky výstavbě dostatečně kapacitních mostních objektů a propustků.

Posuzovaný záměr neleží a nezasahuje do ochranných pásem vodních zdrojů.

D.1.5. Vlivy na půdu

Malá část stavby bude realizována v ochranném pásmu dráhy, většina nového železničního tělesa je situována na pozemcích ZPF a vyžádá si jejich trvalý (umístění stavby) i dočasný (zařízení staveniště, přístupové trasy) zábor. Riziko pro půdy mohou představovat zejména možné havárie při realizaci stavby.

Celkový trvalý zábor ZPF pro posuzovaný záměr bude 111 647 m^2. Dále bude vyžadován také dočasný zábor o velikosti 650 m^2.

Celkově převažují pozemky, které jsou řazeny do II. třídy ochrany ZPF, jde o cca 86 000 m^2. Jedná se o zemědělské půdy, které mají v rámci jednotlivých klimatických regionů nadprůměrnou produkční schopnost. Jde o půdy vysoce chráněné, jen podmíněně odnímatelné ze ZPF, s ohledem na územní plánování, jen podmíněně využitelné pro stavební účely.

Dále je záměr umístěn na pozemcích řazených do III. třídy ochrany ZPF, které se vyznačují průměrnou produkční schopností, které je možné využít v územním plánování pro výstavbu a jiné nezemědělské způsoby využití. V tomto případě se jedná o rozlohu cca 25 000 m.

Dle údajů dostupných v databázi http://mapy.vumop.cz/ se přímo v území dotčeném stavbou pozemky I. třídy ochrany ZPF nenacházejí.

Vzhledem k charakteru a rozměrům stavby považujeme vliv, resp. odnětí ze ZPF za akceptovatelné. Navíc se jedná o liniovou stavbu zásadního významu, která je ve veřejném zájmu.

D.1.6. Vlivy na horninové prostředí a přírodní zdroje

Jak již bylo uvedeno v předcházejících kapitolách, nenachází se v bezprostřední blízkosti zájmové lokality žádné významné ložisko nerostných surovin.

Vlastní zájmová lokalita se rovněž nenachází ve stanoveném dobývacím prostoru, chráněném ložiskovém území, ani v území bilancovaných výhradních a nevýhradních ložisek dle zákona č. 44/1988 Sb. (horní zákon, v platném znění).

Realizace záměru nebude dle nám známých skutečností mít žádný negativní vliv na horninové prostředí a využívání horninových a nerostných zdrojů v širším okolí zájmové lokality.

D.1.7. Vlivy na faunu, flóru a ekosystémy

Flóra

Vzhledem k charakteru záměru lze považovat vliv posuzovaného záměru na flóru jako akceptovatelný. Na železniční trať nejsou vázány zvláště chráněné druhy dle Vyhlášky 395/1992 Sb., v platném znění, ani druhy uvedené v Červeném seznamu ČR (Grulich 2012). Obdobně jako u jiných železnic či obdobných liniových staveb se i zde šíří některé invazní druhy rostlin. Během stavebních prací doporučujeme zaměřit pozornost na případné šíření v současnosti se zde vyskytujících invazních druhů i na zavlečení nových invazních druhů v souvislosti s pohyby objemů stavebních materiálů a zeminy. Před začátkem stavebních prací doporučujeme odborně odstranit porosty křídlatky japonské (*Reynoutria japonica*), neboť existuje vysoké riziko jejího šíření. Volbu metody odstranění je vhodné konzultovat s příslušnými orgány ochrany přírody (Krajský úřad Olomouckého kraje či Regionální pracoviště AOKP ČR Olomoucko).

Fauna

Vliv na bezobratlé

Během našeho průzkumu byl nalezen jeden druh plže zapsaný na červeném seznamu, a to páskovka žíhaná (*Cepaea vindobonensis*) (NT). Záměr sice kříží křovinami zarostlé koryto periodického toku, v němž byla zaznamenána, výstavbou železniční trati však dojde jen k záboru malé části prostředí koryta tohoto toku. Významné ovlivnění populace páskovky keřové však nepředpokládáme.

Vliv na obojživelníky

Během našeho průzkumu nebyli obojživelníci zaznamenáni. V místech, kudy trasa nově budovaného úseku železniční tratě prochází, jsme nenalezli žádný biotop vhodný k rozmnožování obojživelníků. Nepředpokládáme proto ovlivnění vývoje obojživelníků realizací či provozem záměru. V zájmovém území se mohou mimo období rozmnožování vyskytovat především dospělci obojživelníků, jako je ropucha zelená (*Bufotes viridis*) (SO, NT, IV) a ropucha obecná (*Bufo bufo*) (O, NT). Pro obojživelníky je třeba zajistit migrační prostupnost nově budované železniční tratě pomocí mostních objektů a propustků. Tyto objekty umožňující migraci je třeba umístit především v místech trvalých a periodických vodních toků a v místech, kde na ně navazují propustky a mosty stávající železniční trati. Propustky sloužící k migraci obojživelníků musí splňovat vhodné parametry. Nesmí být v celé své šíři trvale průtočné. Před propustky a uprostřed propustků nesmí být schodovité překážky vyšší než 10 cm, které obojživelníkům zabrání v průchodu. Propustky nesmí mít na koncích odkalovací jímky, do nichž mohou procházející obojživelníci napadat a uhynout v nich. Vždy je vhodnější zvolit typ propustku, který má přirozený typ povrchu dna než trubní propustek, jehož dno tvoří porézní beton.

Vlivy na plazy

Během našeho průzkumu nebyli zástupci plazů zaznamenáni. Jejich výskyt v širším okolí posuzovaného záměru však očekávat lze. Pro ještěrku obecnou (*Lacerta agilis*) (SO, NT, IV) představuje železniční násep často využívaný sekundární biotop. V rámci předchozích průzkumů byla její populace zaznamenána v několika úsecích železniční trati v okolí Přerova. Vzhledem k situování posuzovaného záměru především na území polních ekosystémů nepředpokládáme ovlivnění populace tohoto druhu.

Ani u ostatních zástupců plazů, které lze v území očekávat, nepředpokládáme ovlivnění jejich populací. Užovka obojková (*Natrix natrix*) (O) je vázána na koryta toků, kterými migruje a které využívá pro lov potravy. Takové toky stavbou dotčeny nebudou. Slepýš křehký (*Anguis fragilis*) (SO) je vázán spíše na křovinaté biotopy v zahradách a podél toků. Ani v tomto případě neočekáváme výraznější ovlivnění těchto biotopů.

Vliv na ptáky

V zájmovém území byla zaznamenána běžná plejáda ptáků, zjištěny byly také vzácnější druhy.

V posuzované oblasti pravděpodobně hnízdí několik druhů ptáků v dřevinách určených ke kácení, především v zahradách v Rokytnici u Přerova nebo v zahrádkářské kolonii v místech spojování původní a nové trasy železniční trati u Dluhonic. Mezi starými stromy v zahradách v Rokytnici u Přerova jsou přítomny i stromy doupné, vhodné pro hnízdění dutinových hnízdičů do velikosti strakapouda. Stejně jako v dřevinách lze předpokládat hnízdění i v křovinách určených k vyřezávání, například okolo periodických vodních toků. Pro minimalizaci vlivů kácení dřevin na druhy zde hnízdící doporučujeme provést kácení dřevin rostoucích mimo les v období mimo hnízdění ptáků, které probíhá od začátku dubna do konce srpna. V Rokytnici u Přerova je hlášen výskyt dvou druhů sov, které začínají hnízdit již od února. Jejich hnízdění očekáváme s větší pravděpodobností v místech zámeckého parku v Rokytnici. V případě nutnosti kácení vzrostlých jehličnanů v trase posuzovaného záměru doporučujeme kácení s ohledem na možné hnízdění kalouse ušatého (*Asio otus*) provést do konce ledna.

V prostoru polí nelze vyloučit možnost hnízdění křepelky polní (*Coturnix coturnix*) (SO, NT). Ta hnízdí v období od května do srpna. Z tohoto důvodu doporučujeme provést přípravné práce, vč. skrývky ornice v období od září do ledna. Vliv provozu železniční tratě na tyto druhy neočekáváme. Mnohem větší vliv na jejich populace má typ zemědělského managementu v zájmovém území.

Dotčení vlhy pestré (*Merops apiaster*) (SO, EN) a břehule říční (*Riparia riparia*) (O, NT) hodnotíme jako nepravděpodobné vzhledem ke vzdálenosti plánované železniční tratě od jejich hnízdiště. Stejně tak nepředpokládáme ovlivnění ptáků hnízdících či zimujících v oblasti tovačovských rybníků a pískoven.

V případě nutnosti výstavby protihlukových stěn doporučujeme tyto stěny budovat z neprůhledného materiálu. Pokud bude zvolen průhledný typ protihlukové stěny, je nutné jej

zajistit proti kolizi s letícími ptáky pískováním nebo polepem materiálu 2,5 cm širokými neprůhlednými pruhy o rozteči maximálně 12 cm.

Vliv na savce

V zájmové oblasti očekáváme především běžné polní či urbánní savce. Ohrožení populací jednotlivých druhů savců vzhledem k realizaci záměru nepředpokládáme. Ačkoliv se jedná o výstavbu nové části železniční trati, nepředpokládáme změnu migrační prostupnosti území. Nová trať povede v souběhu stávajícího hlavního koridoru. Při překonávání trvalých a periodických toků jižně od Rokytnice u Přerova je nutné dodržet opatření uvedená níže.

Ekosystémy

Realizací záměru nedojde k významné změně současných podmínek ve sledované lokalitě.

Záměr vlastní výstavby se nedotýká žádného stávajícího ani navrhovaného prvku ÚSES. Vliv záměru na prvky ÚSES je z hlediska významnosti vlivů zanedbatelný.

Vzhledem ke vzdálenosti zvláště chráněných území od záměru lze konstatovat, že negativní vlivy na zvláště chráněná území nenastanou.

Záměr nebude mít významný vliv na evropsky významné lokality (stanovené nařízením vlády č. 132/2005 Sb., v platném znění), ani na ptačí oblasti, jelikož je situován v dostatečné vzdálenosti od těchto lokalit. Tento závěr je v souladu se stanoviskem Krajského úřadu Olomouckého kraje, který vyloučil možný negativní vliv na oblasti sítě Natura 2000 (viz příloha 2).

D.1.8. Vlivy na krajinu

Dominantním umělým prvkem v krajině se stává liniové těleso dráhy na náspech o výšce až 10,5 m a související mostní objekty (podrobně – viz níže). Stavba obsahuje i další inženýrské a pozemní stavební objekty, které se však pohledově příliš neuplatňují (ochrana inženýrských sítí a jejich přeložky, rozvody VN, NN, osvětlení, ukolejnění kovových konstrukcí, vnější uzemnění atd.).

Stavebně-architektonické řešení výše jmenovaných objektů je v maximální míře podřízeno jejich primární funkci – jedná se o stavbu pro železniční dopravu (železniční svršek a spodek, železniční mosty, pozemní komunikace). Dále je architektonické řešení ovlivněno požadavkem

investora na dlouhou životnost a minimální údržbu, tomu odpovídají i použité materiály (pohledový beton, žárově zinkovaná ocel). Jednopodlažní hmota nově navrženého objektu trafostanice v žst. Brodek u Přerova navazuje na tradiční vesnickou zástavbu (protáhlý obdélníkový půdorys, sedlová střecha se sklonem cca 30 stupňů je typická pro historické drážní objekty). Nové protihlukové stěny: panely s pohltivou úpravou, ocelové nebo betonové sloupky.

Řešený záměr, tj. přemostění stávající tratě železniční smyčkou s doprovodnými stavbami (zejména elektrifikace a protihlukové stěny) bude mít vliv na stávající krajinu. Vliv bude soustředěný v lokálním měřítku obcí Rokytnice a Císařov. Z hlavních pohledových os bude splývat s břehovými porosty, částečně bude ovlivňovat pohledy od obce Rokytnice směrem k jihu, výrazněji při menším odstupu pozorovatele od záměru. Se zvyšujícím se odstupem pozorovatele se záměr bude uplatňovat pouze v menší míře (viz. fotovizualizace, příloha 10). Dopad záměru na krajinu bude nízký, nebude mít zastírající vliv.

D.1.9. Vlivy na hmotný majetek a kulturní památky

V této kapitole aplikujeme závěry kapitoly C.2.12. Nemovité kulturní památky, archeologická a paleontologická naleziště. Žádná z nemovitých kulturních památek nebude plánovanou výstavbou dotčena.

Výstavba nové koleje, ani rekonstrukce stávajícího kolejiště nevyvolává žádnou demolici obytného objektu.

Stávající silnice III/43515 je mezi Rokytnicí a Císařovem a polní cesty jsou v kolizi s novou železniční tratí. V rámci provádění stavby budou řešeny přeložky a přemostění těchto komunikací.

V trase řešené stavby se nacházejí další záměry nadregionálních komunikací – koridor pro železniční dopravu (vysokorychlostní trať), koridor pro průplavní spojení Dunaj – Odra – Labe, připravuje se realizace úseku D1 Říkovice – Přerov. V rámci projektové přípravy nejsou tyto střety řešeny.

V případě mimořádných archeologických nálezů v průběhu zemních prací je třeba postupovat v souladu se stávající legislativou (zejména zákonem č. 20/1987 Sb., o státní památkové péči ve znění pozdějších předpisů).

Paleontologické nálezy (dle zákona ČNR č. 114/92 Sb., o ochraně přírody a krajiny) v zájmovém území nepředpokládáme.

D.2. Komplexní charakteristika vlivů záměru na životní prostředí z hlediska jejich velikosti a významnosti a možnosti přeshraničních vlivů

Z možných vlivů záměru na životní prostředí se uvádí pouze ty, které mají v zájmovém území určitý vliv, nebo jejichž vliv se v zájmovém území bude vyskytovat.

V období výstavby záměru se bude negativně projevovat především nárůst nákladní dopravy na přístupových komunikacích ke stavbě. V blízkém okolí stavby je možno očekávat v ovzduší zvýšení množství polétavého prachu a zvýšení hlukového zatížení. Tyto vlivy lze ale z hlediska jejich významnosti a omezené délky trvání považovat za nevýznamné a z hlediska zatížení životního prostředí za akceptovatelné.

Při řešení dopadů hluku vlivem provozu řešeného záměru byla zpracována Hluková studie, po připomínkách byla aktualizována. Výpočty ukazují, že přes návrh protihlukových opatření bude v zatíženém území na některých místech překročen platný limit pro hlukovou zátěž. Byla navržena alternativní řešení – doplnění vzduchotechnických jednotek, změna využívání objektu.

Na základě provedeného terénního průzkumu byly vyhodnoceny všechny dřeviny nacházející se v předpokládaném záboru stavby. Jedná se o 54 dřevin rostoucích mimo les, z nichž 22 dosahuje rozměrů nad 80 cm v obvodu ve výšce 130 cm. Stavební záměr je doprovázen zapojenými porosty s plochou větší než 40 m^2. Pro tyto dřeviny a zapojené porosty je nutné požádat příslušný orgán ochrany přírody o povolení k jejich kácení.

V řešeném území se jsou ohrožujícím faktorem povodně. V rámci řešení této Dokumentace bylo zpracováno posouzení odtokových poměrů (Posouzení realizace stavby náspu železnice Rekonstrukce žst. Přerov 3. stavba na odtokové poměry je přílohou č. 6 této Dokumentace), jejímž účelem bylo provést posouzení vlivu stavby náspu železnice v rámci řešeného záměru na odtokové poměry. Výpočet byl proveden pro stav po výstavbě ochranných hrází kolem obce Troubky bez rekonstrukce železnice a pro stav s vybudováním rekonstrukce železniční stanice Přerov 3. stavba, kdy dojde k částečnému záboru pravostranné inundace Bečvy. Výstavbou náspu železnice nedojde k podstatnému zhoršení odtokových poměrů v Bečvě ani v Moravě pod soutokem, ani v inundacích. Změny úrovně hladin nejsou podstatné a činí v korytě Bečvy max. 0,1 cm, v korytě Moravy max. 0,1cm a v inundaci nad zástavbou Troubek

max.0,1cm, v pravobřežní inundaci Bečvy nad Morávkou max. 0,6cm a v levostranné inundaci Moravy nad Bečvou podél obce Cítov max. 0,1cm.

Železniční doprava obecně, na rozdíl od automobilové, není významným zdrojem imisního zatížení, což je dáno jednak četností pojezdů, která je na rozdíl od automobilové dopravy výrazně menší, a dále pak faktem, že výduchy dieselových lokomotiv jsou na úrovni 3 metrů nad zemí, oproti 30 cm u automobilů. Určité (velmi malé) imisní zatížení obytné zástavby v okolí trati způsobuje provoz dieselových lokomotiv nákladních vlaků. Ačkoliv dojde k navýšení intenzity dopravy jak u osobních tak i nákladních vlaků ve výhledovém stavu, lze konstatovat, že navýšení emisí oproti současnosti bude minimální a na kvalitě ovzduší se prakticky neprojeví.

V rámci terénních průzkumů nebyla v území zaznamenána přítomnost zvláště chráněných druhů rostlin dle Vyhlášky č. 395/1992 Sb., v platném znění, ani druhů ohrožených, které jsou uvedeny v Červeném seznamu ČR (Grulich 2012). Na zájmové území jsou vázány především běžné druhy polních živočichů a živočichů vázaných na lidská sídla.

V území byly zaznamenány některé druhy invazních rostlin. Jedná se o druhy, které se silně šíří podél liniových staveb (javor jasanolistý, trnovník akát, celík obrovský, laskavec ohnutý, křídlatka japonská, slunečnice topinambur). Likvidace většiny těchto druhů by v souvislosti s posuzovaným záměrem byla neúčelná a neekonomická, neboť ve většině případů se tyto druhy šíří i v okolních ruderálních plochách. Nicméně před začátkem stavebních prací doporučujeme odstranění porostu křídlatky japonské. Během stavebních prací je pak třeba dbát prevence před zavlečením nových invazních druhů (např. bolševník velkolepý, křídlatka sachalinská, křídlatka česká) a v případě jejich výskytu přistoupit k jejich okamžité likvidaci.

Realizací stavebního záměru nedojde k zásahu do zvláště chráněných území ani prvků ÚSES ani migračně významného území.

Dojde k zásahu do významného krajinného prvku – bezejmenných vodních toků v Rokytnici a Císařovského potoka. Císařovský potok bude zasažen rekonstrukcí stávající tratě. Bezejmenný vodní tok protékající západní částí Rokytnice bude zasažen na hranici urbanizovaného území. Bezejmenný vodní toky jižně od Rokytnice bude zasažen rekonstrukcí stávající tratě. Dopady na významné krajinné prvky budou nevýznamné.

Lze předpokládat, že po stabilizaci nového železničního tělesa dojde u nově vytvořeného náspu ke spontánní sukcesi vysýchavou, rozvolněnou vegetací a k obsazení stanoviště suchomilnými obratlovci i bezobratlými. Násep nebude ovlivňován agrární eutrofizací, velmi pravděpodobně se z lokality vyvine krajinotvorný prvek.

Vzhledem k lokalizaci stavebního záměru ve vnitrozemí ČR (více než 60 km k nejbližší státní hranici), nejsou předpokládány přeshraniční vlivy záměru.

Vzhledem k charakteru záměru, rekonstrukce stávající tratě a stavba mimoúrovňového křížení kolejí, budou vlivy záměru pouze nepřímé v důsledku zrychlení a zefektivnění vnitrostátní a mezinárodní dopravy. Změna intenzit přepravy je podmíněna vývojem socioekonomických prvků v celorepublikovém měřítku.

D.3. Charakteristika environmentálních rizik při možných haváriích a nestandardních stavech

S výstavbou, provozem a případnou likvidací objektů mohou souviset rizika havárií, spojená s únikem závadných látek (pohonné hmoty, motorové oleje, apod.). Jako prevenci, resp. následná opatření při úniku závadných látek je možno doporučit stanovení maximální povolené rychlosti na celé stavbě, vypracování havarijního plánu, vyžadování dodržování předpisů pro manipulaci s látkami závadnými vodám (vč. chemických látek) a pravidelné proškolení jak řídících pracovníků, tak pracovníků provádějících vlastní realizaci.

Při dodržení dále uvedených opatření můžeme konstatovat, že rozsah negativních vlivů při možných haváriích a nestandardních stavech bude akceptovatelný a nebude znamenat významný negativní vliv na životní prostředí.

D.4. Charakteristika opatření k prevenci, vyloučení a snížení všech významných nepříznivých vlivů na životní prostředí a popis kompenzací, pokud jsou vzhledem k záměru možné

Pro minimalizaci vlivů stavby na životní prostředí byla přijata řada technických opatření již ve stadiu zpracovávání projektové dokumentace. Vzhledem k charakteru stavby nejsou navrhována žádná kompenzační opatření. Dodržovat je nutno následující opatření:

Opatření ve fázi přípravy:

1. Zpracovat zásady organizace výstavby (ZOV) tak, aby maximálně eliminoval nepříznivé dopady na jednotlivé složky životního prostředí. V časovém plánu realizace stavby stanovit harmonogram stavebních prací, nasazení stavebních mechanizmů a využívání přepravních tras.
2. V ZOV vymezit plochy pro zařízení staveniště mimo prvky ÚSES a rovněž v dostatečné vzdálenosti od obytné zástavby.
3. Vymezit plochy pro deponie zemin/ornice tak, aby nenarušovaly ekologickou stabilitu a nezasahovaly do prvků ÚSES.
4. Svahy náspů důsledně ohumusovat, ozelenění provést pouze travním semenem. Protihlukové clony provést v nerušivém barevném provedení, tak, aby co nejlépe splynulo s pozadím.
5. Při výběru dodavatele stavby preferovat použití moderních stavebních mechanismů s co nejnižší hlučností, v dobrém technickém stavu.
6. Před začátkem stavebních prací doporučujeme odstranění porostu křídlatky japonské.
7. Zásahy do půdního krytu (zahájení stavby, skrývka apod.) naplánovat do období mimo dobu hnízdění ptáků (tedy mimo 1.4 – 31.7.).

Opatření ve fázi realizace:

1. Zajistit přítomnost nezávislého biologického dozoru na stavbě, s cílem minimalizovat

negativní vlivy stavebních prací na okolní faunu a flóru.

2. Odděleně deponovat kulturní vrstvy půdy (ornici a podorniční vrstvy), s cílem jejich přednostního zemědělského využití. Půdní pokryv v blízkosti realizace záměru, podél přístupových cest a v místě uložení kabelové přípojky uvést po ukončení stavební činnosti do původního stavu.
3. Zásahy do půdního krytu je třeba realizovat mimo hnízdní období ptáků (mimo 1. 4. – 31. 7.). V případě nezbytnosti provedení zásahu v tomto období lze toto realizovat po dohodě s orgánem ochrany přírody a krajiny, při zajištění biologického dozoru odborným pracovníkem, který stanoví podmínky, kdy a jakým způsobem lze zásahy realizovat na základě aktuálního výskytu a hnízdění druhů na lokalitě.
4. Je třeba minimalizovat terénní úpravy okolí stavby samotné a rozsah pojezdů stavební a dopravní techniky po lokalitě. Přednostně využívat již existující a zejména zpevněné cesty.
5. Dodavatel stavby bude zodpovědný za zajištění řádné údržby a sjízdnosti přístupových cest ke staveništi po celou dobu probíhajících stavebních prací. Automobily budou před výjezdem ze staveniště na komunikaci řádně očištěny. Sypké materiály zabezpečit na automobilech tak, aby nedocházelo k jejich padání na vozovku a do přírodních ploch (zaplachtování). Přesuny stavební techniky, vytíženost nákladních automobilů a dopravní trasy musí být navzájem koordinovány/optimalizovány.
6. Zajistit pravidelnou kontrolu automobilů a mechanizmů, pracujících na stavbách z hlediska jejich ekologické nezávadnosti. Stojící mechanizmy opatřit záchytnými vanami proti úkapům. Plochy zařízení staveništ budou vybaveny dostatečným množstvím sanačních prostředků pro případnou likvidaci úniků ropných látek. V případě úniku ropných nebo jiných závadných látek bude kontaminovaná zemina neprodleně odstraněna, odvezena a zneškodněna podle platných předpisů.
7. Při nakládání se závadnými látkami během výstavby záměru respektovat schválený havarijní plán. V případě havárie zajistit její sanaci u odborné firmy.
8. Na plochách zařízení staveništ neskladovat pohonné hmoty. Instalovat zde chemická WC pro příslušný počet pracovníků. Údržba a opravy stavebních mechanizmů budou prováděny mimo tyto plochy. Zamezit odtoku splavenin ze staveniště záměru do povrchových vod.

9. Případné kácení dřevin bude provedeno v souladu s rozhodnutím místně příslušného správního orgánu ochrany přírody a krajiny. Případné kácení dřevin provádět přednostně v období vegetačního klidu (listopad – březen).
10. U stávajících dřevin, jež mají být zachovány a budou se nacházet v blízkosti příjezdových cest a výkopů pro kabelovou přípojku, zajistit při stavebních činnostech odpovídající ochranu dle ČSN DIN 18 920 (ochrana stromů, porostů a ploch pro vegetaci při stavebních činnostech).
11. Při pracích, které mají za následek víření prachu a za suchého období, provádět kropení ploch.
12. V případě použití silničních pozemků silnic II. a III. třídy nebo místních komunikací pro manipulaci se stavebním materiálem, se stavebními stroji nebo při nárůstu těžké nákladní dopravy je nutno projednat podmínky se správci pozemních komunikací.
13. Umožnit záchranný archeologický výzkum dle zák. č. 20/1987 Sb. při provádění zemních a výkopových prací a předem na něj uzavřít s pověřeným orgánem smlouvu. Při výskytu náhodných archeologických nálezů v průběhu stavby tyto neprodleně hlásit na příslušné archeologické pracoviště.
14. Rozprostření ornice, zatravnění a případnou výsadbu dřevin provést v co nejkratším termínu, aby se snížila pravděpodobnost eroze a zamezilo rozvoji nežádoucích druhů rostlin.
15. Na celé stavbě a všech dotčených pozemcích je nutno monitorovat nástup nepůvodních invazních druhů rostlin (neoindigenofytů) a po konzultaci s příslušným orgánem ochrany přírody (např. Krajský úřad Olomouckého kraje) nebo odbornou organizací (Krajské středisko AOPK ČR Olomouc) přistoupit k jejich likvidaci.
16. Navrhujeme provádět průběžný biomonitoring živých složek přírodního prostředí během výstavby. V případě nutnosti přistoupit k záchrannému transferu dle podmínek orgánů ochrany přírody.
17. Během stavebních prací je pak třeba dbát prevence před zavlečením nových invazních druhů (např. bolševník velkolepý, křídlatky) a v případě jejich výskytu přistoupit k jejich okamžité likvidaci.

Opatření ve fázi provozu:

1. Po dokončení stavby snižovat jakýmkoliv způsobem možné synergické působení negativních vlivů na životní prostředí a veřejné zdraví; odstranit všechna zařízení staveništ i jiná navazující zařízení.
2. Zajistit pravidelnou údržbu ploch nově vysazené i stávající zeleně ihned po ukončení stavby, tak aby byla omezena invaze neofyt nebo šíření dalších nevhodných druhů do volné krajiny.

D.5. Charakteristika použitých metod prognózování a výchozích předpokladů při hodnocení vlivů

Při zpracování Dokumentace jsme vycházeli z platné legislativy, souvisejících právních předpisů, z námi dříve zpracovaného oznámení podle přílohy č. 3 zákona č. 100/2001, Sb. a z terénních průzkumů.

Přehled výchozích materiálů je uveden v seznamu použité literatury a podkladových materiálů.

Pro zpracování Dokumentace jsme použili metodu přímého hodnocení výsledků získaných z podkladových materiálů, terénních průzkumů a výsledků získaných modelovým zpracováním dílčích otázek. Prognózní zhodnocení vlivu stavby na životní prostředí je následně provedeno na základě znalosti stávajících podmínek a znalosti vývoje dané lokality, který je dán realizací záměru. Kromě využití modelů (Hluková studie, posouzení odtokových poměrů, Rozptylová studie) byl použit i expertní odhad vycházející z našich zkušeností s obdobným typem staveb.

D.6. Charakteristika všech obtíží (technických nedostatků nebo nedostatků ve znalostech), které se vyskytly při zpracování dokumentace

Záměr není v současné době stabilizován v ÚPD. Aktualizace ZÚR Olomouckého kraje v současné době probíhá.

Určité nedostatky s sebou vždy nese modelové zpracování (Hluková studie, Posouzení odtokových poměrů, Rozptylová studie). Tyto nedostatky jsou dány přesností vstupních údajů, zatížením výpočtů chybou spojenou s vlastní výpočtovou metodou, atd. Odchylky od provedeného hodnocení jednotlivých vlivů mohou také následně vzniknout v průběhu zpracování dalšího stupně projektové dokumentace v důsledku precizace vstupních dat. Pokud to bylo možné a účelné, snažili jsme se nepřesnosti v rámci modelového zpracování eliminovat.

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 hodnocenému území.

Žádné další doplňující údaje nejsou známy. Mapová, resp. jiná dokumentace je součástí příloh této dokumentace, resp. byla uvedena přímo ve výše uvedeném textu.

E. POROVNÁNÍ VARIANT ŘEŠENÍ ZÁMĚRU

Předkládaná Dokumentace dle zákona č. 100/2001 Sb. hodnotí jednu variantu předkládaného záměru. Tato varianta byla vybrána na základě zpracované Studie proveditelnosti „Rekonstrukce žst. Přerov, 2. stavba“ (MCO, říjen 2014), která zahrnuje i současnou stavbu „Rekonstrukce žst. Přerov, 3. stavba“.

Původně bylo hodnoceno šest variant. Varianta 1 byla variantou neinvestiční, zachovávající stávající stav.

Varianta 2 zvažovala rekonstrukci při zachování úrovňového křížení. Neřešila však možnosti mimoúrovňového křížení vlaků směr Olomouc – Hranice na Moravě s vlaky Přerov – Olomouc se současným zachováním mimoúrovňového křížení vlaků směr Hranice na Moravě – Přerov s vlaky Olomouc – Hranice na Moravě po přechodu na pravostranný provoz trati Bohumín – Břeclav (od 2012/2013).

Varianta 3 řešila odstranění vzájemného rušení jízd vlaků mimoúrovňovým křížením, s umožněním maximální rychlosti 120 km/hod.

Varianta 4 byla obdobná jako varianta 3, ovšem s umožněním maximální rychlosti 160 km/hod.

Varianta 5 vychází z varianty 3, pouze stavbu přesmyku odděluje jako samostatnou stavbu.

Varianta 6 vychází z varianty 4, opět s oddělením stavby přesmyku jako samostatné stavby.

Na základě Studie proveditelnosti byla vybrána varianta, kdy došlo k oddělení dvou staveb (Rekonstrukce žst. Přerov, 2. stavba a Rekonstrukce žst. Přerov, 3. stavba), s vybudováním mimoúrovňového křížení a s umožněním maximální rychlosti 160 km/hod.

F. ZÁVĚR

Účelem zpracované Dokumentace bylo hodnocení vlivu stavby na životní prostředí a posouzení pozitivních i negativních dopadů této investiční akce. Zároveň bylo cílem doporučit příslušná opatření vedoucí k eliminaci možných negativních vlivů. V neposlední řadě bylo účelem Dokumentace vypořádání se s připomínkami, které vyplynuly ze zjišťovacího řízení.

Předložená Dokumentace byla vypracována v souladu se zákonem č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí. Popis, zhodnocení a závěry plynoucí z působení jednotlivých vlivů na životní prostředí jsou podrobně popsány v příslušných kapitolách, jejichž členění odpovídá příloze č. 4 výše uvedeného zákona. Při zpracování Dokumentace byly využity zkušenosti naší společnosti s posuzováním, projekčními pracemi i výstavbou u obdobných staveb.

Posuzovaná stavba bude mít, tak jako každá jiná lidská aktivita, dopad na životní prostředí.

V rámci dokumentace byla posuzována pouze jedna varianta.

Na základě výsledků hodnocení konkrétních stanovištních podmínek (vlivy na flóru, faunu, hlukové poměry, krajinný ráz, zvláště chráněná území i ÚSES) lze posuzované území pro výstavbu železniční trati doporučit.

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

doporučit

k realizaci.

G. VŠEOBECNĚ SROZUMITELNÉ SHRNUTÍ NETECHNICKÉHO CHARAKTERU

Důvodem pro vypracování této Dokumentace je skutečnost, že záměr „Rekonstrukce žst. Přerov, 3. stavba“ splňuje kritérium stanovené v zákoně o posuzování vlivů na životní prostředí v příloze č. 1, kategorii I, bodu 9.1 „Novostavby železničních drah delší 1 km“. Dle této přílohy záměr podléhá zjišťovacímu řízení. Příslušným orgánem státní správy je v tomto případě Ministerstvo životního prostředí ČR. Podle vydaného závěru zjišťovacího řízení byla následně zpracována tato Dokumentace vlivů na životní prostředí.

Uvažovaný záměr řeší vybudování nového železničního přesmyku v délce cca 4 km, včetně několika mostních objektů. Přesmyk bude tvořit třetí traťová kolej. Tato kolej bude mimoúrovňově křížit stávající dvoukolejnou trať. Součástí stavby je úprava olomouckého zhlaví žst. Dluhonice. Celková délka kolejiště, kde bude probíhat stavební činnost, dosahuje cca 6 km. Záměr bude prováděn na trati č. 270, mezi dopravnami Dluhonice a Brodek u Přerova. Záměr se nachází na území obcí Brodek u Přerova (k. ú. Luková), Císařov (k. ú. Císařov), Přerov (k. ú. Dluhonice), Rokytnice (k. ú. Rokytnice u Přerova). V obci Rokytnice u Přerova se záměr dotýká zastavěného území obce.

Řešený záměr je součástí výstavby 2. tranzitního koridoru Rakousko – Břeclav – Přerov – Ostrava – Petrovice u Karviné – Polsko s odbočnou větví Česká Třebová – Přerov. Železniční koridory jsou již téměř zmodernizovány, a aby celá síť fungovala jako celek, chybí zmodernizovat ještě několik traťových úseků a významných železničních uzlů. Důvodem navrhovaného záměru je zvýšení rychlosti, bezpečnosti, konkurenceschopnosti a komfortu železniční dopravy při přepravě osob i nákladů. Trať Břeclav – Přerov – Ostrava měla historicky levostranný provoz. Současné stavební řešení kolejiště způsobuje, že se vlaky z Olomouce do Ostravy a zpět úrovňově kříží v prostoru výhybny Dluhonice, kde je ve špičce četnost expresů různých dopravců mimořádná. Řešený záměr v sobě zahrnuje rekonstrukci doposud nemodernizovaných úseků tratí včetně výh. Dluhonice a zřízení nového přesmyku formou třetí traťové koleje na úseku Brodek u Přerova – Dluhonice.

Umístění záměru dle vyjádření stavebního úřadu (Magistrát města Přerova, dne 7. 10. 2015, Příloha č. 1) není v souladu s platným územním plánem obce Rokytnice a městyse Brodek u Přerova, není ani v souladu se zásadami územního rozvoje Olomouckého kraje (právní stav po aktualizaci č. 1). Obce Císařov nemá v současné době platný územní plán. Stavba je

zahrnuta do Aktualizace č. 2a Zásad územního rozvoje Olomouckého kraje. V současné době probíhá vyhodnocování stanovisek, připomínek a vyjádření uplatněných v rámci společného projednání Aktualizace č. 2a ZÚR Olomouckého kraje včetně Vyhodnocení vlivů Aktualizace č. 2a ZÚR OK na udržitelný rozvoj území. Řešený záměr je zahrnutý jako koridor pro veřejně prospěšnou stavbu č. D64.

Dále bylo příslušným orgánem ochrany přírody a krajiny (Krajský úřad Olomouckého kraje) dne 21. 9. 2015 v souladu s § 45i zákona č. 114/1992 Sb. vydáno stanovisko s vyloučením významného vlivu na lokality soustavy Natura 2000 (Příloha č. 2).

Většina nového železničního tělesa bude situována na pozemcích ZPF a vyžádá si jejich trvalý i dočasný (zařízení staveniště, přístupové trasy) zábor.

Ohrožujícím faktorem v řešeném území jsou povodně. V rámci řešení této Dokumentace bylo zpracováno posouzení odtokových poměrů (Příloha č. 6 této dokumentace). Jejím závěrem je, že výstavbou náspu železnice nedojde k podstatnému zhoršení odtokových poměrů v Bečvě ani v Moravě pod soutokem, ani v inundacích.

Z hlediska hodnocení vlivu na krajinný ráz lze konstatovat, že dopad záměr na intenzivní zemědělskou a člověkem silně ovlivněnou krajinu bude minimální.

Vzhledem k charakteru záměru lze považovat vliv posuzovaného záměru na flóru jako akceptovatelný. Na železniční trať nejsou vázány zvláště chráněné druhy dle Vyhlášky 395/1992 Sb., v platném znění, ani druhy uvedené v Červeném seznamu ČR (Grulich 2012). Z hlediska fauny nehodnotíme posuzovaný záměr jako závažný zásah do životního prostředí zvláště chráněných druhů. Na zájmové území jsou vázány především běžné druhy polních živočichů a živočichů vázaných na lidská sídla. Budou-li dodržována opatření na zmírnění vlivu, neočekáváme závažný vliv záměru na populace jednotlivých druhů. Realizací záměru nedojde k významné změně současných podmínek ve sledované lokalitě.

Realizací stavebního záměru nedojde k zásahu do zvláště chráněných území, prvků ÚSES, ani přírodních parků. Dojde k zásahu do několika významných krajinných prvků ze zákona – vodní toky, údolní niva.

V období výstavby záměru dojde k dočasnému ovlivnění kvality ovzduší, na kterém se budou podílet transport materiálu, stavební mechanismy a vlastní plocha staveništ. Pro období výstavby byla zpracována rozptylová studie (Příloha č. 7) tohoto dokumentu. Dojde k poměrně významnému zatížení okolí zejména tuhými znečišťujícími látkami, kdy bude docházet k překročení imisního limitu průměrné denní koncentrace PM_{10}. Znečištění ovzduší způsobené

vlivem období výstavby stavebního záměru bude plně reverzibilní a nebude mít významný dlouhodobý negativní vliv na kvalitu ovzduší.

Při řešení dopadů hluku vlivem provozu řešeného záměru byla zpracována Hluková studie, po připomínkách byla aktualizována. Výpočty ukazují, že přes návrh protihlukových opatření bude v zatíženém území na některých místech překročen platný limit pro hlukovou zátěž. Byla navržena alternativní řešení – doplnění vzduchotechnických jednotek, změna využívání objektu.

Nemovitá kulturní památka, zámek Rokytnice, ani její ochranné pásmo, ani další památky nejsou záměrem dotčeny. Výstavba nové koleje, ani rekonstrukce stávajícího kolejiště nevyvolává žádnou demolici obytného objektu. U stávajících komunikací budou řešeny přeložky a přemostění, v souvislosti se realizací stavebního záměru se počítá s jejich rekonstrukcí.

Závěrem můžeme konstatovat, že úroveň a koncepce navrženého řešení záměru „Rekonstrukce žst. Přerov, 3. stavba“ koresponduje s úrovní, která je obvyklá u obdobných staveb realizovaných v rámci České republiky. Na základě komplexního zhodnocení všech dostupných údajů vztahujících se k posuzovanému záměru, současnému i výhledovému stavu jednotlivých složek životního prostředí a s přihlédnutím ke všem souvisejícím skutečnostem lze konstatovat, že navrhovaný záměr lze doporučit k realizaci.

H. PŘÍLOHY

Příloha 1 Vyjádření stavebního úřadu o souladu s územně plánovací dokumentací

Příloha 2 Stanovisko orgánu ochrany přírody z hlediska území Natura 2000

Příloha 3 Situace umístění stavebního záměru

Příloha 4 Závěr zjišťovacího řízení

Příloha 5 Hluková studie

Příloha 6 Posouzení realizace stavby náspu železnice na odtokové poměry (posouzení odtokových poměrů)

Příloha 7 Rozptylová studie

Příloha 8 Biologický průzkum

Příloha 9 Dendrologický průzkum

Příloha 10 Vizualizace záměru

Příloha 11 Vliv na veřejné zdraví

Příloha 11 Osvědčení odborné způsobilosti

Seznam zkratek

BPEJ	bonitovaná půdně ekologická jednotka
EVL	evropsky významná lokalita
CHLÚ	chráněné ložiskové území
CHOPAV	chráněná oblast přirozené akumulace vod
NPÚ	národní památkový ústav
PO	ptačí oblast
PR	přírodní rezervace
PUPFL	pozemky určené k plnění funkcí lesa
ÚPn	územní plán
ÚSES	územní systém ekologické stability
VKP	významný krajinný prvek
ZÚR	zásady územního rozvoje
ZCHÚ	zvláště chráněné území
ZPF	zemědělský půdní fond

Seznam vybraných podkladových materiálů:

Projektová dokumentace, studie, …

- Územní plány sídelních útvarů obcí Rokytnice, Brodek u Přerova.
- Zásady územního rozvoje Olomouckého kraje
- Program zlepšování kvality ovzduší. Zóna Střední Morava – CZ07. MŽP 2016.

Zákony a jiné právní normy, metodické pokyny

- Zákon č. 201/2012 Sb., o ochraně ovzduší
- Zákon č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, v platném znění
- Zákon č.100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí, v platném znění
- Zákon č. 44/1988 Sb., o ochraně a využití nerostného bohatství, v platném znění
- Zákon č.185/2001 Sb., o odpadech, v platném znění
- Zákon č. 258/2000 Sb., o ochraně veřejného zdraví, v platném znění
- Zákon č. 254/2001 Sb., o vodách, v platném znění
- Zákon č. 183/2006 Sb., o územním plánování a stavebním řádu, v platném znění
- Nařízení vlády č. 272/2011 Sb., o ochraně zdraví před nepříznivými účinky hluku a vibrací

Publikace

- CULEK M. et al.. (1996*):* Biogeografické členění České republiky. *Enigma, Praha.*
- 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. et al. (1987): Hory a nížiny. Zeměpisný lexikon ČSR. *Academia, Praha, 584 s.*
- CHYTRÝ M. (ed.) (2007): Vegetace České republiky. 1. Travinná a keříčková vegetace. *Academia, Praha.*
- NEUHÄUSLOVÁ Z. et al. (1998): Mapa potenciální přirozené vegetace České republiky. *Academia, Praha.*
- QUITT E. (1975): Klimatické oblasti ČSR. 1:500 000, *Geografický ústav ČSAV, Brno.*