

Rekonstrukce traťového úseku Nesovice (mimo) – Kyjov (mimo)



Oznámení záměru

podle zákona č. 100/2001 Sb., ve znění pozdějších předpisů,
o posuzování vlivů na životní prostředí
ve smyslu přílohy č. 3 zákona

Brno prosinec 2018

Obsah:

A. Údaje o oznamovateli	4
B. Údaje o záměru	4
I. Základní údaje	4
1. Název záměru a jeho zařazení podle přílohy č.1	4
2. Kapacita (rozsah) záměru.....	4
3. Umístění záměru (kraj obec, katastrální území).....	5
4. Charakter záměru a možnosti kumulace s jinými záměry	6
5. Zdůvodnění umístění záměru, včetně přehledu zvažovaných variant a hlavních důvodů (i z hlediska životního prostředí) pro jejich výběr, resp. odmítnutí	6
6. Stručný popis technického a technologického řešení záměru	7
7. Předpokládaný termín zahájení realizace záměru a jeho dokončení.....	17
8. Výčet dotčených územních samosprávných celků.....	17
9. Výčet navazujících rozhodnutí podle §9a odst. 3 a správních úřadů, které budou tato rozhodnutí vydávat	18
II. Údaje o vstupech (využívání přírodních zdrojů, zejm. půdy, vody, surovinových a energetických zdrojů, biologické rozmanitosti)	19
1. Půda.....	19
2. Odběr a spotřeba vody	20
3. Energetické zdroje	21
4. Surovinové zdroje	22
5. Nároky na dopravní infrastrukturu	23
6. Biologická rozmanitost.....	25
III. Údaje o výstupech (množství a druh předpokládaných reziduí a emisí, množství odpadních vod a jejich znečištění, kategorizace odpadů, rizika havárií vzhledem k navrženému použití látek a technologií)	28
1. Emise do ovzduší	28
2. Odpadní vody	28
3. Kategorizace odpadů.....	29
4. Hluk.....	36
5. Vibrace.....	37
6. Elektromagnetické záření	37
7. Rizika havárií	37
C. Údaje o stavu životního prostředí v dotčeném území	39
1. Přehled nejvýznamnějších environmentálních charakteristik dotčeného území.....	39
2. Stručná charakteristika stavu složek životního prostředí, které budou pravděpodobně významně ovlivněny	52
D. Údaje o možných významných vlivech záměru na veřejné zdraví a na životní prostředí.....	63
1. Charakteristika možných vlivů a odhad jejich velikosti a významnosti (z hlediska pravděpodobnosti, doby trvání, frekvence a vratnosti).....	63
2. Rozsah vlivů vzhledem k zasaženému území a populaci	65
3. Údaje o možných významných nepřízniv. vlivech přesahujících státní hranice.....	69
4. Charakteristika opatření k prevenci, vyloučení a snížení všech významných nepříznivých vlivů	

na životní prostředí a popis kompenzací	69
5. Charakteristika použitých metod prognózování a výchozích předpokladů a důkazů pro zjištění a hodnocení významných vlivů záměru na životní prostředí.....	70
6. Charakteristika všech obtíží (technických nedostatků nebo nedostatků ve znalostech, které se vyskytly při zpracování oznámení, a hlavních nejistot z nich plynoucích.....	71
E. Porovnání variant řešení záměru	71
F. Doplnující údaje	71
G. Všeobecně srozumitelné shrnutí	72
H. Přílohy	76

Seznam tabulek:

<i>Tabulka 1: Návrhové parametry trasy</i>	<i>8</i>
<i>Tabulka 2: Úpravy mostních objektů</i>	<i>11</i>
<i>Tabulka 3: Lesní pozemky sousedící s drážním pozemkem (práce v OP lesa - do 50 m)</i>	<i>20</i>
<i>Tabulka 4: Úsek Nesovice – Nemotice, intenzita dopravy r. 2000</i>	<i>24</i>
<i>Tabulka 5: Úsek Nesovice – Nemotice, stávající intenzita dopravy r. 2018.....</i>	<i>24</i>
<i>Tabulka 6: Úsek Nesovice – Nemotice, Intenzita dopravy pro výhledový stav r. 2030</i>	<i>24</i>
<i>Tabulka 7: Úsek Nemotice - Kyjov, intenzita dopravy r. 2000.....</i>	<i>24</i>
<i>Tabulka 8: Úsek Nemotice - Kyjov, stávající intenzita dopravy r.2018.....</i>	<i>25</i>
<i>Tabulka 9: Úsek Nemotice - Kyjov, Intenzita dopravy pro výhledový stav r. 2030.....</i>	<i>25</i>
<i>Tabulka 10: Odpady/výzisky z procesu navrhované výstavby</i>	<i>35</i>
<i>Tabulka 11: Odpady z budoucího provozu.....</i>	<i>34</i>
<i>Tabulka 12: Klimatické údaje zájmového území pro oblast T2 a MT11</i>	<i>40</i>
<i>Tabulka 13: Prvky soustavy NATURA 2000 v širším okolí stavby</i>	<i>41</i>
<i>Tabulka 14: Zvláště chráněná území v širším okolí stavby.....</i>	<i>42</i>
<i>Tabulka 15: Registrované VKP v širším okolí trati</i>	<i>44</i>
<i>Tabulka 16: Prvky ÚSES v kontaktu s tratí</i>	<i>46</i>
<i>Tabulka 17: Sesuvná území – sesuvy aktivní (SA) a sesuvy potenciální (SP)</i>	<i>51</i>
<i>Tabulka 18: Přírodní zdroje – průzkumná území</i>	<i>52</i>
<i>Tabulka 19: Vodní toky dotčené stavbou</i>	<i>53</i>
<i>Tabulka 20: Záplavová území</i>	<i>59</i>
<i>Tabulka 21: Archeologické lokality v z.ú. stavby</i>	<i>62</i>
<i>Tabulka 22: Navržené umístění antivibračních rohoží</i>	<i>64</i>

Seznam obrázků:

<i>Obrázek 1: Přehledná situace stavby.....</i>	<i>5</i>
<i>Obrázek 2: Lokality NATURA 2000 v širším okolí stavby</i>	<i>42</i>
<i>Obrázek 3: Nadregionální prvky ÚSES v širším okolí stavby</i>	<i>46</i>
<i>Obrázek 4: OPVZ Jestřabice ZD Koryčany–studny S4,S5 (výše) a S6,S7.....</i>	<i>60</i>

Samostatné přílohy:

Hluková studie, SUDO BRNO s.r.o., 12/2018

Biologické hodnocení, RNDr. Jiří Zahradka, CSc, 11/2018

A. ÚDAJE O OZNAMOVATELI

1. **Oznamovatel :** Správa železniční dopravní cesty, státní organizace, se sídlem Dlážďená 1003/7, 110 00 Praha 1,
zastoupená Stavební správou východ se sídlem v Olomouci
2. **IČ:** 70 99 42 34
zapsaná v obchodním rejstříku u Městského soudu v Praze, oddíl A, vložka 48 384
3. **Adresa:** Stavební správa východ, Nerudova 1,
779 00 Olomouc – organizační jednotka
4. **Zastoupená:** Ing. Miroslav Bocák – ředitel Stavební správy východ, tel.:724 924 194

B. ÚDAJE O ZÁMĚRU

I. Základní údaje

1. Název záměru a jeho zařazení podle přílohy č.1

Rekonstrukce traťového úseku Nesovice (mimo) - Kyjov (mimo)

Z hlediska zák. č. 100/2001 Sb. ve znění pozdějších předpisů, přílohy č. 1, spadá záměr svým rozsahem do **kategorie I. bodu 44 Celostátní železniční dráhy**.

Nedílnou součástí oznámení tvoří *samostatné přílohy Hluková studie (SUDOP BRNO, s.r.o., 12/2018) a Biologické hodnocení (RNDr. J. Zahrádka, CSc., 11/2018)*, obsahující podrobné informace k řešené problematice. V oznámení jsou uvedeny především závěry a stručné výtahy z těchto textů.

2. Kapacita (rozsah) záměru

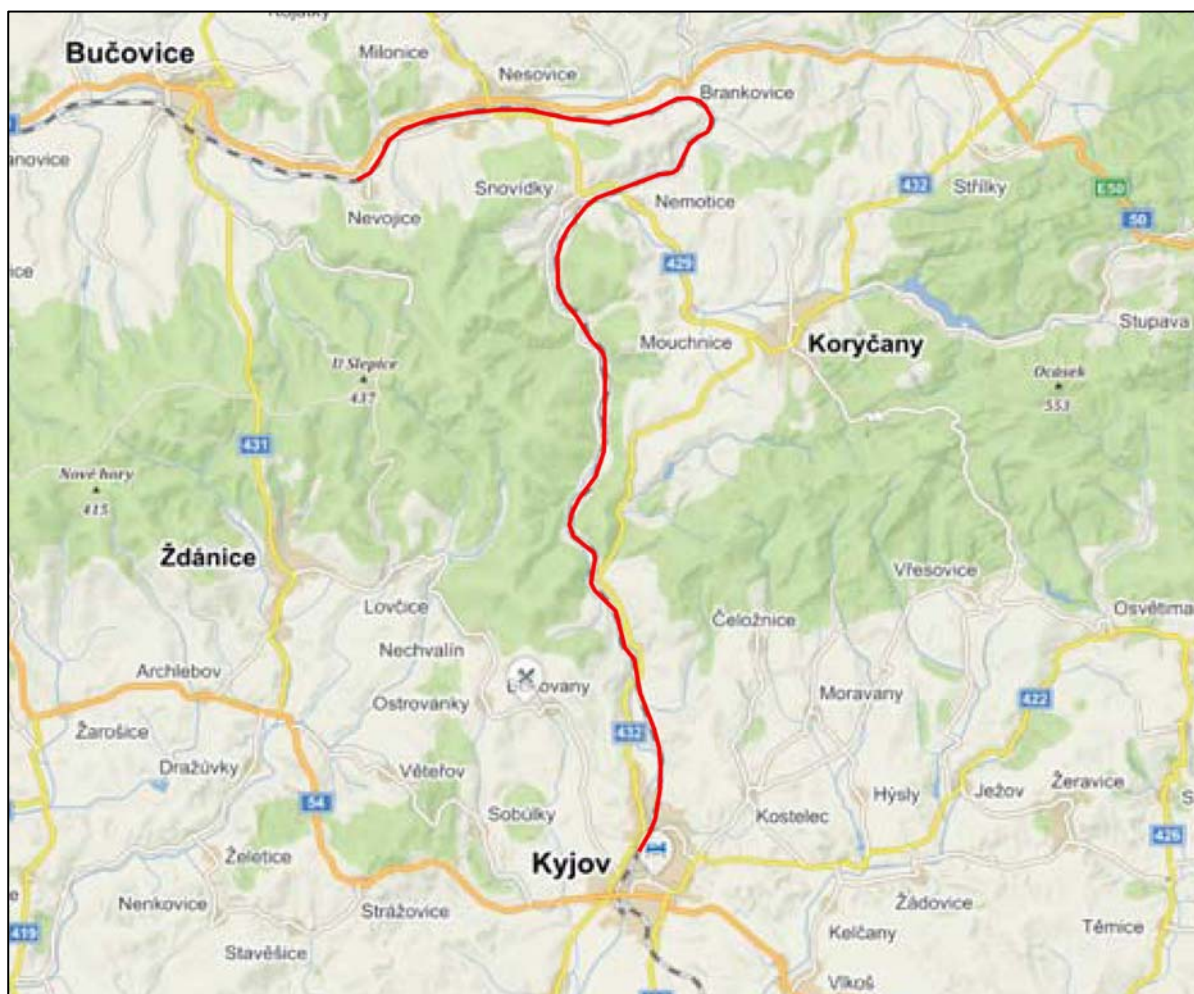
Záměr je situován na stávající neelektrizované dvoukolejně celostátní železniční trati č. 340 Brno – Veselí nad Moravou (trať č. 318A Veselí nad Moravou – Brno hl. n. dle TTP 318) v úseku Nesovice - Kyjov, TU 2302, traťová třída zatížení C3. Provozovatelem dráhy je SŽDC, s. o., Oblastní ředitelství Brno.

Předmětem stavebního záměru je především kompletní rekonstrukce železniční infrastruktury traťového úseku Kyjov – Nesovice a elektrizace celého řešeného úseku. Navržena je rekonstrukce železničního svršku a sanace železničního spodku, stávající zemní těleso bude zachováno bez přeložek. Dále bude upraveno nebo navrženo nové zabezpečovací a sdělovací zařízení, úprava nebo nová výstavba pozemních objektů (přístřešky pro cestující, technologické domky) a rekonstrukce mostních objektů a propustků. Stavba je po stránce rekonstrukce kolejiště a elektrizace ohraničena od km 40,486 do km 61,683 s přesahem směrového a výškového vyrovnání koleje od km 40,288 do km 61,806. Kabelizace pokračuje k výpravním budovám v Kyjově (km 47,710) a v Nesovicích (km 40,035).

3. Umístění záměru (kraj obec, katastrální území)

Uvažovaná stavba se nachází na území *Jihomoravského kraje, okres Vyškov a okres Hodonín*. Trať je situována *blízko hranice Jihomoravského kraje se Zlínským krajem v okrese Kroměříž (katastrální území Jestřabice)*. Stavba se dotýká těchto katastrálních území a obcí s rozšířenou působností:

ORP	obec	katastrální území	číslo k.ú.
Bučovice	Nesovice	Nesovice	703745
	Brankovice	Brankovice	609391
	Nemotice	Nemotice	703257
	Snovídky	Snovídky	751481
Kyjov	Mouchnice	Mouchnice	699969
	Kyjov	Bohuslavice u Kyjova	606588
		Boršov u Kyjova	678520
		Nětčice u Kyjova	678511
		Kyjov	678431
(Kroměříž)	Jestřabice	Jestřabice	659053



Obrázek 1: Přehledná situace stavby

4. Charakter záměru a možnosti kumulace s jinými záměry

Záměr se týká stávající celostátní železniční dráhy č. 340 Brno – Veselí nad Moravou (trať č. 318A Veselí nad Moravou – Brno hl. n. dle TTP 318) v úseku Nesovice - Kyjov.

V rámci stavby bude provedena kompletní rekonstrukce železničního svršku a spodku, mostních objektů a přejezdů, infrastruktury traťového úseku, dále elektrizace trati, modernizace železniční stanice a zastávek včetně zajištění bezbariérového přístupu pro osoby s omezenou schopností pohybu a orientace. Výsledkem rekonstrukce bude zvýšení bezpečnosti železničního provozu, zlepšení technického stavu a parametrů řešené trati v souladu s požadavky TSI.

Možnosti kumulace záměru s jinými akcemi dotčených sídelních útvarů podél trati jsou následující:

- Rekonstrukce ŽST Kyjov
- Rekonstrukce traťového úseku Kyjov (mimo) – Veselí n. M. (mimo)

Návrh řešení je termínově koordinován s následujícími připravovanými investičními akcemi (stavbami):

- Rekonstrukce ŽST Slavkov u Brna
- Rekonstrukce traťového úseku Blažovice (mimo) – Nesovice (včetně)
- Rekonstrukce žst. Kyjov, ZP a PD
- Rekonstrukce traťového úseku Kyjov (mimo) – Veselí n. M. (mimo)
- Modernizace trati Brno – Přerov, 1. stavba Brno – Blažovice
- Modernizace trati Brno – Přerov, 2. stavba Blažovice – Vyškov
- Zvýšení traťové rychlosti v úseku Brno-Slatina – Blažovice
- Železniční uzel Brno
- Rekonstrukce SZZ Veselí nad Moravou
- Výstavba TNS Brno-Černovice
- Změna trakční soustavy na AC 25 kV, 50 Hz v úseku Nedakonice-Říkovice
- Studie proveditelnosti tratí Staré Město u Uherského Hradiště -Luhačovice/Bylnice/Veselí nad Moravou
- Zřízení přechodu pro chodce v km 58,850 trati Brno – Veselí nad Moravou

Případné další kumulativní vlivy záměru s dalšími stávajícími či očekávanými záměry v daném území nejsou v současné době zpracovatelům známy.

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

Zdůvodnění umístění záměru

Železniční doprava patří k environmentálně nejšetrnějším druhům dopravy s nízkou energetickou náročností, má vysokou bezpečnost provozu a výhodné využití pro přepravu velkých množství nákladů na velké vzdálenosti, ale také na malé vzdálenosti především u příměstské osobní dopravy.

Železniční trať Veselí nad Moravou – Brno hl.n., jejíž součástí je i úsek Kyjov – Nesovice, je zařazena dle nařízení Komise (EU) č. 1299/2014 ze dne 18. listopadu 2014 o technických specifikacích pro interoperabilitu subsystému infrastruktura železničního

systému v Evropské unii do cílových kategorií P5/F3. Traťový úsek Kyjov – Nesovice je součástí dráhy celostátní, nezařazené do sítě TEN-T, nezařazené do sítě Evropských nákladních koridorů. Trať je dvoukolejná, provoz na trati je řízen dle předpisu D1, je provozována nezávislou trakcí, traťová třída zatížení je C3.

Stávající trať se vyznačuje především nedostatečnou kapacitou a nízkou traťovou rychlostí, která způsobuje zvláště v segmentu příměstské dopravy nekonkurenceschopnou jízdní dobu. Konstrukce nástupišť a přístupové cesty nevyhovují požadavkům pro bezbariérový přístup.

Přínosem navržené rekonstrukce železniční infrastruktury bude modernizace železničních stanic a zastávek, elektrizace trati, zajištění bezbariérového přístupu pro osoby s omezenou schopností pohybu a orientace, zvýšení bezpečnosti železničního provozu a cestujících, zlepšení technického stavu a parametrů řešené trati a zajištění souladu s požadavky TSI pro jednotlivé subsystémy. Rekonstrukce železniční infrastruktury bude navržena s ohledem na výhledové nasazení systému ETCS.

Stavba je zaměřena na zkvalitnění regionální železniční dopravy. Osobní regionální železniční doprava je realizována na základě objednávky KÚ Jihomoravského kraje, koordinátorem integrovaného dopravního systému je firma KORDIS JMK, s. r. o. Dlouhodobě sledovaným požadavkem Jihomoravského kraje je zlepšení potenciálu železniční dopravy v relaci Brno – Slavkov u Brna – Kyjov – Veselí nad Moravou. Cílem stavby je umožnit realizaci dopravního modelu požadovaného Jihomoravským krajem, tj. zvýšit především propustnost trati tak, že zavedená taktová osobní doprava se stane páteří IDS JMK.

Přehled zvažovaných variant

Rozsah stavby „Rekonstrukce traťového úseku Nesovice (mimo) – Kyjov (mimo)“ je určen studií proveditelnosti trati Veselí nad Moravou – Blažovice (– Brno), zpracovanou v roce 2016. Dne 7. 9. 2016 Centrální komise Ministerstva dopravy ČR schválila variantu ABe-K0e, která je kombinací několika variant.

Pro traťový úsek předmětné stavby bude použita základní varianta Ae – zachován je stávající železniční koridor včetně všech dopraven. Varianta byla vybrána na základě ekonomického hodnocení a tedy přínosu tohoto řešení - zkrácení jízdní doby, odstranění propadů traťové rychlosti, zvýšení bezpečnosti, elektrizace trati.

V souladu s § 7 odst. 5 zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na ŽP, je záměr řešen v jedné variantě, předmětem posuzování varianta Ae.

Dle vyjádření místně příslušných stavebních úřadů, vydaných dle §15, odst.2 zák. č.183/2006 Sb. o územním plánování a stavebním řádu (stavební zákon), je navrhovaná stavba v souladu se schválenou územně plánovací dokumentací.

6. Stručný popis technického a technologického řešení záměru

Předmětem posuzované stavby je kompletní rekonstrukce železniční infrastruktury traťového úseku Kyjov – Nesovice, dále elektrizace trati, modernizace žst. Nemočice a zastávek, zajištění bezbariérového přístupu pro osoby s omezenou schopností pohybu a orientace, zvýšení bezpečnosti železničního provozu a cestujících, zlepšení technického stavu a parametrů řešené trati a zajištění souladu s požadavky TSI.

Přínosem stavby je dosažení návrhových parametrů trati s maximální rychlostí 100 km/h, třídy zatížitelnosti D4 a prostorové průchodnosti Z-GC. Maximální rychlost 120 km/h bude dosažena až výhledově po zavedení systému ETCS (*European Train Control System*).

Stavba je po stránce rekonstrukce kolejiště a elektrizace ohraničena od km 40,486 do km 61,683 s přesahem směrového a výškového vyrovnání koleje od km 40,288 do km 61,806 a navazuje na stavby „Rekonstrukce traťového úseku Blažovice (mimo) – Nesovice (včetně)“ a „Rekonstrukce ŽST Kyjov“.

Stavba v celém rozsahu je dána rozsahem kabelizace mezi budovami v Kyjově (km 47,710) a v Nesovicích (km 40,035).

Kolejové řešení

V rámci stavby bude provedena rekonstrukce železničního svršku a sanace železničního spodku včetně železniční stanice Nemotice. Rekonstruovaná dvoukolejná trať se napojí do sousedních železničních stanic, na konci řešeného úseku bude provedeno navázání na stavbu „Rekonstrukce ŽST Kyjov“ v místě vyrovnávacího směrového oblouku před výhybkou č. 29 v koleji č. 1

Vedení rekonstruované trati v úseku Nesovice - Kyjov je navrženo ve stávající trase, bude zachováno stávající zemní těleso bez přeložek. Nový svršek v rekonstruovaných kolejích 49E1 bude navržen na betonových pražcích s pružným bezpodkladnicovým upevněním a svařením do bezстыkové koleje v celém úseku, což přinese výrazné snížení hlukové zátěže.

Pro zavedení rychlostního profilu V150 bude v úseku mezi stanicí Nemotice a zastávkou Bohuslavice u Kyjova předběžně uvažováno se svrškem typu 60E2 na betonových pražcích. Osová vzdálenost traťových kolejí bude 4,0 m, v prostoru protisměrných oblouků s bodem obratu bude zvětšena na 4,05 m. Ve stanici bude osová vzdálenost mezi kolejemi minimálně 5,0 m.

V rámci stavby bude provedena sanace železničního spodku (odtěžení vrstvy zeminy pod štěrkovým ložem a její náhrada štěrkodrtí, případně zemní pláň promísením s vápenocementovým pojivem), přesný rozsah bude vycházet z výsledků geotechnického průzkumu a návrhu sanačních vrstev.

Rekonstruovány nebo nově vybudovány budou zárubní (km 52,8-52,9, km 58,1-58,2, km 58,3-58,6 a 58,5-58,8) a opěrné zdi (km 57,9-58,0 a km 58,2-58,3).

Opraveno bude odvodňovací zařízení, převážně příkopy a příkopové zídky se zachováním vyústění do stávajících recipientů.

Tabulka 1: Návrhové parametry trasy

úsek		traťová rychlost po rekonstrukci		
od km	do km	V ₁₀₀ (km/h)	V ₁₃₀ (km/h)	V ₁₅₀ (km/h)
ZÚ	42,311291	100	105	110
42,311291	43,101362	85	90	90
43,101362	43,928572	95	100	105
43,928572	44,381661	75	80	85
44,381661	46,533622	85	90	90
46,533622	57,390845	90	95	100
57,390845	58,560627	95	100	105
58,560627	60,346377	120	125	130
60,346377	KÚ	110	115	120

V železniční stanici Nemotice bude na základě potřeb dopravní technologie změněna celá konfigurace stanice.

Návrh kolejiště žst. bude vycházet z požadavku na peronizaci zastávky Nemotice v žst. Nemotice mezi nesovickým zhlavím a kolejovou spojkou a dosažení užitečných délek hlavních kolejí a předjízdne koleje stanice. Nástupištní hrana je navržena ve výšce 550mm nad temenem kolejnice a je přístupná úrovně přes přejezd, který bude doplněn o chodník. Rychlost v hlavních kolejích bude navržena na 90/95/100 km/h, v předjízdne koleji 50 km/h. Kolejové spojky mezi hlavními kolejemi budou na obou zhlavích navrženy na 50 km/h. V souladu s požadavky technologie bude levá spojka na kyjovském zhlaví změněna na pravou spojku a pravá spojka na nesovickém zhlaví změněna na levou. Provozované vlečky budou napojeny na rekonstruované kolejiště.

Stávající budova žst bude opuštěna. Veškeré technologie pro dopravu budou umístěny v nové technologické budově, která je stejně jako nové přístřešky pro cestující situována v místě zastávky.

Nástupiště v zastávkách

V úseku Nesovice – Nemotice budou na zastávce Brankovice, v obvodu železniční stanice na zastávce Nemotice a v úseku Nemotice – Kyjov na zastávkách Jestřabice a Bohuslavice u Kyjova zřízena stranová nástupiště délky 170 s výškou nástupní hrany 550mm nad temenem kolejnice.

Na zastávce Jestřabice budou nástupiště ponechána přibližně ve stávající poloze. Přístup na nástupiště zůstane z přejezdu v km 53,575, který bude rozšířen o chodník pro pěší. Stávající budova bude demolována a nahrazena novým přístřeškem pro cestující.

Na zastávce Bohuslavice u Kyjova bude nástupiště u koleje č. 1 přibližně ve stávající poloze a nástupiště u koleje č. 2 bude navrženo zrcadlově oproti nástupišti u opačné koleje. Přístup na nástupiště u koleje č. 1 bude z přechodu v km 57,933.

Na zastávce Brankovice bude z důvodu zabezpečení bezbariérového přístupu na nástupiště upraven přístupové chodníky do stávajícího podchodu.

Železniční přejezdy

Přejezd v km 51,948 bude zrušen a nahrazen lesní cestou pro zpřístupnění lokality za tratí. Přejezd v km 57,120 bude zrušen, tento přejezd má adekvátní objezd přes obec Bohuslavice. Přejezd v km 40,955 je v nevyhovujícím stavu a náhrada mimoúrovňovým křížením není možná, bude zrušen bez náhrady. U ponechaných přejezdů budou navrženy nové přejezdové konstrukce se závěrnými zídkami. Nově bude zřízen přechod v km 58,850 (předpoklad realizace v roce 2019, v rámci samostatné stavby).

Mosty, propustky, umělé stavby

Stavební úpravy se budou týkat 18 mostů, 47 propustků, 1 silničního nadjezdu a 6 opěrných nebo zárubních zdí. V úseku se nacházejí mostní objekty různého stáří, konstrukcí a v různém stavebním stavu:

- u většiny mostů se rok výstavby pohybuje mezi r. 1940-1950, dva mosty jsou z r. 1887. Nosnou konstrukci tvoří železobetonové desky se zabetonovanými nosníky (kolejnicemi), klenby cihelné a betonové,
- stáří propustků je obdobné. Jejich nosné konstrukce jsou tvořeny zabetonovanými kolejnicemi a kamennými deskami, železobetonovými troubami a klenbami cihelnými a z prostého betonu.

Mostní objekty umožňují provozovat železniční dopravu při maximální traťové rychlosti 80 km/h a třídě zatížení C3. Část z nich nevyhovuje svým prostorovým uspořádáním platným vyhláškám, normám a předpisům. V celém úseku stavby bude

provedena diagnostika všech mostních objektů (geotechnické průzkumy, geologické sondy, ověření skrytých rozměrů). V případě, že u mostního objektu nelze diagnostiku provést a je starší než 70 let, bude objekt nahrazen novým. Bude proveden přepočít, zda objekty umožní přechodnost TTZ D2- NTR a zároveň TTZ D4-120 (dle Metodického pokynu pro určování zatížitelnosti železničních mostních objektů na základě výsledků stavebně-technických průzkumů). Návrhový VMP musí vyhovovat nejvyšší traťové rychlosti, která je v daném úseku (třeba i jen výhledově) dosažitelná. Stávající objekty, které uvedeným požadavkům nevyhoví, budou rekonstruovány nebo nahrazeny novými. Nové objekty musí být navrženy dle ČSN EN 1991-2, kabelové trasy budou přednostně vedeny mimo nosnou konstrukci.

Přednostně jsou navrženy objekty s průběžným kolejovým ložem, na propustcích přednostně s otevřeným kolejovým ložem. V případě nepříznivých výsledků zjištěných hydrologickým průzkumem budou podchody pro cestující navrženy a vybudovány v hydroizolační vaně.

Všechny rekonstruované či nové mostní objekty budou provedeny v souladu se služební rukovětí SŽDC (ČD) SR 5/7 (S) „Ochrana železničních mostních objektů proti účinkům bludných proudů“ a návrhem protikorozní ochrany podle výsledků korozního průzkumu. Odvodnění mostních objektů bude navrženo s ohledem na záplavová území, přednostně navrženo do nejbližšího přirozeného recipientu. *Navržené úpravy jsou uvedeny v tab. č.2, viz dále.*

Trakční vedení

Nové trakční vedení 25 kV bude navrženo v celém dvojkolejném úseku stavby včetně stanic a zastávek, obsahem návrhu je i koordinace navrhovaného trakčního vedení s umělými stavbami, železničními mosty, zárubními a opěrnými zdmi, nástupišti a silničními nadjezdy.

Napájení trakčního vedení trati Blažovice – Veselí nad Moravou, tj. včetně řešeného úseku, se předpokládá z nové trakční napájecí stanice (TNS) Bučovice (2 x 18MVA).

Možnost záložního napájení je plánována následovně: při výpadku TNS Bučovice bude možné přes spínací stanici Blažovice (vybudovanou v rámci akce Brno-Přerov, 2. stavba) napájet i část trati z TNS Černovice (samostatná stavba). Druhou část bude možné napájet z TNS Nedakonice přes novou spínací stanici (SpS) Moravský Písek, vybudovanou v rámci stavby Rekonstrukce traťového úseku Kyjov (mimo) – Veselí n.M. (mimo).

Silnoproudá zařízení

Pro napájení jednotlivých zařízení umístěných ve stanici a zastávkách budou navržena silnoproudá technologická zařízení. Ve stanici Nemotice pro napájení železničního zařízení včetně elektrického ohřevu výměn a zabezpečovacího zařízení bude v nové technologické budově umístěna nová trafostanice 22/0,4 kV připojená na distribuční síť E.ON. Záložní napájení zabezpečovacího zařízení bude zajištěno z trakčního vedení 25 kV prostřednictvím trafostanice 25/0,4kV. Zastávky budou napájeny z přípojných míst nn stávajícími případně rekonstruovanými přípojkami nn. Světelná přejezdová zařízení (PZS) na trati budou napájena ze zdroje zabezpečovacího zařízení přilehlých stanic a ostatní z nn přípojek na zastávkách. Předmětem stavby je také připojení trafostanice 25/0,4 kV pro zabezpečovací zařízení v Nemoticích.

V žst. Nesovice bude navržen elektrický ohřev výhybek (EOV) v rozsahu požadavků dopravní technologie, nové osvětlení, nové rozvody nn a dálkové ovládání úsekových odpojovačů. Na zastávkách bude navrženo osvětlení a příslušné rozvody nn.

Napájení odběrů ve stanici včetně EOV bude z trafostanice 22/0,4kV na zastávkách z odběrných míst nn. Současně budou navrženy přípojky pro napájení zařízení GSM-R, které bude součástí návazné stavby. Vzdušná a kabelová vedení VN, NN a VO v *majetku mimodrážních majitelů*, která budou v oblasti poškození stavbou, *budou přeložena v předstihu před zahájením stavby mimo oblast výstavby.*

Tabulka 2: Úpravy mostních objektů

Evidenční km	Překonávaná překážka	Návrh stavebních opatření
Most 40,537	řeka Litava	Navržena nová NK - ŽB deska se zabetonovanými nosníky. Dle stavebně-technického průzkumu spodní stavby bude rozhodnuto o zachování stávajících opěr a základů. V případě nové spodní stavby budou opěry co nejvíce nakolmeny (zvětšení rozpětí NK) s využitím stávajících dřevěných pilot. V opačném případě dojde k sanaci stávajících opěr.
Propustek 41,005	převádí drážní vody	Navržena kompletní přestavba na trubní propustek z patkových trub DN 800mm, Svahy a dno na vtoku a výtoku budou odlážděny lomovým kamenem do betonového lože.
Propustek 41,317	převádí drážní vody	dtto výše trubní p. DN 800mm
Propustek 41,469	převádí drážní vody	dtto výše trubní p. DN 800mm
Propustek 41,794	převádí drážní vody	Navržena kompletní přestavba na trubní propustek z patkových trub DN 1000mm, Svahy a dno na vtoku a výtoku budou odlážděny lomovým kamenem do betonového lože.
Propustek v ev.km 42,304	převádí drážní vody	dtto výše trubní p. DN 800mm
Most v ev.km 42,582	přes účelovou komunikaci	Navržena přestavba na ŽB desku se zabetonovanými nosníky. Spodní stavba ponechána, bude provedena sanace a injektáž.
Propustek v ev.km 42,910	převádí drážní vody	dtto výše trubní p. DN 800mm
Most v ev.km 43,168	přes polní cestu	Navržena přestavba na ŽB desku se zabetonovanými nosníky. Dle stavebně-technického průzkumu bude ponechána nebo přestavěna spodní stavba vč. křídel.
Most v ev.km 43,533	přes polní cestu	Navržena přestavba na ŽB desku se zabetonovanými nosníky. Dle stavebně-technického průzkumu bude ponechána nebo přestavěna spodní stavba vč. křídel.
Most v ev.km 43,715	přes občasný vodní tok	Stávající NK a spodní stavba budou ponechány, navržena jejich sanace, vč. dilatačních spár a křídel. Navržena nová hydroizolace vč. odvodnění rubu opěr. Stávající čelní zdi a římsy budou odbourány a nahrazen novými zdmi s římsami a zábradlím.
Nadjezd Brankovice	převádí polní cestu přes trať	Navržen nový nadjezd, konstrukci budou tvořit prefabrikované předpjaté nosníky spřažené ŽB deskou.
Propustek v ev.km 44,097	převádí drážní vody	Nová NK - monolitický ŽB rám o světlosti 1,0m a volné výšce 1,6m, zakončený ŽB čely s římsami a ocelovým zábradlím. Na vtoku a výtoku odláždění lomovým kamenem do betonu..
Most v ev.km 44,149	převedení pěší trasy	Navržen nový podchod - přímý pod dvěma kolejemi, sv. šířka 3m, sv. výška 2,5m, zakončen schodištěm a přístupovým chodníkem na 1. a 2. nást. Var. - možnost přestavby na nadchodovou lávku.
Propustek v ev.km 44,304	přes občasný vodní tok	Sanace propustku pod kolejemi až k revizní šachtě (reprofilace vnitřního profilu trub, sanace čelní zdi a římsy a nové zábradlí). Var. dle únosnosti - přestavba na nový trubní propustek DN 1000mm ve stejné ose v rozsahu až k revizní šachtě.
Most v ev.km 44,838	přes polní cestu	Navržen nový most sv.š. 4,5m a v.4,2m vč.spodní stavby.NK bude ŽB deska se zabetonovanými nosníky. Oboustranné ŽB římsy se zábradlím. NK uložená na ŽB opěrách, nová ŽB křídla.

Evidenční km	Překonávaná překážka	Návrh stavebních opatření
Propustek v ev.km 44,981	Nemotický potok	Sanace a očištění propustku vč. betonového čela na výtoku, přespárování kamenného zdiva opěr a křídel na vtoku, bude upřesněno dle stavebně-technického průzkumu. Dno bude pročištěno od nánosů bahna a případně doplněno kamennou dlažbou, svahy a dno na vtoku a výtoku budou odlážděny lomovým kamenem do betonového lože.
Most v ev.km 45,502	přes polní cestu	Navržen nový most, NK bude tvořena deskovou ŽB konstrukcí se zabetonovanými nosníky. Po obou stranách nové ŽB římsy se zábradlím. NK bude uložena na nových opěrách. Nová šikmá svahová křídla. Var.: dle stavebně-technického průzkumu buď demolice stávajících opěr a křídel a výstavba nových bude provedena sanace do požadovaného stavu.
Propustek v ev.km 45,627	přes občasný vodní tok	Navržena sanace, očištění dna od nánosů a doplnění kamennou dlažbou. Přespárování kamenného zdiva opěr a křídel na vtoku. Svahy budou odlážděny lomovým kamenem do betonového lože. Na výtoku bude provedeno prodloužení propustku pomocí nového ŽB čela s římsou, aby byl zajištěn normový sklon svahu. Rozsah bude upřesněn podle stavebně-technického průzkumu.
Propustek v ev.km 46,165	přes občasný vodní tok	Navržen nový objekt z prefabrikovaných rámu, rozměry budou určeny na základě hydrotechnického výpočtu. Zakončení na vtoku a výtoku kolmými čely s římsou, prostor na vtoku i výtoku bude odlážděn lomovým kamenem do betonového lože.
Propustek v ev.km 46,406	přes občasný vodní tok	Navržena kompletní přestavba na trubní p. z patkových trub DN 1000mm, Svahy a dno na vtoku a výtoku budou odlážděny lomovým kamenem do betonového lože.
Propustek v ev.km 46,799	převádí drážní vody	Navržena kompletní přestavba na trubní propustek z patkových trub DN 800mm, Svahy a dno na vtoku a výtoku budou odlážděny lomovým kamenem do betonového lože.
Propustek v ev.km 47,217	přes občasný vodní tok	Navržena přestavba na trubní p. z patkových trub DN 800mm, dtto výše. Bude prověřena možnost zrušení propustku.
Propustek v ev.km 47,524	převádí drážní vody	Navržena přestavba na ŽB prefabrikovaný rám o sv. 2,0m a volné výšce 1,2m, zakončený ŽB čely s římsami a ocelovým zábradlím. Na vtoku a výtoku odláždění lomovým kamenem do betonového lože. Var.: Bude prověřena možnost zrušení propustku
Most v ev.km 48,300	vodní tok Kyjovka, polní cesta	Navržena komplexní přestavba na jednopolevý most s kolmým uložením NK.
Propustek v ev.km 48,778	přes občasný vodní tok	Navržena kompletní přestavba na trubní propustek z patkových trub DN 800mm, ukončení šikmé, svahy a dno na vtoku a výtoku budou odlážděny lomovým kamenem do betonového lože.
Propustek v ev.km 48,918	přes občasný vodní tok	dtto výše trubní p. DN 600 - 800mm
Propustek v ev.km 49,376	přes občasný vodní tok	dtto výše trubní p. DN 800mm
Propustek v ev.km 49,862	přes občasný vodní tok	dtto výše trubní p. DN 800mm
Propustek v ev.km 50,430	převádí drážní vody - nenalezen	dtto výše trubní p. DN 800mm nebo bude prověřena možnost zrušení propustku
Propustek v ev.km 50,875	převádí drážní vody	Navržena nová stejně kapacitní konstrukce, prefabrikovaný ŽB rám sv. 2,0m. Prověřit odtok od pr.
Propustek v ev.km 50,998	převádí drážní vody	Navržena kompletní přestavba na trubní p. z patkových trub DN 800mm, ukončení šikmé, svahy a dno na vtoku a výtoku budou odlážděny lomovým kamenem do betonového lože.

Evidenční km	Překonávaná překážka	Návrh stavebních opatření
Propustek v ev.km 51,523	převádí drážní vody	dtto výše trubní p. DN 1000mm
Propustek v ev.km 51,895	přes bezejmenný vodní tok	Navržena stejně kapacitní konstrukce – prefabrikované ŽB rámy, světlá š.2,0m, světlá v. cca 1,7m.
Propustek v ev.km 52,300	přes občasný vodní tok	Navržena stejně kapacitní konstrukce – prefabrikované ŽB rámy, světlá š.1,0m, světlá v. cca 1,2m
Propustek v ev.km 52,594	přes občasný vodní tok	Navržena kompletní přestavba na trubní p. z patkových trub DN 800mm, ukončení šikmé, svahy a dno na vtoku a výtoku budou odlážděny lomovým kamenem do betonového lože.
Propustek v ev.km 52,786	přes občasný vodní tok	dtto výše trubní p. DN 800mm
Propustek v ev.km 53,034	převádí drážní vody	dtto výše trubní p. DN 800mm
Propustek v ev.km 53,301	převádí drážní vody	dtto výše trubní p. DN 800mm
Propustek v ev.km 53,440	převádí drážní vody	dtto výše trubní p. DN 800mm
Propustek v ev.km 54,403	převádí drážní vody	Navržena nová stejně kapacitní konstrukce – prefabrikované ŽB rámy, světlá šířka 2,0m, světlá výška cca 1,376m.
Propustek v ev.km 54,540	převádí drážní vody	dtto výše trubní p. DN 1000mm se sklonem 5,0%
Propustek v ev.km 54,764	převádí drážní vody	dtto výše trubní p. DN 800mm se sklonem 3,0%
Propustek v ev.km 55,204	převádí drážní vody	dtto výše trubní p. DN 1000mm
Propustek v ev.km 55,438	převádí drážní vody	Navržena kompletní přestavba na trubní p. z patkových trub DN 1200mm se šikmým čelem na výtoku a vtokovou ŽB šachtou a se sklonem 5,0%.
Propustek v ev.km 55,796	přes občasný vodní tok	Navržena kompletní přestavba na trubní propustek z patkových trub DN 1000mm se sklonem 3,0%, svahy a dno na vtoku a výtoku budou odlážděny lomovým kamenem do betonového lože.
Propustek v ev.km 56,540	vodní tok Kratinka	Sanace propustku vč. čela a úpravy římsy na vtoku. Sv. šířka 2,0m. Volná výška 1,87m. NK betonová klenba o rozpětí 2,5 m.
Propustek v ev.km 57,189	přes občasný vodní tok	Navržena kompletní přestavba na trubní propustek z patkových trub DN 1000mm, ukončení šikmé, svahy a dno na vtoku a výtoku budou odlážděny lomovým kamenem do betonového lože.
Propustek v ev.km 57,595	přes stálou vodoteč	NK zůstane zachována, provede se pročištění dna tlakovou vodou, lokální reprofilyce trub a úpravy vtoku a výtoku. Výměna zábradlí na římsách za normové zábradlí.
Propustek v ev.km 57,898	přes občasný vodní tok	NK zůstane zachována, provede se pročištění dna tlakovou vodou, lokální reprofilyce trub a úpravy vtoku a výtoku. Výměna zábradlí na římsách za normové zábradlí.
Propustek v ev.km 57,995	přes stálou vodoteč	NK zůstane zachována, provede se pročištění dna tlakovou vodou, lokální reprofilyce trub a úpravy vtoku a výtoku. Výměna zábradlí na římsách za normové zábradlí.
Most v ev.km 58,297	přes místní komunikace	ŽB deska se zabetonovanými nosníky uložená na betonových opěrách s kamenným obkladem založeným hlubinně na pilotách. Navržena sanace NK a spodní stavby vč. rozšíření mostu pomocí odsazení říms, kotvených ke stávající NK a posunu zábradlí.

Evidenční km	Překonávaná překážka	Návrh stavebních opatření
Most v ev.km 58,333	přes bezejmenný vodní tok	Navrženo zrušení mostu bez náhrady. Var.: v případě požadavku na zachování koryta navržena nová konstrukce - trubní případně rámový prefabrikovaný propustek. Velikost dle hydrotechnického výpočtu. Var.: v případě požadavku zachování mostu provedena sanace NK, nové římsy, zábradlí.
Most v ev.km 58,354	vodní tok Kyjovka	NK - ŽB deska se zabetonovanými nosníky. Šikmé uložení, rozpětí 12,7m. Kolmá světlost 10,0m, šikmá světlost 11,55m. Volná výška od hladiny 6,45 m. Spodní stavba tvořena kamenným zdívem. Navržena přestavba NK vč. nových říms a zábradlí, očištění a sanace spodní stavby.
Most v ev.km 58,486	přes pěší stezku	NK tvoří pod každou kolejí samostatná desková konstrukce ze zabetonovaných kolejnic. Staticky prostý nosník rozpětí 3,40m. Spodní stavba kamenné zdivo s betonovými úložnými prahy a s betonovými římsami. Navržena rekonstrukce mostu dle stavebně-technického průzkumu s využitím stávající spodní stavby, na kterou budou osazeny nové nosné konstrukce (ZBN).
Propustek v ev.km 58,842	převádí drážní vody	Navržena kompletní přestavba na trubní propustek z patkových trub DN 600mm, ukončení šikmé, při zachování stávajícího vtokového a výtoku objektu. Svahy a dno na vtoku a výtoku budou odlážděny lomovým kamenem do betonového lože.
Most v ev.km 58,950	převádí drážní vody	Most, volná š. otvoru šikmá 12,7m, kolmá 9,97m, volná v. 4,65m NK tvoří pod každou kolejí samostatná ŽB desková konstrukce. Dále navrženy nové římsy (i na křídlech), izolace, nové zábradlí, sanace povrchů konstrukcí spodní stavby (očištění, spárování, sanační stěrky na betonových prvcích).
Most v ev.km 59,006	vodní tok Kyjovka	Most, volná š. otvoru šikmá 12,1m, kolmá 9,77m, volná v. 5,50m. NK tvoří pod každou kolejí samostatná desková konstrukce (č.1 ocelobetonová deska, č.2 desková konstrukce z předpjatých prefabrikovaných nosníků KDP o rozpětí 14,20m). Desky v koleji č.2 vykazují poruchy, doporučena náhrada deskami ZBN. Případná změna konstrukcí v koleji č.1 bude rozhodnuta na základě statického přepočtu. Dále navrženy nové izolace, zábradlí, sanace povrchů konstrukcí spodní stavby (očištění, spárování, sanační stěrky na betonových prvcích), nové opěrné zdi přechodů vpravo.
Propustek v ev.km 59,534	převádí drážní vody	Navrženo zrušení propustku.
Propustek v ev.km 60,142	převádí drážní vody	Deskový propustek, NK ocelobetonová deska, zabetonované kolejnice, na stranách rozšíření objektu římsovými nosníky. Navržena výměna pouze nosných konstrukcí dle stavebně-technického průzkumu. Var.: návrh ŽB desek se zachováním stávajících parametrů, volné š. 2,0m, volné v. 2,3m.
Propustek v ev.km 60,515	převádí drážní vody	Trubní p., světlost 0,90 m. Ukončení šikmo seříznutými trouby. Prověřit nutnost zachování pr.
Most v ev.km 60,767	přes účelovou komunikaci	Navržena kompletní přestavba na konstrukci ze zabetonovaných nosníků. V případě nevyhovující zatížitelnosti - kompletní přestavba spodní stavby na masivní železobetonové opěry.
Propustek v ev.km 60,959	přes občasný vodní tok	dtto výše trubní p. DN 1000mm
Propustek v ev.km 61,015	přes občasný vodní tok	dtto výše trubní p. DN 800mm šikmým čelem na výtoku a vtokovou šachtou na vtoku.
Most v ev.km 61,189	přes bývalý místní náhon	náhon pod objektem je zrušen a objekt nevykonává původní funkci, navrhuje se zrušení objektu.
Most v ev.km 61,685	přes polní cestu	Navržena přestavba NK se zachováním spodní stavby. NK bude tvořena ŽB deskou, spodní stavba bude sanována. Var: objekt nevykonává původní funkci, navrženo zrušit bez náhrady.

Zabezpečovací zařízení

V mezistaničních úsecích Nesovice - Nemotice – Kyjov budou navržena nová traťová zabezpečovací zařízení (TZZ) 3. kategorie dle TNŽ 34 2620 typu automatické hradlo, v úseku Nemotice – Kyjov s hradlem na trati.

V železniční stanici Kyjov bude navržena úvazka nového TZZ na nové SZZ 3. kategorie zřízené v rámci samostatné stavby, případně na stávající nebo provizorní SZZ (podle vzájemné časové návaznosti staveb).

V železniční stanici Nesovice bude provedena úvazka nového TZZ do stávajícího SZZ. V železniční stanici Nemotice bude navrženo nové staniční zabezpečovací zařízení (SZZ) 3. kategorie dle TNŽ 34 2620 typu elektronické stavědlo s přípravou pro dálkové ovládání z CDP Přerov. Součástí nového SZZ bude funkcionality výstraha při nedovoleném projetí návěstidla VNPN. Ve stanici budou zřízeny balízy v kolejišti u vjezdových, odjezdových a cestových návěstidel a SZZ bude připraveno k aktivaci ETCS L2 v následné stavbě.

Na ponechaných úrovních přejezdů budou navržena nová světelná přejezdová zabezpečovací zařízení (PZS) 3. kategorie dle ČSN 34 2650. Rozsah zabezpečení bude dle rozhodnutí Drážního úřadu o změně způsobu zabezpečení. Nově navržena zabezpečovací zařízení budou vybavena diagnostikou dle TS 2/2007 s přenosem diagnostických informací do míst soustředěné údržby. Vlastní výstavba systému ERTMS a dálkové ovládání z CDP Přerov bude pro celý úsek trati Blažovice – Veselí nad Moravou řešena samostatnou stavbou „Technologická nadstavba trati Blažovice – Veselí nad Moravou“. Pro zjišťování volnosti staničních i traťových kolejí budou navrženy počítače náprav. Návěstidla v blízkosti živých částí trakčního vedení budou ukolejněna.

Pro zabezpečení stavebních postupů při rekonstrukci kolejiště budou navrženy přechodné stavy zabezpečovacích zařízení. Během přestavby žst. Nemotice bude provoz zabezpečen mobilním provizorním zabezpečovacím zařízením (M-PZZ) v kontejnerech s provizorní kabelizací.

Sdělovací zařízení

V rámci stavby bude v celém úseku položen metalický traťový kabel 15 XN0,8, dvě trubky HDPE (provozní a záložní) a optický kabel 72 vláken do provozní HDPE. Ve stanici bude nově navržena místní kabelizace, pro informaci cestujících budou zřízeny rozhlasové a vizuální informační systémy. Obdobně budou vybaveny i zastávky na trati. Na nástupištích bude instalován kamerový systém.

V cílovém stavu bude na trati v souladu s Národním implementačním plánem ERTMS využíván jako traťový rádiový systém digitální systém GSM-R který bude vybudován v rámci samostatné následné stavby. Navržené technické řešení musí umožnit plnohodnotné ovládání a kontrolu technologických zařízení z dispečerského pracoviště v CDP Přerov, a to jak z dispečerských sálů, tak z pracoviště dispečera železniční dopravní cesty.

V celém úseku budou řešeny přeložky sdělovacích kabelů a zařízení, jejich rozsah vyplývá z požadavků ostatních profesí (koleje, mosty, trakce, stavební a zabezpečovací zařízení).

Pozemní objekty

Pro umístění nového technologického zařízení a prostor nutných pro jejich údržbu bude v železniční stanici navržena nová technologická budova poblíž nástupiště zastávky Nemotice na nesovickém zhlaví stanice. Součástí budovy bude i dopravní kancelář. Nové přístřešky pro cestující situována rovněž v místě zastávky. Stávající budova železniční stanice bude opuštěna.

K ochraně cestujících před nepřízní počasí budou na zastávkách navrženy přístřešky pro cestující na obou nástupištích s výjimkou Brankovic, kde bude pro tento účel na jednom nástupišti využit podchod.

Na zastávkách na trati budou pro umístění technologie silnoproudu a sdělovacího zařízení navrženy technologické domky.

Dispečerská řídicí technika

Bude navrženo nové zařízení DŘT včetně programového vybavení pro řízení sběru a přenosu procesních dat a pro zajištění ústředního ovládní technologie z dispečerského stanoviště tak, aby byly splněny požadavky na bezpečný a spolehlivý provoz na elektrizovaných tratích.

Přeložky a ochrany inženýrských sítí

V prostoru zemních prací a v jejich těsné blízkosti, tj. v místech s rekonstrukcí svršku a spodku, příp. v místech kolize s hlavní kabelovou trasou, budou v nezbytném rozsahu řešeny ochrany a přeložky inženýrských sítí drážních (sdělovací kabely, silnoproudá zařízení apod.) i mimodrážních (kabelové trasy, veřejné osvětlení, potrubní vedení).

Úpravy, týkající se ochrany inženýrských sítí, jsou navrženy i pro stávající potrubní vedení: vodovody, kanalizace, plyn v rozsahu stavebně technických prací stavby.

Protihluková opatření

Na základě závěrů Hlukové studie bylo k ochraně obyvatelstva před hlukem z provozu modernizované trati navrženo pro 6 objektů prověření: měření vnitřních hladin hluku v době zkušebního provozu a dle výsledků budou případně provedena individuální protihluková opatření.

Organizace výstavby

Zásady podrobnější organizace výstavby budou samostatnou součástí dalšího stupně PD, kdy mj. budou stanoveny pracovní postupy a přesná lokalizace stavebních areálů zařízení staveniště tak, aby bylo možno realizovat jednotlivé stavební objekty.

Stavební areály budou sloužit pro krátkodobé skládkování materiálu jak na volné ploše, tak ve skladištních buňkách, dále zde budou skladové buňky ručního náradí a menší mechanizace, buňky jako kancelář a šatna. Každý areál bude vybaven mobilními chemickými WC a soupravou ručních hasebních prostředků a hasicími přístroji. Každý areál zařízení staveniště bude vybaven kontejnery ke shromažďování a separaci odpadů.

V areálech nebudou parkoviště pro nákladní automobily či stavební stroje, ty budou mimo pracovní dobu odstavovány na vymezených parkovacích plochách. V zařízeních staveniště se nebude provádět jejich mytí, údržba či opravy. Pro krátkodobá stání automobilů či techniky bude v každém areálu potřebný počet záchytných plechových nádob proti zamezení úkapů ropných látek a ve skladištní buňce bude zajištěno několik balení Vapexu pro likvidaci nenadálých úniků při případné poruše mechanismů.

V rámci stavby bude mimo zástavbu vyčleněna plocha pro recyklační základnu šterkového lože, jedná se o stávající skládkovou plochu v Brankovicích u zastávky Brankovice v km 44,2. Vzhledem k rozsahu stavby se plochy zařízení staveniště zřídí na drážních plochách (SŽDC s.o. a ČD a.s.), které jsou v těsné blízkosti celého řešeného traťového úseku, výjimečně na plochách jiných vlastníků.

Záměr není činností uvedenou v příloze č. 1 zákona o integrované prevenci (zák. č. 76/2002 Sb., v aktuálním znění), záměr tedy nespadá do režimu uvedeného zákona.

7. Předpokládaný termín zahájení realizace záměru a jeho dokončení

Záměr stavby „Rekonstrukce traťového úseku Nesovice (mimo) – Kyjov (mimo)“ má být realizován v letech 01/2021 – 09/2022.

8. Výčet dotčených územních samosprávných celků

Kraj:	Jihomoravský
Obce s rozšířenou působností:	Bučovice Kyjov
Samosprávné obce:	- obec Nesovice - městys Brankovice - obec Nemotice - obec Snovídky - obec Mouchnice - obec Kyjov
Kraj:	Zlínský
Obce s rozšířenou působností:	Kroměříž
Samosprávné obce:	- obec Jestřabice

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

Název aktu	Ustanovení, právní předpis	Správní úřad
Územní rozhodnutí	§92 a 96 zák. č.183/2006 Sb.	Obecný stavební úřad
Povolení ke kácení dřevin	§8 zák.č.114/1992 Sb.	Orgán ochrany přírody (obecní úřad)
Povolení výjimky ze zákazů ZCHD rostlin a živočichů	§56 zák. č.114/1992 Sb.	Krajský úřad
Stanovisko k zásahu do VKP	§4 zákona ČNR č. 114/1992 Sb.	Orgán ochrany přírody (ORP)
Stanovisko k vlivu na krajinný ráz	§ 12 zákona ČNR č. 114/1992 Sb.	Orgán ochrany přírody (ORP)
Stanovisko k nakládání s odpady	§79 zák. č. 185/2001 Sb.	Orgán ochrany přírody (ORP)
Povolení k nakládání s nebezpečnými odpady	§16 zák. č. 185/2001 Sb.	Orgán veřejné správy v oblasti odpadového hospodářství (ORP nebo Krajský úřad)
Souhlas s provozováním zařízení (recyklační základna)	§14 zák. č.185/2001 Sb.	Krajský úřad
Souhlas k vydání rozhodnutí o umístění stavby nebo využití území do 50 m od okraje lesa	§14, odst.2 zák. č. 289/1995 Sb.	Orgán státní správy lesů
Žádost o odnětí pozemku určeného k plnění funkcí lesa a omezení ve využití pro plnění funkcí lesa	§15 zák. č. 289/1995 Sb.	Orgán státní správy lesů
Souhlas k odnětí půdy ze zemědělského půdního fondu	§9, zák. č. 334/1992 Sb.	Orgán ochrany zemědělského půdního fondu
Závazné stanovisko k ochraně veřejného zdraví	§77 zák.č.258/2000 Sb.	Orgán ochrany veřejného zdraví
Schválení havarijního plánu	§39 zák.č. 254/2001 Sb.	Vodoprávní úřad
Schválení povodňového plánu	§71 zák.č. 254/2001 Sb.	Vodoprávní úřad
Souhlas ke stavbám a zařízením na pozemcích, na nichž se nachází koryta vodních toků, nebo na pozemcích sousedících, pokud tyto stavby a zařízení ovlivní vodní poměry	§17 zák. č. 254/2001 Sb.	Vodoprávní úřad
Povolení k odstranění staveb	§128 zák.č.183/2006 Sb.	Obecný stavební úřad
Stavební povolení	§115 zák.č.183/2006 Sb.	Speciální stavební úřad Dražní úřad
Kolaudační souhlas	§122 zák.č.183/2006 Sb.	Speciální stavební úřad Dražní úřad

II. Údaje o vstupech

1. Půda

Podrobná charakteristika půdních podmínek na území stavby je obsažena v kap. C. 2 – Horninové prostředí a půda.

Řešená stavba bude realizována v ochranném pásmu dráhy převážně na drážních pozemcích. Ochranné pásmo dráhy je určeno svislou rovinou vedenou 60 m od osy krajní koleje, minimálně 30 m od hranice pozemku dráhy. Vzhledem k tomu, že specifikace trvalých a dočasných záborů pozemků bude stanovena až v dokumentaci pro územní řízení, nelze v současné době rozsah záborů přesně určit.

Zemědělský půdní fond

Hodnocení záborů zemědělského půdního fondu (ZPF) bude ve stupni DÚR zpracováno podle zák. č. 334/1992 Sb. o ochraně zemědělského půdního fondu dle znění pozdějších předpisů. Důvodem pro trvalý zábor ZPF jsou úpravy v úsecích rekonstrukce železničního svršku a sanace železničního spodku včetně odvodnění. V těchto případech bude postupováno dle § 9 odst. zák. č. 334/1992 Sb., o ochraně zemědělského půdního fondu, ve znění pozdějších předpisů. Podle ustanovení § 11a odst. 1, písm. a) zák. se odvodny za trvale odňatou půdu nestanoví, jde-li odnětí zemědělské půdy ze ZPF pro „stavby drah včetně jejich součástí, je-li stavebníkem a následně vlastníkem stát“.

Důvodem pro plánovaný dočasný zábor ZPF jsou vedení kabelové trasy (rekonstrukce a ochrana kabelových tras sdělovacího a zabezpečovacího zařízení aj.) manipulační plochy např. pro opravy mostů a obslužné komunikace. Stavební práce nepřekročí časově dobu 1 roku včetně doby potřebné k uvedení půdy do původního stavu, tzn., že se jedná o nezemědělské využití pozemků ZPF dle §9, odst. (2), písm. c) zák., kdy souhlasu orgánu zemědělského půdního fondu rovněž není třeba.

Při provádění výkopových prací bude provedena odděleně skryvka ornice a podorničí tak, aby mohly být tyto vrstvy půdního horizontu vráceny bezprostředně po dokončení pokládky sítí zpět v původním sledu. Během stavby budou stavebníkem učiněna opatření k zabránění úniku pevných, kapalných a plyných látek poškozujících zemědělský půdní fond a jeho vegetační kryt. Další podmínky, za nichž může být zábor realizován, budou stanoveny v rámci územního řízení.

Pozemky určené k plnění funkcí lesa

Pozemky určené k plnění funkcí lesa (PUPFL) se vyskytují podél trati v k.ú. Brankovice, Nemotice, Snovídky, Jestřabice, Mouchnice a Bohuslavice u Kyjova pravostranně i levostranně. Trať prochází podél menších lesních porostů, v kontaktu s velkými plochami lesa je v cca km 47,4 – 53,3 v prostoru Ždánického lesa.

Území lesní správy Bučovice patří převážnou měrou do přírodních lesních oblastí (PLO) 36 – Středomoravské Karpaty a 30 – Dražanská vrchovina. Okrajově zasahuje i do PLO 35 – Jihomoravské úvaly a 34 – Hornomoravský úval. V severní části LS se rozkládá Dražanská vrchovina s nejvyšší nadm. výškou v rámci celé LS a to Červený vrch s 535 m nad mořem, jižní část zahrnuje Ždánický les s nejvyšší kótou U slepice 437 m n.m. Litenčická pahorkatina na JV má nejvyšší bod Hradisko s 518 m n.m

Lesní pozemky jsou převážně v majetku podniku LČR, s.p., případně soukromých vlastníků, výjimečně se jedná o lesy obecní nebo pozemky investora stavby.

K dotčení lesních pozemků může výjimečně dojít v souvislosti s rekonstrukcí železničního spodku a úpravou odvodnění trati (trvalé zábory), s výkopy pro kabelové trasy

(dočasné zábory, nutnost zřízení věcného břemene) nebo ojediněle v případě zřízení základů pro trakční vedení.

Tabulka 3: Lesní pozemky sousedící s drážním pozemkem (práce v OP lesa - do 50 m)

ORP / k.ú.	žkm	vzdálenost [m]	lokalizace
Bučovice			
<i>Brankovice</i>	43,1 – 43,8	5 - 40	vpravo od trati
	45,3 – 45,4	0 - 45	vlevo od trati
<i>Nemotice</i>	47,9	15 - 35	vlevo od trati
<i>Snovídky</i>	48,5 – 50,8	0 - 10	vlevo od trati
	50,7 – 50,9	5 - 25	vpravo od trati
Kroměříž			
<i>Jestřabice</i>	51,7 – 53,3	0 - 17	vlevo od trati
Kyjov			
<i>Mouchnice</i>	50,9 – 53,4	0 - 5	vlevo od trati
	53,5 – 54,9	16 - 40	vpravo od trati
<i>Bohuslavice u Kyjova</i>	54,2 – 56,1	0 - 25	vlevo od trati
	56,3	0 - 5	vpravo od trati

Ve výše vypsanych úsecích zasahuje stavba do ochranného pásma lesa (OP), tj. 50m od hranice lesního pozemku, což bude řešeno dle zák. č. 289/1995 Sb. o lesích v platném znění. Veškeré stavební činnosti v ochranném pásmu lesa budou prováděny tak, aby prostor přilehlých lesních pozemků byl v co nejmenší míře zasažen, především s ohledem na vzrostlé dřeviny a půdní kryt.

2. Odběr a spotřeba vody

Navrhovaná železniční stavba nepředstavuje v období výstavby ani provozu významnější zatížení životního prostředí odběrem vody. Zásobování ploch určených pro zařízení stavenišť bude řešeno ze stávajících veřejných vodovodních řadů a hydrantů. Odběr vody a způsob napojení musí být před realizací projednán s majitelem a správcem odběrného místa. V místech, kde nebude možné připojení ke stávajícím zdrojům, bude voda dovážena. V případě nutnosti odběru vody z vod povrchových bude na takovýto odběr vydáno povolení příslušným vodoprávním orgánem.

V tomto stupni dosud nejsou známy přesné bilance odběru a spotřeby. Předpokládá se, že se nebude jednat o nadměrně velké odběry vody a že tyto odběry budou pouze přechodné. Skutečná spotřeba vody bude určena na základě způsobu realizace stavby, který navrhne vybraný dodavatel.

Období výstavby

Voda pitná

Dosud není znám počet pracovníků při výstavbě ani sociální zázemí. Bilance potřeb bude obsahem dalších stupňů projektové dokumentace (projekt POV). Možnou potřebu charakterizují následující požadavky:

- pouze pro pití, příp. mytí nádobí 5l/osobu a směnu
- pro mytí a sprchování, WC 110l/osobu a směnu (prašný a špinavý provoz)

Voda užitková (technologická voda)

Zásobování stavenišť a ploch POV užitkovou vodou bude řešeno ze stávajících veřejných vodovodních řadů a hydrantů. Odběr vody a způsob napojení musí být před realizací projednán s majitelem a správcem odběrného místa. V místech, kde nebude možné připojení ke stávajícím zdrojům, bude voda dovážena.

Stávající stupeň projektu stavby konkrétně neřeší potřebu ani zdroje vody pro technologické účely. Kapacitní množství nepředstavuje pro dotčenou oblast významnější zatížení. Užitková voda bude nutná pro následující účely:

- kropení materiálu při hutnění náspů, kropení betonu při betonářských pracích atd.
- kropení přepravních tras pro snížení prašnosti
- kropení při provozu recyklační linky
- oplachy vozidel a ostatních strojních zařízení
- výroba betonových a maltových směsí, příp. ošetřování betonu ve fázi tuhnutí a tvrdnutí (mosty a propustky)

Voda požární

Případná potřeba by mohla vzniknout v areálu zařízení staveniště a bude pokryta ze zdrojů provozní vody.

Období provozu

Realizací záměru nedojde ke změnám v odběrech a spotřebě vody oproti stavu před rekonstrukcí.

Voda pitná

Voda se odebírá a spotřebovává pouze v rámci běžného provozu pozemních objektů, většinou používáním hygienických zařízení. Po dokončení stavby se nepředpokládá navýšení spotřeby pitné vody.

Voda užitková (technologická voda) a požární

Po dokončení stavby nedojde ke změnám v odběrech a spotřebě užitkové vody oproti stavu před rekonstrukcí. Pro hašení bude použito plynné hasivo účinné proti širokému spektru požáru, elektricky nevodivé, bezpečně v prostorech s přítomností osob, nepoškozující chráněná zařízení. Hodnocená stavba tedy neuvažuje s potřebou požární vody.

Vody splaškové

Způsob likvidace odpadních vod v objektech určených pro drážní zaměstnance nebo cestující zůstává u železničních stanic a zastávek zachován.

3. Energetické zdroje

Období výstavby

V období výstavby bude navýšena spotřeba elektrické energie při provozu zařízení stavenišť. Zařízení stavenišť budou napojena na stávající rozvody nn nebo bude, především v mezistaničních úsecích, využito mobilních agregátů.

Období provozu

Nejvýznamnějším zdrojem energie z hlediska spotřeby je na řešené trati elektrická energie. Trať bude spotřebovat elektrickou energii především pro napájení nově zřízeného trakčního vedení, vznikne nové odběrné místo pro napájení trakčního vedení.

Dalšími odběry na trati jsou napájení sdělovacích zařízení, dispečerského ovládání, zabezpečovacích zařízení, osvětlení stanic aj. Realizací záměru *dojde ke změně odběru a spotřeby elektrické energie oproti stavu před rekonstrukcí*. Odhadnuté vyčíslené nároky po dokončení stavby jsou následující:

Spotřeba trakce

- spotřeba nová
 - napájení trakčního vedení 8,9 GWh/rok

Spotřeba silnoproud

Zast. Brankovice

- spotřeba zast. stávající 4,5 MWh/rok
- spotřeba zast. nová (odhad) 18 MWh/rok

Žst. Nemotice

- spotřeba žst. stávající 52 MWh/rok
- spotřeba žst. nová
 - vlastní spotřeba stanice (osvětlení, SZZ, apod.) 108 MWh/rok
 - elektrický ohřev výhybek (provoz 480h/rok) 25 MWh/rok
- celkem po stavbě (odhad) 133 MWh/rok

zast. Jestřabice

- spotřeba zast. stávající 20 MWh/rok
- spotřeba zast. nová (odhad) 42 MWh/rok

zast. Bohuslavice u Kyjova

- spotřeba zast. stávající 14,8 MWh/rok
- spotřeba zast. nová (odhad) 28 MWh/rok

4. Surovinové zdroje

Při realizaci stavby vzniknou nároky na suroviny dle typu stavebních prací:

- kamenivo - z hlediska nároků na suroviny při výstavbě tvoří významnou položku drcené kamenivo, příp. recyklovaný materiál odpovídajících vlastností,
- vhodné zeminy pro sanaci železničního spodku,
- ocelové konstrukce a beton,
- kolejové betonové pražce,
- materiály pro instalaci trakčního vedení (sloupy, lana...),

- materiály pro sloupy veřejného osvětlení ve stanicích apod.,
- materiály pro inženýrské sítě,
- pohonné hmoty, oleje a maziva pro stavební mechanismy.

Celková spotřeba materiálu bude předmětem výkazu výměr a orientačního propočtu v dalších stupních projektové dokumentace, objednávky a dovoz materiálu bude plně v kompetenci dodavatele stavby.

5. Nároky na dopravní infrastrukturu

Období výstavby

V období realizace záměru budou kladeny zvýšené nároky na dopravní infrastrukturu, především ve spojení s odstraňováním odpadů a dovozem materiálu potřebným na stavbu. Nárůst dopravy na přilehlých komunikacích bude časově omezen pouze na dobu výstavby. Převážná část materiálu pro stavbu, zejména kolejová pole, výhybky, materiál pro montáž kabelového vedení, vnější prvky TV, sdělovací a zabezpečovací zařízení, veškeré prefabrikáty pro mosty, propustky, nástupiště apod. a rovněž rozhodující množství zemin a sypkého materiálu budou přednostně přepravovány na stavbu přímo po tělese trati

Plochy ZS jsou přístupny silničním motorovým vozidlům ze silniční sítě. Pro stavbu budou jako základní tepny využity silnice I/50 (Nesovice – Brankovice) a silnice I/54 (Strážovice – Kyjov – Vlkoš). Severojižní propojení těchto tepen se uskuteční silnicemi II. tříd II/429 (Nesovice – Snovídky – Nemotice – Mouchnice – Koryčany) a II/432 (Koryčany – Jestřabice – Bohuslavice u Kyjova – Boršov – Kyjov). Budou používány i některé úseky silnic III. třídy III/05010, III/4295, III/4296, III/4301 a III/43234. Pro transport materiálu bude využito stávajících obslužných komunikací, jejichž trasování bude zpřesněno v samostatné části dokumentace, viz dále. Současně se správci komunikací provede zhotovitel před zahájením stavebních prací dokumentaci stavu komunikací, včetně foto a video příloh tak, aby po skončení stavby bylo možné definovat veškeré škody na těchto komunikacích, způsobené stavbou a tyto závady odstranit.

S realizací záměru souvisí i nutnost vlakových výluk. Postupy stavebních prací byly vytvořeny tak, aby byla zachována podmínka možnosti vykřížovat vlaky buď v mezistaničním úseku Nemotice – Kyjov nebo v žst. Nemotice. Tzn., že bude možné vyloučit jednu traťovou kolej v úseku Nesovice – Nemotice a jednu traťovou kolej v úseku Nemotice – Kyjov jen v případě možnosti zachování dvou dopravních kolejí v žst. Nemotice. Pokud nebude možné dodržet zachování dvou dopravních kolejí, je nutné zachovat v provozu dvě traťové koleje v úseku Nemotice – Kyjov. Tato základní podmínka možnosti vykřížování vlaků je vytvořena především z důvodů průjezdnosti trati a zamezení nutnosti nákladů na náhradní autobusovou dopravu. Během stavby tedy nebudou konány výluky vyžadující náhradní autobusovou dopravu.

Pro období výstavby je ve stupni DUR vypracována samostatná část dokumentace Organizace výstavby vč. stavebních postupů výstavby. Zde jsou podrobně řešeny všechny stavební postupy, časový harmonogram prací a doprava v rámci zařízení stavenišť.

Období provozu

V etapě provozu dojde k mírnému navýšení počtu projíždějících vlaků na trati. Současné intenzity dopravy a výhledové intenzity dopravy jsou uvedené v následujících tabulkách, informace byly převzaty z dopravní technologie stavby.

Stávající maximální rychlost je v pojednávaném úseku stanovena na 80 km/h, po rekonstrukci bude až 100 km/h.

Tabulka 4: Úsek Nesovice – Nemotice, intenzita dopravy r. 2000

Druh vlaku	Počet vlaků			Počet vozů	max. rychlost
	den (06-22)	noc (22-06)	24 h		
R	5	0	5	1 + 5	80 km/h
Sp	8	0	8	1 + 4	80 km/h
Os	13	6	19	3	80 km/h
Pn	2	2	4	1 + 35	80 km/h
Mn	2	1	3	1 + 15	50 km/h
Lv	0	6	6	1 + 0	80 km/h
<u>Celkem</u>	<u>30</u>	<u>15</u>	<u>45</u>		

Tabulka 5: Úsek Nesovice – Nemotice, stávající intenzita dopravy r. 2018

Druh vlaku	Počet vlaků			Počet vozů	max. rychlost
	den (06-22)	noc (22-06)	24 h		
Sp	15	3	18	2	80 km/h
Os	26	5	31	3	80 km/h
Pn	0	2	2	1 + 13	80 km/h
<u>Celkem</u>	<u>41</u>	<u>10</u>	<u>51</u>		

Tabulka 6: Úsek Nesovice – Nemotice, Intenzita dopravy pro výhledový stav r. 2030

Druh vlaku	Počet vlaků			Počet vozů	max. rychlost
	den (06-22)	noc (22-06)	24 h		
Sp	40	8	48	3	100 km/h
Os	0	0	0	-	-
Pn	2	2	4	1 + 13	95 km/h
Mn	0	2	2	1 + 5	80 km/h
<u>Celkem</u>	<u>42</u>	<u>12</u>	<u>54</u>		

Tabulka 7: Úsek Nemotice - Kyjov, intenzita dopravy r. 2000

Druh vlaku	Počet vlaků			Počet vozů	max. rychlost
	den (06-22)	noc (22-06)	24 h		
R	5	0	5	1 + 5	80 km/h
Sp	8	0	8	1 + 4	80 km/h
Os	13	6	19	3	80 km/h
Pn	2	2	4	1 + 35	80 km/h
Mn	2	1	3	1 + 15	50 km/h
Lv	0	6	6	1 + 0	80 km/h
<u>Celkem</u>	<u>30</u>	<u>15</u>	<u>45</u>		

Tabulka 8: Úsek Nemotice - Kyjov, stávající intenzita dopravy r.2018

Druh vlaku	Počet vlaků			Počet vozů	max. rychlost
	den (06-22)	noc (22-06)	24 h		
Sp	15	3	18	2	80 km/h
Os	22	5	27	3	80 km/h
Pn	0	2	2	1 + 13	80 km/h
Mn	0	2	2	1 + 5	80 km/h
<u>Celkem</u>	<u>37</u>	<u>12</u>	<u>49</u>		

Tabulka 9: Úsek Nemotice - Kyjov, Intenzita dopravy pro výhledový stav r. 2030

Druh vlaku	Počet vlaků			Počet vozů	max. rychlost
	den (06-22)	noc (22-06)	24 h		
Sp	40	8	48	3	100 km/h
Os	0	0	0	-	-
Pn	2	2	4	1 + 13	95 km/h
Mn	0	2	2	1 + 5	80 km/h
<u>Celkem</u>	<u>42</u>	<u>12</u>	<u>54</u>		

Vysvětlivky:

osobní přeprava:
R osobní rychlíkové vlaky (dálkové)
Sp spěšné vlaky (na střední vzdálenosti)
Os osobní vlak regionální

nákladní přeprava:
Pn nákladní průběžný vlak
Lv lokomotivní vůz
Mn nákladní manipulační vlak

6. Biologická rozmanitost

Biologickou rozmanitostí (biodiverzitou, biologickou diverzitou) se rozumí rozmanitost života na Zemi ve všech jeho formách, úrovních a kombinacích, přičemž se nejedná jen o pouhý součet všech genů, druhů a ekosystémů, ale spíše o variabilitu uvnitř a mezi nimi. Ve smyslu zák. č. 100/2001 Sb. o posuzování vlivů na životní prostředí, v platné znění, je biologická rozmanitost chápána jako variabilita všech žijících organismů a jejich prostředí a zahrnuje různorodost v rámci druhů, mezi druhy i mezi ekosystémy. Jedná tedy o poměrně obecný pojem, zahrnující pestrost životních forem v nejširším smyslu nezbytnou k udržení kvality prostředí v řešeném území.

Záměrem dotčené území tvoří cca 20km dlouhý úsek dvojkolejně neelektrifikované železniční trati. Na celém území stavby bylo pro posouzení vlivu stavby na faunu, flóru a ekosystémy vypracováno *Hodnocení vlivu závažného zásahu na zájmy ochrany přírody a krajiny dle ust. §67 zák. č. 114/1992 Sb., ochraně přírody a krajiny ve znění pozdějších předpisů (dále zák.),* RNDr. Jiří Zahrádka, CSc., dokončení 11/2018. Tato část tvoří samostatnou přílohu *Oznámení a obsahuje mj. i návrhy, jakým způsobem během stavby nejlépe chránit zájmy týkající se zachování diverzity druhů a reprodukční kapacity a diverzity ekosystémů v daném území.*

Flóra

Botanický průzkum, provedený v období duben – srpen 2018, poskytl nejvýznamnější poznatky pro hodnocení vlivu záměru, protože vegetace na posuzovaných plochách vytváří spolu s geomorfologickými prvky základní biotopovou nabídku pro ostatní organismy a jejich společenstva. Byl zaměřen především na plochy navrhovaných zařízení stavenišť.

Ekotop: V celé trase byly zkoumanými ekotopy bezlesí s převahou ruderálních stanovišť s křovinnými nálety a člověkem změněná, industrializovaná stanoviště.

Fytogeografické členění: Podle regionálně fyto geografického členění (Skalický, 1988) probíhá celá trasa fyto geografickým obvodem Panoské termofytikum. V úseku Nesovice – Brankovice je to fyto geografický okres 20a – Bučovická pahorkatina, zbytek trasy až do Kyjova probíhá okresem 20b – Hustopečská pahorkatina.

Biotop, fyto cenoza: Dle charakteru území, jímž trasa rekonstruované trati probíhá, jsou podle Katalogu biotopů ČR (Chytrý & spol., 2001) základními biotopy řady X – Biotopy silně ovlivněné nebo vytvořené člověkem: X6 – antropogenní vegetace se sporadickou vegetací mimo sídla, X7 – ruderální bylinná vegetace mimo sídla, X8 – křoviny s ruderálními a nepůvodními druhy a X12 – nálety pionýrských dřevin.

Botanický průzkum vč. seznamu nalezených druhů (podrobně viz příloha Biologické hodnocení): ve zkoumaných plochách nebyly zjištěny žádné chráněné, ohrožené, ani regionálně významné druhy rostlin kromě jednoho trsu o třech rostlinách silně ohroženého druhu (C2) – hořce křížatého u Snovídek (5) ZS km 46.6 – Snovídky, v okraji plochy.

Fauna

Předmětem zoologického posouzení záměru byl především komplexní zoologický (vertebratologický) průzkum území, provedený v období duben – srpen 2018. Doplnkovými formami byl průzkumy hydrobiologický, ichtyologický a entomologický.

Vertebratologický průzkum: Celé posuzované území je možno z hlediska biotopové nabídky okolí trati rozdělit na tři segmenty:

I. úsek Nesovice – Snovídky – rovinatá, bezlesá krajina s převahou orné půdy

II. úsek Snovídky – Bohuslavice u Kyjova – údolí řeky Kyjovky se zalesněnými svahy a úzkou nivou. Pozemky v nivě jsou z části zorněny nebo zalučněny, případně se jedná o plochy hospodářsky opuštěné orné půdy, tato část území je biologicky nej cennější, cca v tomto území trať kříží východní okraj přírodního parku Ždánický les

III. úsek Bohuslavice u Kyjova - Kyjov - rovinatá, bezlesá krajina s převahou orné půdy, intravilány obcí

Celý sledovaný úsek trati a plochy zařízení stavenišť představují antropogenní, člověkem silně ovlivněné biotopy, na které je ovšem vázána svými biologickými požadavky celá řada živočišných druhů. Jedná se především o plazy, u kterých zde byl prokázán výskyt čtyř druhů. Tři z nich, ještěrka obecná (*Lacerta agilis*), slepýš křehký (*Anguis fragilis*) a užovka hladká (*Coronella austriaca*) jsou na osluněné okraje lesních celků podél trati a na vlastní drážní těleso vázáni po celou vegetační sezonu. Užovka obojková (*Natrix natrix*) je naopak svou biologií vázána na vlhké a mokřadní biotopy a v blízkosti trati se vyskytuje pouze při migracích. Obdobně je to se všemi pěti prokázanými druhy obojživelníků – ropuchou obecnou (*Bufo bufo*), rosničkou zelenou (*Hyla arborea*), skokanem hnědým (*Rana temporaria*), skokanem štíhlým (*Rana dalmatina*) a skupinou zelených vodních skokanů (*Pelophylax esculentus* s.l.). První čtyři druhy přes lokalitu pouze migrují při svých tazích v jarním období na místa reprodukce a posléze zpět na své terestrické biotopy, na které jsou vázány po zbytek roku. Poslední jmenovaná skupina zelených vodních skokanů je na vodní biotopy vázána celoročně, jedinci pod hladinou v sedimentech dna dokonce v zimním období zimují. Žádná významná společenstva údolních niv se v dotčeném prostoru nevyskytují, s výjimkou nově vybudovaného Haluzického rybníka a jeho okolí (území NATURA 2000 - EVL Haluzický rybník).

Ze zjištěných zvláště chráněných, obecně chráněných či ochránářsky významných druhů ptáků žádný nevyužívá coby typický, pravidelně obývaný biotop svršek drážního tělesa či jeho svahy. Obdobně to platí, s výjimkou skřivana polního (*Alauda arvensis*), pro plochy orné půdy v okolí trati. Všechny zde prokázané zvláště chráněné druhy jsou svojí

biologií vázány na lesní biotopy, případně biotopy zahrad, drobných remízů, porostů křovin apod., nebo se dokázali adaptovat na prostředí městské zástavby. Vydra říční (*Lutra lutra*) při lovu potravy a při migracích preferuje osu říčního toku, v případě veverka obecné (*Sciurus vulgaris*) lze konstatovat, že vlivy záměru budou na její biotop a populaci indiferentní.

Během průzkumu drážního tělesa a jeho bezprostředního okolí byl zjištěn výskyt druhů 72 obratlovců, z toho 5 druhů obojživelníků, 4 druhy plazů, 43 druhů ptáků a 16 druhů savců. Mezi těmito druhy byl zjištěn výskyt 16 zvláště chráněných druhů – 9 druhů v kategorii silně ohrožených a 7 druhů v kategorii ohrožených.

Ropucha obecná	<i>Bufo bufo</i>	O
Rosnička zelená	<i>Hyla arborea</i>	SO
Skokan zelený	<i>Pelophylax esculentus s.l.</i>	SO/KO
Skokan štíhlý	<i>Rana dalmatina</i>	SO
Ještěrka obecná	<i>Lacerta agilis</i>	SO
Slepýš křehký	<i>Anguis fragilis</i>	SO
Užovka hladká	<i>Coronella austriaca</i>	SO
Užovka obojková	<i>Natrix natrix</i>	O
Krahujec obecný	<i>Accipiter nisus</i>	SO
Lejsek šedý	<i>Muscicapa striata</i>	O
Ostříž lesní	<i>Falco subbuteo</i>	SO
Rorýs obecný	<i>Apus apus</i>	O
Ťuhýk obecný	<i>Lanius collurio</i>	O
Vlaštovka obecná	<i>Hirundo rustica</i>	O
Veverka obecná	<i>Sciurus vulgaris</i>	O
Vydra říční	<i>Lutra lutra</i>	SO

O = druh ohrožený, **SO** = druh silně ohrožený, **KO** = druh kriticky ohrožený

Hydrobiologický průzkum: Řeka Litava je zřetelně zatížená organickým znečištěním, což je indikováno početným výskytem indikátorů organického znečištění, jako jsou máloštetinatí červi, pijavky, beruška vodní nebo larvy pakomárů, úroveň znečištění dosahuje alfa-mesosaprobního stupně. Jakost vody v Kyjovce je podstatně lepší, což dokumentuje početný výskyt indikátorů dobré jakosti vody, jako jsou např. měkkýš kamomil říční (*Ancylus fluviatilis*), blešivec hřebenitý (*Gammarus roeseli*) a velmi početné larvy jepic (*Ephemeroptera*). Jakost vody je hodnocena jako lepší část beta-mesosaprobního stupně. O výrazně lepší kvalitě vody také svědčí zhruba o čtvrtinu vyšší počet nalezených taxonů (Kyjovka 39, Litava 29). Při hydrobiologickém průzkumu Kyjovky byl zjištěn výskyt jednoho zvláště chráněného druhu živočichů a to *raka říčního (Astacus fluviatilis)* – *druh kriticky ohrožený*.

Ichtyologický průzkum: V řece Kyjovce byl zjištěn výskyt celkem pěti druhů ryb. Nejhojnějšími byli reofilní hrouzek obecný (*Gobio gobio*) a jelec tloušť (*Squalius cephalus*), oba druhy tvořily početné populace o několika velikostních kategoriích. Nepůvodní střevlička východní (*Pseudorasbora parva*) byla zaznamenána ve velmi nízkém počtu (pouze jeden jedinec), což je pozitivní zjištění, jelikož je na řadě lokalit tohoto typu (upravený a napřímený tok) hojným druhem. Dále byli nalezeni druhy plotice obecná (*Rutilus rutilus*) a mřenka mramorovaná (*Barbatula barbatula*). *Zvláště chráněné druhy ryb nebyly nalezeny*. Zaznamenané společenstvo ryb odpovídá charakteru toku, proudný charakter je důležitý pro udržení převahy říčních druhů ryb.

Entomologický průzkum: Těleso železniční trati a areály železničních stanic a jejich okolí osídlují běžné druhy převážně xerothermního hmyzu, mezi něž patří i jediný zjištěný zvláště chráněný druh (čmelák - *Bombus sp.*).

III. Údaje o výstupech (množství a druh předpokládaných reziduí a emisí, množství odpadních vod a jejich znečištění, kategorizace odpadů, rizika havárií vzhledem k navrženému použití látek a technologií)

1. Emise do ovzduší

V souvislosti s výstavbou a provozem záměru je možné definovat následující bodové, liniové a plošné zdroje znečištění ovzduší.

a) období výstavby

Ke zhoršení kvality ovzduší dojde krátkodobě během realizace stavby, a to především emisemi z těžké automobilové dopravy v rámci přesunů materiálu a na samotném staveništi vlivem stavebních mechanismů. Jedná se o liniové zdroje znečištění. Počet a druh jednotlivých vozidel potřebných pro realizaci stavby bude upřesněn v dalších fázích projektové dokumentace.

Bodový zdroj znečištění ovzduší bude představovat *mobilní recyklační linka na zpracování kameniva kolejového lože*. Před zahájením provozu recyklační základny předloží vybraný zhotovitel, který bude provádět recyklaci šterku z kolejového lože, investorovi souhlas Krajského úřadu Jihomoravského kraje s provozováním zařízení dle § 14 zákona č. 185/2001 Sb., o odpadech a o změně některých dalších zákonů, ve znění pozdějších předpisů. *Umístění recyklační základny je navrženo mimo zástavbu*, jedná se o drážní pozemek - stávající skládkovou plochu v *areálu zastávky Brankovice*.

Plošnými zdroji znečištění budou deponie sypkých materiálů a vlastní zemní práce během výstavby – skrývky, výkopy, úpravy zářezů a násypů, opravy mostních objektů. Bude docházet k produkci znečišťujících látek z provozu stavebních strojů a ke vzniku sekundární prašnosti z pohybu stavebních mechanismů.

V průběhu stavebních prací je nezbytné provést především technická a organizační opatření, která povedou ke snížení znečišťování ovzduší emisemi tuhých částic - jedná se např. o minimalizaci plošného rozsahu zařízení stavenišť, čištění komunikací, skrápění ploch zařízení stavenišť a komunikací v suchém období roku.

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

b) období provozu

Vzhledem k tomu, že předmětem záměru je i elektrizace trati, tj. změna provozu z nezávislé na závislou trakci, dojde po dokončení stavby ke snížení znečištění ovzduší z provozu železnice. Provoz bude nadále zabezpečován elektrickými soupravami, vyjma manipulačních vlaků.

V období provozu nebude instalován žádný vyjmenovaný zdroj znečišťování ovzduší dle zákona č. 201/2012 Sb., v platném znění. Trať může působit přejezdem souprav pouze jako krátkodobý nevýrazný liniový zdroj prašnosti s minimálním dosahem působení.

2. Odpadní vody

a) Technologické odpadní vody

Odpadní vody produkované v období výstavby jsou především vody znečištěné v průběhu stavebních prací v rámci technologických postupů a v rámci mytí stavební techniky

a zařízení. Celkové množství této odpadní vody není možné v současnosti odhadnout. Ze strany dodavatelů stavby budou respektovány a dodržovány předpisy na ochranu vod a mytí bude probíhat jen v zařízeních k tomuto účelu zřízených.

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.

Po dokončení stavby se voda bude odebírat a spotřebovávat pouze v rámci běžného provozu pozemních objektů. Případem nárazové potřeby vody může být řešení havarijních situací (požáry, apod.). Další výrazné změny v odběrech a spotřebě vody ve srovnání se současným stavem nepředpokládáme.

b) Splaškové odpadní vody

Splaškové odpadní vody budou vznikat na stavbě v omezeném množství, na zařízeních stavenišť umístěných mimo žst. budou používána chemická WC. 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 a pozemních objektů. Likvidace takto vzniklých odpadních vod z provozních objektů bude řešena stávajícími prostředky, tj. odvedením do stávající kanalizace nebo žumpy.

c) Dešťové vody

V rámci sanace železničního spodku bude zrekonstruován systém odvodnění trati. Odvodnění železničního spodku (dešťová voda) je navrženo s vyústěním do stávajících vodotečí, které kříží trať, výtokem na terén, případně vsakovacími trativody. Příkopy, příkopové zídky a trativody jsou navrženy převážně ve sklonu trati, souběžně s niveletou koleje, v úsecích mělkých násypů je odvodnění zemní pláně realizováno odřezem na svah tělesa.

3. Kategorizace odpadů

Nakládání s odpady je řízeno především zákonem č. 185/2001 Sb., o odpadech a o změně některých dalších zákonů, (dále jen "zákon") v pozdějším znění. Dle tohoto zákona je odpadem každá movitá věc, které se vlastník zbavuje nebo má úmysl nebo povinnost se jí zbavit. Provádění ustanovení tohoto zákona upravují následující vyhlášky, nařízení vlády a metodické pokyny:

<u>č. 93/2016 Sb.</u>	Vyhláška o Katalogu odpadů
<u>č. 94/2016 Sb.</u>	Vyhláška o hodnocení nebezpečných vlastností odpadů
<u>č. 170/2010 Sb.</u>	Vyhláška o bateriích a akumulátorech
<u>č. 294/2005 Sb.</u>	Vyhláška o podmínkách ukládání odpadů na skládky a jejich využívání na povrchu terénu
<u>č. 341/2008 Sb.</u>	Vyhláška o podrobnostech nakládání s biologicky rozložitelnými odpady
<u>č. 352/2005 Sb.</u>	Vyhláška o podrobnostech nakládání s elektrozařízeními a elektroodpady

<u>č. 383/2001 Sb.</u>	Vyhláška o podrobnostech nakládání s odpady
<u>č. 384/2001 Sb.</u>	Vyhláška o nakládání s PCB
<u>č. 374/2008 Sb.</u>	Vyhláška o přepravě odpadů
<u>č. 394/2006 Sb.</u>	Vyhláška, kterou se stanoví práce s ojedinělou a krátkodobou expozicí azbestu a postup při určení těchto prací.

Původce má povinnost při své činnosti nebo v rozsahu své působnosti předcházet vzniku odpadů, omezovat jejich množství a nebezpečné vlastnosti. Odpady, jejichž vzniku nelze zabránit, musí být využity nebo odstraněny způsobem, který neohrožuje lidské zdraví, životní prostředí nebo zvířata a je v souladu se zákonem a k němu se vztahujícími právními předpisy. Na každého, kdo odpad od původce převezme, přecházejí povinnosti původce.

Zákon ukládá původci povinnost zajistit přednostně využití odpadů před jejich odstraněním. Dle §9a je hierarchie způsobů nakládání s odpady následující:

- a) předcházení vzniku odpadů,
- b) příprava k opětovnému použití,
- c) recyklace odpadů,
- d) jiné využití odpadů, například energetické využití,
- e) odstranění odpadů.

Uložení na skládku mohou být odstraňovány pouze ty odpady, u nichž jiný způsob odstranění není dostupný nebo by přinášel vyšší riziko pro životní prostředí nebo lidské zdraví a pokud uložení odpadu na skládku neodporuje tomuto zákonu nebo prováděcím právním předpisům.

Povinnosti původců odpadů stanovuje § 16 výše uvedeného zákona o odpadech:

- a) odpady zařazovat podle druhů a kategorií podle § 5 a 6,
- b) zajistit přednostní využití odpadů v souladu s § 9a,
- c) odpady, které sám nemůže využít nebo odstranit v souladu s tímto zákonem a prováděcími právními předpisy, převést do vlastnictví pouze osobě oprávněné k jejich převzetí podle § 12 odst. 3, a to buď přímo, nebo prostřednictvím k tomu zřízené právnické osoby,
- d) ověřovat nebezpečné vlastnosti odpadů podle § 6 odst. 4 a nakládat s nimi podle jejich skutečných vlastností,
- e) nebezpečné složky musí být náležitě zneškodněny odborným způsobem, ředění nebo míchání odpadů za účelem snížení koncentrace nebezpečných látek pro následné zneškodnění je zakázáno.
- f) shromažďovat odpady utříděně podle jednotlivých druhů a kategorií,
- g) zabezpečit odpady před nežádoucím znehodnocením, odcizením nebo únikem, Přechnodné skladování odpadů na zařízeních stavenišť či vlastním staveništi bude omezeno na nezbytně nutnou dobu. Při demoličních činnostech při práci s azbestem budou dodržována opatření k ochraně zdraví podle § 21 nařízení vlády 361/2007 Sb.
- h) vést průběžnou evidenci o odpadech a způsobech nakládání s nimi, ohlašovat odpady a zasílat příslušnému správnímu úřadu další údaje v rozsahu stanoveném zákonem o odpadech a prováděcím právním předpisem včetně evidencí a ohlašování PCB a zařízení obsahující PCB a podléhajících evidencí vymezených v § 26. Tuto evidenci archivovat po dobu stanovenou tímto zákonem nebo prováděcím právním předpisem,

- i) umožnit kontrolním orgánům přístup do objektů, prostorů a zařízení a na vyžádání předložit dokumentaci a poskytnout pravdivé a úplné informace související s nakládáním s odpady,
- j) vykonávat kontrolu vlivů nakládání s odpady na zdraví lidí a životní prostředí v souladu se zvláštními právními předpisy a plánem odpadového hospodářství,
- k) ustanovit odpadového hospodáře za podmínek stanovených tímto zákonem podle § 15,
- l) platit poplatky za ukládání odpadů na skládky způsobem a v rozsahu stanoveném v tomto zákoně.
- m) ke kolaudačnímu řízení bude předložena specifikace druhů a množství odpadů z výstavby a doklady o způsobu jejich využití, resp. odstranění, a dále smlouvy zabezpečující využití, resp. odstranění, odpadů při provozu.
- n) Zhotovitel (původce odpadu) zajistí zpracování dokumentace o nakládání s odpady v průběhu stavby (podle přílohy č. 4 ke Směrnici SŽDC č. 96 pro nakládání s odpady), kterou písemně předloží při ukončení stavby zástupci SŽDC.

a) období výstavby

V průběhu stavby během realizace jednotlivých stavebních objektů a provozních souborů bude vznikat řada odpadů / výzisků různých kategorií. Veškerý vyzískaný materiál je majetkem SŽDC, resp. ČD. Nakládání s výziskem ze staveb je řízeno Směrnicí SŽDC č. 42 – Směrnice pro hospodaření s vyzískaným materiálem s účinností od 7.1.2013. Tato zpráva proto pojednává pouze rámcově o materiálech, které spadají do kompetence kategorizátorů pro hospodaření s vyzískaným materiálem (kolejnice, výhybky, pražce, drobné kolejivo, transformátory). Výzisky vznikající v průběhu stavby budou po kategorizaci rozděleny na použitelné a likvidovatelné. Cílem je uplatnění maximálního množství výzisku před produkcí odpadu. Pojem výzisk se používá v drážní terminologii pro materiál, který je vytěžen ve stavbě a nestává se odpadem, ale je dále využit v jiných stavbách.

Dále je třeba se řídit Směrnicí SŽDC č. 96 pro nakládání s odpady z 1.2.2012 včetně jejích změn č. 1 – 5 s účinností od 17.5.2017

Budou produkovány odpady, které lze z hlediska nebezpečnosti rozdělit do dvou skupin – odpady kategorie „O“ – „ostatní“ (tj. bez nebezpečných vlastností) a odpady kategorie „N“ – „nebezpečné“ (s možným výskytem některé z nebezpečných vlastností). Pro určení kategorií jednotlivých druhů odpadů byl zpracován jejich seznam, vycházející z plánovaných prací u jednotlivých stavebních objektů a provozních souborů. Množství odpadů se bude v průběhu trati odlišovat podle druhu a rozsahu prováděných úprav, ve stávajícím stupni dokumentace posuzovaného záměru však není možné definovat množství jednotlivých odpadů. *Podrobný projekt nakládání s odpady z výstavby vč. množství jednotlivých kategorií odpadů bude součástí navazujících stupňů projektové přípravy (DÚR, DSP).*

Nakládání s výziskem, možnosti využití nebo zneškodnění jako odpad

Kolejivo a výhybky

Výhybky budou podle výsledků kategorizace buď regenerovány nebo likvidovány (využity jako druhotná surovina = výzisk). Nepoužitelné koleje budou využity jako druhotná surovina (kód 170405, kat.O).

Železniční pražce

dřevěné - po demontáži budou likvidovány jako odpad kat. N, kód 170204 – spalovna N, skládka N. Použité dřevěné pražce, které nebudou sloužit opětovnému použití k původnímu účelu, je možné využít pro jiný účel dle podmínek a omezení stanovených v příloze XVII, položce 31, odst. 2c Nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 1907/2006 o registraci,

hodnocení, povolování a omezování chemických látek (nařízení REACH), v platném znění.

Poznámka: Nakládání s opětovně použitými dřevěnými výrobky, ošetřenými kreosotovými oleji (zejména s použitými dřevěnými pražci, mostnicemi nebo sloupy) upravuje interní pokyn Odboru provozuschopnosti GŘ SŽDC, s.o. (dopis pod č.j.: 27691/2016-SŽDC-O15), který vychází ze „Sdělení odboru odpadů Ministerstva životního prostředí k nakládání s opětovně použitými dřevěnými výrobky, ošetřenými kreosotovými oleji, zejména s použitými dřevěnými železničními pražci, mostnicemi nebo sloupy (ošetřenými před 31.12. 2002) pro jiný než původní účel, ke kterému byly vyrobeny, ve smyslu platných právních předpisů“.

betonové - o jejich dalším využití rozhodne příslušná komise SŽDC. Při odpovídající kvalitě mohou být znovu použity na vedlejších tratích. V případě nevhodnosti využití pro dráhu je lze využít jako druhotný stavební materiál nebo po recyklaci předrcením jako betonovou drť. Budou-li některé pražce určeny k likvidaci, jsou kvalifikovány kódem 170101, kat. O.

Kamenivo a zeminy

Tvoří největší podíl z celkového objemu materiálu vytěženého při provádění stavby. Jedná se jednak o štěrk z kolejového lože a jednak o zeminy kolejového spodku, tj. zemní pláň a zeminy z výkopů. Vytěžená zemina s vhodnými mechanickými a chemickými vlastnostmi bude využita ve stavbě zejména k směrovým a výškovým úpravám tělesa trati a k terénním úpravám ve stavbě, ostatní zeminy budou ukládány na skládky. Během přípravy projektu jsou pro stupeň DUR akreditovanou firmou provedeny průzkumy zájmového území z hlediska kontaminace zemin zemní pláň pod štěrkovým ložem. Výsledná zpráva bude využita při přípravě podmínek a volbě opatření pro zabezpečení dalšího nakládání s použitým stavebním materiálem a s případnými stavebními odpady, které vzniknou v rámci stavby. Zemina nevyužitelná ve stavbě bude ukládána dle výsledků rozborů na příslušné skládky.

Štěrky

Štěrkové lože stávající trati bude podle harmonogramu prací sejmuta a převezeno na recyklační základnu. Výjimku bude tvořit *štěrkové lože pod výhybkami* (v množství cca 15 m³ na každou výhybku), *v místě stání lokomotiv* (ve stanicích a u návěstidel) a *dále na viditelně znečištěných místech* - materiál z těchto lokalit (včetně navazující podkladní vrstvy zemin) bude odebrán separovaně a předán k biodegradaci oprávněné firmě nebo k uložení na skládku N.

Štěrk z *kolejiště* určený k recyklaci bude snímán i s vrstvou zemin zemní pláň pod štěrkovým ložem. V první fázi bude z kameniva sejmutého z kolejového lože oddělena na sítech jemná frakce, u které se předpokládá největší znečištění - tzv. 1. prosev.

Podsítné z 1. prosevu (výzisk) bude nutné před dalším nakládáním podrobit podrobné chemicko-analytické kontrole. Nekontaminovaný materiál (kat. O, kód 170508) může být nabídnut pro rekultivační programy nebo k terénním úpravám na povrchu terénu. Prosev (kat. N, kód 170507), jedná-li se o znečištění ropnými látkami nebo polyaromáty s jejich obsahem vyšším než připouští vyhl. 294/2005, bude podroben biodegradaci, případně uložen na skládce příslušné kategorie. V případě, že materiál bude obsahovat zvýšené množství těžkých kovů, bude tento materiál uložen na příslušné skládce.

Pro zpětné využití materiálu původního kolejového lože do stavby lze uvažovat *část vytěženého štěrku - vyříděné kamenivo (cca 50 % původního množství)* (do podkladních vrstev kolejového lože nebo do vrstev silničních komunikací apod.). *Podsítné (frakce < 32 mm)* musí zhotovitel stavby posoudit z hlediska možného ukládání na skládky.

Štěrk a konstrukční vrstvy z výhybek a úseků staničních kolejí, které jsou evidentně znečištěny ropnými látkami (místa stání lokomotiv), doporučujeme považovat za nebezpečné odpady, pokud nedojde k vyloučení jejich nebezpečných vlastností pověřenou osobou. Tato místa (vymezené části stavby) je doporučeno odtěžit ze stavby přednostně a nakládat s nimi

separovaně. Množství činí cca 15 m³ na výhybkovou jednotku, popř. místo stání lokomotiv.

Na štěrkové lože rekonstruovaného kolejiště bude použit nový materiál.

Zemina pod štěrkovým ložem

Během přípravy projektu (DUR) budou akreditovanou firmou provedeny *průzkumy zájmového území z hlediska kontaminace zemin zemní pláň pod štěrkovým ložem*, Doporučujeme zhotoviteli stavby, aby při pracích na odstraňování štěrkového lože a zemin z kolejiště, jakožto i na ostatních výkopových pracích všech stavebních objektů, byl průběžně přítomen sanačně geologický dohled.

Betonové konstrukce neznečištěné, stavební a demoliční suť

Materiály pocházejí z rekonstrukce základů osvětlení, silnoproudých vedení, z demolic mostních objektů, rekonstrukcí stavebních objektů apod. Podle Katalogu odpadů je vedena pod kódem 170101 (beton) a 170107 (stavební suť), kategorie odpadu O. Železobeton, betony a stavební suť lze recyklovat předrcením a poté využít jako druhotné suroviny.

V některých objektech určených k demolici se může vyskytovat materiál s obsahem azbestu (kat N, kód 170605). Při takových demoličních pracích bude pracovat firma s vyškolenými pracovníky pro manipulaci s azbestem (dle Vyhl. 394/2006 Sb. MZ k zák. 258/200 Sb. o ochraně veřejného zdraví). Uložení těchto materiálů je možné v obalech na skládkách S-OO nebo N-OO do vyhrazených sektorů dle podmínek stanovených §7 vyhl. 294/2005 Sb.

Asfaltové betony

Asfaltové betony ze stávajících nástupišť, silničních komunikací a přejezdů je možno recyklovat předrcením a vrácením do obalovny k novému použití. Do této skupiny je možno zařadit i bouraný beton s asfaltovými izolacemi (kód 170302, kat O).

Asfaltové směsi obsahující dehet

Odpad asfaltových směsí obsahujících dehet bude vznikat při demoličních pracích zejm. u mostních objektů (izolace mostů). Pro nakládání s tímto druhem odpadu je nutný souhlas příslušného orgánu státní správy. Odstranění těchto odpadů je třeba zabezpečit v příslušném zařízení na odstraňování nebezpečných odpadů (kód 170301, kat N).

Železné a ocelové konstrukce

Stožáry osvětlení ve stanicích, ocelové konstrukce mostních objektů jsou majetkem příslušné složky správy dráhy. Po demontáži tato zařízení přebírá SŽDC a rozhodne komisionálně o jejich dalším využití, příp. o jejich předání k recyklaci společně s drobnými ocelovými doplňky. Dle vyhl. 381/2001 Sb. je tato komodita zaříděna do kat.O, kód 170405.

Technologická zařízení silnoproudá, zabezpečovací a sdělovací

Nepotřebnou technologii silnoproudých zařízení (TNS, TS a transformovny) přebírá SŽDC jako svůj majetek a rozhodne o jejím dalším využití. Jedná se o transformátory bez PCB, olovené akumulátory, Ni-Cd akumulátory a ostatní vyřazená zařízení. Při demontáži je třeba nakládat se zařízením tak aby nedošlo k úniku olejových náplní (zejména stykové transformátory), a stejná podmínka platí i pro jejich následné uložení.

Zbytky kabelů vodičů

Je možno zpracovat jako druhotnou surovinu, výkup (kód 170411, kat. O).

Plastové PE a pryžové podložky, HDPE trubky, chráničky

Je možné nabídnout k recyklaci, případně na skládku S-OO. Kód 170203, kat.O.

Výměna oken

Dle Hlukové studie budou provedena individuální protihluková opatření (IPO – výměna

oken). Po demontáži mohou být skleněné výplně odstraněny a uloženy odděleně, aby mohly být recyklovány. Dřevěné okenní rámy mohou být likvidovány ve spalovně nebo uloženy na skládce S-OO. Kód 170904, kat.O.

Obaly od nátěrových hmot

Nové mostní objekty budou opatřeny antikorozním nátěrem. Obaly od nátěrových hmot budou likvidovány jako nebezpečný odpad 150110, kat. N a uloženy na skládce S-NO.

Smýcené keře a stromy

Dřevní hmota může být využita jako druhotná surovina (kód 020103, kat. O). V rámci přípravy bude nutné smýtit dřeviny rostoucí v zájmovém území stavby. Kácení zeleně bude prováděno dle harmonogramu prací před zahájením stavby. Kmeny a větší větve mohou být využity jako řezivo nebo topivo. Drobná dřevní hmota (keře a menší větve stromů) může být zpracována štěpkováním v místě stavby nebo šetrným způsobem spálena na drážním pozemku. Získaná štěrka může být nabídnuta firmám, které používají štěrku ve výtopnách jako druhotnou surovinu nebo ke kompostování.

Směsný komunální odpad

Odpad tohoto druhu bude vznikat při provozu zařízení stavenišť. Odpad lze po vytrídění znovu využitelných složek uložit na skládce ostatního odpadu. Pro nakládání s tímto odpadem není třeba stanovovat zvláštní podmínky (kód 200301, kat. O).

Ostatní vyzískané suroviny a odpad

Ostatní druhy odpadů z provádění stavby např. odpadní obaly, apod. budou tvořit pouze malý podíl z celkového množství odpadů. Vznik významného množství dalších než popsaných nebezpečných odpadů se při realizaci této stavby nepředpokládá. Případné odpady kat. N musí být předány firmě oprávněné k nakládání s tímto druhem odpadů.

V tabulce č. 10 je uveden souhrn druhů odpadů vznikajících v rámci realizace jednotlivých provozních souborů a stavebních objektů, zařazený dle kategorií. V dalším stupni PD ve výkazu výměr, resp. v rozpočtech jednotlivých PS a SO, budou vyčíslena celková množství, nutná k odstranění nebo zpracování.

b) období provozu

Odpady produkované v běžném provozu podléhají standardnímu režimu provozovanému dílčími složkami dráhy, tj. odběr těchto odpadů je trvale zajištěn smlouvami s oprávněnými firmami.

Tabulka 10: Odpady z budoucího provozu

Druh odpadu	Kód	kat	způsob nakládání
zářivky a jiný odpad obsahující rtuť	20 01 21	N	režim zpětného odběru
obaly papírové a lepenka	15 01 01	O	výkup-druhotná surovina
obaly plastové	15 01 02	O	recyklace, skládka S-OO
kaly z lapáků nečistot	13 05 03	N	likvidace oprávněnou osobou
zaolejovaná voda z odlučovačů ropných látek	13 05 07	N	likvidace oprávněnou osobou
směsi odpadů z lapáku písku a odlučovačů oleje	13 05 08	N	likvidace oprávněnou osobou
olověné akumulátory	16 06 01	N	výkup-druhotná surovina
Ni-Cd baterie a akumulátory	16 06 02	N	výkup-druhotná surovina
smýcené stromy a keře, odpad rostlinných pletiv	02 01 03	O	kompostování, štěpkování
komunální odpady jinak blíže neurčené	20 03 01	O	spalovna, skládka S-OO

Tabulka 11: Odpady/výzisky z procesu navrhované výstavby

KÓD	KAT.	DRUH ODPADU	ZPŮSOB NAKLÁDÁNÍ
02 01 03	O	smýcené stromy a keře = odpad rostlinných pletiv	štěpkování, kompostování, topivo
12 01 17	O	odpadní materiál z otryskávání (staré nátěrové hmoty + písek z otryskání)	recyklace, skládka S-OO
15 01 01	O	obaly papírové a lepenka	výkup-druhotná surovina
15 01 02	O	obaly plastové	recyklace, skládka S-OO
15 01 03	O	obaly dřevěné	výkup-druhotná surovina
16 02 14	O	přístrojové transformátory, transformátory a tlumivky bez PCB, ostatní „elektrošrot“	přebírá SŽDC
17 01 01	O	beton z demolic objektů, základů TV (čistý)	recyklace, skládka S-IO, S-OO
17 01 01	O	betonové pražce, betonové kůly a sloupy	recyklace, skládka S-IO, S-OO
17 01 03	O	izolátory porcelánové, odpojovače	skládka S-IO
17 01 07	O	stavební a demoliční suť neuvedené pod č. 170106 (cihly, tašky, keramické materiály)	recyklace, skládka S-IO, S-OO
17 02 01	O	dřevo po stavebním použití, z demolic	skládka S-OO, spalovna
17 02 03	O	pryžové podložky (žel. svršek)	recyklace, skládka S-OO
17 02 03	O	plastové PE podložky, HDPE trubky, chráničky, kanalizační trubky,	recyklace, skládka S-OO
17 02 03	O	zbytky optických kabelů	skládka S-OO
17 03 02	O	vybouraný asfaltový beton bez dehtu (vozovka), asfaltové směsi, stavební nátěry neuvedené pod č.170301	recyklace, skládka S-OO
17 04 01	O	odpad mědi a jejich slitin	výkup-druhotná surovina
17 04 02	O	odpad hliníku	výkup-druhotná surovina
17 04 05	O	železný a ocelový šrot - konstrukce, kolejnice	výkup-druhotná surovina
17 04 11	O	zbytky kabelů, vodičů (i s izolací)	výkup-druhotná surovina
17 05 04	O	výkopová zemina čistá	skládka, rekultivace, stavba
17 05 08	O	štěrk z kolejiště neuvedený pod č.170507, vhodný na recyklaci	skládka S-OO, rekultivace, stavba
17 06 04	O	zbytky izolačních materiálů (vata, polystyren)	skládka S-OO
17 09 04	O	směsné stavební a demoliční odpady (z interiérů budov),	skládka S-IO, S-OO
17 09 04	O	laminát z demolic (směsné stavební a demoliční odpady neuvedené pod čísla 170901, 170902 a 170903)	skládka S-OO
20 03 01	O	komunální odpady jinak blíže neurčené	spalovna, skládka S-OO
15 01 10	N	obaly obsahující zbytky nebezpečných látek (obaly od nátěrových hmot)	skládka S-NO
16 06 02	N	Ni–Cd akumulátory	výkup-druhotná surovina
17 02 04	N	dřevěné železniční pražce, kůly a sloupy (impregnované), mostnice	spalovna N odpadu, skládka S-NO
17 01 06	N	betonové pražce, betonové kůly a sloupy kontaminované nebezpečnými látkami	biodegradace, skládka S-NO
17 03 01	N	dehtové izolace proti vlhku (mosty), asfaltové směsi obsahující dehet	skládka S-NO
17 05 03	N	zemina obsahující nebezpečné látky	skládka S-NO
17 05 03	N	zemina kontaminovaná ropnými látkami	biodegradace
17 05 07	N	lokálně znečištěný štěrk ze železničního svršku kontaminovaný ropným i látkami	biodegradace
17 05 07	N	štěrk kontaminovaný nebezpečnými látkami	skládka S-NO
17 06 05	N	stavební materiály s obsahem azbestu	obaly, S-OO, S-NO

4. Hluk

a) období výstavby

Zdroje hluku z procesu výstavby jsou proměnné, dočasné a lze je jen těžko přesněji specifikovat. Intenzita hluku bude závislá na nasazení jednotlivých strojů prováděcích firem, které budou známy až po výběrovém řízení.

Recyklační linka bude umístěna v Brankovicích na zařízení staveniště v km 44,2 – 44,3 vlevo (k.ú. Brankovice, č.parc. 4105/1, vlastník SŽDC). Vzhledem k situování linky ve vztahu k zástavbě obce za terénní vyvýšeninou a zelení se opatření proti hluku nenavrhují. (Pozn.: Toto umístění může zhotovitel stavby změnit a vybrat si jiné vhodné lokality. Umístění linky projedná s příslušnými úřady a obcemi.)

Během výstavby je třeba v blízkosti obytné zástavby dodržet následující opatření:

- Veškerou stavební činnost lze provádět pouze v době od 7 do 21 hod (limit 65 dB). Případné požadavky na noční práce je třeba v předstihu konzultovat s orgány hygienické služby, které stanoví další podmínky.
- Zvolit stroje s garantovanou nižší hlučností, dle možností umístit tyto stroje co nejdále od obytné zástavby.
- Minimalizovat pohyb mechanismů a těžké techniky v blízkosti obytné výstavby, hlučná stacionární zařízení je možné stínit mobilními protihlukovými zástěny s pohltivým povrchem (útlum cca 4 - 8 dB(A)).
- Kombinovat hlučně náročné práce s pracemi o nízké hlučnosti, tj. zkrátit provoz výrazných hlukových zdrojů v jednom dni a práci rozdělit do více dnů po menších časových úsecích (Při zkrácení provozní doby mechanismů se snižuje celková průměrná hladina hluku pro 14hodinovou pracovní dobu a zvyšuje se přípustný limit).
- Včas informovat dotčené obyvatelstvo o plánovaných činnostech a tak mu umožnit odpovídající úpravu režimu dne.
- Po dokončení stavby během zkušebního provozu budou provedena měření hluku uvnitř vytipovaných objektů. Výsledky měření budou přepočteny na výhledové intenzity dopravy a tyto hodnoty budou porovnány s limitem platným pro vnitřní chráněné prostory budov. Pokud bude předpoklad nedodržení těchto limitů, budou provedeny výměny oken za okna s vyšší neprůzvučností.
- Dodavatel stavby zajistí dodržení limitů hluku po dobu výstavby dle nařízení vlády č.272/2011 Sb.
- Investor závazně zakotví do smlouvy s dodavatelem režim činnosti mechanismů uvedený v této práci. Za dodržení režimu bude zodpovědný stavbyvedoucí.

b) období provozu

Problematiku hluku řeší podrobně samostatná příloha Hluková studie.

Součástí stavby je modernizace trati, obnova železničního svršku a elektrizace. Po dokončení stavby budou pro dopravu využívány nové moderní soupravy s nižšími emisemi hluku. Po dokončení stavby dojde k celkovému zlepšení hlukové situace v okolí trati (v denní době o cca 2 – 4,5 a v noční době a cca 1 – 4 dB).

K ochraně obyvatelstva před hlukem z provozu modernizované trati bylo navrženo pro 6 objektů prověření: měření vnitřních hladin hluku v době zkušebního provozu a dle výsledků budou případně provedena individuální protihluková opatření.

Pokud měření hluku během zkušebního provozu prokáže překročení přípustných limitů hluku, budou provedena doplňková protihluková opatření (pryžové bokovnice, IPO apod.) tak, aby limity byly dodrženy.

Při dodržení opatření v období výstavby, při realizaci navržených protihlukových opatření a po seřízení staničního rozhlasu a zabezpečovacího zařízení je reálný předpoklad, že po dokončení stavby budou dodrženy limitní hladiny hluku v okolí železniční trati.

5. Vibrace

Vibrace jsou mechanická chvění vznikající při průjezdu vozidla po dané trati. Vibrace se podložím přenášejí do obytné zástavby, kde způsobují nežádoucí účinky. Ochranu obyvatelstva před účinky vibrací upravuje zákon č. 258/2000 Sb., o ochraně veřejného zdraví a Nařízení vlády č. 272/2011 Sb., které stanoví hygienické limity vibrací.

Na dvou vytipovaných objektech situovaných nejbližší k trati bylo provedeno v červenci 2019 autorizované měření vibrací (*Protokol o autorizovaném měření vibrací č. 18/12, Ecological Consulting a.s.*) Jedná se o následující lokality M1 – Nemotice 102, Nemotice a M2 – Bohuslavice 4012, Kyjov.

Dle nařízení vlády č. 272/2011 § 18 je dán hygienický limit vibrací za dobu jejich působení v chráněných vnitřních prostorech staveb vyjádřený průměrnou váženou hladinou zrychlení vibrací $L_{aw,T} = 75$ dB a korekcí podle přílohy č. 5 pro obytné místnosti. Pro denní dobu je korekce + 6 dB a pro noc + 3 dB. Limity jsou tedy 81 dB pro den a 78 dB pro noc.

Měřicí místo M1 – Nemotice 102, Nemotice - z naměřených hodnot je zřejmé, že u některých průjezdů nejsou prokazatelně splněny hygienické limity pro noční dobu. U vlaku Sp (D) (12:21) není hygienický limit splněn ani pro denní dobu.

Měřicí místo M2 – Bohuslavice 4012, Kyjov

Měřicí místo M2 bylo měřeno v noční době, aby byl zachycen průjezd manipulačních vozů, které v denní době nejezdí. U některých vlakových souprav nejsou prokazatelně splněny hygienické limity v denní i noční dobu.

6. Elektromagnetické záření

Vlastní provádění rekonstrukce koleje železniční trati není zdrojem radioaktivního či elektromagnetického záření.

V rámci stavby dojde v žst. Nemotice k vybudování dvou nových trafostanic - 25/0,4kV pro napájení zabezpečovacího zařízení a 22/0,4kV pro pokrytí veškerých ostatních odběrů stanice. Silnoproudá technologická zařízení budou umístěna v odpovídajících prostorách s přístupem pouze pro obsluhu, jedná se tedy o krátkodobý pobyt. Ohrožení veřejnosti zářeními ve stanicích i jinde je vyloučeno.

7. Rizika havárií

a) období výstavby

Z hlediska rizik havárií přichází v úvahu zejména ohrožení půdy a vodních ekosystémů. Negativní dopad na půdu spojený se zvýšeným rizikem kontaminace mají úniky PHM či ropných produktů používaných stavební mechanizací. V případě, že k havárii dojde, je nezbytné zasažené místo sanovat a postupovat v souladu s havarijním plánem stavby.

V rámci stavebních prací také často dochází ke znečištění pozemků a tím i půdy zbytky stavebních hmot. Bude nezbytné, aby dodavatel stavby dbal na řádné dodržování nejen technologických stavebních postupů, ale i ochrany jednotlivých složek životního prostředí. Jedním z takových opatření je, že v rámci zařízení stavenišť nebudou skladovány pohonné hmoty v množství přesahujícím jednodenní potřebu. Případné uskladnění bude provedeno v odpovídajících nádobách, které budou opatřeny záchytnou vanou.

Stejně tak jako u půdy, může dojít k úniku PHM či ropných produktů při pohybu stavební mechanizace u vodního toku. Ten je nutno omezit na nejnižší nutnou míru a riziko vyplývající z možného havarijního znečištění způsobeného únikem provozních kapalin (pohonných hmot, olejů), nátěrových hmot či jiných chemikálií do vodního prostředí tak omezit. Jelikož však není možné toto riziko vyloučit zcela, měl by být zajištěn dostatek sanačních materiálů a nejlépe by měly být před zahájením stavebních prací nainstalovány norné stěny zachycující případně unikající chemické látky. V případě úniku ropných látek budou dodržovány zásady a postupy uvedené v havarijním plánu (zabránění dalšímu úniku ropných látek, sanace postižené lokality, uložení zachycených ropných produktů do vhodných nádob), neprodleně budou informovány zainteresované strany a bude zahájena sanace. Obdobně se bude postupovat i v případě požáru.

V projektovém stupni pro stavební povolení (DSP) budou z důvodu ochrany čistoty vod v období realizace stavby vyhotoveny návrhy pro havarijní a povodňový plán stavby. Při dodržení veškerých závazných předpisů je jakékoliv riziko havárie minimální.

b) období provozu

K vyloučení rizika havárií z přepravy zboží po železnici jsou pro ČD/SŽDC závazné dva základní dokumenty: přeprava nebezpečného zboží po železnici se řídí pravidly Mezinárodní smlouvy RID, pro prevenci úniků platí Směrnice M 32 pro ochranu a před úniky nebezpečných látek. V případě úniku jakýchkoliv nebezpečných látek při železniční přepravě je avizována Hasičská služba SŽDC, při větším riziku je ustavena i havarijní komise a podle potřeby i za účasti ekologa příslušné regionální správy majetku (org. složka SŽDC). Příčiny ohrožení provozu trati, které mohou způsobit havárii vlakových souprav, jsou např. tyto:

- poškození železničního svršku,
- poškození zabezpečovacích a sdělovacích zařízení,
- poškození lokomotivy nebo vagónů vlakové soupravy,
- hrubé porušení bezpečnostních předpisů zaměstnanci železnice,
- kriminální činnost, např. demontáž zařízení z barevných kovů.

Při dodržení veškerých závazných předpisů je jakékoliv riziko havárie minimální.

C. ÚDAJE O STAVU ŽIVOTNÍHO PROSTŘEDÍ V DOTČENÉM ÚZEMÍ

1. Přehled nejvýznamnějších environmentálních charakteristik dotčeného území

(například územní systémy ekologické stability krajiny, zvláště chráněná území, přírodní parky, významné krajinné prvky, území historického, kulturního nebo archeologického významu, území hustě zalidněná, území zatěžovaná nad míru únosného zatížení, staré ekologické zátěže, extrémní poměry v dotčeném území).

Biogeografické členění

Území stavby přísluší k západokarpatské podprovincii. Vegetace je silně ovlivněna geologií a reliéfem Karpatské soustavy, na území je podloží tvořeno především mocnými usazeninami flyše s drobnými pruhy vápenců a vulkanitů. Krajina této oblasti se vyznačuje poměrně dlouhými a úzkými hřbety a relativně velkým převýšením, což umožňuje plynulý výstup teplomilné bioty do pohoří a naopak sestup horských druhů níže. Typické jsou velké rozdíly v biotě v závislosti na nadmořské výšce a na návětrnosti svahů. Pro krajinu jsou typické četné louky a pastviny s prameništi a sesuvy.

3.1 Ždánicko - Litenčický bioregion

Ždánicko-litenčický bioregion zaujímá severní část geomorfologického celku Ždánický les, severní okraj celku Kyjovské pahorkatiny a celek Litenčická pahorkatina. Bioregion je tvořen nízkou teplou pahorkatinou na měkkých vápnatých sedimentech. Reliéf je většinou pahorkatinový s obými táhlými tvary s výškovou členitostí 150-220 m, ojediněle členitější a s hlubšími údolími.

Tvoří přechod mezi typickými částmi západokarpatské a severopanonské podprovincie. Je pro něj charakteristický výskyt mezních karpatských a panonských prvků, zvláště v oblasti nelesní flóry, s řadou různých migroelementů a floreelementů, převážně kontinentálních. Ve vyšších polohách je v převaze zastoupen 3. dubobukový vegetační stupeň, v nižších polohách a na jižních svazích se vyskytuje 2. bukodubový vegetační stupeň odpovídající dubohabřinám.

3.2 Chřibský bioregion

Bioregion leží na pomezí jižní a východní Moravy, zabírá téměř celý geomorfologický celek Chřiby. Bioregion je na východě budován jedním hlavním hřbetem z něhož sbíhají k jihu dlouhá pozvolná údolí a k severu spadají strmé svahy rozčleněné krátkými strmými údolími. V jihozápadní části se vyskytují dva paralelní hřbety, rozdělené údolím horní Kyjovky, které jsou na obě strany stejně strmé. Typickým útvarem jsou strže na počátku jednotlivých údolí. Reliéf má ráz členité vrchoviny s výškovou členitostí 200 – 300m, na severním svahu až ploché hornatiny s členitostí do 350 m. Ve východní části jsou místy úseky víceméně zarovnané nebo s měkkou morfologií a členitostí ploché vrchoviny 150 - 200m. Území buduje paleogénní flyš račanské jednotky, v němž se významně uplatňují pískovce i slepence, místy značně odolné, převážně mírně kyselé, ojediněle však i vápnité. Při SZ okraji vystupují nepatrné útržky jurských vápenců. Z pokryvů hrají hlavní roli svahoviny, při okrajích spraše až sprašové hlíny.

Biotickým kontrastem oproti Ždánicko-litenčickému bioregionu (3.1) je téměř úplná absence teplomilných typů primární i přirozené náhradní vegetace, v níž chybí většina xerothermních druhů, zatímco v lesní flóře přibývají druhy vyšších poloh. Bioregion je charakterizovaný biotou typického západokarpatského bukového lesa (3. a 4. vegetační stupeň), na rozdíl od okolí s některými submontánními a subatlantskými druhy a s větším zastoupením typických karpatských prvků ve flóře a především fauně. Biodiverzita je však snížena vlivem monotónního podkladu. Potenciální vegetaci tvoří bučiny, vzácněji acidofilní

bučiny. Pouze v nejnižších polohách jsou dubohabřiny - vegetačně je tak bioregion řazen do květnatých bučin a dubohabrových hájů. Netytická část je tvořena teplejšími okrajovými svahy a pahorkatinami nebo plošším reliéfem bez skal, s větším zastoupením dubohabrových hájů, výjimečně i teplomilných doubrav. Převážně se jedná o jednotvárná přechodná území do sousedního bioregionu. V současnosti dominují bučiny a jehličnaté kultury, nelesní půdu kryjí převážně mezofilní pastviny.

Horninové prostředí a půda

Horninové prostředí území je tvořeno flyšem ždánické jednotky a paleogenními až neogenními pískovci a slepenci. Kvartérní sedimenty jsou zastoupeny nivními sedimenty kolem vodních toků a sprašemi nebo sprašovými hlínami <http://www.geology.cz/>.

Půdní poměry jsou ovlivněny především geomorfologií oblasti a geologickým podložím, v následujícím textu je použito názvosloví dle <https://mapy.geology.cz/pudy/>. Zemědělské půdy se v této oblasti nacházejí mimo zastavěná území obcí. V nivách řek a potoků se jedná převážně o hydromorfní půdy - fluvizemě glejové karbonátové FLC na mírně těžších substrátech typu hlinitý písek nebo písčité hlína. V katastru Boršova, Nětčic a Kyjova převládají černice glejové karbonátové CCqc. Mimo nivy toků se na severu území nacházejí černozemě modální CEm a luvické CEI, doprovázejí je směrem k jihu hnědozemě modální HNm včetně slabě oglejených forem na spraši a hnědozemě oglejené HNg. Ve střední části území se nacházejí především luvizemě modální LUm. Ve svažitéjších lokalitách nacházíme kambizemě (modální KAm a luvické KAl), na vlhčích místech až kambizemě oglejené KAq nebo glejové KAq.

Klimatické poměry

Podle Mapy klimatických oblastí Československa (Quitt 1971) je severní část území teplou oblastí T2, směrem k jihu oblastí mírně teplou MT11.

Tabulka 12: Klimatické údaje zájmového území pro oblast T2 a MT11

Klimatická oblast	T2	MT11
Průměrná teplota v lednu	-2° až -3°C	-2° až -3°C
Průměrná teplota v červenci	18° až 19°C	17° až 18°C
Průměrná teplota v dubnu	8°C až 9°C	7°C až 8°C
Průměrná teplota v říjnu	7°C – 9°C	7°C – 8°C
Průměrný počet dnů se srážkami 1 mm a více	90 – 100	90 – 100
Počet letních dnů	50 – 60 za rok	40 – 50 za rok
Počet dnů s teplotou vyšší než 10°C	160 – 170 za rok	140 – 160 za rok
Počet dnů se sněhovou pokrývkou	40 – 50 za rok	50 – 60 za rok
Počet mrazových dnů	100 – 110 za rok	110 – 130 za rok
Počet ledových dnů	30 – 40 za rok	30 – 40 za rok
Úhrn srážek ve vegetačním období	350 – 400 mm	350 – 400 mm
Úhrn srážek v zimním období	200 – 300 mm	200 – 250 mm
Počet dnů zatažených	120 – 140	120 – 150
Počet dnů jasných	40 -50	40 -50

Pro teplou oblast T2 je charakteristické dlouhé léto, teplé a suché, velmi krátké přechodné období s teplým až mírně teplým jarem i podzimem, krátkou, mírně teplou,

suchou až velmi suchou zimou s velmi krátkým trváním sněhové pokrývky. Vyrovnávací vliv na průběh srážek mají poměrně velké lesní plochy, zejména ve Ždánickém lese.

Pro mírně teplou oblast MT11 je typické dlouhé léto, teplé a suché, krátké přechodné období s mírně teplým jarem a mírně teplým podzimem, krátká zima, mírně teplá a velmi suchá, s krátkým trváním sněhové pokrývky. Oblast je relativně dobře zásobena srážkami, zřetelně chladnější a vlhčí.

ÚZEMÍ NATURA 2000

Na základě svého členství v Evropské unii sjednocuje Česká republika národní ochranu přírody s právními předpisy EU. Nejdůležitějšími právními předpisy EU v oblasti ochrany přírody jsou:

- Směrnice Rady č. 79/409/EHS z 2. dubna 1979 o ochraně volně žijících ptáků (zkráceně směrnice o ptácích) – *v z.ú. ani v širším okolí stavby se PO nevyskytují*
- Směrnice Rady č. 92/43/EHS z 21. května 1992 o ochraně přírodních stanovišť, volně žijících živočichů a planě rostoucích rostlin (zkráceně směrnice o stanovištích) – *viz dále*

Výsledkem je vytvoření soustavy chráněných území evropského významu - území Natura 2000, chránící nejvzácnější a nejvíce ohrožené druhy rostlin, živočichů a nejcennější přírodní stanoviště na území EU. Hranice jmenovaných PO a EVL jsou součástí obr. 2, zdroj <http://mapy.nature.cz/>

Tabulka 13: Prvky soustavy NATURA 2000 v širším okolí stavby

NATURA 2000	žkm trati	lokalizace
CZ0624062 EVL Černecký a Milonický hájek	40,0	nejblíže 1000m S od žst Nesovice
CZ0620415 EVL Haluzický rybník	55,4	nejblíže 30m Z od trati
CZ0724091 EVL Chřiby	55,0 – 58,5	nejblíže 700m V od trati

Nejblíže v zájmovém území stavby se nachází tato lokalita NATURA 2000:

CZ0620415 EVL Haluzický rybník (3,4 ha)

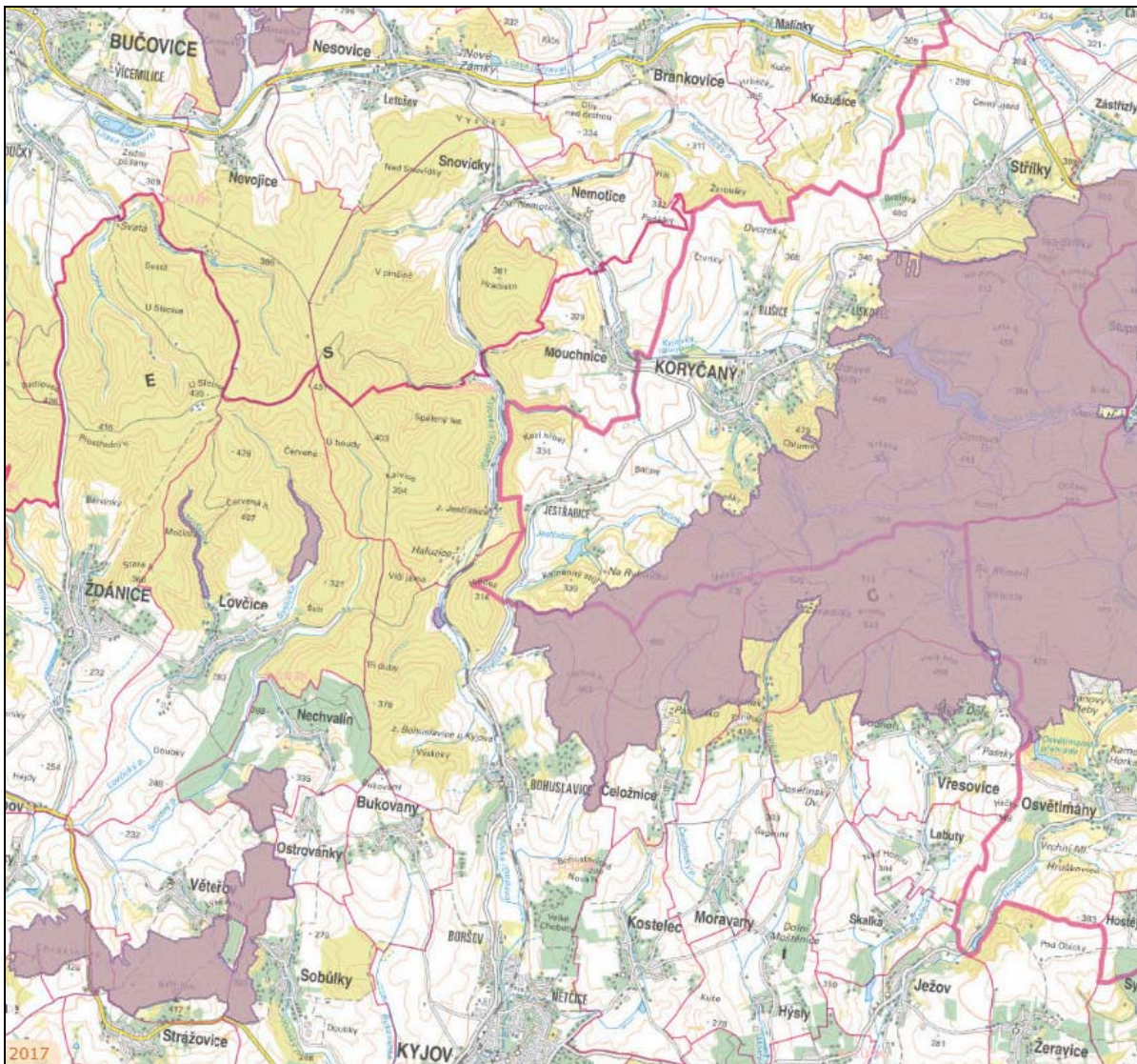
Západně, nejblíže cca 30m od trati v km 55,3 – 55,5 v k.ú. Bohuslavice u Kyjova. Lokalita je vymezena na místě někdejšího Haluzického rybníka na hlinitopísčitéch fluvialních sedimentech v údolí říčky Kyjovky. Jedná se o soustavu lučních tůní v nadmořské výšce cca 214 m. Na lokalitě se vyskytují běžné druhy parožnatek *Chara vulgaris* a *Ch. globularis*. Bohaté jsou porosty cévnatých makrofyt s dominantním stolístkem (*Myriophyllum* sp.) a rdestem kadeřavým (*Potamogeton crispus*), v menší míře s rdestem vláskovitým (*P. trichoides*). Zajímavý je výskyt několika ohrožených druhů vážek - vážky jarní (*Sympetrum fonscolombi*), vážky podhorní (*Sympetrum pedemontanum*), vážky hnědoskvrnné (*Orthetrum brunneum*) nebo šidélka huňatého (*Coenagrion scitulum*). Jde také o místo rozmnožování obojživelníků, např., skokana štíhlého (*Rana dalmatina*).

CZ0624062 EVL Černecký a Milonický hájek (204,0 ha) se nachází nejblíže 1km S od začátku stavby v žst. Nesovice a území nebude řešenou stavbou dotčeno.

CZ0724091 EVL Chřiby (19226,5 ha) se nachází nejblíže 700 m V od trati a území nebude řešenou stavbou dotčeno.

Krajský úřad Jihomoravského kraje, Odbor životního prostředí, ve svém stanovisku uvedl, že záměr nemůže mít významný vliv na žádnou evropsky významnou lokalitu nebo ptačí oblast (stanovisko č.j. JMK 153521/2018 OŽP/Čer ze dne 1. 11. 2018). Stavba se sice nachází v blízkosti EVL CZ0620415 Haluzický rybník a EVL CZ0620415 Chřiby, svou

věcnou povahou nemá ale potenciál způsobit přímé, nepřímé či sekundární vlivy na celistvost a charakteristiku stanovišť a předmět ochrany.



Obrázek 2: Lokality NATURA 2000 v širším okolí stavby

Zvláště chráněná území

Zvláště chráněná území přírody jsou definována zákonem č. 114/1992 Sb. o ochraně přírody a krajiny. Zvláštní územní ochranou se rozumí přísnější režim ochrany, vztažený na konkrétní území s přesným plošným vymezením. Zvláště chráněná území (ZCHÚ) jsou vyhlášována v kategoriích, určených v § 14 zákona takto: národní parky (NP), chráněné krajinné oblasti (CHKO), národní přírodní rezervace (NPR), přírodní rezervace (PR), národní přírodní památky (NPP), přírodní památky (PP).

Tabulka 14: Zvláště chráněná území v širším okolí stavby

MZCHÚ	km trati	lokalizace
NPP Malhotky	38,0 – 39,0	nejblíže 900m západně od žst Nesovice
PP Bohuslavické stráně	57,8 – 58,5	nejblíže 80m západně, 100m východně od trati

NPP Malhotky

(kód ZCHÚ 702) – vyhl. ONV Vyškov z roku 1981. Rozloha 9,47 ha, k.ú. Nevojice, severně při silnici z Bučovic do Uherského Hradiště. Členitý makroreliéf tvoří strmé kamenité a hlinité svahy, modelované erozní činností Litavy ve vápnatých horninách ždánického flyše. Místy je skalní podloží překryto sprašemi a četné jsou projevy gravitačního sesouvání a zvlnění půdního pokryvu. Místy jsou patrné pozůstatky antropogenních terasovitých úprav terénu s ovocnými sady. Důvodem ochrany jsou teplomilná společenstva stepních trávníků, lesních lemů a lesních porostů. Teplomilná flóra je zastoupena stepní a travní vegetací s bohatým podílem zvláště chráněných druhů rostlin. Cennější částí lesního porostu tvoří především teplomilné doubravy s výskytem dubu pýřitého. Z fauny se vyskytují četní zástupci hmyzu.

PP Bohuslavické stráně

(kód ZCHÚ 1488) – vyhl. OÚ v Hodoníně (chráněný přírodní výtvar Bohuslavické stráně) z roku 1992. Rozloha 3,52 ha. Společenstva vzácných teplomilných druhů rostlin a živočichů na kyselých pískovcích s překryvy spraše v podhůří Chřibů. Území PP je rozděleno na tři části, nacházející se vlevo (57,8-57,9) a vpravo (58,2-58,5) od trati.

Začátek řešené stavby leží ve vzdálenosti cca 900 m východně od NPP Malhotky, PP Bohuslavické stráně se nachází vlevo a vpravo od trati, nejbližší však 80 m západně. Žádné zvláště chráněné území se nenachází přímo v lokalitě stavby a ani stavba nezasahuje do jejich ochranného pásma.

Významné krajinné prvky

Pojem „Významný krajinný prvek“ (dále jen VKP) je definován §3 zákona č. 114/1992 Sb. v platném znění jako ekologicky, geomorfologicky nebo esteticky hodnotná část krajiny, která utváří její typický vzhled nebo přispívá k udržení její stability.

VKP tzv. neregistrované (VKP „ze zákona“) jsou lesy, rašeliniště, vodní toky, rybníky, jezera, údolní nivy. Dále jsou jimi jiné části krajiny, které zaregistruje podle § 6 orgán ochrany přírody jako VKP tzv. registrované, zejména 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 na území stavby, které budou dotčeny, tvoří především vodní toky křížící trať, viz tab. č. 19 a dále lesní pozemky ve vzdálenosti do 50 m od stavby, viz tab.č.3. V těchto případech bude požádáno u místně příslušného úřadu, odboru ŽP o závazné stanovisko se zásahem do registrovaného VKP dle §4, odst. 2 zákona. Na území řešené stavby se jedná o:

- vodní toky a jejich údolní nivy, např. řeky Litava (= Cezava) a Kyjovka (= Stupava), přítoky Nemoťický potok (= Kravohorský p.), Kratinka, Malšinka, Bohuslavický potok
- lesní pozemky ve vzdálenosti do 50 m od stavby

V blízkosti trati se nachází významný vodní tok Litava dle vyhl. č. 178/2012 Sb.

K zásahům do VKP vodní tok a údolní niva dojde v místech křížení trati při rekonstrukci mostních objektů (mosty, propustky), tyto zásahy nepředstavují významné ovlivnění ekologicko-stabilizačních funkcí VKP.

Stavba bude prováděna v oblasti VKP s nejvyšší opatrností tak, aby došlo k co nejmenšímu zásahu do tohoto prvku a nebudou zřizována zařízení stavenišť. V případě výskytu chráněných druhů bude nález oznámen příslušnému správnímu orgánu a proveden záchranný transfer. Po ukončení prací budou dotčené pozemky rekultivovány.

Vodní plochy se v místě stavby nenacházejí, ve vzdálenosti cca 30m od stavby se nachází obnovený Haluzický rybník, viz dále.

Soustava lučních tůní vytvořených v nivě Kyjovky se nachází v k.ú. Bohuslavice u Kyjova ve vzdálenosti cca 30m Z od trati v km 55,3 – 55,5 na místě někdejšího Haluzického rybníka, dále viz kap. NATURA 2000.

Podstatná část traťového úseku trati prochází v blízkosti lesních porostů, především u celku Ždánický les - hranice těchto lesních pozemků je od trati vzdálena méně než 50 m a bude dotčeno ochranné pásmo lesa.

V rámci stavby bude na drážním pozemku v sousedství s lesními pozemky nově zřízeno trakční vedení 25 kV, 50 Hz, jedná se o úsek dlouhý cca 8 km. S ohledem na to, že dle platných norem musí být dodržena za všech okolností a povětrnostních podmínek bezpečná vzdálenost dřevin od živých i neživých částí trakčního vedení min. 2,50 m, je nutné v rozmezí 7 m od osy koleje udržovat porost v takovém stavu, aby nedošlo k překročení této bezpečné vzdálenosti (ořez, kácení dřevin).

V rámci rekonstrukce trati bude rekonstruována i hlavní kabelová trasa. Ve většině případů bude vedena vedle kolejí a to buď přímým položením ve štěrkovém loži (v hl. 0,80 m pod povrchem) nebo v případě nedostatečné vrstvy nad propustkem (mostem) bude uložena v betonovém žlabu v hloubce 0,50 m pod povrchem. Přechody po mostních konstrukcích a propustcích budou řešeny bez zásahu do konstrukce objektu. Dotčení lesa jako VKP dle §3 bude řešeno s odbory ŽP MěÚ Bučovice, Kyjov a Kroměříž.

Registrované VKP – registraci dle §6 zákona a §7 vyhlášky č. 395/1992 Sb. provádějí příslušné orgány ochrany přírody (tj. obce s pověřeným obecním úřadem) zápisem do seznamu VKP a vydáním rozhodnutí o jeho registraci. Z registrovaných významných krajinných prvků se v širším zájmovém území stavby nacházejí:

Tabulka 15: Registrované VKP v širším okolí trati

název VKP / k.ú.	žkm	lokalizace
<u>k.ú. Brankovice</u>		
Hrbačky	44,8 – 44,9	vlevo, nejbliže 280m od trati
Hanačovské stráně	46,4 – 46,6	vpravo, nejbliže 210m od trati
Nemotické vinohrádky	46,6 – 47,5	vpravo, nejbliže 140m od trati
Brankovické padělky	45,0 – 46,0	vpravo, nejbliže 170m od trati
<u>Podhájí</u>	<u>45,2 – 45,4</u>	<u>vlevo, těsně navazuje na pozemek dráhy</u>
<u>k.ú. Nemotice</u>		
Nemotické vinohrádky	46,6 – 47,5	vpravo, nejbliže 140m od trati
<u>k.ú. Snovídky</u>		
Čtvrtky	48,0 – 48,5	vpravo, nejbliže 650m od trati
Stráň u Snovídek	48,9 – 49,3	vpravo, nejbliže 380m od trati
Dílce u Kopanic	49,4 – 49,5	vpravo, nejbliže 700m od trati

VKP Podhájí

Lokalita se nachází k.ú. Brankovice, vlevo od trati, těsně navazuje na pozemek dráhy v km 45,2 – 45,4. Jedná se o částečně zalesněný svah, místy o opuštěné pastviny s výskytem vstavače vojenského (*Orchis militaris*). Na této lokalitě ani v její blízkosti nebude umístěna plocha POV a stavební práce budou prováděny s nejvyšší opatrností.

Pro VKP Podhájí bude v případě potřeby požádáno u místně příslušného úřadu, odboru ŽP o závazné stanovisko se zásahem do registrovaného VKP dle §4, odst. 2 zák.

Jiné registrované významné krajinné prvky, viz tab.č.15, nebudou stavbou dotčeny.

Památné stromy

Památné stromy a stromořadí vyhláší orgán ochrany přírody dle § 46 zákona 114/1992 Sb. ve znění pozdějších předpisů, k zásahu do ochranných pásem těchto prvků je třeba souhlasu tohoto orgánu ochrany ŽP. Nejbliže se lokalitě záměru nacházejí:

Hausnerova oskeruše - Kód 105578. Nachází se v k. ú. Bohuslavice u Kyjova, strom jeřáb oskeruše (*Sorbus domestica* L.) starý cca 200 let, ve vzdálenosti cca 400 m V od trati, stavbou nebude dotčena.

Lípa u nádraží v Kyjově - Kód 105715. Nachází se v blízkosti křižovatky ulic Nádražní a Dobrovského na oploceném pozemku objektu ČD – žst. Kyjov, tj. mimo území řešené stavby, lípa velkolistá (*Tilia platyphyllos* Scop.), stáří cca 400 let, stavbou nebude dotčena.

Jiné památné stromy nebo aleje se na území stavby ani v její blízkosti nenacházejí.

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, ve znění pozdějších předpisů (dále jen zákon). Můžeme jej charakterizovat jako vzájemně propojený soubor přirozených i pozměněných, avšak přírodě blízkých, ekosystémů. ÚSES umožňuje uchování a reprodukci přírodního bohatství, příznivě působí na okolní, méně stabilní části krajiny a vytváří tak základ pro její mnohostranné využívání. Rozlišují se tři úrovně ÚSES:

- nadregionální
- regionální
- místní (lokální)

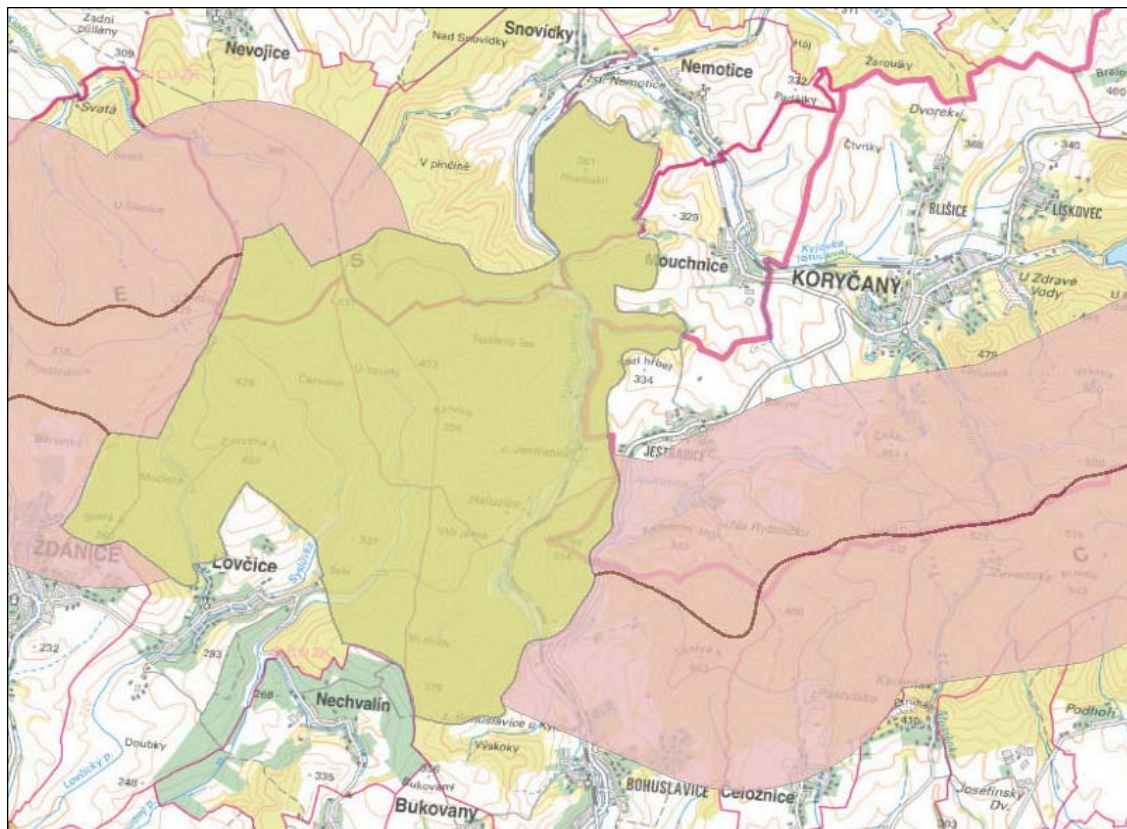
Na základě územních plánů obcí a Zásad územního rozvoje Jihomoravského a Zlínského kraje byly vytipovány níže zmíněné prvky ÚSES.

Nadregionální ÚSES

Nejbližší skladebnou částí ÚSES vyššího významu v z.ú. je nadregionální biocentrum NRBC 93 Ždánický les. Rekonstruovaná trať prochází tímto územím v k.ú. Nemotice, Snovídky, Mouchnice a Bohuslavice u Kyjova v km 50,4 – 56,4. V rozsahu km 48,5 – 50,4 je hranice biocentra vedena u hranice drážního pozemku ve vzdálenosti 10 – 200m. NRBC je reprezentativní pro bioregion 3.1 Ždánicko - litenčický, mělo by zahrnovat mezofilní hájové, mezofilní bučinné a teplomilné doubravní ekosystémy, lesní vegetační typ se složením dřevin L1 – DB, BK, HB, MD, BO, P2, MH, MB, T. Situované je v lesním komplexu v nejvyšších partiích Ždánického lesa na pomezí okresů Vyškov, Břeclav a Kroměříž.

Regionální ÚSES

V k.ú. Brankovice dochází ke střetu s regionálním biokoridorem RBK JM 045, navrženém v krajském generelu ÚSES jako mezofilní větev regionálního ÚSES, spojující NRBC 93 Ždánický les a RBC 187 Strabišov. Tato nová větev, sestávající ze dvou nových regionálních biokoridorů a jednoho nového regionálního biocentra, prochází od NRBC 93 Ždánický les zalesněným hřbetem mezi Nesovicemi a Snovídkami, dále přes různě velké lesní celky v údolích Nemotického (Kravohorského) potoka mezi Nemoticemi, Brankovicemi a Kožušicemi a přes drobné lesní celky ze západní strany Kožušic a napříč údolím Litavy k RBC 187 Strabišov. V z.ú. je RBK z větší části veden ve stopě původně navržených lokálních biokoridorů, přes různě velké lesní celky často vysoké ekologické hodnoty. V územních plánech obcí není dosud graficky vymezen, předpokládáme, že rekonstruovaná trať prochází tímto územím v rozsahu cca km 45,0 – 45,6.



Obrázek 3: Nadregionální prvky ÚSES v širším okolí stavby (zdroj: <http://mapy.nature.cz/>)

Lokální ÚSES

Trasu rekonstruované trati kříží lokální biokoridory řek Litavy (nefunkční) a Kyjovky, Nemotického a Bohuslavického potoka. Od cca km 48,3 do km 61,7 je trať vedena v údolní nivě v souběhu s LBK podél Kyjovky.

V blízkosti trati se nacházejí LBC v k.ú. Brankovice, Nemotice, Snovídky, Bohuslavice u Kyjova. V k.ú. Nětčice u Kyjova trať prochází funkčním LBC lesního typu, km 61,0 - 61,1. Podrobná situace ÚSES je znázorněna v grafické příloze G.

Tabulka 16: Prvky ÚSES v kontaktu s tratí

Prvek ÚSES	staničení (km)	druh kontaktu	poznámka
NRBC 93 Ždánický les	50,4 – 56,4	křížení	funkční, lesní
	48,5 – 50,4	souběh, 10 – 200m	funkční, lesní
RBK JM 045	45,0 – 45,6	křížení	částečně funkční, lesní
LBKn Litava	40,5	křížení	vymezený, mokřadní
LBK Nemotický potok	45,0	křížení	částečně fční, mokřadní
LBK Kyjovka	48,3	křížení	částečně fční, mokřadní
dtto	58,3	křížení	funkční, mokřadní
dtto	58,7	křížení	funkční, mokřadní
LBKn Bohuslavický p.	59,9	křížení	vymezený, mokřadní
LBC	61,0 – 61,1	křížení	funkční, mokřadní
LBK Kyjovka	61,8	křížení	funkční, mokřadní

Z hlediska ochrany přírody je doporučeno veškeré stavební činnosti provádět především s ohledem na vzrostlé dřeviny a půdní kryt, kácení dřevin minimalizovat a omezit na dobu vegetačního klidu (listopad – březen). V místech, kde lze předpokládat zvýšenou pravděpodobnost hnízdění ptáků (např. lesní úseky, blízkost rybníků apod.) nezahajovat stavební práce v době hnízdění. V blízkosti mokřadů, kde lze předpokládat biotopy pro rozmnožování obojživelníků, je třeba v rámci odborného ekodozoru navrhnout adekvátní ochranu prostoru staveniště, případně v době reprodukčních migrací nebo výskytu chráněných druhů zajistit jejich záchranný přenos.

Fauna, flóra a ekosystémy

Pro posouzení vlivu stavby na faunu, flóru a ekosystémy bylo vypracováno *Hodnocení vlivu závažného zásahu na zájmy ochrany přírody a krajiny dle ust. §67 zák. č. 114/1992 Sb., ochraně přírody a krajiny ve znění pozdějších předpisů (dále zák.),* RNDr. Jiří Zahrádka, CSc., dokončení 11/2018. Tato část tvoří samostatnou přílohu Oznámení.

Pro získání aktuálních informací o přírodovědném stavu dotčeného území bylo území podrobeno zoologickému a botanickému průzkumu. Cílem botanického průzkumu byla kategorizace ploch navržených pro stavbu z hlediska možných střetů se zájmy ochrany přírody, zejm. se jedná o plochy zařízení stavenišť. *Z botanického hlediska nebyly ve zkoumaných plochách zjištěny žádné chráněné, ohrožené, ani regionálně významné druhy rostlin kromě jednoho trsu o třech rostlinách silně ohroženého druhu (C2) – hořce křížatého (*Gentiana cruciata*) u Snovídek ZS km 46.6–Snovídka, který se nachází v okraji plochy ZS nebude záměrem pravděpodobně dotčen.*

Entomologický průzkum byl proveden liniově s cíleným zaměřením na vybrané partie slibující bohatší taxocenózy hmyzu. Těleso železniční trati a areály stanic a zastávek a jejich okolí osídlují běžné druhy převážně xerothermního hmyzu, mezi běžné druhy posuzovaného území patří i jediný zjištěný zvláště chráněný druh (*čmelák - Bombus sp.*). *Výskyt zvláště chráněného druhu hmyzu není překážkou pro realizaci záměru.*

Hydrobiologický průzkum byl zaměřen na poznání struktury společenstva makrozoobentosu v jednotlivých tocích. Kontrolní profil na řece Litavě byl zvolen v okolí silničního a železničního mostu v Nesovicích, na řece Kyjovce zast. Jestřabice. *Řeka Litava je zřetelně zatížená organickým znečištěním, což je indikováno početným výskytem indikátorů organického znečištění, úroveň znečištění dosahuje alfa-mesosaprobního stupně. Jakost vody v Kyjovce je podstatně lepší, což dokumentuje početný výskyt indikátorů dobré jakosti vody, úroveň dosahuje beta-mesosaprobního stupně. O výrazně lepší kvalitě vody také svědčí zhruba o čtvrtinu vyšší počet nalezených taxonů (Kyjovka 39, Litava 29).*

Při hydrobiologickém průzkumu byl zjištěn výskyt raka říčního (*Astacus fluviatilis*) – druh kriticky ohrožený. *Při dodržování běžných předpisů a norem na ochranu jakosti povrchových vod neohrozí populaci tohoto druhu. Na sledované lokalitě byl zjištěn výskyt celkem pěti druhů ryb, které odpovídají charakteru toku. Pro jejich udržení je nutné zamezit přísunu jakéhokoliv jemného sedimentu do toku a zachovat v něm čistý štěrkový a písčité substrát a proudný charakter toku. Při jakémkoliv technickém záměru, který by mohl ohrozit tok Kyjovky, dbát na dodržování technologické kázně a zabránit úniku cizorodých látek do toku.*

Cílem vertebratologického průzkumu bylo zjištění výskytu terrestrických obratlovců, t.j. obojživelníků, plazů, ptáků a savců ve vymezeném zájmovém území, zvláštní pozornost byla věnována výskytu zvláště chráněných druhů *dle ust. § 50, zák. a jeho prováděcí vyhlášky č. 395/1992 Sb., v platném znění.* V rámci průzkumu byly v letním až podzimním aspektu roku 2018 sledovány kvalitativní parametry fauny obratlovců, vyskytujících se v transektu vymezeném navrženou trasou, kvantitativní hodnocení nebylo prováděno.

Během průzkumu drážního tělesa a jeho bezprostředního okolí byl zjištěn výskyt druhů 72 obratlovců, z toho 5 druhů obojživelníků, 4 druhy plazů, 43 druhů ptáků a 16 druhů savců. Mezi těmito druhy byl zjištěn výskyt 16 zvláště chráněných druhů – 9 druhů v kategorii silně ohrožených a 7 druhů v kategorii ohrožených.

Počáteční (Nesovice – Snovídky) a koncový (Bohuslavice – Kyjov) úsek zájmového území jsou silně antropogenně ovlivněné, všechny sledované biotopy jsou převážně antropogenního původu a je do nich stále silně zasahováno (agrotechnické zásahy na polních kulturách, kácení náletové vegetace, používání chemických postřiků proti vegetaci). *Naopak střední úsek – údolí Kyjovky mezi Snovídkami a Bohuslavicemi má přírodní nebo přírodě blízký charakter.*

Celý sledovaný úsek trati včetně ploch zařízení stavení představují antropogenní, člověkem silně ovlivněné biotopy, na které je ovšem vázána svými biologickými požadavky celá řada živočišných druhů. Jedná se zde především o plazy, u kterých zde byl prokázán výskyt čtyř druhů. Tři z nich, ještěrka obecná (*Lacerta agilis*), slepýš křehký (*Anguis fragilis*) a užovka hladká (*Coronella austriaca*) jsou na osluněné okraje lesních celků podél trati a na vlastní drážní těleso vázáni po celou vegetační sezonu a realizace záměru na ně bude mít po dobu stavebních úprav negativní vliv. Po dokončení stavebních prací však opět dojde ke kolonizaci těchto biotopů jedinci ze širšího okolí stavby. Užovka obojková (*Natrix natrix*) je naopak svou biologii vázána na vlhké a mokřadní biotopy a v blízkosti trati se vyskytuje pouze při migracích. Obdobně je to se všemi pěti prokázanými druhy obojživelníků – ropuchou obecnou (*Bufo bufo*), rosničkou zelenou (*Hyla arborea*), skokanem hnědým (*Rana temporaria*), skokanem štíhlým (*Rana dalmatina*) a skupinou zelených vodních skokanů (*Pelophylax esculentus* s.l.). První čtyři druhy přes lokalitu pouze migrují při svých tazích v jarním období na místa reprodukce a posléze zpět na své terestrické biotopy, na které jsou vázány po zbytek roku. Poslední jmenovaná skupina zelených vodních skokanů je na vodní biotopy vázána celoročně, jedinci pod hladinou v sedimentech dna dokonce v zimním období zimují. Lokalita Haluzický rybník s mokřady a jeho bezprostřední okolí (EVL Haluzický rybník) představují velmi atraktivní biotopovou nabídku pro obojživelníky, lokality nebude záměrem dotčena.

Ze zjištěných zvláště chráněných, obecně chráněných či ochrannářsky významných druhů ptáků žádný nevyužívá coby typický, pravidelně obývaný biotop svršek drážního tělesa či jeho svahy. Obdobně to platí, s výjimkou skřívana polního, pro plochy orné půdy v okolí trati. Z tohoto důvodu zdejší populace ptačích druhů nebude záměrem škodlivě zasažena ve svém přirozeném vývoji, narušením rozmnožovacích schopností druhu, či zničením ekosystému, jehož jsou součástí (§5 odst. 1 a §50 odst. 2, zák. 114/1992 Sb., v platném znění). Všechny zde prokázané zvláště chráněné druhy jsou svojí biologii vázány na lesní biotopy, případně biotopy zahrad, drobných remízů, porostů křovin apod. nebo se dokázali adaptovat i na antropogenně silně ovlivněné prostředí městské zástavby.

Vydra říční (*Lutra lutra*) při lovu potravy a při migracích preferuje osu říčního toku a s ohledem na její převážně noční aktivitu nebude záměrem významně dotčen. Také v případě veverka obecné (*Sciurus vulgaris*) lze konstatovat, že vlivy záměru budou na její biotop a populaci indiferentní.

S ohledem na lokální rušivé účinky a jejich časovou omezenost nelze vlivy záměru pro bezobratlé, obojživelníky, ptáky a savce posuzovat jako škodlivý zásah do biotopů a přirozeného vývoje zvláště chráněných druhů a jeho realizace nevyžaduje povolení výjimky ze zákazů u zvláště chráněných druhů *dle ust. § 56 zák.*

Naproti tomu plazi, konkrétně ještěrka obecná (*Lacerta agilis*), slepýš křehký (*Anguis fragilis*) a užovka hladká (*Coronella austriaca*) využívají těleso železniční trati a její rekonstrukce bude přímým zásahem do jejich biotopu.

- Ještěrka obecná (*Lacerta agilis*) - SO
- Užovka hladká – (*Coronella austriaca*) – SO

- Slepýš křehký - (*Anguis fragilis*) – SO

Přestože tyto zásahy zejména z dlouhodobého hlediska neovlivní stabilitu a prosperitu jejich populací, bude realizace záměru vyžadovat povolení výjimky ze zákazů u zvláště chráněných druhů dle ust. § 56 zák. č. 114/1992 Sb.

Krajinný ráz

Ochrana krajinného rázu dle §12 zákona je významnou možností orgánů ochrany přírody regulovat či ovlivňovat výstavbu a využití území nejenom ve zvláště chráněných územích, ale i ve volné krajině. Do krajinných památkových zón (KPZ) stavba nezasahuje.

Přírodní parky (dále PŘP)

je definován § 12 odst. 3, § 77a zák. Dle odst. (3) může krajský úřad k ochraně krajinného rázu s významnými soustředěnými estetickými a přírodními hodnotami, který není zvláště chráněn podle části třetí tohoto zákona, zřídit obecně závazným předpisem přírodní park a stanovit omezení takového využití území, které by znamenalo zničení, poškození nebo narušení stavu tohoto území.

Přírodní park Ždánický les byl vyhlášen nařízením Okresních úřadů Hodonín, Vyškov, Brno-venkov a Kroměříž. Cílem je zachování krajiny s vysokými biologickými hodnotami a ochrana zdravých životních podmínek celé oblasti. Přírodní park zasahuje území čtyř okresů, převážná část leží v katastrech Hodonínska a Vyškovska v oblasti Středomoravských Karpat o rozloze 68 km². Geomorfologicky obsahuje celou plochu Ždánického lesa a přilehlých částí volné přírody se všemi významnými krajinnými prvky a plochami územních systémů ekologické stability. Nacházejí se zde enklávy bukových a dubových porostů, společenstev skupiny lesních typů dubové bučiny. Dominantou stromového patra je buk lesní, v malém množství je dub zimní a lípa srdčitá, je zde zachovalý komplex nivních luk s množstvím chráněných rostlin a živočichů. Bylinný porost tvoří převážně typické druhy bučin jako je svízel vonný, svízel Schustlessův, lipnice hajní a kyčelnice cibulkonosná. Řešená železniční trať od začátku stavby (vpravo) do km 41,5 tvoří hranici PŘP, od km 47,5-58,1 mezi obcemi Nemotice až Bohuslavice trať územím PŘP prochází.

Přírodní park Chřiby zaujímá téměř celé stejnojmenné pohoří Chřiby (nejvyšší část Středomoravských Karpat) s podcelky Stupavská a Halenkovická vrchovina mezi Kroměříží, Otrokovicemi, Starým Městem u Uherského Hradiště, Kyjovem, Koryčany a Zdounkami. Součástí přírodního parku je i krátký úsek řeky Moravy u Otrokovic o celkové rozloze cca 26 025 ha. Byl vyhlášen 3. 4. 1991 vyhláškou ONV Kroměříž, kterou se zřizuje oblast klidu Chřiby, přehlášeno Nařízením OÚ Kroměříž č. 2/1996 ze dne 8. 11. 1996 o zřízení přírodního parku Chřiby. Rozloha na území okresu Kroměříž cca 6 300 ha. Rozšíření přírodního parku na území okresu Uherské Hradiště bylo provedeno Nařízením Okresního úřadu Uherské Hradiště č. 1/2000 ze dne 10. 4. 2000. Tímto nařízením došlo zároveň ke sloučení s již dříve vyhlášeným (r. 1993) Přírodním parkem Stříbrnické paseky, zřízeným pro ochranu jedinečného území s pasekářským osídlením a rozvolněnou zástavbou u Stříbrnic. Ve stejném roce byl přírodní park vyhlášen i na území okresu Zlín (Nařízení OÚ Zlín č. 8/2000 ze dne 5. 12. 2000). Oblast lze v rámci ČR označit jako jedno z ekologicky nejstabilnějších území, vyznačující se nadprůměrnou lesnatostí s převahou dřevin přirozené dřevinné skladby (dubo-bukové a bukové porosty). Území představuje ostrov karpatské květeny v oblasti teplomilné panonské flóry. Antropogenní vlivy zasáhly především na úpatí pohoří přeměnou listnatých porostů na jehličnaté, většinou smrkové porosty. Na území přírodního parku je řada zvláště chráněných území. Za zmínku stojí výslunné travnaté stráně s teplomilnou květenou s řadou chráněných druhů z čeledi vstavačovitých nebo skalní útvary na hřebenech Chřibů. Řešená železniční trať od stáv. km 54,0 po km 55,0 u obce Jestřabice je od hranice přírodního parku vzdálená nejbližší 600 m, v rámci stavby toto území nebude dotčeno.

Trať bude rekonstruována a elektrizována v původní trase, ovlivní krajinu elektrizací tj. novými trakčními stožáry. Stožáry trakčního vedení se díky jejich subtilnosti v krajinném rázu neprojeví. Vliv trakčního vedení na znaky a hodnoty krajinného rázu nebyl prokázán, ojediněle může být míra vlivu hodnocena jako slabý zásah na estetické hodnoty (harmonické měřítko, prostorové vztahy) či přírodní charakteristiky. V rámci ochrany před hlukem jsou navržena pouze individuální protihluková opatření, nedojde tedy k vlivu stavby na krajinný ráz výstavbou protihlukových stěn.

Zeleň lesní a mimolesní

Důvodem pro předpokládané kácení lesní a mimolesní zeleně v rámci stavby je:

- rekonstrukce traťového úseku – železniční svršek a spodek
- rekonstrukce odvodnění trati
- rekonstrukce mostních objektů a přejezdů
- zřízení trakčního vedení (ochranné pásmo)
- pokládka a přeložky kabelových tras
- zařízení stavenišť (POV)

Lesní zeleň

V části trasy prochází železnice v blízkosti lesních porostů a místy zasahuje do ochranného pásma (OP) lesa tj. 50 m od hranice lesního pozemku. Pro práci na pozemcích ve vzdálenosti 50 m od hranice lesních pozemků je nutný souhlas příslušného úřadu dle §14 odst. 2. zákona č. 289/1995 Sb., o lesích, v platném znění.

Veškeré stavební činnosti v ochranném pásmu lesa a na pozemcích určených k plnění funkcí lesa (PUPFL) budou prováděny tak, aby prostor přilehlých lesních pozemků byl v co nejmenší míře zasažen, především s ohledem na vzrostlé dřeviny a půdní kryt.

Ořez nebo kácení lesní zeleně bude provedeno v jen nezbytně nutné míře v případě elektrizace trati, tj. cca 8m oboustranně od osy koleje. Pro realizaci záměru se nepředpokládá trvalý ani dočasný zábor pozemků určených k plnění funkcí lesa (PUPFL).

Mimolesní zeleň

Řešené úpravy trati si vyžádají kácení mimolesní zeleně. Na základě dendrologického průzkumu bylo zjištěno, že se v okolí trati, především v intravilánu, nachází vzrostlá zeleň. Co se týče přítomných druhů rostlin, ve stromovém patru najdeme podél trati dva druhy javorů (*Acer pseudoplatanus*, *Acer platanoides*), jasan ztepilý (*Fraxinus excelsior*), trnovník akát (*Robinia pseudoacacia*), dub zimní (*Quercus robur*), břízu bělokorou (*Betula pendula*), oba druhy lip (*Tilia cordata* Mill., *Tilia platyphyllos*), borovici lesní (*Pinus sylvestris* L.), habr obecný (*Carpinus betulus* L.) a další.

V blízkosti vodních toků převažují druhy jako topol (*Populus sp.*), vrby (*Salix sp.*), javor jasanolistý (*Acer negundo*) s příměsí břízy (*Betula pendula*), olše (*Alnus glutinosa*), javoru (*Acer pseudoplatanus*, *Acer platanoides*). Plané ovocné stromy jsou zastoupeny především ořešáky královskými (*Juglans regia*), jabloněmi (*Malus sp.*), a slivoněmi (*Prunus sp.*). Z keřů převažuje bez černý (*Sambucus nigra*) a růže sp. (*Rosa sp.*) a různé druhy rodu *Prunus*. Dále lze zmínit hloh obecný (*Crataegus oxyacantha*), brslen evropský (*Euonymus europaea*), lísku obecnou (*Corylus avellana*) nebo trnku obecnou (*Prunus spinosa*) a další.

Kácení je vhodné provádět v období vegetačního klidu a v mimohnízdním období od listopadu do března na základě povolení ke kácení dřevin dle § 8 zákona č. 114/1992 Sb. ve znění pozdějších předpisů. Žádost o povolení ke kácení musí obsahovat údaje dle vyhlášky č. 395/1992 Sb. ve znění pozdějších předpisů (doložení vlastnického či nájemního vztahu žadatele k pozemkům a dřevinám rostoucím mimo les, souhlas drážního úřadu, počet

kácených stromů a plochu likvidovaných keřových porostů. atd.).

Podrobný rozsah a popis dřevin navržených ke kácení v souvislosti s realizací stavby je součástí samostatného stavebního objektu Kompenzační opatření a vegetační úpravy. Zde, kromě výčtu dřevin a jejich specifikace (druh, průměr kmene stromů ve výšce 130 cm nad zemí, druhové složení, plocha, výška a pokryvnost keřových porostů) je uvedeno také jejich finanční ocenění na základě požadavků příslušných orgánů podle metodiky AOPK.

Kompenzací za vykácenou zeleň budou provedeny odpovídající náhradní výsadby na základě projednání a dle požadavků jednotlivých věcně a místně příslušných orgánů ochrany přírody.

Ochrana zeleně při realizaci stavby vychází ze zák. č.114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny a bude respektována ČSN 83 9061. K ochraně před mechanickým poškozením (např. potrháním kůry, kořenů, poškození koruny) vozidly, stavebními stroji a ostatními stavebními postupy je nutno stromy v prostoru stavby chránit stabilním cca 2m vysokým plotem, který by měl obklopotvat celou kořenovou zónu. Není-li to ve výjimečných případech možné, je nutno opatřit kmen vypořádkovaným bedněním z fošen, vysokým nejméně 2m. Ochranné zařízení je třeba připevnit bez poškození stromu.

Nerostné suroviny a přírodní zdroje

Informace o geologických územních limitech byly poskytnuty digitálně organizací Česká geologická služba – Geofond ČR r. 2015 pro daný záměr a aktuálně ověřeny podle databáze spravované ČGS - Geofondem ČR (www.mapy.geology.cz) v 08/2018.

V širší zájmové oblasti (do 500 m od stavby) se nacházejí tato chráněná ložisková území, výhradní ložiska (prognózní zdroje), aktivní sesuvy a poddolovaná sesuvná území:

Nejblíže stavbě se nacházejí aktivní sesuvy (SA) Snovídky, č. 2460 cca 20m jižně od trati, a Bohuslavice, č. 2500 cca 35m západně od trati. Nejblíže cca 100m východně od trati se nachází potenciální sesuv (SP) Bohuslavice, č. 2501. Žádný ze jmenovaných sesuvů nezasahuje na území stavby.

Tabulka 17: Sesuvná území – sesuvy aktivní (SA) a sesuvy potenciální (SP)

číslo	název	popis	rok
2456	Nesovice	aktivní	1963 / 1979
2458	Dobročkovice	aktivní	1963 / 1979
2465	Brankovice	aktivní	1963 / 1979
2466	Malínky	aktivní	1963 / 1979
2477	Nemotice	aktivní	1963 / 1979
2454	Snovídky	aktivní	1963 / 1979
2459	Snovídky	potenciální	1963 / 1979
2460	Snovídky	aktivní	1963 / 1979
8700	Nemotice	aktivní	2009/ 2009
2478	Mouchnice	aktivní	1963 / 1979
2479	Mouchnice	potenciální	1963 / 1979
2489	Jestřabice	aktivní	1963 / 2006
2501	Bohuslavice	potenciální	1963 / 1979
2500	Bohuslavice	aktivní	1963 / 1979

Trať neprochází žádným chráněným ložiskovým územím, hranice CHLÚ 16110000

Kyjov (lignit) se nachází nejbližší 1,5km jižně od konce stavby. Stavební činnost, která nesouvisí s dobýváním výhradního ložiska v CHLÚ vyhrazeného nerostu je omezena §18 zák. č. 44/1988 Sb. (horní zákon) ve znění pozdějších předpisů.

Tabulka 18: Přírodní zdroje – průzkumná území

číslo	název	surovina	organizace
040008	Svahy Českého masívu	ropa a hořlavý zemní plyn	MND a.s., Hodonín

Celá plocha stavby se nachází na průzkumném území ropy a hořlavého zemního plynu s názvem Svahy Českého masívu č. 040008 (MND a.s. Hodonín). Území je současným nejvýznamnějším průzkumným územím MND. Leží na severozápad od Vídeňské pánve a sahají téměř k Brnu. Jedná se o region sevřený Českým masivem ze severozápadu a Západními Karpaty z jihovýchodu. Nesvačilka a Vranovice jsou hlavními oblastmi průzkumu. Největší potenciál výskytu ložisek uhlovodíků představují horniny především jurského a paleogenního stáří, litologicky se jedná o pískovce, konglomeráty a karbonáty v hloubkách 1 000-4 000 m.

Průzkumné území nebude stavbou negativně dotčeno, stavba svým charakterem a umístěním nemůže ztížit či znemožnit realizaci hornické činnosti. Během stavby budou respektována podmínky Báňského úřadu.

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

Ovzduší a klima

Ke zvýšení objemu emisí do ovzduší dojde v období výstavby podél přístupových komunikací a ploch zařízení stavenišť. Projeví se jednak zvýšenou prašností a dále emisemi z dopravy. Tento vliv však lze charakterizovat jako lokální a časově omezený a lze ho omezit technicko-organizačními opatřeními. Klima oblasti se během stavby ani po jejím dokončení nezmění.

Hydrologické poměry

Vody povrchové

Zájmové území je dle údajů <https://heis.vuv.cz/data> odvodňováno dvěma páteřními toky – řekami Litavou (Cézavou) a Kyjovkou (Stupavou), náleží do povodí Moravy a k úmoří Černého moře.

Severní část z.ú. po km 44,4 se nachází v povodí 4-15-03 Svatka od Svitavy po Jihlavu. Při podrobnějším členění se nachází v hydrologickém pořadí 4.řádu: 4-15-03-044 (Litava), 4-15-03-043 (Hvězdička), 4-15-03-038 (Litava), 4-15-03-0436 (Litava).

Nejvýznamnějším vodním tokem v této oblasti je řeka Litava (10100046) protékající ve směru východ – západ, řeka se s tratí kříží v km 40,5. Litava pramení jihozápadně 2,5 km pod vrcholem Brdo (Chřiby) a je levostranným přítokem Svatky, do které ústí v obci Židlochovice. Dle vyhlášky Mze č.178/2012 Sb., je Litava významným vodním tokem pouze mimo zájmové území stavby v délce 58,3 km v hydrologickém pořadí 4-15-03-028. Dalšími z důležitějších vodních toků jsou zde kromě Litavy i její pravostranný přítok Hvězdička (10197577), který protéká intravilánem obce a do Litavy ústí východně od budovy žst. Nesovice.

Jižní a střední části z.ú. od km 44,4 spadá do povodí 4-17-01 Dyje od Svratky po ústí, podrobněji se nachází v hydrologickém pořadí 4.řádu 4-17-01-069 (Nemotický potok), 4-17-01-068 (Kyjovka), 4-17-01-070 (Kyjovka), 4-17-01-072 (Kyjovka) a 4-17-01-074 (Kyjovka).

Tok Kyjovka (10100029) protéká zájmovým územím ve směru sever – jih od km 48,0 až do konce stavby, s tratí se čtyřikrát kříží. Kyjovka pramení na jižních svazích Vlčáku (Chřiby) a ústí do řeky Dyje u státní hranice s Rakouskem. Plocha povodí je celkem 665,8 km², délka toku 86,7 km, průměrný průtok u ústí je 1,09 m³/s. Dle vyhlášky Mze č.178/2012 Sb., je Kyjovka významným vodním tokem na území stavby v rámci hydrologického pořadí 4-17-01-068. Říční síť je dále tvořena dalšími menšími vodními toky Nemotickým p. (Kravohorským p. - 10188697), Kratinkou (10197221) a Bohuslavickým potokem (10190237).

Na území stavby se správou povodí zabývá převážně Povodí Moravy, s.p., Brno, toky Kratinku a Bohuslavický potok spravují lesy ČR, s.p.

Tabulka 19: Vodní toky dotčené stavbou

<i>ev. km</i>	<i>název toku</i>	<i>ID toku</i>	<i>způsob dotčení</i>	<i>správce toku</i>
40,537 / M	Litava (Cézava)	10100046	křížení	PM, s.p.
43,715 / M	Bezejmenný vodní tok, LP Litavy	10199459	křížení	PM, s.p.
44,981 / P	Nemotický (Kravohorský) potok	10188697	křížení	PM, s.p.
45,627 / P	Bezejmen. vodní tok, LP Nemotického p.	10204189	křížení	neurčen
48,300 / M	Kyjovka (Stupava)	10100029	křížení	PM, s.p.
51,895 / P	Bezejmenný vodní tok, LP Kyjovky	10202725	křížení	PM, s.p.
56,540 / P	Kratinka	10197221	křížení	Lesy ČR, s.p.
57,595 / P	Bezejmenný vodní tok, LP Kyjovky	10140569	křížení	PM, s.p.
57,995 / P	Bezejmenný vodní tok, LP Kyjovky	10202001	křížení	PM, s.p.
58,354 / M	Kyjovka (Stupava)	10100029	křížení	PM, s.p.
59,006 / M	Kyjovka (Stupava)	10100029	křížení	PM, s.p.
60,142 / P	Bohuslavický potok	10190237	křížení	Lesy ČR, s.p.

Pozn.: M = most, P = propustek

Pozn.: LP = levostranný přítok, PP = pravostranný přítok

Pozn.: správci toků: LČR, s.p., správa toků, Brno – LČR, s.p., Povodí Moravy s.p., Brno – PM, s.p.

V tabulce č. 19 jsou vypsány mostní objekty, zařazené do stavby a přecházející vodní toky dle (<http://eagri.cz/public/web/mze/voda/aplikace/cevt.html>).

SO 31-19-01, Most v ev.km 40.537

Most o jednom otvoru převádí dvoukolejnou trať přes trvalý vodní tok – řeku Litavu. Délka mostu 19,9m, rozpětí 11,0m, volná výška 2,65m. Nosnou konstrukci tvoří 2 železobetonové desky se zabetonovanými svařovanými nosníky, desky odděleny podélnou spárou, levá je z roku 1941, pravá z roku 1946. Opěry a rovnoběžná křídla i mostní římsy jsou betonové s omítkou. Objekt založen plošně v kombinaci s dřevěnými pilotami. Na obou římsách se ocelové zábradlí výšky 1,1m. **Popis závad:** spárami mezi nosnou konstrukcí a opěrami a podélnou spárou mezi oběma deskami prosakuje voda a pojivo. Na bocích desek podélné

trhliny. Římsy povrchově zvětřalé s nepravidelnými trhlinami. V opěrách a křídlech se objevují nepravidelné vodorovné trhliny s průsaky vody a pojiva. Hodnocení stavebního stavu objektu dle správce je: K2, S2. Návrh řešení: přestavba nosné konstrukce mostu. Dle stavebně-technického průzkumu spodní stavby bude rozhodnuto o zachování stávajících opěr a základů.

SO 31-19-11, Most v ev.km 43,715

Most o jednom otvoru převádí 2 koleje přes dočasný bezejmenný vodní tok, LP Litavy. Délka mostu 15,61m, šířka 21,63m. Nosnou konstrukci tvoří betonová polokruhová klenba. Spodní stavba je betonová, křídla svahová šikmá. Délka přemostění je 4,0 m, volná výška 4,5 m. Délka mostu je 15,61m a výška 11,4m. Hodnocení stavebního stavu objektu dle správce je: K2,S2. Popis závad: Na nosné konstrukci a spodní stavbě jsou místy nepravidelné trhliny, kterými prosakuje voda a pojiva. Průsaky jsou zejm. pracovními a dilatačními spárami. Čelní zdi a římsy zcela poškozeny. Povrchová vrstva křídel zvětřalá, lokální trhliny a průsak. Na povrchu silně roste mech. Svahy před a za objektem porůstají dřevinami. Dno je do výšky 100mm zaneseno bahnem. Návrh řešení: Stávající nosná konstrukce a spodní stavba budou ponechány, provede se jejich sanace, včetně sanace pracovních a dilatačních spár. Křídla budou vyčištěna a sanována. Bude provedena nová hydroizolace vč. odvodnění rubu opěr. Stávající čelní zdi a římsy budou odbourány a nahrazeny novými. Svah nad římsami bude dán do normového stavu. Stávající zábradlí vč. betonových patek budou odstraněny a nahrazeny. Odláždění dna bude obnoveno. Vegetace a keře kolem objektu budou odstraněny.

SO 31-19-17, Propustek v ev.km 44,981

Stávající propustek převádí 2 koleje přes trvalý vodní tok Nemoťický potok. Propustek má jeden otvor, světlost 2,0m a volná výška min. 2,47m. Celková šířka propustku 41,17m. Nosná konstrukce je rozdělena na dvě části, které jsou odděleny dilatační spárou tl. 10mm. První část o délce 20,92m vlevo trati z roku 1888, situována pod bývalým železničním násypem. Nosnou konstrukci tvoří cihelná klenba uložená na kamenné opěry, které jsou založené na základových pasech. Vlevo trati na vtoku konstrukce ukončena kolmými kamennými křídly délky 2,5m s římsou bez zábradlí. Druhá část vpravo trati o délce 20,06m z roku 1939 byla vybudována při posunu osy koleje do nové polohy (prodloužení původního propustku). Nosnou konstrukci tvoří betonová klenba uložená na betonové opěry, které jsou založené na základové desce. Nosná konstrukce rozdělena na dvě části o délce 9,6 a 10,5m, které jsou odděleny dilatační spárou. Vpravo trati na výtoku je konstrukce ukončena betonovým čelem s římsou bez zábradlí. Hodnocení stavu objektu dle správce je: K2,S2. Návrh řešení: navrženo očištění a sanace pohledových částí vč. betonového čela na výtoku. Dále přespárování stávajícího kamenného zdiva opěr a křídel na vtoku. Dno bude pročištěno od nánosů bahna a případně doplněno kamennou dlažbou. Svahy a dno na vtoku a výtoku budou odlážděny lomovým kamenem do betonového lože. V okolí vtoku a výtoku budou odstraněny náletové dřeviny. Na výtoku bude provedeno prodloužení propustku pomocí nového ŽB čela s římsou, aby byl zajištěn normový sklon svahu 1:1,5. Variantně bude prověřena možnost zrušení konstrukce stávajícího propustku vlevo trati pod bývalým železničním tělesem (z roku 1888) a následná úprava svahu do normových sklonů.

SO 31-19-19, Propustek v ev.km 45,627

Stávající propustek o jednom otvoru se světlosti 1,5m a volnou výškou min. 1,14 m převádí 2 koleje přes občasný vodní tok LP Nemoťického p. Celková šířka propustku je cca 30,3m. Je rozdělen na dvě konstrukční části, které jsou od sebe vzájemně odděleny dilatační spárou. První část z roku 1887 se nachází vpravo trati a je umístěna pod bývalým železničním násypem, je tvořena cihelnou klenbou uloženou na kamenných opěrách (založeny na základových pasech). Délka této části je cca 17,74m. Propustek je na výtoku ukončen kamennými křídly délky 1,8m s římsou. Druhá část propustku z roku 1939 se nachází vpravo

propustku. Tato část byla postavena jako prodloužení původního propustku z důvodu rekonstrukce tratě a posunu osy koleje do nové polohy. Nosná konstrukce tvořena betonovou klenbou uloženou na betonové opěry (založeny na základové desce). Propustek je na vtoku vlevo trati ukončen betonovým čelem délky cca 6,0m s římsou bez zábradlí. Hodnocení stavebního stavu objektu dle správce je: K2,S2. Návrh řešení: sanace pohledových částí propustku. Očistění dna propustku od nánosů bahna a dalších nečistot a doplnění novou kamennou dlažbou. Přespárování stávajícího kamenného zdiva opěr a křídel na vtoku. Svahy na vtoku a výtoku budou odlážděny lomovým kamenem do betonového lože. Rozsah sanačních a čistících prací bude upřesněn podle dalších obhlídek a stavebně-technického průzkumu. V okolí vtoku a výtoku budou odstraněny náletové dřeviny. Propustek bude nutno na vtoku prodloužit pomocí nového ŽB čela s římsou. Variantně bude prověřena možnost zrušení konstrukce stávajícího propustku vlevo trati pod bývalým železničním tělesem (z roku 1888) a následná úprava svahu do normových sklonů.

SO 32-19-02, Most v ev.km 48,300

Most z roku 1941 v obvodu žst. Nemočice převádí dvojkolejnou trať přes vodní tok Kyjovka a polní cestu. Most má dva otvory o světlosti 8,0m (vodní tok) a 4,0m (polní cesta). Nosnou konstrukci tvoří betonová deska se zabetonovanými ocelovými nosníky o rozpětí 9,0m a 4,6m. Spodní stavba betonová s rovnoběžnými křídly, za křídly jsou přechodové zídky. Založení hlubinné na dřevěných pilotách. Hodnocení stavebního stavu objektu dle správce je: K2,S2. Návrh řešení: Vzhledem ke stáří mostu a vizuálnímu stavu je celková sanace neekonomická. Doporučena komplexní přestavba mostu s kolmým uložením NK. Po obdržení výsledků kvality betonu bude zhodnocen stav spodní stavby a bude proveden její přepočít. Na základě toho se navrhne buď výměna NK se zachováním spodní stavby v co největší míře při snížení šikmosti mostu nebo kompletní přestavba na jednopolový most s uložením NK o šikmosti v rozsahu 75-90°, nejlépe však s kolmým uložením.

SO 33-19-09, Propustek v ev.km 51,895

Stávající propustek z r. 1940 převádí 2 koleje přes bezejmenný vodní tok LP Kyjovky. Nosná konstrukce tvořena deskou se zabetonovanými kolejnicemi, spodní stavba tvořena masivními betonovými opěrami. Propustek byl v r. 2004 rozšířen novými římsovými nosníky po obou stranách. Světlá šířka otvoru je 2,0m, světlá výška cca 1,7m, celková šířka propustku 10,23m. Na obou římsách osazeno zábradlí z ocelových L-profilů. Na pravé straně propustku je na římsovém nosníku umístěn kabelový žlab. Hodnocení stavebního stavu objektu dle správce je: K1,S1. Popis závad: Nosná konstrukce nevykazuje žádné výrazné poruchy, dochází k odpadávání sanačních vrstev, drobným průsakům vody v místech dilatačních spár a patrné jsou trhliny v místech uložení nosné konstrukce na opěry. Návrh řešení: přestavba objektu. Nová nosná konstrukce by byla tvořena ŽB prefabrikovanými rámy shodných světlych rozměrů. Světlé rozměry propustky budou optimalizovány na základě hydrotechnického výpočtu. Propustek pod volným terénem vlevo se odstraní.

SO 33-19-22, Propustek v ev.km 56,540

Propustek o jednom otvoru převádí dvě koleje a účelovou komunikaci přes vodní tok Kratinka. Nosná konstrukce z r.1940 je tvořena betonovou klenbou tloušťky o rozpětí 2,5m. Světlá šířka konstrukce je 2,0m, volná výška v nejhorším místě je 1,87m. Konstrukce zakončena čelními zídkami. Celková šířka nosné konstrukce je 20,97m. Hodnocení stavebního stavu objektu dle správce je: K2,S2. Popis závad: Propustek zanesen naplaveninami. Návrh řešení: Bude provedena sanace části propustku nacházející se na drážním pozemku včetně čela a úpravy římsy na vtoku. Nosná konstrukce zůstane zachována.

SO 33-19-24, Propustek v ev.km 57,595

Propustek o jednom otvoru převádí 2 koleje přes stálou vodoteč, bezejmenný vodní tok, LP Kyjovky, v žst. Bohuslavice u Kyjova. Nosná konstrukce z roku 1983 tvoří železobetonové osmihranné trouby DN1250, vložené do stávající kamenné klenby tl. 550 mm a prostor mezi touto klenbou a trubkou je vyplněn betonem s lomovým kamenem. Celková délka propustku je 15,81m. Propustek je ukončen kolmými čely. Na tento propustek navazuje nový silniční propustek světlosti 2,5m. Popis závad: Beton trub je lehce degradovaný, dno propustku je zanesené. Vtok, výtok a svahy jsou porostlé vegetací. Hodnocení stavebního stavu objektu dle správce je: K1,S1. Návrh řešení: pouze pročištění dna propustku tlakovou vodou, lokální reprofilace trub, úpravy vtoku a výtoku a výměna zábradlí. Nosná konstrukce zůstane zachována.

SO 33-19-26, Propustek v ev.km 57,995

Propustek o jednom otvoru převádí 2 koleje přes stálou vodoteč, bezejmenný tok - LP Kyjovky, v žst. Bohuslavice u Kyjova. Nosnou konstrukci z r. 1985 tvoří železobetonové osmihranné trouby DN1250 s tloušťkou stěny 150mm, vložené do stávající kamenné klenby. Prostor mezi klenbou a trubkou je vyplněn betonem s lomovým kamenem. Celková délka propustku je 20,44m. Propustek je ukončen na vtoku kolmým čelem a na výtoku je přímo napojen na nový silniční rámový propustek světlosti 2,8m. Popis závad: Beton trub je lehce degradovaný, dno propustku je zanesené. Vtok a svahy na vtoku porostlé vegetací. Hodnocení stavebního stavu objektu dle správce je: K1,S1. Návrh řešení: pouze pročištění dna propustku tlakovou vodou, lokální reprofilace trub, úpravy vtoku a výměna zábradlí. Nosná konstrukce zůstane zachována.

SO 33-19-29, Most v ev.km 58,354

Most o jednom otvoru převádí 2 koleje přes vodní tok Kyjovka. Nosná konstrukce z roku 1949 je tvořena ŽB deskou se zabetonovanými nosníky. Deska má šikmé uložení s rozpětím 12,70 m. Kolmá světlost je 10,00 m, šikmá světlost je 11,55 m, volná výška od hladiny je 6,45 m. Spodní stavba je tvořena kamenným zdivem. Křídla jsou kolmá. Na ŽB římsách je zkorodované ocelové zábradlí z úhelníků. Na mostě není splněn VMP. Celková délka mostu je 20,50 m, šířka pak 9,50 m. Popis závad: Podélnou spárou mezi nosnými konstrukcemi se vysouvá asfaltová lepenka. V nosné konstrukci jsou lokální průsaky vody s prostupujícím pojivem. Spodní stavba je bez zjevných závad a poruch. Hodnocení stavebního stavu objektu dle správce je: K2,S1. Návrh řešení: přestavbu nosné konstrukce včetně nových říms a zábradlí, očištění a sanace spodní stavby. Z archivní dokumentace není zjevné, zda je nosná konstrukce tvořena deskou se zabetonovanými nosníky nebo železobetonovou deskou, dle výsledků průzkumu budou navrženy úpravy konstrukce.

SO 33-19-33, Most v ev.km 59,006

Most o jednom otvoru převádí dvě traťové koleje přes řeku Kyjovku. Nosné konstrukce mostu deskové, volná šířka mostního otvoru šikmá 12,1 m kolmá 9,77 m, volná výška 5,50 m. Nosnou konstrukci tvoří pod každou kolejí samostatná desková konstrukce, v koleji č.1 ocelobetonová deska, v koleji č.2 desková konstrukce z předpjatých prefabrikovaných nosníků KDP. Spodní stavba v koleji č.2 - kamenné zdivo s betonovými úložnými prahy. Ukončení mostu vpravo koleje č.2 rovnoběžná křídla z kamenného zdiva s nadbetonováním a prefabrikovanými železobetonovými konzolami jako na nosné konstrukci. V koleji č.1 betonové opěry s železobetonovými úložnými prahy a šikmými svahovými betonovými křídly. Pro přechod drážních stezek byly vlevo koleje č.1 osazeny prefabrikované prvky krabicových opěrných zdí "U". Hodnocení stavebního stavu objektu dle správce je: K2,S2. Popis závad: Prosakující voda, drobné povrchová poškození, nevyhovující zábradlí, nevyhovující přechody drážních stezek. Přechodové zídky vpravo vysunuté z polohy. Návrh řešení: v případě vyhovující přechodnosti nové izolace, nové zábradlí, sanace povrchů konstrukcí spodní stavby (očištění, spárování, sanační stěrky na betonových prvcích), nové opěrné zdi

přechodů vpravo. V koleji č.2 náhrada NK deskami ZBN. Případná změna konstrukcí v koleji č.1 bude rozhodnuta na základě statického přepočtu.

SO 33-19-35, Propustek v ev.km 60,142

Deskový propustek volné šířky 2,0 m, volné výšky 2,3 m přes Bohuslavický potok. Nosná konstrukce ocelobetonová deska, na obou stranách je provedeno rozšíření objektu římsovými nosníky. Hodnocení stavebního stavu objektu dle správce je: K1,S1. Popis závad: Protékající izolace, pravděpodobně malá tloušťka kolejového lože. Neúplná archivní dokumentace. Návrh řešení: výměna nosných konstrukcí. s ohledem na návrhové průtoky Toto řešení je nutno upřednostnit před celkovou přestavbou objektu. Dle stavebně-technického průzkumu spodní stavby bude rozhodnuto o zachování stávajících opěr a základů.

Při realizaci jmenovaných stavebních objektů je třeba dbát na to, aby nedošlo ke znečištění vodních toků vlivem stavebních prací. Případně použité stavební mechanismy je nutné udržovat v dobrém technickém stavu, aby nedocházelo k úkapům pohonných hmot a olejů. Při dodržení všech bezpečnostních opatření není stavba reálným ohrožením kvality povrchových i podzemních vod. Pro období výstavby budou v dalším stupni dokumentace vypracovány návrhy Povodňového a Havarijního plánu.

Vodní nádrže

V širším z.ú. stavby nejbliže cca 30m od trati v km 55,3 – 55,5 (k.ú. Bohuslavice u Kyjova), vpravo ve směru staničení se na místě někdejšího Haluzického rybníka nachází soustava lučních tůní a obnovený Haluzický rybník. Tato lokalita v údolí říčky Kyjovky je chráněná jako CZ0620415 EVL Haluzický rybník, viz kap. Území NATURA 2000. Přímo na území stavby se žádné vodní nádrže nenacházejí.

Odvodnění zemědělských pozemků

Plošné zákresy odvodnění včetně hlavních melioračních zařízení byla převzata z platné ÚPD a <http://eagri.cz/public/web/mze/farmar/LPIS/data-melioraci/>.

V katastru obcí Brankovice, Nemotice, Snovídky, Mouchnice a Kyjov (k.ú. Bohuslavice u Kyjova, Boršov u Kyjova) bylo na několika místech provedeno odvodnění zemědělsky obhospodařovaných pozemků systematickou trubní drenáží. Jedná se zejména o nivu toku Kyjovky a jejích přítoků ve střední a jižní části řešeného území v km 45,4 – 45,7 (k.ú. Brankovice), 45,9 – 46,1 (k.ú. Nemotice), 50,4 – 50,8 (k.ú. Snovídky), 53,8 – 54,3 (k.ú. Mouchnice), 55,7 – 56,3 (Bohuslavice u Kyjova) a 59,0 – 59,9 (k.ú. Boršov u Kyjova). Stavba bude stávající meliorační zařízení respektovat a případné kolize budou řešeny v samostatném stavebním objektu tak, aby nedošlo k narušení funkce odvodňovacích zařízení na přilehlých zemědělských pozemcích.

Vody podzemní

Z hlediska hydrogeologického náleží posuzované území k hydrogeologickým rajónům 3230 – Středomoravské Karpaty a od km 56,5 jižně (přítok Kratinky) do rajónu 2250 – Dolnomoravský úval.

Středomoravské Karpaty – severní část (rajon základní vrstvy 32301)

Hydrogeologický rajón 3230 – Středomoravské Karpaty má celkovou plochu 1174 km², náleží do geologické jednotky Sedimenty paleogénu a křídý Karpatské soustavy, konkrétněji do skupiny rajónů Flyšové sedimenty. V rajonu se nacházejí horniny flyšových souvrství, pro něž je charakteristické rychlé střídání pískovců s jíly a jílovcí. Hydrogeologickým kolektorem je přípovrchová zóna zvýšené propustnosti v pásmu zvětralin

a rozevřených puklin, propustnost je průlino – puklinová. Tento kolektor je nespojitý. Nádržní kolektory v horských oblastech jsou jen v osách údolí. Srážky na svazích se rychle odvodňují. Koeficient filtrace byl vypočten, nelze však považovat za regionálně platný. V rajonu se nacházejí přírodní léčivé zdroje hořkých (síranových) vod u Šaratice, které mají ochranná pásma. Ta jsou dlouhodobě platná, je však nutné je zpřesňovat s ohledem na polohu a rozmístění exploatačních vrtů. Vodovodní zásobování v oblastech tohoto rajónu je zaměřeno především na jímání a nákladnou úpravu povrchové vody vodárenských nádrží.

Dolnomoravský úval - střední část (rajon základní vrstvy 22502)

Hydrogeologický rajón 2250 – Dolnomoravský úval má celkovou plochu 1417 km² a zahrnuje neogenní sedimenty vněkarpatských a vnitrokarpatských pánví. Geologické prostředí je charakterizováno převážně výskytem terciérních a křídových sedimentů. Výskyt podzemních vod je vázán na vrstevné kolektory šterkopískových sedimentů, hladina vod je napjatá, mocnost souvislého zvodnění se pohybuje v rozmezí od 5 do 15 m. Propustnost geologických struktur kolektoru je průlinovitá s koef. transmisivity 1.10⁻⁴-1.10⁻³ m² .s⁻¹. Celkově lze označit prostředí rajónu jako prostředí nepříznivé pro oběh a akumulaci podzemních vod, případné odběry podzemních vod z tohoto prostředí slouží pouze k lokálnímu zásobování pitnou vodou. V širším zájmovém území podzemní voda proudí ve směru SZ a je vázána na mělký oběh v průlinově propustných kvarterních fluvialních sedimentech řeky Kyjovky a v neogenních sedimentech. Hladina podzemní vody se nachází v hloubkách od 2 až 3,6 m v nivě řeky Kyjovky a postupně, se vzrůstající vzdáleností od úvalu a nivy toků zaklesává. Výskyt měkkých podzemních vod je ovlivněn i výskytem kvarterních písčitých hlín a jílu a obsahem jemnozrnných neogenních materiálů.

K ovlivnění hydrogeologických charakteristik může dojít obecně v souvislosti se zásahem do podložních hornin, které mají funkci kolektoru podzemní vody a omezením dotace srážkových vod. *Rozsah a řešení záměru však zásahy takového rozsahu do stávajícího horninového prostředí nepředpokládá.*

Chráněná oblast přirozené akumulace podzemních vod (CHOPAV)

CHOPAV jsou území, která pro své přírodní podmínky tvoří významnou přirozenou akumulaci a vyhláší je vláda ČR svými nařízeními. Důvodem ke stanovení limitů ve využití území pro činnosti spojené s urbanizačním procesem je ochrana kvality povrchových a podzemních vod v oblastech přirozené akumulace vod. Stavba leží mimo území chráněné oblasti přirozené akumulace podzemních vod.

Záplavová území Q₁₀₀

Záplavová území jsou administrativně určená území, která mohou být při výskytu přirozené povodně zaplavena vodou. Záplavové území je vymezené návrhovou záplavovou čarou, v daném případě pro periodicitu Q₁₀₀, což je výskyt povodně, který je dosažen nebo překročen průměrně jedenkrát za 100 let. Záplavová území v řešené oblasti byla stanovena pro vodní toky Litava a Kyjovka.

Záplavové území významného vodního toku Litava, které bylo vyhlášeno KÚ JMK, OŽP 04/2013, č. j. JMK 40622/2013 - aktualizuje rozsah záplav pro Q₁₀₀ v km 22,794-25,613 (k. ú. Slavkov u Brna) a současně vymezuje aktivní zónu záplavového území toku Litava v ř. km 11,531-16,705 (k. ú. Újezd u Brna) a ř. km 22,794-25,613 (k. ú. Slavkov u Brna). Pro ostatní území řešené stavby jsou platná stanovení záplavového území JMK 142937/2009 (S-JMK 142937/2009 OŽP-Bu) a JMK 141975/2012 (S-JMK 141979/2012 OŽP-Ci). Vyhlášené záplavové území pro záplavy pětileté, dvacetileté a stoleté (Q₅, Q₂₀ a Q₁₀₀) se týká toku Litavy ve správě Povodí Moravy, s. p. ve všech stavbou dotčených k. ú., jeho aktuální zákres v digitální podobě byl ve formátu *.shx poskytnut 07/2014, viz Situace vlivu stavby na životní prostředí 1:10000.

Záplavové území významného vodního toku Kyjovka (ČHP 4-17-01-068), včetně Odlehčovacího ramene Kyjovky (ČHP 4-17-01-112), které bylo vyhlášeno KÚ JMK, OŽP 04/2004 č. j. JMK 6148/2004 OŽPZ-Hm, stanovuje rozsah záplav pro Q_{100} v říčním km 10,00 -70,40 (k. ú. Nemotice, Snovídky, Mouchnice, Bohuslavice u Kyjova, Boršov u Kyjova, Nětčice u Kyjova, Kyjov a jiné mimo z.ú. stavby). Vyhlášené záplavové území pro záplavy pětileté, dvacetileté a stoleté (Q_5 , Q_{20} a Q_{100}) se týká toku Kyjovky ve správě Povodí Moravy, s.p. ve všech stavbou dotčených k. ú., jeho aktuální zákres v digitální podobě byl ve formátu *.shx poskytnut 06/2015, viz viz situace G, měř. 1:10 000.

Tabulka 20: Záplavová území

vodoteč	k.ú.	km trati od - do	umístění
Litava	Nesovice	začátek stavby – 40,5	vpravo přiléhá k trati
Kyjovka	Nemotice, Snovídky	47,8 – 48,3	vpravo přiléhá k trati
	Snovídky	48,3 - 50,0	vpravo 20 – 60m od trati
	Snovídky, Mouchnice, Bohuslavice u Kyjova	50,0 – 57,7	vpravo přiléhá k trati
	Bohuslavice u Kyjova	57,7 – 58,1	vpravo 20 – 50m od trati
	dtto	58,1 – 58,7	vlevo 20 – 50m od trati
	dtto	58,7 – 60,2	vpravo nejbliže 40m od trati
	Boršov u K., Nětčice u K.	60,2 – 61,2	vpravo přiléhá k trati
	dtto	61,2 – konec stavby	trať územím Q_{100} prochází

Staveniště se v rozsahu km 61,2 – konec stavby (žst Kyjov) nachází v inundačním území Q_{100} . Dále i v několika úsecích, viz tabulka, násep tratě tvoří jednostranně hranici záplavového území.

Omezení v záplavových územích je dané ustanoveními zákona č.254/2001 Sb., § 67, ve znění pozdějších předpisů (vodní zákon). V záplavovém území je umísťování jakýchkoliv staveb a zařízení včetně terénních úprav možné pouze se souhlasem věcně a místně příslušného vodoprávního úřadu v souladu s ustanovením § 17 vodního zákona. Povinnost zpracování povodňového plánu dle § 71 odst. 4 vodního zákona mají všichni vlastníci staveb či pozemků, které se nacházejí v záplavovém území nebo mohou zhoršit průběh povodně.

Během přípravy a provádění stavby je třeba zajistit dodržení následujících podmínek:

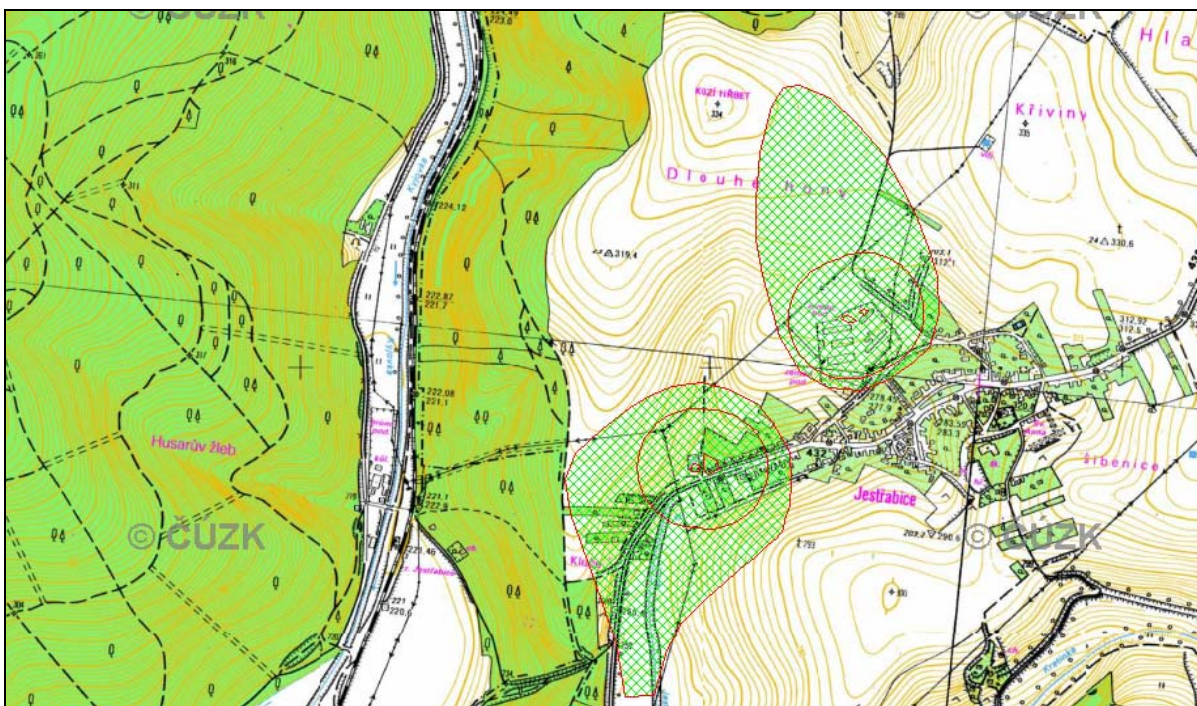
Plochy zařízení staveniště budou umístěny mimo záplavové území. Provádění stavebních prací nesmí negativně ovlivnit odtokové poměry v dané lokalitě. Z prostoru zařízení staveniště nebude stavba produkovat žádné škodlivé odpady (pohonné hmoty, maziva, cement a přísady z betonových směsí, hmoty a látky pro izolace objektů apod.), které by v oblasti vodotečí a zvodnělého terénu mohly zapříčinit ekologickou havárii. Technologie a stavební postupy budou v tomto ohledu pro budoucí dodavatele podmiňující. Během výstavby nesmí dojít k poškození břehů a koryta toku nad rámec nezbytných stavebních prací, ke znečištění toku stavebním odpadem, materiálem a látkami nebezpečnými vodám. Během provádění prací na mostních objektech přes vodoteče je třeba zachovat průtočnost dle podmínek správce toku. Závadné látky, lehce odplavitelný materiál ani stavební odpad nebudou volně skladovány na břehu vodního toku. Pokud dojde ke kontaminaci pozemku ropnými deriváty z používané mechanizace, provede investor na vlastní náklady okamžitou dekontaminaci.

V rámci projektové přípravy budou v dalším stupni prací z důvodu ochrany čistoty toků pro období během realizace stavby vyhotoveny návrhy pro Povodňový plán stavby a Havarijní plán stavby.

Ochranná pásma vodních zdrojů (OPVZ)

Důvodem stanovení limitů využití území je ochrana vydatnosti, jakosti a zdravotní nezávadnosti zdrojů podzemních nebo povrchových vod využívaných nebo využitelných pro zásobování pitnou vodou s průměrným odběrem více než 10 000 m³ za rok; příp. i pro vodní zdroje s nižší kapacitou (dle zák. č. 254/2001 Sb. o vodách a o změně některých zákonů, tzv. vodní zákon). Stavba se nachází mimo vyhlášená ochranná pásma vodních zdrojů (OPVZ). V širším zájmovém území se nacházejí následující OPVZ:

Obrázek 4: OPVZ Jestřabice ZD Koryčany–studny S4,S5 (výše) a S6,S7 (zdroj: <http://heis.vuv.cz/d>)



OPVZ Jestřabice ZD Koryčany S4,S5

Místní zdroje bývalého zemědělského družstva, tvořené dvěma kopanými studněmi hloubky 4 m, které jsou situovány severně nad areálem farmy. Číslo rozhodnutí o stanovení nebo změně ochranného pásma: Jestřabice ZD Koryčany studna S4, S5- Vod. 235/1-2034/1990-Chý (ONV Kroměříž, OLVHZ, Zlínský kraj, 10/1990), aktualizace 06/2016, stanovena OPVZ 1. stupně a OPVZ 2a. *Trať prochází mimo toto území, v km 52,3 – 53,1 ve vzdálenosti 700 m V směrem.*

OPVZ Jestřabice ZD Koryčany S6,S7

Místní zdroje bývalého zemědělského družstva, tvořené dvěma studněmi S6 a S7 DN 1000 hloubky 8m, které jsou situovány v západním okraji k. ú. Jestřabice. Číslo rozhodnutí o stanovení nebo změně ochranného pásma: Jestřabice ZD Koryčany studna S6, S7- Vod. 235/1-2038/1990-Chý (ONV Kroměříž, OLVHZ, Zlínský kraj, 10/1990), stanovena OPVZ 1. stupně a OPVZ 2a aktualizace 06/2016. *Trať prochází mimo toto území, v km 53,2-53,7 ve vzdálenosti 350 m V směrem.*

Podle zák. č. 254/2001 Sb. o vodách a o změně některých zákonů, §30 je nutno:

- V ochranném pásmu I. a II. stupně je zakázáno provádět činnosti poškozující nebo ohrožující vydatnost, jakost nebo zdravotní nezávadnost vodního zdroje, jejichž rozsah je vymezen v opatření obecné povahy o stanovení nebo změně ochranného pásma.

- V opatření obecné povahy o stanovení nebo změně ochranného pásma vodního zdroje vodoprávní úřad stanoví, které činnosti poškozující nebo ohrožující vydatnost, jakost nebo zdravotní nezávadnost vodního zdroje nelze v tomto pásmu provádět, jaká technická opatření jsou v ochranném pásmu povinny provést osoby podle odstavce 12, popřípadě způsob a dobu omezení užívání pozemků a staveb v tomto pásmu ležících.

Ochranná pásma přírodních léčivých zdrojů a zdrojů přírodních minerálních vod (OPPLZ)

Stavba se nachází *mimo vyhlášená ochranná pásma přírodních léčivých zdrojů a zdrojů přírodních minerálních vod (OPPLZ)*, které definuje zák. č. 164/2001 Sb., (lázeňský zákon).

K ovlivnění hydrogeologických charakteristik může dojít obecně v souvislosti se zásahem do podložních hornin, které mají funkci kolektoru podzemní vody a omezením dotace srážkových vod. Rozsah a řešení záměru však zásahy takového rozsahu do stávajícího horninového prostředí nepředpokládá.

V rámci rekonstrukce bude provedeno vyčištění všech otevřených příkopů a příkopových zídek. Stavba nevyvolává změny ve způsobu odvodnění tělesa trati, dešťové vody budou sváděny příkopy na terén a do recipientů (příkopy, vodoteče).

Nemovitý majetek, kulturní památky, archeologické nálezy

Rekonstrukce trati bude probíhat ve stávajících parametrech, na území stavby a ani v jejím blízkém okolí se nenacházejí objekty zapsané v Ústředním seznamu nemovitých památek ani jiné hodnotné historické stavby. Území stavby se rovněž nenachází uvnitř Městské památkové zóny Kyjov, id. č. 1995250 (Vyhláška MK ČR č. 250/1995 Sb.) ani jejího ochranného pásma.

Na zájmovou lokalitu je třeba pohlížet jako na území s předpokladem archeologických nálezů ve smyslu zákona č. 20/1987 Sb., o státní památkové péči ve znění pozdějších předpisů. Dle citovaného zákona je nutno v rámci stavby dodržet tyto podmínky:

- ohlásit již od doby přípravy stavby Archeologickému ústavu AV ČR záměr, tj. plánované provádění zemních prací
- oznámit oprávněné organizaci případné archeologické nálezy
- umožnit oprávněné organizaci provést záchranný archeologický výzkum
- pokud bude zjištěno narušení archeologického nálezu, je třeba umožnit jeho zdokumentování a záchranný archeologický výzkum
- náklady případného záchranného archeologického výzkumu hradí dle zákona investor

O archeologickém nález, který nebyl učiněn při provádění archeologického výzkumu, musí nálezce nebo osoba odpovědná za provádění výkopových prací informovat Archeologický ústav AV ČR v Brně (§ 23 odst. 2 zákona č. 20/1987 Sb., ve znění pozdějších předpisů).

Organizace oprávněné k provádění archeologických výzkumů na Moravě a ve Slezsku, viz <http://arub.avcr.cz/pamatkova-pece/>

Dle NPÚ ČR, <http://isad.npu.cz/flex/?t=CPW&theme=npu&config=apps%2Fconfig-npu-isad.xml>, jsou v trase rekonstruovaného úseku reálné střety s těmito archeologickými lokalitami:

24-44-07/6 – Východní část obce. Kategorie UAN I a II., k. ú. Nesovice. Památky pravěku – pohřebiště, středověku až novověku – vesnice, možné dotčení stavbou podchodu na nástupiště v žst. Nesovice – trať územím prochází.

24-44-08/4 – U dráhy. Kategorie UAN I, k. ú. Brankovice. Náhodný nález - při stavbě železniční dráhy r. 1941, halštatské sídliště – trať územím prochází.

24-44-22/25 – Intravilán obce. Kategorie UAN II, k. ú. Bohuslavice u Kyjova. Nálezy sídlištní vesnice z vrcholného středověku – trať územím prochází.

24-44-22/3 – tvrziště zvané „Tvrza“, „Pod Tvrzí“

Kategorie UAN I, k. ú. Bohuslavice u Kyjova. Jižně od obce v trati „Na dílách“ v areálu bývalého JZD se nachází zbytek středověké tvrze zvané Tvrza. Tvrziště čtvercového tvaru se stranami vtaženými dovnitř. Nachází se v rovině a vystupuje asi 2 m nad okolní terén. Počátky vybudování snad nejpozději v polovině 14. století. Po vybudování tzv. Hradu na protějším kopci tvrz postupně pustne – trať územím prochází.

Tabulka 21: Archeologické lokality v z.ú. stavby

<i>název</i>	<i>Název, kategorie UAN</i>	<i>žkm trati</i>	<i>způsob dotčení</i>
24-44-07/6	Východní část obce / I. a II. kat.	začátek stavby – 41,2	trať územím prochází
24-44-07/9	U cihelny / I. kat.	začátek stavby – 40,1	vlevo 100m od trati
24-44-07/10	Snovídko / I. kat.	41,5 – 41,6	vpravo 30m od trati
24-44-07/19	Při hranici Novozámecké / I. kat.	41,8 – 42,8	vlevo 10-30m od trati
24-44-07/20	Díly / I. kat.	43,1 – 43,5	vpravo 150m od trati
24-44-07/17	Západně od žel. stanice / I. kat.	43,6 – 43,9	vlevo 80m od trati
24-44-08/4	U dráhy / I. kat.	43,9 – 44,8	trať územím prochází
24-44-08/11	Padělky, tvrziště Hrádek / I. kat.	43,9 – 44,6	vpravo 30m od trati
24-44-07/15	Pole statku v Nemoticích / I. kat.	46,5 – 47,0	vlevo 30-70m od trati
24-44-07/18	Tvrziště / II. Kat.	46,9 – 47,3	vlevo 350m od trati
24-44-07/21	Středověké a novověké jádro obce / II. kat	48,0 – 48,7	vpravo 200m od trati
24-44-17/4	ZSV Haluzice / II. Kat.	54,5 – 54,6	vpravo 200m od trati
24-44-17/1	Hradisko / I. kat.	54,5 – 55,6	vlevo 200m od trati
24-44-22/25	Intravilán obce / II. kat.	57,5 – 58,8	trať územím prochází
24-44-22/4	tvrziště zvané „Hrad“ a střed. jádro obce	58,4 -58,5	vpravo 150m od trati
24-44-22/3	tvrziště zvané „Tvrza“, „Pod Tvrzí“ / I. kat.	58,9 – 59,4	trať územím prochází
24-44-22/21	Kuče / I. kat.	59,4 – 60,0	vlevo 100m od trati
34-22-02/17	Středověký Boršov / II. kat.	60,6 – 61,6	vpravo 200m od trati
34-22-02/16	Středověké Nětčice / II. kat.	61,7 – 62,0	vlevo 100m od trati
34-22-02/22	U nádraží / I. kat.	konec stavby	vpravo 70m od trati

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

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

1. Charakteristika možných vlivů a odhad jejich velikosti a významnosti (z hlediska pravděpodobnosti, doby trvání, frekvence a vratnosti)

Hlukové poměry

Problematiku hlukového působení navrhované stavby řeší podrobně samostatná příloha „Hluková studie“, která tvoří nedílnou součást Oznámení a je dostupná v elektronické podobě na stránkách http://portal.cenia.cz/eiasea/view/eia100_cr.

Protihluková opatření jsou navržena pro obytné lokality tak, aby byly dodrženy požadavky nařízení vlády 272/2011 Sb. o ochraně zdraví před nepříznivými účinky hluku a vibrací, ve znění pozdějších předpisů.

Navržená protihluková opatření jsou typu IPO – individuální protihluková opatření, výměny oken. Jedná se o několik osamocených objektů v těsné blízkosti trati. Tato opatření budou provedena dle výsledků měření během zkušebního provozu. Neprůzvučnost oken bude zvolena tak, aby byly dodrženy vnitřní limitní hladiny hluku.

Dále je třeba u objektů, kde dojde k výměně oken, prověřit možnost větrání místnosti na jinou než hlučnou stranu. V případě, že to nelze, je nutné zajistit větrání pomocí vzduchotechniky.

Individuální protihluková opatření

Individuální protihluková opatření jsou navržena u domů, kde je vypočtená limitní hladina hluku překročena nebo je venkovní hladina hluku blízká limitu (stará hluková zátěž).

Jsou zde navržena ověřovací měření hluku v období zkušebního provozu a dle výsledků měření se případně provedou individuální protihluková opatření – výměny oken tak, aby byly dodrženy vnitřní limitní hladiny hluku. Jedná se o tyto domy:

- *Nemotice 102*
- *Nemotice 101 (výpravní budova)*
- *Bohuslavice 1412, Kyjov*
- *Bohuslavice 4258, Kyjov*
- *Bohuslavice 4259, Kyjov*
- *Bohuslavice 4260, Kyjov (výpravní budova)*

Doplňková protihluková opatření

Pokud ověřovací měření hluku prokáže překročení limitů po realizaci navržených opatření – protihlukových stěn, je možné použít jako doplňkové opatření pryžové bokovnice, které se instalují na kolejnice. Útlum dosahuje cca 1 – 3 dB.

Dalším opatřením, které zajistí snížení hluku je údržba svršku v dobrém technickém stavu (broušení kolejnic, podbíjení).

Vibrace

Vibrace jsou mechanická chvění vznikající při průjezdu vozidla po dané trati. Vibrace se podložím přenášejí do obytné zástavby, kde způsobují nežádoucí účinky. Ochranu obyvatelstva před účinky vibrací upravuje zákon č. 258/2000 Sb., o ochraně veřejného zdraví a Nařízení vlády č. 272/2011 Sb., které stanoví hygienické limity vibrací.

Na dvou vytipovaných objektech situovaných nejbližší k trati bylo provedeno v červenci 2019 autorizované měření vibrací (*Protokol o autorizovaném měření vibrací č. 18/12, Ecological Consulting a.s.*) Jedná se o následující lokality: M1 – Nemotice 102, Nemotice a M2 – Bohuslavice 4012, Kyjov.

Dle nařízení vlády č. 272/2011 § 18 je dán hygienický limit vibrací za dobu jejich působení v chráněných vnitřních prostorech staveb vyjádřený průměrnou váženou hladinou zrychlení vibrací $L_{aw,T} = 75$ dB a korekcí podle přílohy č. 5 pro obytné místnosti. Pro denní dobu je korekce + 6 dB a pro noc + 3 dB. Limity jsou tedy 81 dB pro den a 78 dB pro noc.

Měřicí místo M1 – Nemotice 102, Nemotice

Z naměřených hodnot je zřejmé, že u některých průjezdů nejsou prokazatelně splněny hygienické limity pro noční dobu. U vlaku Sp (D) (12:21) není hygienický limit splněn ani pro denní dobu.

Měřicí místo M2 – Bohuslavice 4012, Kyjov

Měřicí místo M2 bylo měřeno v noční době, aby byl zachycen průjezd manipulačních vozů, které v denní době nejezdí. U některých vlakových souprav nejsou prokazatelně splněny hygienické limity v denní i noční dobu.

Rekonstrukcí tratě se nemění její poloha, dochází pouze k výměně starých a nefunkčních či špatně fungujících částí částmi novými a kvalitnějšími. Tento kvalitativní posun zlepšuje i funkci kolejové dráhy jako celku a ještě sníží zjištěné hodnoty vibrací. Vzhledem k naměřeným hodnotám je jako antivibrační opatření v rizikových úsecích navrženo instalovat do pražcového podloží antivibrační rohože pod kolejové lože (např.: Antivibrační rohože AR - BELAR® standardní rozměry: tloušťka 25 mm, šířka 500 mm, délka 1500 mm).

Tabulka 22: Navržené umístění antivibračních rohoží

<i>k.ú.</i>	<i>starý km</i>	<i>nový km</i>	<i>poznámka</i>
Nemotice	47,51 - 47,77	47,51 - 47,77	minimálně čtyři koleje
Bohuslavice	58,68 - 58,78	57,72 - 57,84	obě koleje
	58,46 - 58,50	58,22 - 58,29	
	57,94 - 58,05	58,46 - 58,57	

Emise do ovzduší

Dočasným negativním působením v průběhu stavby bude zvýšená prašnost v bezprostředním okolí staveniště při realizaci zemních prací, ke zhoršení kvality ovzduší dojde rovněž pouze krátkodobě během realizace stavby, a to především emisemi z těžké automobilové dopravy v rámci přesunů materiálu a na staveništi vlivem stavebních mechanismů. Vzhledem k umístění staveniště v intravilánu města bude nutné negativní vlivy tohoto projevu eliminovat např. vhodnou organizací práce (koordinací přesunů stavební techniky, optimalizací dopravních tras a vytížeností nákladních aut), očištěním vozidel vyjíždějících ze staveniště, ohrazením staveniště a klopením kritických míst.

Dalším zdrojem emisí tuhých znečišťujících látek a emisí ze spalovacích motorů mechanismů budou motory stavebních strojů a vozidel obsluhujících stavbu. Toto působení bude rovněž přechodné a nepřekročí období výstavby. Při dodržování uvedených opatření lze vliv emisí tuhých znečišťujících látek na okolí považovat za nepodstatný, zodpovědným pracovníkem bude v tomto případě stavbyvedoucí.

Po dokončení rekonstrukce na trati nehrozí ve srovnání se současným stavem zvýšená produkce emisí ovlivňujících kvalitu ovzduší.

Elektromagnetické záření

Vlastní provádění rekonstrukce koleje železniční trati není zdrojem radioaktivního či elektromagnetického záření.

Elektromagnetické záření se vytváří především v okolí technologických zařízení, jako jsou např. transformovny, trafostanice a trafoskříně. Ve stanici Nemotice bude v nové technologické budově umístěna nová trafostanice 22/0,4 kV připojená na distribuční síť E.ON. Záložní napájení zabezpečovacího zařízení bude zajištěno z trakčního vedení 25 kV prostřednictvím trafostanice 25/0,4kV. Tato nově budovaná zařízení nejsou umístěna v blízkosti obytné zástavby ani v místech trvalého pobytu zaměstnanců ČD a pohybu cestujících.

Radonový index

Radonový index geologického podloží určuje míru pravděpodobnosti, s jakou je možno očekávat úroveň objemové aktivity radonu v dané geologické jednotce. Obecně lze říci, že v usazených, sedimentárních horninách se setkáváme s nižšími koncentracemi uranu než v horninách přeměněných, metamorfovaných tlakem a teplotou během dlouhé geologické historie jejich vzniku. Nejvyšší koncentrace uranu jsou obvyklé ve vyvřelých, magmatických horninách, jako jsou např. žuly.

Dle mapy radonového indexu, provozované ČGS, (<http://www.geologicke-mapy.cz/radon/>), na území stavby převažuje nízký radonový index.

2. Rozsah vlivů vzhledem k zasaženému území a populaci

Vliv hluku na obyvatelstvo

Problematika hluku je podrobně řešena v samostatné příloze „Hluková studie“.

K ochraně obyvatelstva před hlukem z provozu dráhy byla navržena protihluková opatření – výměny oken.. Po dokončení stavby dojde k celkovému zlepšení hlukové situace v okolí trati (v denní době o cca 2 – 4,5 a v noční době o cca 1 – 4 dB) vlivem obnovy železničního svršku a spodku, vlivem elektrizace a vlivem užívání moderních souprav s nižšími emisemi hluku.

K mírnému zhoršení hlukové situace dojde v období výstavby, jedná se však o krátkodobé působení zvýšeného hluku, které lze eliminovat opatřeními organizačního charakteru.

Vliv na ovzduší

Znečištění ovzduší v řešené oblasti pochází převážně z těchto zdrojů:

- silniční doprava: Nesovice, Brankovice – silnice I/50, Kyjov – silnice I/54
- lokální vytápění

Řešená oblast nepatří mezi území, kde dochází k překračování imisních limitů, naměřené hodnoty všech sledovaných polutantů jsou pod roční limitní koncentrací. Drážní doprava svým provozem přispívá k celkové imisní situaci minimálně.

Dočasné negativní působení stavebních prací v průběhu stavby je možné zmírnit použitím technických a organizačních opatření, která povedou ke snížení znečišťování ovzduší emisemi tuhých částic. Po dokončení rekonstrukce na trati nehrozí ve srovnání se

současným stavem zvýšená produkce emisí ovlivňujících kvalitu ovzduší, stav se elektrizací naopak výrazně zlepší.

Vliv na povrchové a podzemní vody

K negativnímu ovlivnění kvality podzemních a povrchových vod může dojít v období výstavby v důsledku havárie, technické závady stavebních mechanismů či selhání lidského faktoru. Při běžném provozu elektrizované trati se negativní ovlivnění kvality a režimu vodního prostředí nepředpokládá.

Stavba se nenachází v území chráněné oblasti přirozené akumulace vod (CHOPAV).

V místě záměru se nenacházejí ochranná pásma vodních zdrojů (OPVZ).

Rekonstruovaná trať se v rozsahu km 61,2 – konec stavby (žst Kyjov) nachází v inundačním území Q_{100} řeky Kyjovky. Dále i v několika úsecích, viz tabulka, násep tratě tvoří jednostranně hranici záplavového území řek Litavy a Kyjovky, viz situace 1:10000, příloha G.

Omezení v záplavových územích je dané ustanoveními zákona č.254/2001 Sb., § 67, ve znění pozdějších předpisů (vodní zákon). V záplavovém území je umístování jakýchkoliv staveb a zařízení včetně terénních úprav možné pouze se souhlasem věcně a místně příslušného vodoprávního úřadu v souladu s ustanovením § 17 vodního zákona. Povinnost zpracování povodňového plánu dle § 71 odst. 4 vodního zákona mají všichni vlastníci staveb či pozemků, které se nacházejí v záplavovém území nebo mohou zhoršit průběh povodně.

Při provádění stavby je třeba dbát na to, aby nedošlo ke znečištění vodních toků vlivem stavebních prací. Stavební materiál nebude ukládán do koryt vodních toků a nebude snižována průtočná kapacita mostů a propustků. Nesmí se zde ukládat látky škodlivé vodám včetně zásob PHM, veškeré odplavitelné látky budou průběžně odváženy, stavební mechanismy budou vybaveny sanačními prostředky pro případnou likvidaci úniku ropných látek. V případě dočasného odstavení stavebních mechanismů budou pod nimi instalovány zachytivé plechové nádoby.

Stavební mechanismy by měly být vybaveny těsnými vanami k zachycení ropných produktů v případě jejich úniku a minimálně dvěma pytli sorbentu (Vapex, Experlit). V případě úniku ropných látek je třeba urychleně rozlitý produkt zachytit a zneškodnit. Každý pracovník je povinen rozlitý produkt neprodleně ohradit (zeminou, pískem), aby se zamezilo dalšímu rozšiřování úniku. Uniklý produkt je nutno okamžitě sesbírat lopatami do těsných kovových nádob k tomu určených (sudy, kontejnery ap.). Asanace uniklého produktu musí být dokončena sorpční látkou, kterou se uniklý produkt v dostatečné vrstvě posype, sorbent s ropnou látkou se opět sesbírá do předem určených nádob.

Stavba nevyvolává zásadní změny ve způsobu odvodnění tělesa trati, dešťové vody budou sváděny příkopy na terén a do recipientů (příkopy, vodoteče). Při provádění stavby je třeba dbát na to, aby nedošlo ke znečištění vodních toků vlivem stavebních prací. Případně použité stavební mechanismy je nutné udržovat v dobrém technickém stavu, aby nedocházelo k úkapům pohonných hmot a olejů.

V projektovém stupni pro stavební povolení (DSP) budou z důvodu ochrany čistoty vod v období během realizace stavby v případě nutnosti vyhotoveny návrhy pro Povodňový a Havarijný plán stavby. V případě dodržení veškerých legislativních podmínek a opatření uvedených v předemtné kapitole není na základě známých skutečností předpoklad, že realizací záměru dojde v zájmovém území k významnému negativnímu ovlivnění vodních toků a podzemních vod.

Vliv na půdu

Předmětem stavby je především rekonstrukce kolejového svršku a spodku vč. odvodnění a realizace nového trakčního vedení, což pravděpodobně vyvolá nutnost záboru pozemků jiných vlastníků. Přesný rozsah záboru bude specifikován v následujícím projektovém stupni.

Důvodem pro trvalý zábor ZPF mohou výše uvedené úpravy železničního spodku včetně mostů a propustků, atd. v minimálním rozsahu. V tomto případě je dle § 9 odst. (1) zák. nutno žádat orgány ochrany ZPF o souhlas s trvalým odnětím půdy ze ZPF a součástí následujícího stupně projektové dokumentace bude příloha obsahující hodnocení záborů podle zákona č.334/1992 Sb., o ochraně zemědělského půdního fondu ve znění pozdějších předpisů a podle vyhlášky MŽP č.13/1994 Sb., kterou se upravují některé podrobnosti ochrany zemědělského půdního fondu. Trvalý zábor ZPF pro základy sloupů trakčního vedení spadá do kategorie dle § 9 odst. (2), písm. b) 1 zák. – kdy pro umístění stožárů nadzemních vedení, pokud v jednotlivých případech nejde o plochu větší než 30 m², není nutno žádat o souhlas s trvalým odnětím půdy ze ZPF.

Důvodem pro možný dočasný zábor ZPF je vedení hlavní kabelové trasy, příp. přeložky inženýrských sítí v kolizi se stavbou. Stavební práce budou v těchto případech ukončeny tak, že dočasný zábor ZPF nepřekročí svým trváním dobu 1 roku a to včetně doby potřebné k uvedení půdy do původního stavu. Provozovatelé tedy nejsou dle § 9 odst. (2c) zák. povinni žádat orgány ochrany ZPF o souhlas k odnětí půdy ze ZPF. Podmínky, za nichž může být dočasný zábor realizován, budou stanoveny v rámci územního řízení.

Trať prochází podél menších lesních porostů, v kontaktu s velkými plochami lesa je v prostoru Ždánického lesa. Pozemky určené k plnění funkcí lesa (PUPFL) se vyskytují podél trati v k. ú. Brankovice, Nemotice, Snovídky, Jestřabice, Mouchnice a Bohuslavice u Kyjova - hranice těchto lesních pozemků je od trati vzdálena méně než 50 m od hranice stavby. V tomto místě zasahuje stavba do ochranného pásma lesa (OP), tj. 50 m od hranice lesního pozemku, což bude řešeno dle zák. č. 289/1995 Sb. o lesích v platném znění. Zábor pozemků určených k plnění funkcí lesa (PUPFL) se v rámci rekonstrukce přepokládá pouze výjimečně v případech, kdy nebude možné variantní umístění HKT nebo základu trakčního vedení na dražní pozemek.

Veškeré stavební činnosti v OP lesa tj. 50 m od hranice lesního pozemku budou prováděny tak, aby prostor přilehlých lesních pozemků byl v co nejmenší míře zasažen, především s ohledem na vzrostlé dřeviny a půdní kryt.

Vliv na faunu, flóru, ekosystémy

Stavba nezasahuje do žádného zvláště chráněného území ani se nepředpokládá významný vliv záměru na lokality soustavy NATURA 2000. Přírodní hodnoty okolního území nebudou realizací stavby dotčeny.

Prvky územního systému ekologické stability v zájmové území jsou funkční i v návrhovém stavu, trať kříží několik prvků ÚSES - nadregionální, regionální i lokální úrovně. Nejvýznamnější je funkční lesní NRBC 93 Ždánický les, kterým stavba prochází v délce cca 6 km v k.ú. Nemotice, Snovídky, Mouchnice a Bohuslavice u Kyjova. V k.ú. Brankovice dochází ke střetu s RBK JM 045, navrženém v krajském generelu ÚSES jako mezofilní větev, spojující NRBC 93 Ždánický les a RBC 187 Strabišov. Trať dále kříží lokální biokoridory řek Litavy (vymezený) a Kyjovky (funkční a částečně funkční), Nemotického a Bohuslavického potoka. Ochrana systému ekologické stability je povinností všech vlastníků a uživatelů pozemků tvořících jeho základ; jeho vytváření je veřejným zájmem, na kterém se podílejí vlastníci pozemků, obce i stát (zák.č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, v platném znění). Záměr není zcela novou linií stavbou v krajině a rekonstrukcí nedojde k významné změně podmínek pro migraci živočichů přes linií stavbu tělesa železnice oproti současnému stavu. Na základě dosavadních výsledků přírodovědných průzkumů

nelze předpokládat poškození či ohrožení ekologicko stabilizační funkce významných krajinných prvků ani skladebných prvků ÚSES. Během stavebních prací doporučujeme zajistit kontrolu stavby a realizaci případných biotechnických opatření formou odborného dozoru (ekodozoru) stavby.

Posuzovaný úsek trati neleží v blízkosti maloplošných zvláště chráněných území ani se nedotýká ochranných pásem ZCHÚ. S ohledem na vzdálenost ZCHÚ od stavby lze vliv záměru na tyto lokality vyloučit.

V dotčeném území se nalézají významné krajinné prvky (VKP) „ze zákona“: vodní toky, údolní nivy, rybníky a les. Ustanovením § 4 odst. 2 zák. o ochraně přírody a krajiny jsou VKP chráněny před poškozováním a ničením. Jejich využití je možné jedině tak, aby nebyla narušena jejich stabilizační funkce, k jakýmkoli případným zásahům je třeba závazné stanovisko orgánů ochrany přírody v k.ú. Brankovice se vlevo těsně u drážního pozemku nalézá registrovaný VKP Podhájí. Nepředpokládáme jeho přímé dotčení stavbou, pokud k němu dojde, zažádá investor příslušný orgán ochrany přírody o udělení souhlasného stanoviska k zásahu do VKP.

Pro posouzení vlivu stavby bylo vypracováno Biologické hodnocení dle §67 zák. č. 114/1992 Sb., ochraně přírody a krajiny, v platném znění, RNDr. Jiří Zahrádka, CSc., dokončení podzim 2018. Dokumentace se přednostně zaměřuje na výskyt zvláště chráněných druhů rostlin a živočichů, který by mohl být potenciální překážkou či omezujícím faktorem pro realizaci záměru.

Dosavadní průzkum dotčeného území a jeho bezprostředního okolí prokázal výskyt výše uvedených ZCHD bezobratlých a obratlovců, viz str. 50, kapitola *Fauna, flora a ekosystémy*. S výjimkou druhů ještěrka obecná (*Lacerta agilis*), slepýš křehký (*Anguis fragilis*) a užovka hladká (*Coronella austriaca*), není výskyt ostatních zvláště chráněných druhů biotopově vázán na plochy dotčené záměrem. Vlivy na populace a biotopy ještěrky obecné, slepýše křehkého a užovky hladké nejsou likvidační a jsou plně reversibilní. Negativní nepřímé vlivy na biocenózy v ploše záměru a jeho bezprostředního okolí nelze předpokládat. Realizace záměru však bude vyžadovat u těchto tří druhů povolení výjimky ze zákazů u zvláště chráněných druhů dle ust. § 56 zák. č. 114/1992 Sb.

Návrh opatření k omezení negativních účinků

Realizace záměru rekonstrukce se bude odehrávat na úzce vymezeném areálu žst. Nemotice a navazujících úseků železniční trati, okolní krajina nebude záměrem dotčena.

Na základě kompletních výsledků přírodovědných průzkumů, včetně průzkumů zaměřených na obecně chráněné druhy rostlin a živočichů jsou v BH formulována doporučení ke zmírnění negativních účinků na zákonem chráněné zájmy ochrany přírody. Jde zejména o režimová opatření, např. harmonogram prací, důsledná organizace výstavby omezující přímé vlivy – omezování hluku (vyloučit práce v noci) a prašnosti (skrápění ploch a deponií materiálů) a pod.

K eliminaci negativních vlivů v důsledku technologické nekázně nebo selhání lidského faktoru v období stavebních prací lze doporučit, aby realizace záměru probíhala za přítomnosti odborného biologického dozoru - ekodozoru (fyzická nebo právnická osoba s autorizací k provádění hodnocení ve smyslu § 67 zák. s praxí v oboru).

Vliv na archeologické nálezy

Na celou zájmovou lokalitu je třeba pohlížet jako na území s předpokladem archeologických nálezů ve smyslu zákona č. 20/1987 Sb., o státní památkové péči ve znění pozdějších předpisů. Stavba prochází přes čtyři archeologické lokality kategorie UAN I. a II. O archeologickém nálezu, který nebyl učiněn při provádění archeologického výzkumu, musí nálezce nebo osoba odpovědná za provádění výkopových prací informovat Archeologický

ústav AV ČR (§ 23 odst. 2 zákona č. 20/1987 Sb., ve znění pozdějších předpisů) a umožnit v území záchranný archeologický průzkum.

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

Vliv na hmotný majetek a kulturní památky

Rekonstrukce trati nezasáhne do městské památkové zóny v Kyjově ani do jejího ochranného pásma. Jiné kulturní památky ani hmotný majetek se na území záměru nenacházejí.

3. Údaje o možných významných nepřízniv. vlivech přesahujících státní hranice

Nepříznivé vlivy, které by svým rozsahem přesahovaly státní hranice České republiky, se vzhledem k charakteru a umístění posuzovaného záměru nepředpokládají.

4. Charakteristika opatření k prevenci, vyloučení a snížení všech významných nepříznivých vlivů na životní prostředí a popis kompenzací

V souladu s Metodickým sdělením MŽP, odboru posuzování vlivů na životní prostředí a integrované prevence č. j. 18130/ENV/15, jsou základní technická a organizační opatření vyplývající z platné legislativy součástí záměru a s jejich naplněním ze strany oznamovatele se automaticky počítá, viz kapitola B.I.9 seznam navazujících rozhodnutí dle § 9a odst. 3 zákona č.100/2001 Sb.

Převážná část negativních vlivů spojených s posuzovaným záměrem však bude vázána na období výstavby, tyto vlivy budou tedy časově omezené. Jejich působení bude omezeno i územně na bezprostřední okolí stavby.

Pro minimalizaci případných negativních vlivů na životní prostředí je nutné respektovat požadavky dodržení všeobecně závazných zákonných předpisů a norem v oblasti projekčního návrhu i v oblasti ochrany životního prostředí a veřejného zdraví, viz zásady a doporučení uvedené v některých kapitolách oznámení.

K eliminaci negativních vlivů bude v období výstavby prováděn na stavbě odborně způsobilou osobou ekologický monitoring (= ekodozor), který ve spolupráci s dodavatelem stavebních prací zajistí, že veškeré práce budou prováděny v souladu s předpisy z oblasti ochrany ŽP a že budou řádně realizována veškerá opatření v oblasti ŽP uvedená v územním rozhodnutí, stavebním povolení a dalších rozhodnutích vydaných pro realizaci záměru.

5. Charakteristika použitých metod prognózování a výchozích předpokladů a důkazů pro zjištění a hodnocení významných vlivů záměru na životní prostředí

Metodou prognózování jsou zejména odborné expertní odhady na základě dostupných podkladů, terénních průzkumů, výpočtů, modelů a praktických zkušeností v dané oblasti. Záměr stavby je posuzován ve fázi přípravy dokumentace pro vydání územního rozhodnutí.

Výpočty hluku z dopravy, stanovení průběhu izofon a výpočtových bodů je provedeno v souladu s ustanovením publikace „Metodické pokyny pro výpočet hladin hluku z dopravy“ (VÚVA Praha, 1991). Vyhodnocení a návrh opatření byly provedeny v souladu s požadavky a ustanoveními Zákona č. 258/2000 Sb., Nařízení vlády č. 272/2011 Sb. a příslušných norem z oblasti akustiky. K výpočtům bylo použito výpočetního programu HLUK+ profi 10, verze 10.24. (firma Jp Soft Praha, J. Polášek). Přesnost programu je cca ± 2 dB. Algoritmus výpočtu vychází z výše uvedených Metodických pokynů. Při zpracování hlukové studie bylo postupováno též dle metodiky SŽDC: Metodický pokyn pro hodnocení a řízení hluku ze železniční dopravy (č. j. 50023/2017-SŽDC-GŘ-O15, 2018). K ověření výpočtového modelu byla provedena měření hluku (Ecological Consulting, a.s., 2018) na šesti lokalitách.

Půdní poměry v lokalitě záměru byly hodnoceny podle <https://mapy.geology.cz/pudy/> - pedologických map, dále údajů BPEJ a v terénu orientačně pochůzkou podle podkladových materiálů. V případě potřeby (záboru částí pozemků ZPF) bude v další fázi zpracování projektu (DUR) proveden podrobný pedologický průzkum.

V rámci Biologického hodnocení byly provedeny jak analytické, tak průzkumné práce. Analýzou nálezné databáze ochrany přírody (NDOP) spravované AOPK ČR byly zjištěny údaje o výskytu zvláště chráněných druhů rostlin a živočichů, excerpovány byly údaje za posledních pět sezón, tedy od roku 2013 po současnost.

Předmětem zoologického posouzení záměru byl především komplexní zoologický (vertebratologický) průzkum území, provedený v období duben – srpen 2018. Doplňkovými formami byl průzkumy hydrobiologický, entomologický a ichtyologický. Součástí zoologického posouzení je tedy nejen analýza zjištěného stavu bioty, ale také rozbor vlivů záměru na druhy zvláště chráněné dle vyhlášky MŽP ČR č. 395/1992 Sb., v platném znění. Vzhledem k charakteru stavby (migrační bariéry v krajině) je součástí posouzení případných migračních tras a návrh opatření pro eliminaci negativních dopadů stavby na zjištěná společenstva živočichů.

Botanický průzkum byl zaměřen především na plochy navrhovaných zařízení stavenišť. V rámci botanického průzkumu provedený v období duben – srpen 2018 byly hodnoceny všechny navrhované plochy pro případná zařízení stavenišť. Hodnoceny byly z hlediska charakteru přírodního prostředí na lokalitě, dále sukcesního stavu vegetace v kontextu s okolím jednotlivých pozemků a také z hlediska kvality biotopů pro ZCHD živočichů, prokázané při zoologickém průzkumu posuzovaného traťového úseku. Každá navrhovaná plocha zařízení stavenišť byla hodnocena na základě terénního šetření, při kterém byla pořízena fotodokumentace. Výsledky jsou zpracovány do podoby karet obsahujících dokumentaci plochy (mapový zákres, foto) a případně navržena taková zmírňující opatření, aby nedošlo k významnému negativnímu rozporu se zákonem dotčenými zájmy ochrany přírody.

V rámci průzkumů kontaminace šterků a zemin pražcového podloží byly provedeny odběry a chemické rozborů vzorků zemní pláně a šterkového lože, jehož účelem bylo posoudit míru znečištění zemin pražcového podloží pro účely kvantifikace a klasifikace vzniklých odpadů při plánované rekonstrukci. Rozsah chemických analýz vychází z tabulky č.2 přílohy č.1 k vyhlášce č. 94/2016 Sb., o hodnocení nebezpečných vlastností odpadů a je doplněn o zkoušky ke zjištění ukazatelů z tabulek č. 2.1, č. 4.1 a č. 10.1 vyhlášky

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. Výsledky průzkumů budou v další fázi (DUR) využity k návrhu zařazení jednotlivých komodit na příslušné skládky, případně k recyklaci.

6. Charakteristika všech obtíží (technických nedostatků nebo nedostatků ve znalostech, které se vyskytly při zpracování oznámení, a hlavních nejistot z nich plynoucích

Modelové zpracování hlukové studie s sebou nese vždy určité nedostatky. Tyto nedostatky jsou dány hodnověrností vstupních údajů, zatížením výpočtů chybou spojenou s vlastní výpočtovou metodou atd. V případě interpretace informací z mapových podkladů dochází vždy k určitému zobecnění a jisté míře nepřesnosti ve vztahu k dané lokalitě. Odchyłky od provedeného hodnocení jednotlivých vlivů mohou také následně vzniknout v průběhu zpracování dalšího stupně projektové dokumentace v důsledku změny vstupních dat.

Vzhledem k délce doby provozu předmětného úseku trati nelze s jistotou vyloučit dřívější nezdokumentovanou havárii na kolejišti. Dále nelze na ploše železniční stanice vyloučit bodovou kontaminaci NEL kameniva štěrkového lože a zemin těsně pod ním (především v okolí výhybek vzhledem k dřívějšímu používání mazadel na bázi těchto látek a z drobných úkapů ropných uhlovodíků), PAU (výluhy z dřevěných prachů), Cu (otěry z trolejí) a Zn (otěry z brzdových systémů). Vzhledem ke značné sorpci a nízké mobilitě těžkých kovů v horninovém prostředí lze předpokládat pouze nízký hloubkový dosah této potenciální kontaminace.

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.

E. POROVNÁNÍ VARIANT ŘEŠENÍ ZÁMĚRU

Variantské řešení bylo prověřováno před zahájením projekčních prací v roce 2016 v rámci „*Studie proveditelnosti trati Veselí nad Moravou – Blažovice (– Brno)*“, projekt „Rekonstrukce traťového úseku Nesovice (mimo) – Kyjov (mimo)“ je součástí souboru staveb řešených v této studii.

Centrální komise Ministerstva dopravy ČR schválila dne 7. 9. 2016 pro soubor staveb variantu ABe-K0e, která je kombinací několika posuzovaných variant. Varianta byla vybrána na základě ekonomického hodnocení a tedy přínosů tohoto řešení - zkrácení jízdní doby, odstranění propadů traťové rychlosti, zvýšení bezpečnosti a plná elektrizace trati.

Pro traťový úsek předmětné stavby byla schválena základní varianta Ae – zachován je stávající železniční koridor včetně všech dopraven. Tato je dále rozpracována v projektové dokumentaci a uvažována v předkládaném záměru.

Kromě řešené varianty je možné uvažovat jen s variantou nulovou / pasivní, bez realizace záměru. V tomto případě však veškerá výše uvedená pozitiva nebudou realizována a z tohoto důvodu nelze nulovou variantu doporučit.

F. DOPLŇUJÍCÍ ÚDAJE

Doplňující výkresové přílohy:

- Situace vlivů na životní prostředí, část 1., měř. 1:10 000

- Situace vlivů na životní prostředí, část 2., měř. 1:10 000

G. VŠEOBECNĚ SROZUMITELNÉ SHRNUÍ

Záměr „Rekonstrukce traťového úseku Nesovice (mimo) – Kyjov (mimo)“ je situován na stávající železniční trati č. 340 mezi stanice Nesovice a Kyjov. Stavba bude realizována na území *Jihomoravského kraje v ochranném pásmu dráhy, okrajově zasahuje na k.ú. Jestřabice do kraje Zlínského.*

Stavba začíná v km 40,48 a končí v km 61,68; v celém rozsahu je dána rozsahem kabelizace mezi výpravními budovami v Nesovicích (km 39,8) a v Kyjově (km 62,4) a navazuje na stavby „Rekonstrukce traťového úseku Blažovice (mimo) – Nesovice (včetně)“ a „Rekonstrukce ŽST Kyjov“.

Navrhované stavební řešení zahrnuje výstavbu trakčního vedení (elektrizaci) na celém upravovaném úseku, výměnu železničního svršku a spodku, rekonstrukci mostů, propustků a železničních přejezdů. Rekonstruováno bude staniční a traťové zabezpečovací zařízení, bude vybudována traťová a místní kabelizace, přenosové systémy, rozhlasové a informační zařízení atd. Součástí stavby je rekonstrukce železniční stanice Nemočice a zastávek Brankovice, Jestřabice a Bohuslavice včetně zajištění bezbariérového přístupu pro osoby s omezenou schopností pohybu a orientace a zajištění souladu parametrů řešené trati s požadavky TSI. Rekonstrukce povede k zajištění vyšší bezpečnosti, zvýšení rychlostí na trati a zvýšení komfortu pro cestující.

Posuzovaný záměr zahrnuje jednu variantu technického a technologického řešení. Jiné varianty řešení záměru, než varianta hodnocená v oznámení, není investorem uvažována.

Na základě výsledků hlukové studie jsou navržena individuální protihluková opatření, tj. výměny oken (IPO). Podrobně je problematika hluku řešena v samostatné příloze Hluková studie. Ve dvou úsecích trati se zvýšeným rizikem zvýšených vibrací jsou navržena antivibrační opatření.

V období výstavby dojde k navýšení imisí podél příjezdových komunikací, v okolí zařízení stavenišť a podél samotné rekonstruované trati. Zdrojem znečištění ovzduší budou stavební mechanismy a návoz stavebního materiálu, příp. skládky sypkého materiálu na plochách POV. Celkově lze tyto vlivy označit za dočasné a málo významné, jejich negativní působení lze snížit technicko – organizačními opatřeními. Po ukončení stavby a elektrizaci celého řešeného úseku se v době provozu trati zlepší parametry kvality ovzduší v důsledku provozu elektrických lokomotiv, tj. provozem v závislé trakci.

V zájmovém území se nenachází žádná chráněná oblast přirozené akumulace vod (CHOPAV) ani se zde nenachází ochranná pásma vodních zdrojů (OPVZ).

Stavba se částečně nachází v záplavovém území Q_{100} řeky Kyjovky. Dále v několika úsecích násep tratě tvoří jednostranně hranici záplavového území řek Litavy a Kyjovky. Během stavebních prací bude respektováno omezení v záplavových územích dané zák. č.254/2001 Sb., § 67, ve znění pozdějších předpisů (vodní zákon) a ve stupni DSP bude vypracován Povodňový plán pro dobu výstavby.

K negativnímu ovlivnění kvality podzemních a povrchových vod může dojít v období výstavby v důsledku havárie, technické závady stavebních mechanismů nebo selháním lidského faktoru. Pro tyto případy bude u rizikových stavebních objektů pro dobu výstavby ve stupni DSP vypracován Návrh havarijního plánu. Při běžném provozu trati se nepředpokládá negativní ovlivnění kvality a režimu vodního prostředí.

Vyloučen je vliv záměru na lokality soustavy NATURA 2000, na území stavby ani v její blízkosti se nevyskytuje žádné zvláště chráněné území.

V dotčeném území se nalézají významné krajinné prvky - VKP „ze zákona“, zejm. vodní toky, údolní niva a les. V k.ú. Brankovice se vlevo těsně u drážního pozemku nalézá registrovaný VKP Podhájí. V souvislosti s dotčením VKP zažádá investor příslušný orgán ochrany přírody o udělení souhlasného stanoviska k zásahu do VKP.

Z hlediska možného vlivu na územní systém ekologické stability lze konstatovat, že posuzovaná trať kříží několik prvků ÚSES nadregionální, regionální i lokální úrovně, především NRBC Ždánický les v rozsahu cca 6 km. Záměr není zcela novou linií stavbou v krajině a rekonstrukcí nedojde k významné změně podmínek pro migraci živočichů přes linií stavbu tělesa železnice oproti současnému stavu. Během stavebních prací doporučujeme zajistit kontrolu stavby a realizaci případných biotechnických opatření formou odborného dozoru (ekodozoru) stavby.

Dle výsledků Biologického hodnocení se v území stavby vyskytují ZCHD živočichů konkrétně ještěrka obecná (*Lacerta agilis*), slepýš křehký (*Anguis fragilis*) a užovka hladká (*Coronella austriaca*), kteří využívají k pobytu těleso železniční trati. Realizace záměru bude vyžadovat povolení výjimky ze zákazů u zvláště chráněných druhů dle ust. § 56 zák. č. 114/1992 Sb.

Řešený záměr mezi obcemi Nemotice až Bohuslavice prochází územím PříP Ždánický les. Z hlediska vlivu na estetickou hodnotu krajiny lze konstatovat, že určitý vliv na krajinný ráz v zájmové lokalitě bude mít výstavba nového trakčního vedení. Vzhledem k tomu, že stožáry trakčního vedení jsou vystavěny v trase stávající železniční trati, která krajinný ráz lokality již mění, stožáry trakčního vedení se díky jejich subtilnosti v krajinném rázu neprojeví a vliv těchto nových prvků na krajinný ráz lze označit za mírný.

Celá plocha stavby se nachází na průzkumném území ropy a hořlavého zemního plynu s názvem Svahy Českého masívu, území nebude stavbou negativně dotčeno. Realizace záměru nemá negativní vliv na horninové prostředí a využívání horninových a nerostných zdrojů.

Na celou lokalitu je třeba pohlížet jako na území s předpokladem archeologických nálezů ve smyslu zák. č. 20/1987 Sb., o státní památkové péči ve znění pozdějších předpisů. Stavba v k.ú. Nemotice, Brankovice a Bohuslavice u Kyjova prochází celkem přes čtyři archeologické lokality kategorie UAN I. a II. O archeologickém nález, který nebyl učiněn při provádění archeologického výzkumu, musí nálezce nebo osoba odpovědná za provádění výkopových prací informovat Archeologický ústav AV ČR (§ 23 odst. 2 zákona č. 20/1987 Sb., ve znění pozdějších předpisů) a umožnit v území záchranný archeologický průzkum. Nemovitě kulturní památky se v místě záměru nenacházejí.

Stavba bude realizována převážně na pozemcích dráhy. Při rekonstrukci železničního spodku, zejm. při úpravě odvodnění trati, dále při zřizování nového trakčního vedení, pokládce kabelových tras, rekonstrukci přejezdů a mostních objektů pravděpodobně dojde i k záborům částí sousedních pozemků.

Pro realizaci záměru, především při výstavbě nového trakčního vedení aj. je třeba uvolnit bezprostřední okolí trati od náletové zeleně, případně ořezat větve dřevin, které by mohly zasahovat do průjezdného profilu drážních vozidel s ohledem na bezpečnost provozu. Tento zásah bude proveden pouze v nezbytné míře, podrobný rozsah kácení a popis dotčených dřevin bude součástí dalšího stupně projektové dokumentace, jako kompenzace za pokácenou zeď budou řešeny náhradní výsadby.

Odpady produkované během výstavby budou odváženy a likvidovány mimo staveniště. Tato činnost bude zajištěna dodavatelem stavebních prací, popř. odbornou firmou. V rámci přípravy stavby je proveden průzkum kontaminace, šterkového lože a zemin pod šterkovým ložem vč. chemických analýz a následného zařazení těchto komodit na skládky. Bude-li s odpady nakládáno v souladu s platnou legislativou, nepředpokládáme žádné negativní ovlivnění životního prostředí.

Rekonstrukcí a úpravami na trati dojde ke zrychlení provozu, zvýšení komfortu jízdy, zvýšení bezpečnosti železničního provozu, k výraznému snížení nároků na údržbu a opravy, zlepšení hlukové zátěže okolí a zvýšení kultury cestování.

Na základě uvedených údajů lze navrhovaný záměr označit pro dané území za přínosný a nezbytný. Posuzovanou stavbu doporučujeme k realizaci.

Vysvětlivky a seznam zkratek

BPEJ	bonitovaná půdně ekologická jednotka
CDP	Centrální dispečerské stanoviště
ČD a.s.	České dráhy
ČD DDC	České dráhy, státní organizace, Divize dopravní cesty, o.z.
DK	dopravní kancelář
DOK	dálkový optický kabel
DSP	dokumentace pro stavební povolení
DÚ	definiční úsek
DÚR	dokumentace pro územní řízení
EOV	elektrický ohřev výhybek
EVL	evropsky významná lokalita
ETCS	European Train Control System (<i>evropský vlakový zabezpečovací systém</i>)
EPZ	elektrické požární zabezpečení
GSM-R	Global System for Mobile Communications – Railway
CHOPAV	chráněná oblast přirozené akumulace vod
MŽP	Ministerstvo životního prostředí
NK	nosná konstrukce
NN	nízké napětí
NS	napájecí stanice
OPD	ochranné pásmo dráhy
OP	ochranné pásmo
OPVZ	ochranné pásmo vodního zdroje
OPPLZ	ochranné pásmo přírodního léčivého zdroje
PCB	polychlorované bifenyly
PD	projektová dokumentace
PHM	pohonné hmoty
PO	ptačí oblast
POV	projekt organizace výstavby
PUPFL	pozemky určené k plnění funkce lesa
PZS	přejezdová zabezpečovací signalizace
SZZ	staniční zabezpečovací zařízení
SŽDC, s.o.	Správa železniční dopravní cesty, státní organizace
TEN-T	program určený pro rozvoj transevropské dopravní sítě
TNS	transformační napájecí stanice
TRS	traťový radiový systém
TS	trafostanice
TÚ	traťový úsek
TV	trakční vedení
TZZ	traťové zabezpečovací zařízení
ÚSES	územní systém ekologické stability
VKP	významný krajinný prvek
VB	výpravní budova
VN	vysoké napětí
ZAST	železniční zastávka
ZOK	závěsný optický kabel
ZPF	zemědělský půdní fond
ŽB	železobetonový
ŽDC	železniční dopravní cesta
ŽKM	železniční kilometr
ŽP	životní prostředí
ŽST	železniční stanice

H.PŘÍLOHY

- **Situace vlivů stavby na životní prostředí, část 1 až 2, měřítko 1 : 10 000**

- **Vyjádření příslušných úřadů k záměru**
 1. Krajský úřad Jihomoravského kraje, stanovisko orgánu ochrany přírody k možnosti existence významného vlivu záměru na lokality NATURA 2000, ze dne 24.10.2018, č.j. JMK 153521/2018 OŽP/Čer.
 2. Městský úřad Bučovice, Odbor územního plánování, rozvoje a investic, vyjádření z hlediska souladu s územně plánovací dokumentací ze dne 15.11.2018, č.j. MUB/OÚP-47545/2018 trt.
 3. Městský úřad Kyjov, Odbor životního prostředí a územního plánování, vyjádření z hlediska souladu s územně plánovací dokumentací ze dne 12.11.2018, č.j. OŽPÚP OŽPÚP75800/18/710.
 4. Městský úřad Kroměříž, Stavební úřad, oddělení územního plánování a státní památkové péče, sdělení z hlediska souladu s územně plánovací dokumentací ze dne 14.11.2018, sp. zn. 02/076908/2018/Fr.

Samostatné přílohy:

- **Hluková studie**
- **Biologické hodnocení**

Pozn.: Přílohy *Hluková studie* a *Biologické hodnocení* jsou dostupné v elektronické podobě na stránkách http://portal.cenia.cz/eiasea/view/eia100_cr

Situace 1

Situace 2

JMKU

BUČOVICE

KYJOV

KROMĚŘÍŽ

ZPRACOVATELÉ OZNÁMENÍ:

Ing. Dalibor Vostal – garant zpracování oznámení záměru

Osvědčení odborné způsobilosti č.j. 2167/326/OPV/93

Rozhodnutí o prodloužení autorizace č.j. 84422/ENV/16

Kounicova 280/31, 602 00 Brno

tel./fax: 549 250 891, 603 886 030

Ing. Hana Puczoková – oznámení záměru

Tel. 972 625 422

Ing. Jana Janská

Mgr. Gabriela Růžičková

.....
Ing. Dalibor Vostal
profesní garant

.....
Ing. Hana Puczoková
zpracovatelka

Datum zpracování oznámení: 18.12.2018