

Praha dne 28. července 2025
Č. j.: MZP/2025/710/2061
Vyřizuje: Ing. Hurková
Tel.: 267 122 082
E-mail: Aneta.Hurkova@mzp.gov.cz

**ZÁVAZNÉ STANOVISKO K POSOUZENÍ VLIVŮ PROVEDENÍ
ZÁMĚRU NA ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ**
(dále také jen „závažné stanovisko“)

podle § 9a odst. 1 zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí a o změně některých souvisejících zákonů (zákon o posuzování vlivů na životní prostředí), ve znění pozdějších předpisů (dále jen „zákon“)

Závazná část

Název záměru:

Modernizace trati Brno – Přerov, 3. stavba Vyškov – Nezamyslice

Kapacita (rozsah) záměru:

Záměr je z části situován v koridoru stávající celostátní elektrizované trati č. 300 Brno – Přerov a z části je navrhován v nové stopě. Novostavba trati je navržena především v úseku Vyškov – Ivanovice na Hané, kde je trať vedena přes převážně zemědělsky obdělávané pozemky. V zastavěném území je nové vedení trati navrženo převážně na stávajících plochách pro dopravu, případně v jejich těsné blízkosti.

Začátek stavby:

Začátek kolejových úprav nžkm 45,940 (žst. Vyškov na Moravě)

Začátek kabelových tras nžkm 45,820 (žst. Vyškov na Moravě)

Konec stavby:

Konec kolejových úprav nžkm 62,200 (směr Přerov)
nžkm 62,453 (směr Olomouc)

Konec kabelových tras nžkm 62,452 (směr Přerov)
sžkm 69,435 (směr Olomouc)

Délka stavby: 16,26 km (na rameni Brno – Přerov)

Rozsah osobní dopravy pro špičkovou hodinu, na který bude infrastruktura připravena, má následující podobu:

- 2 páry Ex Brno – Ostrava
- 1 pár R Brno – Ostrava
- 2 páry R Brno – Olomouc – (Šumperk)
- 1 pár R Brno – Zlín
- 2 páry Os Brno – Vyškov na Moravě
- 1 pár Os Vyškov na Moravě – Olomouc
- 1 pár Os Nezamyslice – Přerov

Infrastruktura je navržena tak, aby během 2hodinové špičky osobní dopravy bylo možné mezi Přerovem a Brnem provézt také jeden pár nákladních vlaků dlouhých 740 m.

**Zařazení záměru
dle přílohy č. 1 k zákonu:**

Bod 44, kategorie I (Celostátní železniční dráhy)

Umístění záměru:

kraj: Jihomoravský a Olomoucký

obec: Vyškov, Radslavice, Pustiměř, Křižanovice u Vyškova, Topolany, Hoštice – Heroltice, Ivanovice na Hané, Dřevnovice, Nezamyslice, Víceměřice, Doloplazy, Dobromilice, Pivín

k. ú.: Vyškov, Dědice u Vyškova, Radslavice u Vyškova, Pustiměř, Křižanovice u Vyškova, Topolany u Vyškova, Heroltice, Hoštice, Ivanovice na Hané, Chvalkovice na Hané, Dřevnovice, Nezamyslice nad Hanou, Víceměřice, Doloplazy, Dobromilice, Pivín

Obchodní firma oznamovatele: Správa železnic, státní organizace

IČ oznamovatele: 70 99 42 34

Sídlo (bydliště) oznamovatele: Dlážďená 1003/7, 110 00 Praha 1, Stavební správa Východ

Ministerstvo životního prostředí jako příslušný úřad na základě § 21 písm. c) zákona
a na základě § 9a odst. 1 a přílohy č. 6 k zákonu

vydává

S O U H L A S N É Z Á V A Z N É S T A N O V I S K O

k záměru

„Modernizace trati Brno – Přerov, 3. stavba Vyškov – Nezamyslice“

Ministerstvo životního prostředí na základě § 9a odst. 1 zákona

stanoví

následující podmínky pro navazující řízení:

Podmínky pro fázi přípravy záměru:

1. V rámci dokumentace pro povolení záměru, jako součást obsahu projektové dokumentace pro povolení stavby dopravní infrastruktury, zpracovat opatření pro minimalizaci hlukových emisí v průběhu výstavby, tzn. návrh snižování či tlumení hluku, přičemž součástí návrhu budou jak technická, tak organizační opatření přizpůsobená konkrétním podmínkám lokality a způsobu provádění činnosti, která je významným zdrojem hluku. Subjekt, který bude výstavbu provádět, či se na ní podílet, bude smluvně zavázán k dodržování těchto pravidel.
2. V rámci dokumentace pro povolení záměru, jako součást obsahu projektové dokumentace pro povolení stavby dopravní infrastruktury, zpřesnit návrh protihlukových opatření pro fázi provozu a ten zpracovat do projektu. Jedná se o protihlukové stěny a individuální protihluková opatření (dále jen „IPO“). Typ navrhovaného železničního svršku zvolit tak, aby zajistil co nejmenší hlukové emise a vibrace – pružné upevnění, bezstyková kolej. Do konstrukce železničního svršku navrhnout v rizikových místech antivibrační rohože.
3. V rámci dokumentace pro povolení záměru, jako součást projektové dokumentace pro povolení stavby dopravní infrastruktury, zpracovat aktualizovanou rozptylovou studii pro etapu výstavby, vycházející z konkrétních údajů o způsobu provádění stavby (se započítáním všech strojů provozovaných v rámci recyklačních linek při zohlednění doby (počtu dní) jejich provozu a na základě přesnější specifikace organizace dopravy související s výstavbou záměru – ve smyslu uvedení předpokládaného počtu TNA na jednotlivých úsecích/komunikacích v jednotlivých letech výstavby). V případě zjištění takových příspěvků, které by vedly k překračování imisních limitů navrhnout a zpracovat do Zásad organizace výstavby (dále také „ZOV“) opatření ke snížení příspěvků záměru, např. úpravu tras používaných pro staveništní dopravu, vybudování dalších účelových komunikací, které

Ministerstvo životního prostředí
Vršovická 1442/65, 100 10 Praha 10

(+420) 26712-1111
posta@mzp.cz
ISDS: 9gsaax4
www.mzp.cz

povedou mimo zástavbu (podobně jako navržená panelová komunikace poblíž obce Želeč), případně kompenzaci těchto příspěvků, apod. Jako součást aktualizované rozptylové studie bude také návrh a vyhodnocení opatření k minimalizaci emisí tuhých znečišťujících látek a dalších škodlivin do ovzduší. Tento návrh bude zahrnovat technická a organizační opatření, přizpůsobená místním podmínkám a konkrétním stavebním činnostem, které jsou zdrojem emisí. Subjekty provádějící výstavbu budou smluvně zavázány k dodržování těchto opatření.

4. Všechny mostní objekty dimenzovat na průtok při Q_{100} . Pro období výstavby zpracovat Povodňový plán stavby, který navrhne opatření při riziku záplav během provádění stavby. Návrh tohoto plánu bude součástí dalších stupňů projektové dokumentace.
5. Pro období výstavby zpracovat Havarijný plán stavby, který navrhne opatření pro ochranu vod během provádění stavby. Návrh tohoto plánu bude součástí dalších stupňů projektové dokumentace.
6. V rámci dokumentace pro povolení záměru, jako součást ZOV, zpracovat postup pro předcházení a snižování světelného znečištění v průběhu stavby, například formou provozního řádu. Dokument bude zpracován v souladu s metodickým pokynem Ministerstva životního prostředí, odboru posuzování vlivů na životní prostředí a integrované prevence k předcházení a snižování světelného znečištění, č. j.: MZP/2023/710/2146 ze dne 29. září 2023 a technické normy ČSN 36 0459 o Omezování nežádoucích účinků venkovního osvětlení. V rámci pokynů bude upraven režim osvětlení v mimopracovní době, kdy bude intenzita osvětlení snížena nebo bude osvětlení vypnuto.
7. V rámci dokumentace pro povolení záměru, jako součást obsahu projektové dokumentace pro povolení stavby dopravní infrastruktury, zpracovat projekt monitoringu podzemních vod v prostoru nově budovaných tunelů. Součástí projektu bude také návrh postupu řešení negativních stavů, například poklesu hladin podzemní vody.
8. V rámci dokumentace pro povolení záměru, jako součást obsahu projektové dokumentace pro povolení stavby dopravní infrastruktury, navrhnout síť monitorovacích vrtů v prostoru navrhovaného Pustiměřského tunelu a Dřevnovického tunelu, v počtu min. 3 vrtů pro každý prostor. Vrtů budou sloužit pro objektivní informace o existenci a pohybu hladiny podzemní vody v prostoru projektovaných tunelů.
9. Provést hydrodynamické zkoušky pro stanovení základních hydraulických parametrů horninového prostředí a aktualizace stanovení přítoků podzemní vody do stavebních jam tunelů.
10. Pro ochranu zemědělské půdy navrhnout v rámci dokumentace pro povolení záměru, jako součást obsahu projektové dokumentace pro povolení stavby dopravní infrastruktury, postup pro nakládání s ornicí (snímání skrývek, deponie) a postup pro rekultivaci půdy na plochách dočasných záborů. Vypracovat havarijný plán stavby pro případ havárie.
11. V rámci dokumentace pro povolení záměru, jako součást obsahu projektové dokumentace pro povolení stavby dopravní infrastruktury, doložit provedení doprůzkumu kontaminací štěrkového lože a zemin pod ním. Podrobně navrhnout nakládání s odpady s ohledem na hierarchii nakládání s odpady.

12. V rámci dokumentace pro povolení záměru, jako součást obsahu projektové dokumentace pro povolení stavby dopravní infrastruktury, navrhnout ozelenění rekonstruované trati (výsadba dřevin u paty náspů, na horních hranách zářezů, ozelenění horní hrany zářezů před portály tunelů za dodržení bezpečnostních parametrů) i doprovodných staveb (zejména přeložek komunikací a polních cest). Projektové řešení bude zahrnovat také formu a druhovou skladbu navrhovaných vegetačních úprav. Součástí návrhu bude i krajinářské řešení a podoba výsadeb na zasypaných zářezech a opuštěných drážních tělesech.
13. V rámci návrhu protihlukových stěn navrhnout takové řešení, které svým technickým řešením a použitým materiálem minimalizují negativní vliv na krajinný ráz.
14. Při návrhu technického řešení mostních objektů a propustků dodržovat tyto zásady pro zlepšení parametrů migrační prostupnosti území:
 - a) V podmostí by živočichové měli mít při migraci co nejmenší smyslový kontakt s technickými prvky, v podmostích proto minimalizovat podíl zpevněných ploch. Polní cesty pod mostními objekty vytvořit z přírodě blízkého povrchu. Optimální je mechanicky zpevněné kamenivo či šotolina.
 - b) Před vtokem do propustků nenavrhovat usazovací jímky s kolmými stěnami. Tyto jímky jsou pastí pro drobné živočichy. Není-li to možné, musí být jímka vybavena únikovou cestou, k jejíž konstrukci bude použito vhodných materiálů. Vyústění propustků musí být bezbariérová, bez překážek vyšších než 0,1 m. Propustky řešit v jednotném sklonu tak, aby nevznikala trvale zatopená místa. U propustků určených k migraci živočichů vyplnit dno přírodním materiálem (písek, kameny, zemina).
 - c) Podél vodních toků zachovat souvislé suché břehové lavice umožňující migraci živočichů po souši.
 - d) Při překonávání vodních toků stavbou minimalizovat technické zásahy v nivě. V co největší míře zachovat přirozený charakter koryta vodních toků. Regulační úpravy toků mají negativní vliv na diverzitu prostředí i druhů. Dno vodních toků, pokud možno zachovat v přírodní podobě (bez vydláždění kameny či vybetonování). Pokud je nutné zpevnit dno v podmostí, mělo by to být provedeno kameny různé velikosti, které zvětší drsnost a rozmanitost dna a tento zásah by měl být omezen jen na nejnutnější krátký úsek toku. Prioritou z hlediska ochrany přírody však je dno nezpevňovat.
15. V rámci návrhu protihlukových stěn minimalizovat použití průhledných a zrcadlících se ploch (sklo, plexisklo), a to zejména z hlediska ochrany ptáků před nárazem do prosklených stěn. Pokud by bylo nutné tyto materiály použít, je třeba tyto plochy pojmout pouze jako neprůhledné, nebo s pruhováním (šířka pruhů 1 cm a rozestupy 5 cm, nebo 2,5 cm širokými neprůhlednými pruhy o rozteči maximálně 12 cm).
16. Součástí dokumentace pro povolení záměru, jako součást obsahu projektové dokumentace pro povolení stavby dopravní infrastruktury, bude návrh kácení dřevin, ochrany dřevin v blízkosti stavby a ochrany památného stromu v Nezamyslicích dle podmínek stanovených ve vydané výjimce.

17. Pro náhradní výsadby a další výsadby, které budou součástí stavby, zpracovat samostatný projekt. Součástí návrhů výsadeb bude i následná péče o dřeviny po nezbytně nutnou dobu, nejvýše však na dobu pěti let. Pro výsadby dřevin a vegetační úpravy budou zvoleny původní druhy dřevin.
18. Náhradní výsadby napláňovat po dohodě s příslušným orgánem ochrany přírody přednostně do vymezených či navrhovaných skladebných prvků ÚSES, VKP nebo do vhodných částí opouštěného tělesa trati či navrhovaných výsadeb a vegetačních úprav podél trati. Výsadby budou rovněž navrženy k vytvoření liniových prvků, které zajistí navádění zvěře přes úseky vhodné k migraci (tunely a mostní objekty).
19. Součástí dokumentace pro povolení záměru, jako součást obsahu projektové dokumentace pro povolení stavby dopravní infrastruktury, bude návrh přesunu kříže v Dřevnovicích a ochrana dalších památek. Pro případ archeologického nálezu bude již od doby přípravy stavby Archeologickému ústavu AV ČR ohlášen záměr provést zemní práce.
20. Odvodnění trati řešit přednostně zasakováním dešťových vod, případně odvedením do přirozených vodotečí v místě záměru.
21. Pro vytápění v rekonstruovaných částech výpravních budov navrhnout bezemisní zdroj tepla, tedy elektrické vytápění, případně tepelné čerpadlo, případně provést úpravu objektu s cílem snížení tepelných ztrát (rekuperační, tepelné izolace atd.)

Podmínky pro fázi výstavby záměru:

22. V období výstavby informovat dotčené obyvatele o postupech výstavby. Ustanovit kontaktní osobu, na kterou se budou občané moci obrátit, bude poskytovat informace a řešit vznesené požadavky.
23. V průběhu výstavby zajistit, aby v žádném případě nedošlo ke znečištění jak povrchových, tak podzemních vod stavebními látkami či pohonnými hmotami. V rámci prevence dbát zejména na vícestupňovou ochranu (norná stěna na vodním toku, dostatek absorpčního materiálu, výborný stav techniky, ekologický dozor aj.). V prostoru staveniště musí být dostupné materiály a pomůcky pro provedení akutního zásahu (sorbční materiál, norná stěna atd.).
24. Na ploše trvalých a dočasných záborů ZPF provést skrývku ornice a zúrodnění schopných zemín v rozsahu a mocnosti stanovené na základě provedeného pedologického průzkumu.
25. Skrývku ornice tam, kde půjde trať v nové stopě přes dnešní polní kultury, provést mimo období hnízdění polních druhů ptáků. Zde je nutná součinnost s odborným ekodozorem na stavbě, případně konzultace s odbornými institucemi (AOPK ČR, Česká společnost ornitologická).
26. U ploch dočasných záborů ZPF skrytou ornici oddělit od níže uložených horizontů a po ukončení stavby ji navrátit zpět na původní plochu ve stejném pořadí v rámci rekultivačních prací. Doba skrývky určit po dohodě s majiteli pozemků v mimovegetačním období.
27. V případě deponií půdy určených pro zpětnou rekultivaci dočasných záborů či ohumusování pro potřeby stavby zajistit jejich vhodné umístění včetně zajištění opatření proti možnosti

znehodnocení zemin (stavební činností, erozí, zaplevelováním a zcizováním, příp. invazí neofytů).

28. Skryté orniční a zúrodnění schopné horizonty z trvalých záborů použít po projednání s příslušným orgánem ochrany ZPF, vlastníky a nájemci dotčených pozemků pro zúrodnění méně kvalitních zemědělských ploch v blízkém okolí stavby, pro potřeby stavby, pro ohumusování ploch určených k vegetačním úpravám, případně pro rekultivace skládek, lomů aj.
29. Pro ohumusování ploch určených k vegetačním úpravám použít skrývanou kulturní vrstvu půdy o mocnosti cca 20 cm.
30. Během výstavby železniční trati zajistit přístup na zemědělské pozemky, v rámci stavby dobudovat komunikace ke stavbou odděleným nepřístupným částem pozemků.
31. Dojde-li vlivem realizace stavby k nepříznivému ovlivnění vodních poměrů na okolních pozemcích (např. narušení meliorací), provést příslušná nápravná opatření.
32. Na plochách stavenišť vybavit stavební mechanismy dostatečným množstvím sanačních prostředků pro případnou likvidaci úniků ropných látek. V případě úniku ropných nebo jiných závadných látek zeminu neprodleně odstranit a likvidovat oprávněnou firmou.
33. Pro etapu výstavby ustanovit biologický dozor (ekodozor), který bude zajištěn odborně způsobilou osobou. Tento dozor bude během výstavby provádět průběžný monitoring a v případě potřeby zajistí např. záchranné přesuny, kompenzační opatření, případně odložení prací. Jeho přítomnost bude nezbytná především před zahájením terénních prací a odstraňováním původního porostu, bude také provádět či zajišťovat provedení průzkumu dřevin odborně způsobilou osobou tak, aby bylo vyloučeno případné hnízdění ptáků či netopýrů.
34. Kácení dřevin bude podrobně řešeno v prováděcí projektové dokumentaci, v rámci níž budou specifikovány podmínky pro toto kácení s ohledem na ochranu přírody.
35. Provádění stavby v blízkosti památného stromu Nádražní platan v Nezamyslicích bude probíhat za dodržení těchto podmínek:
 - a) Práce v ochranném pásmu památného stromu budou prováděny tak, aby nedošlo k dotčení kořenového systému dřeviny nad rámec nezbytných stavebních a výkopových prací, k poškození nadzemní části a k poškození kořenového systému dřeviny.
 - b) Rozsah výkopových prací v ochranném pásmu památného stromu bude minimalizován, výkopové práce budou provedeny ručně, výkopy budou otevřené co nejkratší dobu a po ukončení pracovní směny budou zasypány.
 - c) Obnažené kořeny budou chráněny vlhčenou geotextilií před poškozením sluncem, mrazem a suchem, doba obnažení kořenů musí být co nejkratší.
 - d) Případné poškození na kořenech bude očištěno a ošetřeno vhodným přípravkem podporujícím hojení ran a fungicidním přípravkem, ošetření ran musí být provedeno

během dne, kdy k poškození došlo. Zásahy do silnějších kořenů (o průměru větším než 2 cm) provede odborná firma se specializací na ošetřování dřevin.

- e) Během prací a používání mechanizačních prostředků nesmí dojít ke znečištění zeminy provozními kapalinami, ropnými látkami a látkami znečišťujícími zeminu.
 - f) Při stavební činnosti v bezprostřední blízkosti památného stromu provést k ochraně stromu před mechanickým poškozením (např. pohmoždění a potrhání kůry, odlomení větví poškození koruny) ochranné opláštění, popř. vyvázání větví v části koruny, kde dochází ke kontaktu se stavebními prvky.
 - g) V ochranném pásmu památného stromu nebudou prováděny činnosti zhoršující stanovištní podmínky (skládkování materiálu, zakládání ohně, parkování a pojezdy těžké techniky apod.).
 - h) Případné hutnění povrchu v ochranném pásmu památného stromu bude prováděno jen v nezbytné míře a pouze válcem bez vibrací.
 - i) Zásyp provádět pouze hrubozrnným materiálem propouštějícím vzduch a vodu, popř. vhodnou zeminou. Zásypové materiály musí svou zrnitostí zajišťovat trvalé provzdušňování potřebné k regeneraci kořenů.
 - j) Pro kontrolu dodržování podmínek oznámí investor zahájení prací 5 pracovních dní předem Magistrátu města Prostějov a umožní Magistrátu města Prostějov provedení kontroly v průběhu a po ukončení prací, zpráva o prováděných pracích a opatřeních pro ochranu památného stromu bude z důvodu evidence předána Magistrátu města Prostějov v termínu do 1 měsíce od ukončení prací.
36. Po ukončení prací biologický dozor posoudí plochy zařízení staveniště z biologického hlediska a navrhne optimální způsob jejich rekultivace, managementu či ponechání přirozené sukcese. Plochy zařízení stavenišť a kolem stavebních objektů uvést dle návrhu do původního stavu a osít vhodnou travino-bylinnou směsí, aby nedošlo k zárůstu ploch nepůvodními či invazními druhy. Dále je vhodné zajistit následnou údržbu travnatých ploch sečením.
37. Dle požadavků dotčených obcí provést náhradní výsadby jako kompenzace za pokácenou zeleň. Dále provést následnou péči, pokud bude stanovena, maximálně však po dobu 5 let.
38. Na celé stavbě a všech dotčených pozemcích monitorovat nástup nepůvodních invazivních druhů rostlin (neoindigenofytů) a po konzultaci s příslušným orgánem ochrany přírody (např. krajské úřady) nebo odbornou organizací (AOPK ČR) přistoupit k jejich likvidaci.

Podmínky pro fázi provozu záměru:

39. Po dokončení stavby během zkušební provozu provést v dohodě s příslušným orgánem ochrany veřejného zdraví ověřovací měření hluku a vibrací ve vytipovaných místech. Pokud dojde k překročení stanovených limitů, provést doplňková opatření (IPO, bokovnice).
40. Zajistit pravidelnou kontrolu stavu trati a souvisejících zařízení a údržbu tak, aby trať byla udržována ve výborném technickém stavu (broušení kolejnic, podbíjení). Zajistit provoz vlakových souprav s tichými brzdami.

41. Zajistit pravidelnou kontrolu objektů na křížení trati s vodními toky a pravidelnou údržbu a čištění mostních objektů přes vodní toky. V případě povodňových stavů postupovat podle povodňových plánů.
42. Během provozu trati jako součást údržby sledovat výskyt invazních druhů rostlin a v případě zjištění provést jejich likvidaci.
43. Okolí trati pravidelně čistit od náletových dřevin.

Podmínky pro monitorování a rozbor vlivů záměru na životní prostředí:

44. V rámci výstavby Pustiměřského a Dřevnovického tunelu zajistit provádění monitoringu podzemních vod rozděleného na představební, stavební a postavební fázi:
 - a) Představební monitoring: minimálně 12 měsíců před zahájením stavby proběhne monitoring u 10 vybraných domovních studní v obci Pustiměř, ve třech pozorovacích vrtech a v toku Marchanice. 1x měsíčně bude sledován pohyb hladiny a 2x ročně budou vyhodnoceny kvalitativní parametry.
 - b) Stavební monitoring: během stavby proběhne monitoring u 10 vybraných domovních studní v obci Pustiměř, ve třech pozorovacích vrtech a v toku Marchanice. 1x měsíčně bude sledován pohyb hladiny a u tří vybraných studní bude sledován kontinuálně, 2x ročně budou vyhodnoceny kvalitativní parametry.
 - c) Postavební monitoring: po dokončení stavby během následujícího roku proběhne monitoring u 10 vybraných domovních studní v obci Pustiměř, ve třech pozorovacích vrtech a v toku Marchanice. 4x ročně bude sledován pohyb hladiny a 1x ročně budou vyhodnoceny kvalitativní parametry. Tento monitoring bude prováděn po dobu 5 let od dokončení stavby.

Odůvodnění***Odůvodnění vydání souhlasného stanoviska včetně odůvodnění stanovení uvedených podmínek:***

Záměr je z části situován v koridoru stávající celostátní elektrifikované trati č. 300 Brno – Přerov a z části je navrhován v nové stopě. Novostavba trati je navržena především v úseku Vyškov – Ivanovice na Hané v délce přibližně 8 km, kde je trať vedena přes převážně zemědělsky obdělávané pozemky. Předmětem záměru je plné zdvoukolejnění a celková modernizace stávající tratě č. 300 Brno – Přerov v délce cca 16,26 km v úseku Vyškov (mimo) – Nezamyslice (včetně). Celá trať je nově navržena na návrhovou rychlost $v_{\max} = 200$ km/h, které bude dosaženo díky rozsáhlým přeložkám (celý úsek Vyškov – Ivanovice na Hané je veden v nové trase). Na těchto přeložkách dojde mimo jiné k vybudování 2 nových tunelů (ražený Dřevnovický tunel dl. 430 m a hloubený Pustiměřský tunel dl. 490 m) a několika nových rozsáhlých mostních objektů, z nichž nejdelší je délky cca 430 m (estakáda Vyškov). V rámci stavby budou modernizovány dvě železniční stanice (Ivanovice na Hané a Nezamyslice) a jedna zastávka (Chvalkovice). Ostrovní nástupiště budou spojena s výpravní budovou podchody s umožněním přístupu osobám se sníženou možností pohybu a orientace.

Na trati bude instalováno nejmodernější zabezpečovací zařízení doplněné vlakovým zabezpečovačem ETCS. Součástí stavby je také odstranění všech úrovnových přejezdů a jejich nahrazení mimoúrovňovými křiženími (podjezdy a nadjezdy). Modernizací bude dosažena třída zatížitelnosti D4 a prostorová průchodnost tratě podle ložné míry UIC GC. Výše uvedené umožní zvýšit především propustnost trati tak, že zavedená taktová osobní doprava se stane páteří IDS JmK.

K provedení zjišťovacího řízení bylo na Ministerstvo životního prostředí, odbor posuzování vlivů na životní prostředí a integrované prevence (dále také jen „MŽP“) dne 31. 8. 2022 předloženo oznámení záměru zpracované Ing. Daliborem Vostalem, držitelem autorizace dle § 19 zákona (osvědčení o odborné způsobilosti č.j.: 2167/326/OPV/93; poslední rozhodnutí o prodloužení platnosti autorizace č.j.: MZP/2021/710/6315), zpracované podle přílohy č. 3 k zákonu (SUDOP Brno, srpen 2022) (dále také jen „oznámení“). Následně dne 10. 10. 2022 bylo kompletní oznámení doručeno MŽP dle požadovaného doplnění pro zahájení zjišťovacího řízení.

Dopisem ze dne 12. 10. 2022 MŽP rozeslalo oznámení dotčeným územním samosprávným celkům a dotčeným orgánům ke zveřejnění a vyjádření. Téhož dne bylo oznámení zveřejněno na internetu v Informačním systému EIA. Každý mohl zaslat své písemné vyjádření k předloženému oznámení, a to ve lhůtě do 30 dnů ode dne zveřejnění informace o oznámení na úřední desce posledního dotčeného kraje (Jihomoravský a Olomoucký kraj). Informace o oznámení byla dne 19. 10. 2022 zveřejněna na úřední desce posledního dotčeného kraje (Olomoucký kraj). Termín pro vyjádření k oznámení uplynul dne 18. 11. 2022. K oznámení bylo příslušnému úřadu v zákonné lhůtě doručeno celkem 18 vyjádření (3 vyjádření dotčených územních samosprávných celků (dále také „DÚSC“), 7 vyjádření dotčených orgánů (dále také „DO“), 7 vyjádření odborů MŽP a 1 vyjádření bylo doručeno od ostatních subjektů). Po uplynutí lhůty pro vyjádření příslušný úřad obdržel 1 vyjádření DO a 1 vyjádření odborů MŽP. K vyjádřením zaslaným po lhůtě příslušný úřad podle § 6 odst. 6 zákona nepřihlíží. Zmíněná vyjádření však byla spolu s vyjádřeními zaslanými ve lhůtě poskytnuta oznamovateli k využití při zpracování dokumentace vlivů záměru na životní prostředí (dále jen „dokumentace“). Následně MŽP po proběhlém zjišťovacím řízení dne 23. 3. 2023 vydalo závěr zjišťovacího řízení, v němž stanovilo oblasti, na které je třeba se zaměřit při zpracování dokumentace.

Dne 4. 1. 2024 byla na MŽP předložena dokumentace, která byla zpracována oprávněnou osobou Ing. Daliborem Vostalem, držitelem autorizace dle § 19 zákona (osvědčení o odborné způsobilosti č.j.: 2167/326/OPV/93; poslední rozhodnutí o prodloužení platnosti autorizace č.j.: MZP/2021/710/6315), v rozsahu přílohy č. 4 k zákonu (SUDOP Brno, prosinec 2023). Přílohami dokumentace jsou kromě technických a analytických výkresů a vizualizace i dále uvedené odborné studie: Posouzení vlivů na veřejné zdraví (Ecological Consulting a.s., listopad 2023), Hluková studie (Bc. Jiří Tuscher, Ecological Consulting a.s., září 2023), Protokol o měření hluku (Ecological Consulting a.s., červenec 2018), Protokol o autorizovaném měření vibrací (Ecological Consulting a.s., květen 2018), Hodnocení vlivu závažného zásahu na zájmy ochrany přírody a krajiny dle § 67 zákona č.114/1992 Sb. (RNDr. Jiří Zahrádka, CSc., AQ-Service s.r.o., listopad 2018), Hodnocení podle § 67 zákona č.114/1992 Sb. (Ecological Consulting a.s., říjen 2023) Migrační studie (Ecological Consulting a.s., říjen 2023), Předběžné posouzení vlivů záměru dle § 45i zákona č. 114/1992 Sb. (RNDr. Jiří Zahrádka, CSc., AQ-Service s.r.o., listopad 2018),

Posouzení vlivu záměru na krajinný ráz (Ing. Eliška Zimová, LÖW & spol. s.r.o., květen 2022), Posouzení vlivu stavby na krajinný ráz – okolí obce Pustiměř (Ecological Consulting a.s., listopad 2023), Rozptylová studie (Ecological Consulting a.s., listopad 2023), Klimatické posouzení (Mgr. Gabriela Růžičková, SUDOP BRNO spol. s.r.o., září 2023), Hydrogeologická studie (Mgr. Radim Musil, GEOTest a.s., září 2023), Hydrotechnické posouzení oblasti obce Dřevnovice (Vysoké učení technické v Brně, srpen 2022), Hodnocení vlivu záměru ve vztahu ke směrnici 2000/60/ES (Mgr. Radim Musil, GEOTest a.s., říjen 2023), Dendrologický průzkum (Ing. Petra Gottwaldová, SUDOP BRNO spol. s.r.o., červen 2022), Zemědělská příloha (Ing. Denisa Badalová, SUDOP BRNO spol. s.r.o., únor 2023), Pedologický průzkum (SUDOP PRAHA a.s., listopad 2009 a červen 2018, GEOTest a.s., květen 2022), Lesní příloha (Ing. Denisa Badalová, SUDOP BRNO spol. s.r.o., únor 2023).

Z hodnocení vlivů posuzovaného záměru na životní prostředí a veřejné zdraví uvedeného v dokumentaci EIA vyplývá, že vlivy na jednotlivé složky životního prostředí spojené se záměrem byly v dokumentaci EIA vyhodnoceny jako akceptovatelné. Realizace záměru vyvolá určité změny v jednotlivých složkách životního prostředí. V příslušných kapitolách dokumentace jsou navržena opatření pro eliminaci, resp. snížení těchto vlivů na životní prostředí a veřejné zdraví.

Záměr byl z hlediska vlivů na obyvatelstvo a veřejné zdraví posouzen samostatnou studií, která hodnotila především hluk, kvalitu ovzduší, vibrace a socioekonomické faktory. Negativní vlivy na zdraví obyvatel byly identifikovány zejména ve fázi výstavby, kdy může docházet ke zvýšené prašnosti a hlukové zátěži. Tyto vlivy jsou však časově omezené a lze je účinně zmírnit navrženými opatřeními. V provozní fázi zůstávají koncentrace znečišťujících látek hluboko pod imisními limity stanovenými legislativou a po realizaci navržených protihlukových stěn, příp. individuálních protihlukových opatření nebude v žádném výpočtovém bodě docházet k překročení hygienických limitů hluku dle nařízení vlády č. 272/2011 Sb., o ochraně zdraví před nepříznivými účinky hluku a vibrací, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „nařízení vlády č. 272/2011 Sb.“). Vibrace nepřekračují hygienické limity a socioekonomické dopady jsou hodnoceny spíše pozitivně. Celkově lze konstatovat, že záměr nepředstavuje významné zdravotní riziko pro obyvatelstvo v dotčeném území.

Vlivy záměru jsou z hlediska velikosti vlivu na ovzduší a klima ve fázi provozu v dokumentaci EIA hodnoceny jako zanedbatelné. Během výstavby dojde k navýšení znečištění ovzduší provozem stavebních mechanismů, strojů a nákladních automobilů. Tento negativní vliv je dočasný a lze ho významně snížit navrženými opatřeními. V zájmových lokalitách (Vyškov/Ivanovice na Hané) může dojít k překročení denních imisních limitů. Nedochozí ani nebude docházet k překračování imisních limitů vztažených k průměrným ročním koncentracím, proto lze konstatovat, že sledované znečišťující látky se pohybují a budou v případě procesu výstavby pohybovat pod stanoveným imisním limitem dle přílohy č. 1 zákona č. 201/2012 Sb., o ochraně ovzduší. V rámci dokumentace EIA byl záměr hodnocen jako adaptovaný z pohledu vlivu na změnu klimatu.

Ve fázi výstavby záměru je v dokumentaci identifikováno přechodné zhoršení vlivu na hlukovou situaci v souvislosti se stavebními pracemi a dopravou. Organizačními opatřeními lze toto zatížení významně snížit. Ve fázi provozu lze dle dokumentace konstatovat, že hluková situace se po instalaci navržených protihlukových opatření ve srovnání se stávajícím stavem v převážné většině území zlepší: odklon úseku tratě mezi Vyškovem a Ivanovicemi mimo

obytnou zástavbu v části města Vyškova a obcí Křižanovice u Vyškova a Hoštice-Heroltice, výstavba protihlukových stěn v místech, kde je předpoklad nadlimitního zatížení hlukem, nový železniční svršek, elektrické moderní vlakové soupravy. Obyvatelé zájmového území tak mohou pozitivně vnímat vybudování protihlukových stěn, které zajistí snížení hluku ze stávajícího železničního koridoru.

Vlivy záměru z hlediska vibrací byly v dokumentaci prokázány v rizikových místech v blízkosti obytné zástavby zvýšené hladiny vibrací a byla tak navržena opatření k jejich snížení. Celkově lze vlivy záměru dle dokumentace EIA při dodržení opatření z hlediska vibrací označit za akceptovatelné.

Vliv realizace záměru na povrchové vody lze dle dokumentace považovat za dočasný a malý, omezen pouze na období výstavby v místech úprav vodotečí. Stavba tunelů a zářezů nevyvolá negativní ovlivnění kvalitativních ani kvantitativních parametrů jímacích objektů (studní) v obcích Pustiměř, Chvalkovice a Dřevnovice. Období provozu záměru nepředstavuje měřitelný adaptační či mitigační účinek na vodní útvar. Při dodržení všech bezpečnostních opatření nepředstavuje záměr reálné ohrožení kvality povrchových i podzemních vod.

Vliv záměru spojený se zábořem zemědělské půdy a lesních pozemků je v dokumentaci EIA hodnocen za akceptovatelný. Zábor pozemků určených k plnění funkcí lesa (dále také „PUPFL“) je malého rozsahu cca 0,15 ha. Záměr v rámci technických možností zohledňuje stávající těleso železnice a tím ve zvolené variantě přispívá k využití nezemědělské půdy pro daný záměr. Z hlediska kvality zemědělské půdy nelze záměr umístit mimo méně bonitní zemědělské půdy, a to především z důvodu, že v širokém územním obvodu se méně kvalitní půdy nenacházejí. I přes vyvolaný rozsáhlý zábor zemědělského půdního fondu (dále také „ZPF“) (cca 99,1 ha) se jedná o stavbu s vysokou společenskou hodnotou a tento negativní vliv lze akceptovat. Se sejmutou orníci bude nakládáno dle plánu, bude využita především na zlepšení dalších zemědělských pozemků. U dočasných záborů bude provedena rekultivace tak, aby bylo možno vrátit pozemky původnímu účelu.

Záměr negativně neovlivní biologickou rozmanitost (fauna, flóra, ekosystémy) v území. S ohledem na lokální rušivé účinky a jejich časovou omezenost nelze vlivy záměru posuzovat jako škodlivý zásah do biotopů a přirozeného vývoje. Pro zvláště chráněné druhy je vydána výjimka ve smyslu § 56 zákona 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, ve znění pozdějších předpisů (dále také „zákon č. 114/1992 Sb.“). Za kácenou zeleň bude provedena náhradní výsadba jako kompenzace ekologické újmy. Chráněný strom Nádražní platan bude během výstavby chráněn a budou dodrženy podmínky stanovené ve výjimce. Bude zamezeno šíření geograficky nepůvodních druhů.

Dle dokumentace EIA posuzovaný záměr kříží prvky územního systému ekologické stability (dále také „ÚSES“), jejichž funkce nebude ve fázi výstavby ovlivněna. Dočasně dojde k ovlivnění funkce ÚSES během výstavby. Ekologicko-stabilizační funkce ÚSES však zůstanou dle dokumentace EIA zachovány. Mezi významné krajinné prvky (dále jen „VKP“), které budou ovlivněny v souvislosti s realizací záměru, patří vodní toky (Haná, Marchanice, Pustiměřský potok, Chvalkovický potok, několik dalších drobných toků), údolní nivy (Haná, Marchanice, Pustiměřský potok) a lesy v k.ú. Vyškov a Dědice u Vyškova. Navrženy byly dostatečně kapacitní mostní objekty. Ekologicko-stabilizační funkce VKP zůstanou zachovány.

Z provedených hodnocení dle dokumentace EIA plyne, že záměr lze z hlediska významnosti vlivu považovat za akceptovatelný. Záměr v případě realizace změny využívání části krajiny a zároveň přinese nové ovlivnění zjištěných přítomných krajinných hodnot v těch úsecích, kde se odchyluje od vedení trati stávající – tedy přibližně v polovině celkové délky. Dle posouzení záměr v okolí Pustiměře představuje rušivý zásah do zákonných kritérií a znaků jednotlivých charakteristik krajinného rázu, přičemž je tento zásah hodnocen maximálně jako středně silný.

V ostatních vlivech na životní prostředí jsou vlivy záměru dle dokumentace EIA plně akceptovatelné nebo se prakticky neprojeví. Z hlediska přeshraničních vlivů nebyly zjištěny žádné vlivy, které by se mohly negativně projevit.

Významné negativní vlivy záměru „Modernizace trati Brno – Přerov, 3. stavba Vyškov – Nezamyslice“ byly v dokumentaci EIA vyloučeny u všech hodnocených složek životního prostředí. Z provedeného hodnocení vlivů posuzovaného záměru na životní prostředí a veřejné zdraví uvedeného v dokumentaci EIA vyplývá, že vlivy záměru nebudou představovat významné negativní ovlivnění životního prostředí a záměr bude z hlediska posuzovaných vlivů na jednotlivé složky životního prostředí a veřejné zdraví přijatelný. Podrobnější popis vlivů na jednotlivé složky životního prostředí a veřejné zdraví je předmětem následující části tohoto závazného stanoviska (Souhrnná charakteristika předpokládaných vlivů záměru na životní prostředí a veřejné zdraví z hlediska jejich velikosti a významnosti).

Dopisem ze dne 24. 1. 2024 byla dokumentace rozeslána dotčeným územním samosprávným celkům a dotčeným orgánům ke zveřejnění a vyjádření. Téhož dne byla dokumentace zveřejněna na internetu v Informačním systému EIA. Každý mohl zaslat své písemné vyjádření k předložené dokumentaci, a to ve lhůtě do 30 dnů ode dne zveřejnění informace o dokumentaci na úřední desce posledního dotčeného kraje. Informace o dokumentaci byla na úřední desce poslední dotčeného kraje zveřejněna dne 9. 2. 2024. Termín pro vyjádření k dokumentaci uplynul dne 11. 3. 2024. K dokumentaci bylo příslušnému úřadu v zákonné lhůtě doručeno celkem 17 vyjádření (1 vyjádření DÚSC, 8 vyjádření DO, 8 vyjádření odborů MŽP). Po lhůtě obdrželo MŽP 1 vyjádření DO (Ministerstvo zdravotnictví). Ministerstvo zdravotnictví vydalo k záměru souhlasné vyjádření, přičemž ve svém odůvodnění upozorňuje na některé aspekty, které je nezbytné v dalším postupu zohlednit. Jako nejvýznamnější faktor ovlivňující veřejné zdraví identifikuje hluk, a to zejména s ohledem na denní obtěžování a noční rušení spánku. V této souvislosti požaduje, aby v navazujícím stupni projektové dokumentace byl zpřesněn návrh protihlukových opatření, a aby tato opatření byla řádně zapracována do projektového řešení. V místech se zvýšeným přenosem vibrací, zejména v obcích Dřevnovice a Nezamyslice, je nutné navrhnout použití antivibračních rohoží a při výběru typu železničního svršku upřednostnit technologie, které minimalizují hluk a vibrace (např. bezстыková kolej s pružným upevněním). Ministerstvo zdravotnictví konstatuje, že imisní zátěž během výstavby by neměla vést k překračování stanovených ročních imisních limitů, nicméně upozorňuje na to, že stavební činnost a provoz recyklačních zařízení budou mít dočasně negativní vliv na kvalitu ovzduší. Z tohoto důvodu požaduje důsledné dodržování navržených opatření, zejména provozování recyklačních zařízení pouze při aktivním skrápění, zajištění jejich zakrytování, časové omezení provozu (v pracovní dny mezi 8:00 a 18:00, mimo neděle a svátky) a případné snížení výkonu zařízení. Ministerstvo zdravotnictví tak shrnuje podstatné části dokumentace týkající se vlivů záměru na veřejné zdraví včetně navržených opatření k minimalizaci vlivů

záměru na veřejné zdraví, přičemž další opatření nad rámec těch navržených v dokumentaci nenavrhuje. Celkově Ministerstvo zdravotnictví se záměrem souhlasí za předpokladu, že navržená opatření na ochranu veřejného zdraví budou v průběhu přípravy a realizace stavby řádně a důsledně dodržena. Podle § 8 odst. 3 zákona k vyjádřením zaslaným po lhůtě příslušný úřad nepřihlíží, nicméně platí, že relevantní opatření k ochraně veřejného zdraví jsou v tomto závazném stanovisku zohledněna, vč. stanovení příslušných podmínek týkajících se opatření na minimalizaci hluku, vibrací i znečištění ovzduší během výstavby. Obdržená vyjádření obsahovala zejména připomínky k ochraně ovzduší, k hlukové zátěži, vlivu na krajinný ráz a vlivům na povrchové a podzemní vody. Nesouhlas s navrženým záměrem v předložené podobě v dokumentaci byl uveden ve vyjádření obce Pustiměř.

MŽP v souladu s ustanovením § 17 odst. 1 zákona nenařídilo konání veřejného projednání, neboť neobdrželo žádné odůvodněné nesouhlasné vyjádření veřejnosti k předložené dokumentaci.

Dne 3. 5. 2024 byl zpracováním posudku o vlivech záměru na životní prostředí (dále také jen „posudek“) pověřen Ing. Pavel Cetl, držitel autorizace dle § 19 zákona (rozhodnutí o udělení autorizace č.j.: 46325/ENV/06; poslední rozhodnutí o prodloužení platnosti autorizace č.j.: MZP/2021/710/4153). Téhož dne byla zpracovateli posudku předána dokumentace včetně všech obdržených vyjádření a dalších relevantních podkladů. Zpracovatel posudku se na základě došlých připomínek a požadavků a prověření provedených v rámci zpracování posudku rozhodl, že všechny relevantní připomínkované oblasti lze vypořádat v rámci posudku a v případě potřeby řešit stanovením podmínek v návrhu stanovisku. MŽP se pak s uvedeným názorem zpracovatele posudku ztotožnilo. Veškerá obdržená vyjádření k dokumentaci, která byla MŽP zaslána, jsou vypořádána v části V. posudku. Všechny relevantní požadavky vyplývající z vyjádření k dokumentaci byly zpracovatelem posudku odpovídajícím způsobem převzaty do návrhu závazného stanoviska a jsou do tohoto závazného stanoviska zapracovány.

Dne 22. 7. 2024 byl na MŽP předložen posudek zpracovaný Ing. Pavlem Cetlem v souladu s přílohou č. 5 k zákonu. Zpracovatel posudku s ohledem na údaje obsažené v dokumentaci, v obdržených vyjádřeních a upřesňujících informací poskytnutých oznamovatelem dospěl k závěru, že záměr „Modernizace trati Brno – Přerov, 3. stavba Vyškov – Nezamyslice“ je možný při respektování podmínek uvedených v návrhu souhlasného závazného stanoviska realizovat.

Částka za zpracovaný posudek ve smyslu § 18 odst. 3 zákona byla oznamovatelem uhrazena dne 4. 9. 2024.

Z výsledků hodnocení a autorizovaných studií předložených v rámci dokumentace vyplývá, že vlivy záměru mají v převážné míře lokální charakter (např. vlivy záměru na půdy, na povrchové a podzemní vody, na vlivy na hlukovou situaci). Realizace záměru nebude představovat významně negativní ovlivnění životního prostředí a předmětný záměr je z hlediska vlivů na jednotlivé složky životního prostředí akceptovatelný. V důsledku výstavby a provozu záměru nedojde k výrazným negativním změnám, které by nebylo možné eliminovat vhodně navrženými opatřeními, a které by bránily realizaci stavby. Vlivy na jednotlivé složky životního prostředí a veřejné zdraví byly v dokumentaci a jejích přílohách dostatečně vyhodnoceny a vliv záměru označen za akceptovatelný.

S tímto hodnocením se ztotožnil rovněž zpracovatel posudku a po vyhodnocení dokumentace, obdržených vyjádření a na základě doplňujících informací, vlastního šetření v dotčeném území a s ohledem na ověření vstupních parametrů a údajů uvedených v dokumentaci doporučil záměr při respektování podmínek uvedených v návrhu souhlasného závazného stanoviska realizovat. Podrobnější popis vlivů na jednotlivé složky životního prostředí a veřejné zdraví je předmětem následující části tohoto závazného stanoviska (Souhrnná charakteristika předpokládaných vlivů záměru na životní prostředí a veřejné zdraví z hlediska jejich velikosti a významnosti).

Na základě výše uvedeného, dokumentace, vyjádření k ní podaných a posudku se příslušný úřad ztotožnil se závěry posudku a dospěl k závěru, že negativní vlivy posuzovaného záměru nepřesahují míru stanovenou zákony a dalšími předpisy a že předmětný záměr lze při respektování podmínek tohoto závazného stanoviska realizovat, a lze tedy vydat souhlasné závazné stanovisko.

Odůvodnění stanovených podmínek:

V posudku bylo v návrhu stanoviska uvedeno celkem 51 podmínek (s řadou dílčích bližších specifikací), z toho 48 podmínek pro fázi přípravy, realizace a provozu záměru za účelem prevence, vyloučení či snížení negativních vlivů záměru na životní prostředí a veřejné zdraví, a 3 podmínky stanovené za účelem monitorování a rozboru vlivů záměru na životní prostředí. Do podmínek souhlasného závazného stanoviska byly zahrnuty podmínky vyplývající z předložené dokumentace, obdržených vyjádření k dokumentaci a navržené zpracovatelem posudku. Do podmínek navržených v posudku ani do podmínek tohoto závazného stanoviska nebyly zahrnuty podmínky, které bez dalšího pouze upozorňují na povinnosti stanovené právními předpisy, nebo ukládají povinnost, která je zakotvená v charakteru záměru. Do souboru podmínek byly dále zahrnuty podmínky, které vyplynuly z procesu hodnocení vlivů záměru na životní prostředí a jsou stanoveny za účelem eliminace negativních vlivů záměru na konkrétní složky životního prostředí.

Podmínky uvedené v návrhu stanoviska v posudku byly v tomto závazném stanovisku příslušným úřadem formálně, resp. gramaticky upraveny bez dopadu na jejich věcný obsah, u některých podmínek došlo k jejich technickému zpřesnění, resp. zpřesnění jednoznačnosti interpretace jednotlivých podmínek, příp. byly přečíslovány (detailněji viz odůvodnění jednotlivých podmínek níže). Dále byly některé podmínky přesunuty do jiné skupiny podmínek (týká se pouze v posudku navržené podmínky č. 24 pro fázi realizace záměru, která je v tomto závazném stanovisku uvedena jako podmínka č. 1 pro fázi přípravy záměru), příp. došlo ke sloučení obdobných podmínek do jedné podmínky (týká se v posudku navržených podmínek č. 2, 3 a 25 (sloučeny v podmínce č. 3 tohoto závazného stanoviska) a podmínek pro monitorování a rozbor vlivů záměru na životní prostředí (v posudku navržené podmínky č. 49-51 (*pozn.: v posudku nejsou tyto podmínky očíslovány, pouze uvedeny v části „Podmínky pro monitorování“ na str. 69 posudku*) byly sloučeny do podmínky č. 44 v tomto závazném stanovisku)). Nepřevzaty byly dále v posudku navržené podmínky č. 10, 26 a 46, neboť se jedná o duplicitní podmínky, které byly již navrženy v jiné skupině podmínek (v posudku navržené podmínky č. 49-51 (*pozn.: v posudku nejsou tyto podmínky očíslovány, pouze uvedeny v části „Podmínky pro monitorování“ na str. 69 posudku*) týkající se monitoringu, tj. podmínka č. 44 v tomto závazném stanovisku).

Pro všechny podmínky tohoto závazného stanoviska platí, že byly stanoveny způsobem, který upravuje § 5 odst. 4 zákona, jenž je dále promítnut v náležitostech dle přílohy č. 4 k zákonu (část D. IV), přílohy č. 5 k zákonu (části IV a VII) a přílohy č. 6 k zákonu (části I.8 a I.9) a v § 9a odst. 1 zákona, který k jejich stanovení příslušný úřad opravňuje. Celkem tedy bylo v rámci tohoto závazného stanoviska stanoveno 44 podmínek ke zmírnění, vyloučení a monitoringu vlivů záměru na životní prostředí a obyvatelstvo.

Podmínky závazného stanoviska přihlížejí k charakteru předmětného záměru a charakteristikám prostředí, do kterého je umístěn. Ve stanovených podmínkách je kladen důraz na přípravu záměru a jeho vlastní realizaci.

Podmínka č. 1 vyplývá z navržených opatření obsažených v dokumentaci a byla upravena zpracovatelem posudku. Cílem podmínky je minimalizace hlukových emisí, a tedy i negativních vlivů na obyvatelstvo během výstavby.

Podmínka č. 2 vyplývá z navržených opatření obsažených v dokumentaci a byla upravena zpracovatelem posudku. Cílem podmínky je zajistit minimalizaci hlukových emisí a vibrací z provozu záměru.

Podmínka č. 3 byla formulována zpracovatelem posudku na základě připomínek v rámci obdržení vyjádření Ministerstva životního prostředí, odboru ochrany ovzduší. Cílem podmínky je aktualizace vlivů záměru na kvalitu ovzduší v průběhu výstavby a také minimalizace emisí prašných částic při výstavbě, a tedy i negativních vlivů na obyvatelstvo během výstavby. Znění podmínky navržené zpracovatelem posudku bylo v tomto závazném stanovisku příslušným úřadem doplněno ve smyslu požadavku z vyjádření Ministerstva životního prostředí, odboru ochrany ovzduší (č. j. MZP/2024/820/419 ze dne 8. 3. 2024) z důvodu přesnější specifikace požadavku a dosažení účelu podmínky.

Podmínka č. 4 vyplývá z navržených opatření obsažených v dokumentaci a byla upravena zpracovatelem posudku. Cílem podmínky je snížení rizika záplav v průběhu výstavby i provozu.

Podmínka č. 5 vyplývá z navržených opatření obsažených v dokumentaci a byla upravena zpracovatelem posudku. Cílem podmínky je minimalizovat v průběhu výstavby možné negativní vlivy na kvalitu povrchových vod.

Podmínka č. 6 byla formulována zpracovatelem posudku na základě připomínek v rámci obdržení vyjádření Ministerstva životního prostředí, odboru politiky životního prostředí a udržitelného rozvoje. Cílem podmínky je minimalizace světelného znečištění během výstavby.

Podmínka č. 7 byla formulována zpracovatelem posudku na základě připomínek v rámci obdržení vyjádření obce Pustiměř k dokumentaci. Cílem podmínky je minimalizace negativních vlivů na podzemní vody v prostoru nově vybudovaných tunelů.

Podmínka č. 8 vyplývá z navržených opatření obsažených v dokumentaci a byla upravena zpracovatelem posudku. Cílem podmínky je sledování stavu a následné minimalizace negativních vlivů na podzemní vody v prostoru nově vybudovaných tunelů.

Podmínka č. 9 vyplývá z navržených opatření obsažených v dokumentaci a byla upravena zpracovatelem posudku. Cílem podmínky je sledování stavu a následné minimalizace negativních vlivů na podzemní vody v prostoru nově vybudovaných tunelů.

Podmínka č. 10 vyplývá z navržených opatření obsažených v dokumentaci a byla upravena zpracovatelem posudku. Cílem podmínky je snížení možných negativních vlivů na půdy a horninové prostředí v průběhu výstavby.

Podmínka č. 11 vyplývá z navržených opatření obsažených v dokumentaci a byla upravena zpracovatelem posudku. Cílem podmínky je minimalizovat možné negativní vlivy při znovuvyužití štěrkového lože a výkopových zemin v průběhu výstavby.

Podmínka č. 12 vyplývá z navržených opatření obsažených v dokumentaci a byla upravena zpracovatelem posudku. Cílem podmínky je podpora biodiverzity a zmírnění negativních vlivů na krajinný ráz.

Podmínka č. 13 vyplývá z navržených opatření obsažených v dokumentaci a byla upravena zpracovatelem posudku. Cílem podmínky optimalizovat protihluková opatření tak, aby byly současně zmírněny negativní vlivy na krajinný ráz.

Podmínka č. 14 vyplývá z navržených opatření obsažených v dokumentaci a byla upravena zpracovatelem posudku. Cílem podmínky je zajistit podporu biodiverzity, migrační prostupnosti a optimalizace vlivu na krajinný ráz v prostoru křížení trati s vodními toky.

Podmínka č. 15 vyplývá z navržených opatření obsažených v dokumentaci a byla upravena zpracovatelem posudku. Cílem podmínky je minimalizovat riziko kolize ptáků s prvky protihlukové ochrany.

Podmínka č. 16 vyplývá z navržených opatření obsažených v dokumentaci a byla upravena zpracovatelem posudku. Cílem podmínky je ochrana dřevin, především památného stromu.

Podmínka č. 17 vyplývá z navržených opatření obsažených v dokumentaci a byla upravena zpracovatelem posudku. Cílem podmínky je podpora biodiverzity.

Podmínka č. 18 vyplývá z navržených opatření obsažených v dokumentaci a byla upravena zpracovatelem posudku. Cílem podmínky je podpora biodiverzity.

Podmínka č. 19 vyplývá z navržených opatření obsažených v dokumentaci a byla upravena zpracovatelem posudku. Cílem podmínky je zajištění ochrany kulturních a archeologických památek.

Podmínka č. 20 vyplývá z navržených opatření obsažených v dokumentaci a byla modifikována a doplněna zpracovatelem posudku na základě připomínek v rámci obdržených vyjádření k dokumentaci. Cílem podmínky je zajistit minimalizaci vlivů na odvodnění území a ochranu povrchových vod.

Podmínka č. 21 vyplývá z navržených opatření obsažených v dokumentaci a byla upravena zpracovatelem posudku. Cílem podmínky je zajistit minimalizaci emisí z vytápění objektů.

Podmínka č. 22 vyplývá z navržených opatření obsažených v dokumentaci a byla upravena zpracovatelem posudku. Cílem podmínky minimalizace negativních vlivů na obyvatelstvo během výstavby.

Podmínka č. 23 vyplývá z navržených opatření obsažených v dokumentaci a byla upravena zpracovatelem posudku. Cílem podmínky je prevence negativního vlivu na povrchové a podzemní vody v průběhu výstavby.

Podmínka č. 24 vyplývá z navržených opatření obsažených v dokumentaci a byla upravena zpracovatelem posudku. Cílem podmínky je zmírnění vlivů na ZPF.

Podmínka č. 25 vyplývá z navržených opatření obsažených v dokumentaci a byla upravena zpracovatelem posudku. Cílem podmínky je zmírnění vlivů na faunu.

Podmínka č. 26 vyplývá z navržených opatření obsažených v dokumentaci a byla upravena zpracovatelem posudku. Cílem podmínky je zmírnění vlivů na ZPF a faunu a flóru.

Podmínka č. 27 vyplývá z navržených opatření obsažených v dokumentaci a byla upravena zpracovatelem posudku. Cílem podmínky je zmírnění vlivů na ZPF.

Podmínka č. 28 vyplývá z navržených opatření obsažených v dokumentaci a byla upravena zpracovatelem posudku. Cílem podmínky je zmírnění vlivů na ZPF.

Podmínka č. 29 vyplývá z navržených opatření obsažených v dokumentaci a byla upravena zpracovatelem posudku. Cílem podmínky je zmírnění vlivů na ZPF.

Podmínka č. 30 vyplývá z navržených opatření obsažených v dokumentaci a byla upravena zpracovatelem posudku. Cílem podmínky je zmírnění vlivů na ZPF.

Podmínka č. 31 vyplývá z navržených opatření obsažených v dokumentaci a byla upravena zpracovatelem posudku. Cílem podmínky je zmírnění vlivů na ZPF a povrchové i podzemní vody.

Podmínka č. 32 vyplývá z navržených opatření obsažených v dokumentaci a byla upravena zpracovatelem posudku. Cílem podmínky je zmírnění vlivů na ZPF a povrchové i podzemní vody.

Podmínka č. 33 vyplývá z navržených opatření obsažených v dokumentaci a byla upravena zpracovatelem posudku. Cílem podmínky je zmírnění vlivů na faunu a flóru.

Podmínka č. 34 vyplývá z navržených opatření obsažených v dokumentaci a byla upravena zpracovatelem posudku. Cílem podmínky je zmírnění vlivů na flóru i faunu.

Podmínka č. 35 vyplývá z navržených opatření obsažených v dokumentaci a byla upravena zpracovatelem posudku. Cílem podmínky je zmírnění vlivů na památný strom. Příslušný úřad v dílčí části podmínky (písm. j) konkretizoval příslušný městský úřad.

Podmínka č. 36 vyplývá z navržených opatření obsažených v dokumentaci a byla upravena zpracovatelem posudku. Cílem podmínky je zmírnění vlivů na flóru i faunu.

Podmínka č. 37 vyplývá z navržených opatření obsažených v dokumentaci a byla upravena zpracovatelem posudku. Cílem podmínky je zmírnění vlivů na flóru i faunu.

Podmínka č. 38 vyplývá z navržených opatření obsažených v dokumentaci a byla upravena zpracovatelem posudku. Cílem podmínky je zmírnění vlivů na flóru i faunu.

Podmínka č. 39 vyplývá z navržených opatření obsažených v dokumentaci a byla upravena zpracovatelem posudku. Cílem podmínky je ochrana veřejného zdraví před hlukem z provozu záměru. Příslušný úřad doplnil požadavek na schválení rozsahu ověřovacího měření příslušným orgánem (orgány) ochrany veřejného zdraví.

Podmínka č. 40 vyplývá z navržených opatření obsažených v dokumentaci a byla upravena zpracovatelem posudku. Cílem podmínky je ochrana veřejného zdraví před hlukem z provozu záměru.

Podmínka č. 41 vyplývá z navržených opatření obsažených v dokumentaci a byla upravena zpracovatelem posudku. Cílem podmínky je ochrana biodiverzity a prevence před povodněmi.

Podmínka č. 42 vyplývá z navržených opatření obsažených v dokumentaci a byla upravena zpracovatelem posudku. Cílem podmínky je ochrana biodiverzity.

Podmínka č. 43 vyplývá z navržených opatření obsažených v dokumentaci a byla upravena zpracovatelem posudku. Cílem podmínky je ochrana fauny během provozu záměru. Opatření přispívá k omezení pohybu zvířat přes vlastní drážní těleso, neboť volný prostor bez porostu dřevin není pro zvěř z migračního hlediska atraktivní.

Podmínka č. 44 vyplývá z navržených opatření obsažených v dokumentaci a byla upravena zpracovatelem posudku. Cílem podmínky je zajistit minimalizaci vlivů na zdroje vody v okolí budovaných tunelů.

Výše uvedené podmínky reagují zejména na skutečnosti zjištěné v průběhu procesu posuzování vlivů záměru na životní prostředí (dále také jen „proces EIA“). V podmínkách tedy nejsou zahrnuty podmínky a požadavky vycházející z všeobecně závazných předpisů, a to i v případě, že byly předmětem vyjádření dotčených orgánů. Povinnost splnit takovéto podmínky ukládají oznamovateli platné právní předpisy, není tedy třeba je v tomto stanovisku uvádět. Právní rámec České republiky je v tomto ohledu pro přípravu a provoz záměru dostatečný, stanovené podmínky přitom stanovují některé další požadavky konkretizující způsob splnění zákonných požadavků, resp. stanovující další požadavky nad rámec požadavků zvláštních právních předpisů (v souladu s § 5 odst. 4 zákona).

Proces EIA posuzuje realizaci záměru z pohledu akceptovatelnosti z hlediska ochrany životního prostředí. Z hlediska tohoto aspektu nebyl nalezen natolik významný faktor, který by z pohledu příslušného úřadu bránil realizaci předmětného záměru při akceptování relevantních podmínek formulovaných zpracovatelem dokumentace, dotčenými orgány a zpracovatelem posudku, které se staly součástí tohoto závazného stanoviska.

Souhrnná charakteristika předpokládaných vlivů záměru na životní prostředí a veřejné zdraví z hlediska jejich velikosti a významnosti:

Záměr je z části situován v koridoru stávající celostátní elektrifikované trati č. 300 Brno – Přerov a z části je navrhován v nové stopě. Novostavba trati je navržena především v úseku Vyškov – Ivanovice na Hané v délce přibližně 8 km, kde je trať vedena přes převážně zemědělsky obdělávané pozemky. Předmětem záměru je plné zdvoukolejnění a celková modernizace stávající tratě č. 300 Brno – Přerov v délce cca 16,26 km v úseku Vyškov (mimo) – Nezamyslice (včetně). Celá trať je nově navržena na návrhovou rychlost $v_{\max} = 200$ km/h, které bude dosaženo díky rozsáhlým přeložkám (celý úsek Vyškov – Ivanovice na Hané je veden v nové trase). Na těchto přeložkách dojde mimo jiné k vybudování 2 nových tunelů (ražený Dřevnovický tunel dl. 430 m a hloubený Pustiměřský tunel dl. 490 m) a několika nových rozsáhlých mostních objektů, z nichž nejdelší je délky cca 430 m (estakáda Vyškov). V rámci stavby budou modernizovány dvě železniční stanice (Ivanovice na Hané a Nezamyslice) a jedna zastávka (Chvalkovice). Ostrovní nástupiště budou spojena s výpravní budovou podchody s umožněním přístupu osobám se sníženou možností pohybu a orientace.

Na trati bude instalováno nejmodernější zabezpečovací zařízení doplněné vlakovým zabezpečovačem ETCS. Součástí stavby je také odstranění všech úrovnových přejezdů a jejich nahrazení mimoúrovňovými kříženími (podjezdy a nadjezdy). Modernizací bude dosažena třída zatížitelnosti D4 a prostorová průchodnost tratě podle ložné míry UIC GC. Výše uvedené umožní zvýšit především propustnost trati tak, že zavedená taktová osobní doprava se stane páteří Integrovaného dopravního systému Jihomoravského kraje (IDS JmK).

Posuzovaný záměr lze na základě provedených modelových výpočtů, expertních hodnocení, odborných studií a terénních šetření a průzkumů (obsažených jak v dokumentaci EIA, tak posudku) hodnotit jako akceptovatelný zásah do životního prostředí s tím, že vlivy na jednotlivé složky životního prostředí byly na základě přeložených podkladů v rámci procesu posuzování vlivů na životní prostředí vyhodnoceny jako málo významné až potenciálně významné s tím, že pro minimalizaci potenciálně významných vlivů jsou tímto závazným stanoviskem formulovány odpovídající podmínky.

Charakteristika vlivů záměru na životní prostředí a obyvatelstvo z hlediska jejich velikosti a významnosti je zaměřena především na popis a vyhodnocení dominantních vlivů způsobených realizací záměru. Podrobnější charakteristika vlivů na jednotlivé složky životního prostředí a veřejné zdraví je následující:

Vlivy na obyvatelstvo a veřejné zdraví

Posouzení vlivů záměru na obyvatelstvo zahrnovalo hodnocení faktorů ovlivňujících zdraví obyvatel, především z hlediska hluku, vibrací, znečištění ovzduší a socioekonomických dopadů. V rámci dokumentace byla zpracována samostatná studie vlivů na veřejné zdraví (Ecological Consulting a.s., 11/2023), která vycházela z autorizovaných odborných posudků a hodnotila možné dopady pomocí standardizované metody hodnocení zdravotních rizik (Health Risk Assessment).

Vliv na ovzduší byl posouzen prostřednictvím rozptylové studie (Ecological Consulting a.s., 11/2023), která prokázala, že příspěvky záměru ke koncentracím sledovaných škodlivin (NO_2 , PM_{10} , $\text{PM}_{2.5}$, benzen, benzo(a)pyren) zůstávají hluboko pod zákonnými imisními limity. Například roční průměrné koncentrace NO_2 se v území pohybují mezi 10,2–16,0 $\mu\text{g}/\text{m}^3$, přičemž limitní hodnota je 40 $\mu\text{g}/\text{m}^3$. Podobně PM_{10} dosahují hodnot 19,9–22,5 $\mu\text{g}/\text{m}^3$ (limit 40 $\mu\text{g}/\text{m}^3$) a $\text{PM}_{2.5}$ hodnot 14,4–16,5 $\mu\text{g}/\text{m}^3$ (limit 20 $\mu\text{g}/\text{m}^3$). Výsledky tedy ukazují, že vliv záměru na kvalitu ovzduší je minimální a nezvyšuje zdravotní rizika pro obyvatelstvo.

Z hlediska hluku byla provedena akustická studie (Ecological Consulting a.s., 9/2023) s využitím výpočetního programu CadnaA a metodik Schall 03 (pro železniční dopravu) a Cnossos-EU (pro silniční dopravu). Výsledky potvrdily, že ačkoli dojde ke zvýšení hladin hluku ve 12 výpočtových bodech, navržená opatření (zejména protihlukové stěny) zajistí, že hladiny hluku nepřekročí hygienické limity dle nařízení vlády č. 272/2011 Sb. ve všech výpočtových bodech. Například v obci Dřevnovice, kde dochází ke kumulaci hluku ze železnice a dálnice D46, byl modelován hluk z dopravy na úrovni $L_{\text{Aeq,T}} = 59,0$ dB ve dne a 56,6 dB v noci – bez navýšení oproti stávajícím podmínkám. V případě překročení limitů budou aplikována dodatečná opatření, např. výměna oken nebo pryžové bokovnice s útlumem až 3 dB. Ke snížení zatížení obyvatel hlukem z železniční dopravy dojde v místech, kdy je trať vedena v nové stopě a odklání se od obytné zástavby, tj. v úseku Vyškov – Topolany – Hoštice-Heroltice.

Dalšími zvažovanými faktory byly vibrace a socioekonomické vlivy. Vibrace byly měřeny dle normy ČSN ISO 2631-2 a výsledky ukázaly, že u žádného posuzovaného objektu nedochází k překročení hygienických limitů. Socioekonomické dopady lze hodnotit spíše pozitivně – během výstavby dojde ke vzniku pracovních příležitostí a po dokončení se zlepší dostupnost regionu, komfort cestování a konkurenceschopnost železniční dopravy.

Během výstavby se předpokládá přechodné narušení psychické pohody (zvýšený hluk, prašnost a dočasná dopravní omezení). Celkově byly zdravotní vlivy záměru na obyvatelstvo vyhodnoceny jako akceptovatelné, a realizací navrhovaného záměru nedojde ke zvýšení zdravotního rizika ve smyslu ohrožení zdraví. S výše uvedeným se ztotožňuje i zpracovatel posudku.

Vlivy na ovzduší a klima

Vlivy na ovzduší byly posouzeny na základě rozptylové studie (Ecological Consulting a.s., 11/2023), která hodnotila imisní příspěvek výstavby i provozu záměru ke stávající imisní zátěži v dotčeném území. Jako zdroje znečištění byly hodnoceny jak plošné zdroje (recyklační linky, manipulační plochy), tak liniové zdroje (pojezdy nákladních automobilů). Mezi sledované znečišťující látky patřily PM₁₀, PM_{2,5}, oxid dusičitý (NO₂), benzen a benzo(a)pyren.

Během výstavby může dojít ke krátkodobému navýšení koncentrací znečišťujících látek, zejména v okolí stavenišť a v obcích Vyškov a Ivanovice na Hané. Největší zatížení je modelováno v roce 2028 (provoz zařízení na drcení betonu) a v roce 2029 (recyklace štěrkového lože), kdy bude v každé lokalitě (Vyškov, Ivanovice) zpracováno cca 29 700 tun štěrku nebo 20 292 tun betonu ročně. V těchto lokalitách byly namodelovány nárůsty průměrné roční koncentrace PM₁₀ až o 4,92 µg/m³, PM_{2,5} až o 1,4 µg/m³ a benzo(a)pyrenu v řádu tisícín ng/m³. U oxidu dusičitého činí maximální příspěvek k hodinové koncentraci pouze 0,63 µg/m³, což představuje cca 0,3 % imisního limitu. V některých místech může výjimečně dojít k překročení denních limitů PM₁₀, avšak roční průměry zůstávají pod zákonnými limity.

Vlivy na ovzduší jsou dočasného charakteru a lze je efektivně omezit pomocí navržených opatření. Mezi ně patří např. skrápění komunikací a ploch (účinnost 55–70 %), čištění vozidel (účinnost až 70 %), omezení rychlosti vozidel (snížení z 75 na 50 km/h přináší pokles emisí o 33 %) nebo zaplachtování vozidel.

Po dokončení výstavby bude trať využívána převážně elektrickou trakcí. Osobní doprava bude zajišťována elektrickými jednotkami, nákladní doprava taktéž, s výjimkou jednoho manipulačního vlaku denně s diesellovou lokomotivou. Vliv provozu na imisní situaci bude zanedbatelný – přeložky silnic nezpůsobí změnu intenzity dopravy a železniční doprava nebude významným zdrojem znečištění.

Řešené území se nachází v teplé klimatické oblasti T2 dle Quitta. Průměrná roční teplota činí 8–9 °C, průměrný úhrn srážek se pohybuje mezi 550–700 mm. Oblast se vyznačuje dlouhým teplým a suchým létem, mírnou zimou s krátkou sněhovou pokrývkou a přibližně 50 letními dny ročně. Z klimatického hlediska je důležitá odolnost infrastruktury vůči extrémním jevům, které jsou v důsledku klimatické změny častější – např. přivalové deště, povodně, výkyvy teplot. Dokumentace navrhuje soubor adaptačních opatření zaměřených na zajištění provozuschopnosti tratě i za nepříznivých podmínek. Jedná se například o technická opatření v projektové fázi,

dimenzování mostních objektů na průtok Q_{100} a připravenost správců infrastruktury na krizové situace.

Předmětný záměr nepředstavuje významný zdroj emisí skleníkových plynů, a proto nepřispívá ke zhoršování klimatických podmínek. Naopak jeho realizace je v souladu s cíli klimatické neutrality do roku 2050. Díky zlepšení dopravní infrastruktury může přispět ke snížení emisí z dopravy jako celku. S výše uvedeným se ztotožňuje i zpracovatel posudku.

Vlivy na hlukovou situaci a event. další fyzikální a biologické charakteristiky

Vlivy na hlukovou situaci v okolí záměru byly podrobně vyhodnoceny v hlukové studii (Ecological Consulting a.s., 9/2023), která hodnotila jak fázi provozu, tak fázi výstavby stavby. Provozní část studie sledovala hluk z nově navrhované dvoukolejné trati v délce přibližně 16 km, vedené zčásti v nové stopě mimo obytnou zástavbu a zčásti jako přeložka v jejím těsném sousedství. Modelové výpočty, provedené v softwaru CadnaA za použití metodiky Schall 03 pro železnici a Cnossos-EU pro silniční dopravu, zahrnuly 32 výpočtových bodů rozestavěných v klíčových lokalitách Vyškova, Křižanovic u Vyškova, Hoštice-Heroltic, Ivanovic na Hané, Chvalkovic na Hané, Dřevnovic a Nezamyslic. Výsledky ukázaly, že bez protihlukových opatření by ekvivalentní hladiny akustického tlaku mohly v denní i noční době překračovat limitní hodnoty nařízení vlády č. 272/2011 Sb. Po instalaci protihlukových stěn ve výšce 2 až 3 metry a realizaci individuálních opatření, jako je výměna oken ve vybraných objektech, však hladiny hluku klesnou o více než 9 dB – například ve výpočtovém bodě č. 12 ze 67,1 dB na 57,3 dB ve dne a z 61,6 dB na 51,2 dB v noci – a ve všech posouzených bodech se udrží pod hygienickými limity. K dalším faktorům zlepšujícím akustickou situaci přispěje odklon trati mimo nejvíce zatížené obytné části a nasazení bezstykových kolejí s pružným upevněním, které výrazně snižují hlukové emise. Ve výstavbové etapě, kdy nejintenzivnější stavební práce a provoz těžké mechanizace včetně recyklačních linek mohou krátkodobě zvýšit hladiny hluku v rozmezí 47–57 dB ($L_{Aeq,T}$), bude hluk minimalizován organizačními opatřeními, zejména omezením provozních hodin a řízením stavební dopravy.

Ze závěrů studie vyplývá, že hluková situace se po realizaci záměru v převážné většině územílepší – jednak díky odklonu trati mimo obytnou zástavbu v obcích Vyškov, Křižanovice u Vyškova a Hoštice-Heroltice, jednak díky použití moderních elektrických vlakových souprav a novému svršku kolejí. Během výstavby dojde k přechodnému navýšení hlukové zátěže, zejména v souvislosti se stavební technikou a dopravou. Ve výpočtových bodech bylo hlukové zatížení ze stavební činnosti modelováno v rozmezí 47–57 dB ($L_{Aeq,T}$), přičemž hygienický limit pro denní dobu je 65 dB a nebyl nikde překročen.

Součástí dokumentace je posouzení vibrací (Ecological Consulting a.s., 5/2018). Měření byla provedena na třech obytných objektech v těsné blízkosti trati (v Nezamyslicích a Ivanovicích na Hané). Naměřené hodnoty vibrací se pohybovaly mezi 50,1–75,0 ± 2 dB, přičemž hygienické limity dle nařízení vlády č. 272/2011 Sb. jsou 81 dB ve dne a 78 dB v noci. Žádné z měření limit nepřekročilo. V rizikových úsecích, kde dochází ke kontaktu s obytnou zástavbou, jsou navržena technická opatření, zejména antivibrační rohože, např. v úsecích Ivanovice (žkm 54,88–55,55), Chvalkovic, Dřevnovice a Nezamyslice.

Z hlediska světelného znečištění nebude mít záměr významný dopad. Nové osvětlení bude instalováno pouze v areálech stanic a zastávek, přičemž bude navrženo v souladu s technickými

normami (ČSN EN 13201). Nebude docházet k oslnění ani rozptylu světla do okolní krajiny, protože osvětlovací tělesa budou směřována výhradně na funkční plochy a využívat moderní LED technologie s nízkou mírou rozptylu.

Vliv záměru na hlukovou situaci lze při dodržení uvedených opatření označit za akceptovatelný. Zpracovatel posudku s uvedeným hodnocením vlivů souhlasí za předpokladu respektování podmínek stanovených tímto závazným stanoviskem.

Vlivy na povrchové a podzemní vody

V dokumentaci je řešeno ovlivnění podzemních vod zejména v souvislosti s budováním dvou nových železničních tunelů (Pustiměřský a Dřevnovický tunel). V těchto lokalitách byly provedeny podrobné hydrogeologické průzkumy včetně pasportizace 21 studní v okolí obcí Pustiměř, Chvalkovice a Dřevnovice. Hodnoceny jsou vlivy v průběhu výstavby (zejména odvodňování stavební jámy), i po dokončení výstavby. Pro zmírnění rizika ovlivnění hladiny podzemní vody a případného dopadu na okolní studny je navrženo provádět systematický hydrogeologický monitoring, a to před zahájením stavby, v jejím průběhu i po jejím ukončení.

Vlivy na povrchové vody byly posuzovány především v místech, kde trať kříží vodní toky, např. Hanou, Brodečku, Rybníční potok a další. V těchto lokalitách dojde ke stavbě nových mostních objektů nebo propustků. V rámci dokumentace bylo provedeno hydrotechnické posouzení (Vysoké učení technické v Brně, 8/2022), které zohledňuje jak stávající průtoky, tak předpokládané výkyvy (např. při přívalových deštích nebo kulminaci Q_{100}). Ve stavební fázi může docházet k dočasné úpravě koryta (zpevnění, pročištění), avšak bez zásadního narušení jeho ekologické funkce. Navržena byla opatření pro zamezení úniku ropných látek a zákalu do vodních toků.

Samotný provoz záměru nebude mít významný vliv na povrchové vody. Železniční trať bude mít odvodnění zajištěno systémem příkopů, žlabů a vsakovacích zařízení. Dešťové vody z přilehlých zpevněných ploch (např. parkoviště) budou zachyceny přes odlučovače ropných látek a následně vypouštěny do vodních toků v souladu s platnou legislativou.

Celkově lze hodnotit vliv záměru na vody jako přijatelný a efektivně řízený. Významné ovlivnění podzemních vod bude minimalizováno technickými opatřeními a dohledem v podobě třífázového monitoringu. Povrchové vody mohou být během výstavby lokálně dotčeny, avšak s přísně omezeným a časově omezeným dopadem. Provoz záměru nebude zdrojem významného zatížení, neboť odvodnění kolejí i ostatních ploch bude řešeno v souladu s požadavky na ochranu vod. Projekt respektuje záplavová území a navrhované mostní konstrukce jsou dimenzovány na průtokové kapacity odpovídající povodňovým stavům Q_{100} . S výše uvedeným se ztotožňuje i zpracovatel posudku.

Vlivy na půdu

Realizace záměru si vyžádá odnětí celkem 99,1 ha ZPF trvale a dalších 41,8 ha dočasně na dobu delší jednoho roku, přičemž největší podíl téměř 78 % z trvalého záboru připadá na půdy zařazené do I. třídy ochrany ZPF. Nadto bude dočasně využito 9,8 ha ZPF do jednoho roku pro kabelové trasy a drobné manipulační plochy. Dále dojde také k trvalému odnětí 0,15 ha a dočasnému odnětí 0,002 ha PUPFL v katastru Vyškova a Dědic. Veškeré dočasné plochy budou

po dokončení stavebních prací plně rekultivovány a vráceny do původního zemědělského či lesního užívání.

Plochy určené k dočasnému záboru budou před zahájením zemních prací opatřeny skrývkou ornice, která bude během stavby chráněna a následně rozdělena na dvě části: část bude využita přímo ve stavbě (např. pro rekultivaci zarytých zářezů) a část bude předána místním zemědělským podnikům k obnově erodovaných ploch. Dočasné plochy budou po ukončení prací vráceny do zemědělského užívání včetně obnova melioračních soustav, sklonů a odvodnění tak, aby byla zajištěna stabilita a přirozená retenční schopnost půdního profilu.

Pro ochranu kvality půdy a prevenci kontaminace budou veškeré stavební a dopravní plochy vybaveny záchytnými konstrukcemi (retence ropných látek, separátory kalu), technika a nářadí musí být udržována v bezvadném stavu a při únikových situacích budou okamžitě aplikována sanační opatření. Tím bude zajištěno, že jakékoli úniky kapalin či pevných látek neohrozí dlouhodobě úrodnou vrstvu půdy ani hydrologické poměry v okolí.

Celkově lze shrnout, že zábory ZPF, přestože jsou rozsáhlé a zasahují do kvalitních půd, jsou akceptovatelné vzhledem ke společenskému přínosu stavby. S výše uvedeným se ztotožňuje i zpracovatel posudku.

Vlivy na přírodní zdroje

Významný negativní vliv záměru na přírodní zdroje lze vyloučit. Trasa modernizované železniční tratě je vedena mimo území s výskytem ložisek nerostných surovin, chráněných ložiskových území či jiných zvláště významných lokalit využitelných přírodních zdrojů. V trase záměru se nenachází ani žádná dobývací prostory, chráněná území pro podzemní vody ani významné odběrné zdroje pitné vody. Z hlediska materiálových vstupů při výstavbě je uvažováno s využitím stavebních materiálů běžného typu – zejména recyklovaného šterku a drceného kameniva, přičemž část těchto surovin bude recyklována přímo v rámci staveniště z demontovaného železničního svršku.

Záměr tedy nepředstavuje riziko nadměrného čerpání ani spotřeby přírodních zdrojů. Výstavba ani provoz trati nevyvolá potřebu zvláštního záboru nebo omezení využívání přírodního bohatství, a vlivy v této oblasti lze označit za zanedbatelné. S výše uvedeným se ztotožňuje i zpracovatel posudku.

Vlivy na biologickou rozmanitost (fauna, flora, ekosystémy)

Významný negativní vliv záměru na biologickou rozmanitost (faunu, flóru, ekosystémy), včetně území soustavy NATURA 2000 a dalších zvláště chráněných území, lze na základě provedených průzkumů a navržených opatření vyloučit. V rámci dokumentace byly provedeny podrobné botanické, zoologické a migrační průzkumy, které se staly podkladem pro návrh konkrétních technických i biologických opatření s cílem snížit nebo zcela eliminovat případné negativní dopady stavby na přírodní prostředí.

Záměr má charakter liniové dopravní stavby a převážně prochází územím s intenzivním zemědělským využitím. Přírodě blízké prvky jsou v krajině rozptýleny zejména v podobě liniové zeleně, remízků, břehových porostů a okrajů stávajících železničních areálů. Přestože realizace nového železničního koridoru částečně využívá stávající trasu, v několika úsecích je vedena mimo původní těleso, a tudíž může představovat novou migrační bariéru pro volně žijící

živočichy, zejména pro drobné savce, plazy a obojživelníky. Tato skutečnost byla identifikována jako jeden z klíčových aspektů, a proto byly v souladu s migrační studií navrženy cílené technické zásahy k zachování prostupnosti území.

Zoologické průzkumy identifikovaly výskyt několika zvláště chráněných druhů, včetně křečka polního (*Cricetus cricetus*) a koroptve polní (*Perdix perdix*), přičemž významné migrační trasy byly zaznamenány především v okolí Chvalkovic, Dřevnovic a Ivanovic na Hané. Pro zachování konektivity krajiny jsou součástí projektu mimo jiné podchody a propustky, které budou dimenzovány s ohledem na potřeby živočichů, budou mít přírodní dno a dostatečnou světlost pro průchod. V místech s předpokládaným pohybem drobných živočichů bude zřízeno perforované oplocení s otvory umožňujícími průchod menších druhů, zároveň však zabraňujícími vstupu větších živočichů do kolejiště. Tato opatření budou doplněna vegetačními pásy, které povedou živočichy směrem k bezpečným přechodům, čímž se sníží riziko srážek i fragmentace populací.

Botanický průzkum zaznamenal výskyt běžných druhů mezofilních trávníků, ruderalních porostů a liniové zeleně (např. růže šípková, bez černý), a zároveň potvrdil přítomnost některých nepůvodních invazních dřevin, jako je trnovník akát nebo křídlatka. Tyto budou v průběhu stavby odstraňovány a následně nahrazovány výsadbou dřevin původních druhů, jako je javor babyka, dub letní nebo hloh. Náhradní výsadba za kácenou zeď bude provedena v poměru minimálně 3:1. Dřeviny budou káceny mimo období hnízdění ptáků, a u chráněných dřevin, jako je platan u stanice Nezamyslice, budou respektovány podmínky stanovené ve výjimce dle § 56 zákona č. 114/1992 Sb.

I přes dočasné zásahy během výstavby nedojde k fatálnímu narušení habitatové, biotopové ani druhové diverzity. Výskyt zvláště chráněných druhů bude během výstavby sledován formou biologického dohledu, a v případě potřeby budou opatření upravena podle aktuální situace. Díky návrhu funkčních migračních prvků, vegetační obnově a ochraně citlivých lokalit se podařilo negativní dopady významně zmírnit.

V řešeném území se nevyskytují registrované přírodní parky ani jiné krajinné celky se zvláštní ochranou. Významné krajinné prvky podle § 3 odst. 1 zákona č. 114/1992 Sb., jako jsou lesy a vodní toky, nejsou záměrem přímo dotčeny. Přesto bude v některých místech docházet ke křížení menších vodotečí mostními objekty, přičemž tyto zásahy jsou technicky řešeny tak, aby nedošlo k narušení jejich ekologicko-stabilizační funkce.

Celkově lze konstatovat, že záměr nepředstavuje hrozbu pro existenci populací volně žijících druhů ani pro ekologickou stabilitu území. Nedojde k narušení rozmnožovacích schopností chráněných druhů, ke ztrátě biotopů ani k destrukci ekosystémů, jejichž jsou součástí. Fragmentace krajiny bude mírně zvýšena, ale díky plánovaným opatřením nedojde k významnému přerušení ekologických vazeb. Vliv záměru na faunu, flóru, biologickou rozmanitost a migrační prostupnost krajiny tak lze hodnotit jako akceptovatelný. S výše uvedeným se ztotožňuje i zpracovatel posudku.

Vlivy na krajinu a její ekologické funkce

Významný negativní vliv záměru na krajinu a její ekologické funkce lze vyloučit. Vliv byl v rámci dokumentace EIA posouzen samostatnou studií na krajinný ráz (Ecological Consulting

a.s., RNDr. Petr Blahník, 10/2023), která dospěla k závěru, že zásadní ovlivnění rázu krajiny se nepředpokládá. Hodnocené území představuje převážně otevřenou, intenzivně obhospodařovanou zemědělskou krajinu s nízkou mírou krajinné členitosti a malým zastoupením přírodě blízkých nebo kulturně hodnotných prvků. Okraje větších sídel, jako jsou Vyškov nebo Ivanovice na Hané, jsou částečně industrializované a krajinný ráz zde již nyní významně ovlivňuje stávající dopravní infrastruktura.

Navržená trať v převážné míře sleduje stávající dopravní osy a nenarušuje kompozičně významné prvky krajiny ani krajinné dominanty. V území nejsou evidována žádná zvláště esteticky hodnotná místa ani kulturně významné krajinné celky. Mírné zásahy do terénního reliéfu budou minimalizovány technickým řešením trasy, která povede převážně v nízkém násypu či zářezu. Dílčí vlivy záměru na vizuální charakter krajiny bude možné dále zmírnit vegetačními úpravami, výsadbou doprovodné zeleně a respektováním přirozené linie terénu. Protihlukové stěny budou navrženy tak, aby svým hmotovým a výškovým řešením nepůsobily rušivě v otevřeném prostoru. Ekologické funkce krajiny, jako je retenční schopnost, prostupnost či návaznost krajinných struktur, nebudou záměrem výrazněji dotčeny. Celkově lze vliv záměru na krajinu a její ekologické funkce hodnotit jako nevýznamný a z hlediska krajinného rázu akceptovatelný. S výše uvedeným se ztotožňuje i zpracovatel posudku.

Vlivy na hmotný majetek a kulturní dědictví včetně architektonických a archeologických aspektů

Realizací záměru dojde k dílčím zásahům do stávající zástavby a technické infrastruktury, avšak významný negativní vliv na hmotný majetek nebo kulturní dědictví lze vyloučit. Dotčené území je převážně tvořeno zemědělskou krajinou a okraji obcí, přičemž trasa záměru je vedena tak, aby se v maximální míře vyhýbala obytným a historicky cenným lokalitám. V místech, kde je záměr realizován v blízkosti zástavby (např. Nezamyslice, Dřevnovice, Ivanovice na Hané), bude zajištěna ochrana majetku prostřednictvím protihlukových a antivibračních opatření. Případné zásahy do pozemků a stavebních objektů jsou řešeny v rámci majetkoprávního vypořádání.

Z hlediska kulturního dědictví se záměr nedotýká žádných památkově chráněných objektů ani památkově významných území. V okolí záměru se nachází několik kulturních památek (např. chráněné objekty v intravilánu Nezamyslic a Vyškova), které však nejsou trasou přímo zasaženy a jejich vizuální či prostorové narušení bylo v dokumentaci posouzeno jako nevýznamné. Významný strom, chráněný platan u železniční stanice Nezamyslice, bude během výstavby chráněn v souladu s podmínkami vydané výjimky ve smyslu § 56 zákona 114/1992 Sb. a jeho vitalita nebude realizací ohrožena.

Z hlediska archeologických aspektů se část trasy nachází na území s předpokládaným výskytem archeologických nálezů. V souladu s § 22 zákona č. 20/1987 Sb., o státní památkové péči, bude před zahájením výkopových prací uzavřena smlouva s oprávněnou archeologickou organizací a bude zajištěn záchranný archeologický výzkum. Dokumentace záměru s tímto postupem počítá a zajištění ochrany archeologického dědictví je považováno za standardní součást přípravy stavby. Zjišťovací řízení nepotvrdilo existenci lokalit s mimořádnou archeologickou hodnotou v přímém dotčení stavby.

Celkově lze konstatovat, že vliv záměru na hmotný majetek, kulturní dědictví a archeologické hodnoty území je při dodržení navržených opatření a postupů minimální

a z hlediska památkové a kulturní ochrany území akceptovatelný. S výše uvedeným se ztotožňuje i zpracovatel posudku.

Přeshraniční vlivy

Z hlediska vyhodnocení umístění záměru a velikosti a významnosti vlivů na jednotlivé složky životního prostředí se nejedná o záměr, který by svými vlivy přesahoval státní hranice. Zpracovatel posudku se s uvedeným hodnocením ztotožňuje.

Jiné vlivy – možnost kumulace

V rámci dokumentace byly posouzeny možné jiné vlivy, zejména z hlediska prostorové a časové kumulace se stávající a plánovanou infrastrukturou v zájmovém území. Ve vztahu k hodnocenému záměru nebyly identifikovány žádné další rozsáhlé stavební záměry, které by probíhaly současně a mohly tak vést k významným synergickým nebo kumulativním účinkům.

Za částečně kumulativní lze považovat provoz stávající dálnice D1 a silnic I. a II. třídy, především I/47, II/433 a komunikací III. třídy č. 0462 a 43312, jejichž trasy jsou vedeny v blízkosti trati. Společně s nově navrženým železničním koridorem může dojít ke kumulaci akustického zatížení, zejména v okolí Nezamyslic, Dřevnovic a Ivanovic na Hané. Tento vliv byl zohledněn v hlukové studii, která posoudila souběžné působení železniční a silniční dopravy ve výhledovém roce 2035. Výsledky ukázaly, že navržená protihluková opatření (např. protihlukové stěny v Dřevnovicích a Nezamyslicích) zajistí zachování hygienických limitů hluku i při započtení kumulativních účinků.

Dalším specifickým kumulačním vlivem je souběh provozu dvou recyklačních zařízení, umístěných v areálu ve Vyškově a v blízkosti nádraží v Ivanovicích na Hané, které budou sloužit k drcení stavebních materiálů a recyklaci štěrku. Tyto provozy společně s nákladní dopravou během výstavby přispívají k dočasnému navýšení emisní a hlukové zátěže. Rozptylová studie potvrdila, že v jejich bezprostředním okolí může během nejintenzivnějších pracovních dnů dojít k překročení denních imisních limitů pro PM₁₀, nikoliv však ročních průměrů.

Z hlediska souběžné výstavby se předpokládá částečný překryv s navazujícím záměrem „Modernizace trati Brno – Přerov, 2. stavba Blažovice – Vyškov“. Jelikož se ale jedná o jiné dílčí úseky vedené ve vzdálenějších lokalitách, nebude mít tento souběh významnější prostorový dopad na dotčené obce.

Závěrem lze konstatovat, že možnost významných kumulativních vlivů byla posouzena, a za předpokladu realizace navržených opatření (zejména protihlukových, organizačních a stavebně-technických) nelze očekávat, že by došlo k překročení únosnosti území nebo ke zvýšení zdravotních rizik pro obyvatelstvo.

Záměr byl v procesu EIA posouzen ze všech relevantních hledisek a vlivů. Z provedeného hodnocení záměru uvedeného v dokumentaci vyplývá, že na základě charakteru samotného záměru, závěrů jednotlivých odborných studií a na základě souhrnného posouzení možných negativních vlivů posuzovaného záměru na životní prostředí lze konstatovat, že vlivy záměru na životní prostředí budou při realizaci požadovaných podmínek přípravy, výstavby a provozu záměru z pohledu vlivů na životní prostředí a veřejné zdraví akceptovatelné.

Zpracovatel posudku uvádí, že části dokumentace popisující a hodnotící výše zmíněné vlivy jsou zpracovány v dostatečném rozsahu dle požadavků zákona a dostatečně hodnotí všechny aspekty vlivu záměru na jednotlivé složky životního prostředí a veřejného zdraví. Závěry uvedené v jednotlivých kapitolách ani jako celek nevyžadují podle názoru zpracovatele posudku doplnění ani dopracování. Zpracovatel současně s těmito závěry souhlasí s tím, že vlivy ve všech posuzovaných složkách shledává při respektování v posudku navržených podmínek jako akceptovatelné.

V návaznosti na výše uvedené se příslušný úřad ztotožnil s tím, že konkrétní vlivy na jednotlivé složky životního prostředí jsou z pohledu velikosti a významnosti hodnoceny jako akceptovatelné. Součástí podmínek tohoto závazného stanoviska jsou příslušná odůvodněná opatření určená k prevenci, vyloučení, snížení, popřípadě kompenzaci nepříznivých vlivů na jednotlivé složky životního prostředí a veřejné zdraví.

Hodnocení technického řešení záměru s ohledem na dosažený stupeň poznání, pokud jde o znečišťování životního prostředí:

Záměr spočívá v kompletním zdvoukolejnění a technologické obnově stávající elektrifikované železniční trati č. 300 na úseku 16,26 km mezi Vyškovem (mimo) a Nezamyslicemi (včetně). Celá trať je nově dimenzována na maximální návrhovou rychlost 200 km/h, kterou umožňují přeložky přibližně 8 km dlouhé v úseku Vyškov – Ivanovice na Hané vedené mimo původní těleso.

Ve zvoleném úseku budou realizovány dva tunely: Pustiměřský tunel hloubený v otevřené jámě o délce 490 m a Dřevnovický tunel ražený technologií NRTM o délce 430 m, kde se využije postupného stříkaného betonu pro zajištění výrubu a monolitického ostění pro konečnou konstrukci. Při ražbě budou nasazeny mechanizované razicí a dopravní soupravy, doplněné kontinuálním monitorováním stability horninového masivu a hladiny podzemních vod, aby byl minimalizován dopad na okolní ekosystémy a technickou infrastrukturu. Kromě tunelů bude vybudováno několik mostních objektů, přičemž nejvýznamnější je estakáda ve Vyškově o délce přibližně 430 m, navržena pro třídu zatížitelnosti D4 a podle požadavků UIC GC. Všechny stávající úroňové přejezdy budou nahrazeny mimoúrovňovými kříženími, čímž dojde k trvalému odstranění konfliktů mezi železniční a silniční dopravou a k výraznému snížení hlučnosti a vibrací ve stanicích a obcích podél trati.

Modernizace železničních stanic Ivanovice na Hané a Nezamyslice a zastávky Chvalkovice zahrnuje výstavbu ostrovních nástupišť s bezbariérovým přístupem prostřednictvím podchodů a výtahů. Trať bude vybavena pokročilým zabezpečovacím systémem ETCS, který umožní centralizované řízení provozu a optimalizaci jízdných profilů vlaků, čímž se sníží spotřeba energie a emise.

Kolejový svršek bude tvořen kolejnicemi UIC 60 na předpjatých betonových pražcích s pružným bezpodkladnicovým upevněním, což snižuje generované vibrace a hlučnost. Během výstavby se využijí recyklované materiály, zejména štěrk z demontáže stávajícího svršku, čímž se minimalizuje spotřeba primárních surovin. Použitá výstavbová organizace zohledňuje opatření pro snižování prašnosti, hlukové a vibrační zátěže a ochranu podzemních i povrchových vod.

Technické řešení záměru je v dokumentaci popsáno na úrovni znalostí, které odpovídají podkladům před vypracováním finální verze dokumentace pro územní řízení. Při dodržení všech legislativních požadavků na způsob provádění stavby lze technické řešení záměru považovat za možné. Nezbytným požadavkem však zůstává zahrnutí opatření sloužících k ochraně životního prostředí a veřejného zdraví do projektu stavby. Tato opatření musí vycházet z dokumentace, z posudku a dále z dalších poznatků v průběhu přípravy projektu, popř. z nálezů učiněných v průběhu přípravy území k realizaci záměru.

Na základě doložených údajů a při respektování podmínek uvedených v tomto závazném stanovisku lze konstatovat, že u záměru nebyly zjištěny takové negativní vlivy na životní prostředí a veřejné zdraví, které by bránily jeho realizaci.

Pořadí variant (pokud byly předloženy) z hlediska vlivů na životní prostředí:

Lokalizace záměru vychází z podrobného geotechnického a trasového průzkumu území, a záměr byl proto předložen jako jednovariantní řešení. Stanovení pořadí variant řešení předmětného záměru je v daném případě bezpředmětné, neboť záměr je z hlediska umístění a technického řešení předložen v dokumentaci jako invariantní s tím, že vlivy na životní prostředí a veřejné zdraví jsou v relevantních aspektech hodnoceny ve vztahu k nulové variantě (tj. bez realizace předloženého záměru), která tak představuje zároveň variantu referenční (porovnání invariantního záměru s nulovou variantou je integrální součástí posuzování podle zákona).

Shrnutí vyjádření k dokumentaci:

K dokumentaci bylo příslušnému úřadu ve lhůtě podle § 8 odst. 3 zákona doručeno celkem 17 vyjádření, z toho 1 vyjádření DÚSC (obec Pustiměř), 8 vyjádření DO státní správy (Krajský úřad Jihomoravského kraje, odbor životního prostředí; Krajský úřad Olomouckého kraje, odbor životního prostředí a zemědělství; Městský úřad Vyškov, odbor životního prostředí; Magistrát města Prostějov, odbor životního prostředí; Česká inspekce životního prostředí, Oblastní inspektorát Brno; Obvodní báňský úřad pro území Jihomoravského a Zlínského kraje; Agentura ochrany přírody a krajiny, regionální pracoviště Jižní Morava; Archeologický ústav AV ČR, Brno, v.v.i.), 8 vyjádření odborů MŽP (odbor výkonu státní správy IV; odbor výkonu státní správy V; odbor adaptace na změnu klimatu; odbor ochrany ovzduší; odbor ochrany vod; odbor geologie; odbor druhové ochrany a implementace mezinárodních závazků; odbor politiky životního prostředí a udržitelného rozvoje). Po lhůtě podle § 8 odst. 3 zákona obdrželo MŽP 1 vyjádření DO (Ministerstvo zdravotnictví). Ministerstvo zdravotnictví shrnuje podstatné části dokumentace včetně navržených opatření k minimalizaci vlivů záměru na veřejné zdraví, další opatření nenavrhuje a se záměrem souhlasí. Podle § 8 odst. 3 zákona k vyjádřením zaslaným po lhůtě příslušný úřad nepřihlíží, lze však uvést, že relevantní opatření k ochraně veřejného zdraví jsou v tomto závazném stanovisku zohledněna, vč. stanovení příslušných podmínek týkajících se opatření na minimalizaci hluku, vibrací i znečištění ovzduší během výstavby. Nesouhlas s navrženým záměrem v předložené podobě v dokumentaci byl uveden ve vyjádření obce Pustiměř. K dokumentaci se nevyjádřila žádná dotčená veřejnost ani veřejnost. Obdržená vyjádření obsahovala v různé míře upozornění na platné právní předpisy a upřesnění či formulaci podmínek, které je třeba dodržet v případě realizace záměru.

Obdržená vyjádření obsahovala následující oblasti připomínek: nakládání s odpady (ukládka přebytečných zemin na externích lokalitách), metodika snižování světelného znečištění

(harmonogram vypínání stavebního osvětlení v mimopracovní době a zamezení světla do okolí), ustanovení biologického dozoru a požadavky na opatření proti šíření nepůvodních invazních druhů, koordinace stavební dopravy, kvalita hlukové studie a dostatečnost protihlukových opatření, opatření pro ochranu ovzduší, vliv záměru na hydrogeologické prostředí (odtokové poměry srážkových vod, protipovodňová opatření, ochrana vodních zdrojů).

Skutečnosti uváděné v připomínkách jsou vzaty v úvahu a zohledněny, relevantní požadavky a připomínky obsažené ve vyjádřeních byly vzaty do úvahy při formulování podmínek tohoto závazného stanoviska. Vlivy na jednotlivé složky životního prostředí a veřejné zdraví jsou vyhodnoceny v dokumentaci i v posudku jako akceptovatelné. Všechny připomínky z vyjádření jsou podrobně uvedeny v posudku včetně jejich detailního vypořádání (viz kapitola V. posudku – Vypořádání všech obdržených vyjádření k dokumentaci).

Posudek je zveřejněn v Informačním systému EIA na internetových stránkách www.mzp.cz/eia, pod kódem záměru MZP515, resp. přímo na následujícím odkazu ([Modernizace trati Brno - Přerov, 3. stavba Vyškov - Nezamyslice](#)), v části Posudek.

Příslušný úřad se ztotožňuje se závěry zpracovatele posudku a odkazuje tímto na vypořádání připomínek k dokumentaci zpracovatelem posudku, které je součástí posudku, který je k dispozici v elektronické podobě na výše uvedené internetové adrese.

Okruh dotčených územních samosprávných celků:

1. Jihomoravský kraj
2. Olomoucký kraj
3. Město Vyškov
4. Obec Radslavice
5. Obec Pustiměř
6. Obec Křižanovice u Vyškova
7. Obec Topolany
8. Obec Hoštice – Heroltice
9. Město Ivanovice na Hané
10. Obec Dřevnovice
11. Městys Nezamyslice
12. Obec Víceměřice
13. Obec Doloplazy
14. Obec Dobromilice
15. Obec Pivín

Toto závazné stanovisko je vydáno dle § 149 zákona č. 500/2004 Sb., správní řád, ve znění pozdějších předpisů jako podklad pro vydání rozhodnutí v navazujícím řízení podle § 3 písm. g) zákona.

Platnost tohoto závazného stanoviska je 7 let ode dne jeho vydání s tím, že může být na žádost oznamovatele prodloužena v souladu s § 9a odst. 4 zákona.

Poučení

Proti tomuto závaznému stanovisku není podání samostatného odvolání přípustné. V souladu s § 149 odst. 7 zákona č. 500/2004 Sb., správní řád, ve znění pozdějších předpisů, je toto závazné stanovisko přezkoumatelné v rámci odvolání podaného proti rozhodnutí vydanému v navazujícím řízení, které bylo podmíněno tímto závazným stanoviskem.

Toto závazné stanovisko nenahrazuje jiná závazná stanoviska ani vyjádření dotčených správních orgánů, stejně tak ani rozhodnutí, povolení či souhlasy vydávané podle zvláštních právních předpisů.

Mgr. Evžen Doležal

ředitel odboru

posuzování vlivů na životní prostředí
a integrované prevence*podepsáno elektronicky**(otisk úředního razítka)*

Dotčené územní samosprávné celky ve smyslu § 16 odst. 2 zákona **neprodleně** zveřejní informaci o závazném stanovisku na úředních deskách. Doba zveřejnění je podle § 16 odst. 2 zákona nejméně 15 dnů. Zároveň v souladu s tímto ustanovením **dotčené územní samosprávné celky vyrozumí elektronickou datovou nebo e-mailovou zprávou (Aneta.Hurkova@mzp.gov.cz), popř. písemně příslušný úřad o dni vyvěšení informace o závazném stanovisku na úřední desce**, a to v nejkratším možném termínu.

Do závazného stanoviska lze také nahlédnout v Informačním systému EIA na internetových stránkách www.mzp.cz/eia, pod kódem záměru MZP515, resp. přímo na následujícím odkazu ([Modernizace trati Brno - Přerov, 3. stavba Vyškov - Nezamyslice](#)), v části Stanovisko.

Rozdělovník k č.j.: MZP/2025/710/2061:**Dotčené územní samosprávné celky:****Jihomoravský kraj**, hejtman

Žerotínovo náměstí 449/3, 601 82 Brno

Olomoucký kraj, hejtman

Jeremenkova 40a, 779 00 Olomouc

Město Vyškov, starosta

Masarykovo náměstí 108/1, 68201 Vyškov – Město

Obec Radslavice, starostka
Radslavice 91, 683 21 Pustiměř

Obec Pustiměř, starosta
Pustiměřské Prusy 79, 683 21 Pustiměř

Obec Křižanovice u Vyškova, starosta
Křižanovice u Vyškova 28, 682 01 Vyškov 1

Obec Topolany, starostka
Topolany 51, 682 01 Vyškov

Obec Hoštice – Heroltice, starosta
Hoštice 78, 682 01 Vyškov

Město Ivanovice na Hané, starosta
Palackého náměstí 796, 683 23 Ivanovice na Hané

Obec Dřevnovice, starostka
Dřevnovice 44, 798 26 Nezamyslice

Městys Nezamyslice, starosta
Tjabinova 111, 798 26 Nezamyslice

Obec Víceměřice, starosta
Víceměřice 26, 798 26 Nezamyslice

Obec Doloplazy, starostka
Doloplazy 15, 798 26 Nezamyslice

Obec Dobromilice, starosta
Dobromilice 6, 798 25 Dobromilice

Obec Pivín, starosta
Pivín 220, 798 24 Pivín

Dotčené orgány:

Krajský úřad Jihomoravského kraje
Žerotínovo náměstí 449/3, 601 82 Brno

Krajský úřad Olomouckého kraje
Jeremenkova 40a, 779 11 Olomouc

Městský úřad Vyškov
(úřad obce s rozšířenou působností)
Masarykovo náměstí 108/1, 682 01 Vyškov 1

Magistrát města Prostějov
(úřad obce s rozšířenou působností)
nám. T. G. Masaryka 130/14, 79601 Prostějov

Ministerstvo zdravotnictví, sekce ochrany a podpory veřejného zdraví
Palackého nám. 4, 128 01 Praha 2

Ministerstvo životního prostředí
Vršovická 1442/65, 100 10 Praha 10

(+420) 26712-1111
posta@mzp.cz
ISDS: 9gsaax4
www.mzp.cz

Krajská hygienická stanice Jihomoravského kraje se sídlem v Brně

Jeřábkova 4, 602 00 Brno

Krajská hygienická stanice Olomouckého kraje se sídlem v Olomouci

Wolkerova 74/6, 779 00 Olomouc

Agentura ochrany přírody a krajiny ČR

Kaplanova 1931/1, 148 00 Praha 11

**Obvodní báňský úřad pro území
Jihomoravského a Zlínského kraje**

Cejl 13, 601 42 Brno

**Obvodní báňský úřad pro území
Moravskoslezského a Olomouckého kraje**

Veleslavínova 18, 702 02 Ostrava

Oznamovatel:

Správa železnic, státní organizace, Stavební správa východ se sídlem v Olomouci

Dlážděná 1003/7, 110 00 Praha 1

Zpracovatel oznámení a dokumentace:

Vážený pan

Ing. Dalibor Vostal

Kounicova 280/31, 602 00 Brno

Zpracovatel posudku

Vážený pan

Ing. Pavel Cetl

Demlova 276/24

613 00 Brno

Na vědomí:

Krajský úřad Jihomoravského kraje, odbor životního prostředí

Žerotínovo náměstí 449/3, 601 82 Brno

Krajský úřad Olomouckého kraje, odbor životního prostředí a zemědělství

Jeremenkova 40a, 779 11 Olomouc

Česká inspekce životního prostředí

Oblastní inspektorát Brno

Lieberzeitova ul. 748/14, 614 00 Brno

Česká inspekce životního prostředí

Oblastní inspektorát Olomouc

Tovární 1059/41, 779 00 Olomouc

Česká inspekce životního prostředí

Na Břehu 267/1a, 190 00 Praha 9 – Vysočany

Český báňský úřad

Kozí 4, 110 01 Praha 1 – Staré Město

Povodí Moravy, státní podnik

Dřevařská 11, 602 00 Brno

Lesy České republiky, státní podnik

Přemyslova 1106/19, 500 08 Hradec Králové

Ministerstvo dopravy

nábřeží Ludvíka Svobody 12/1222, 110 15 Praha 1

Ministerstvo zemědělství, sekce lesního hospodářství

Těšnov 65, 110 00 Nové Město

Ministerstvo kultury

Maltézské náměstí 1, 118 00 Praha 1

Archeologický ústav AV ČR, Brno, v. v. i.

Čechyňská 363/19, 602 00 Brno

Národní památkový ústav

Valdštejnské náměstí 162/3, 118 01 Praha 1

Odbory MŽP:

odbor adaptace na změnu klimatu

odbor druhové ochrany a implementace mezinárodních závazků

odbor ochrany vod

odbor geologie

odbor cirkulární ekonomiky a odpadů

odbor ochrany ovzduší

odbor politiky životního prostředí a udržitelného rozvoje

odbor výkonu státní správy IV

odbor výkonu státní správy V