



EVROPSKÁ UNIE
Evropské strukturální a investiční fondy
Operační program Doprava

Ministerstvo dopravy
Státní fond dopravní
infrastruktury



			ČÍSLO SOUPRAVY:
		PO PŘIPOMÍNKOVÉM ŘÍZENÍ	
REVIZE Č.	DATUM	ZMĚNA	



Olšanská 1a
130 80 Praha 3
Česká republika
tel.: +420 267 094 305
IDDS: gi4w9x7
e-mail : info@sudopeu.cz



Olšanská 1a
130 80 Praha 3
Česká republika
tel.: +420 267 094 111
IDDS: nd9sqfy
e-mail : praha@sudop.cz



MORAVIA CONSULT Olomouc a.s.
LEGIONÁŘSKÁ 1085/8 , 779 00 Olomouc

tel.: +420 585 570 444
IDS: KJEE9MD
e-mail: moravia@moravia.cz
http://www.moravia.cz

OBJEDNATEL



Správa železniční dopravní cesty, státní organizace

v zastoupení: SŽDC, s.o., Stavební správa východ, Nerudova 1, 772 58 Olomouc

HLAVNÍ INŽENÝR PROJEKTU	ING. PETR JEMELKA	G. ŘEDITEL MORAVIA CONSULT Olomouc a.s.
ODPOVĚDNÝ PROJ. OBJ., PS	NAVRHL, VYPRACOVAL	ING. VÁCLAV KRATOCHVÍL
MGR. TEREZA VESELÁ	MGR. TEREZA VESELÁ	EXTERNÍ SUBDODAVATEL
KRAJ: OLOMOUCKÝ	POVĚŘENÝ OÚ: ŠUMPERK	ECOLOGICAL CONSULTING A.S.
"Elektrizace a zkapacitnění trati Šumperk - Libina (mimo)"		ZAK. ČÍSLO MCO
		17-107-232-PS
		ÚČEL
		DSP
Vliv stavby na životní prostředí		DATUM
		ÚNOR 2019
		FORMÁT
		A4
		MĚŘÍTKO
		ČÁST
		POŘ.Č.
		B.3.1.

Doplňující údaje:

0	03/2019	1. vydání	Mgr. Veselá		Mgr. Reichlová	RNDr. Bosák, MBA
			v.r.	v.r.	v.r.	v.r.
Rev.	Datum	Popis	Vypracoval	Kreslil/psal	Kontroloval	Schválil
Objednatel: MORAVIA CONSULT Olomouc a.s. Legionářská 8 772 00 Olomouc					Souprava:	
Zhotovitel: ECOLOGICAL CONSULTING a.s. Na Střelnici 48, 779 00 Olomouc tel: 585 203 166, fax: 585 203 169 e-mail: ecological@ecological.cz						
Projekt: „Elektrizace a zkapacitnění trati Šumperk – Libina (mimo)“					Číslo projektu:	310/18017
KÚ: Olomoucký kraj ORP: Šumperk					VP (HIP):	Mgr. Veselá
					Stupeň:	DSP
Obsah: Vliv stavby na životní prostředí					Datum:	03/2019
					Archiv:	
					Formát:	
					Měřítko:	
					Část:	Příloha:
					B.3.1	-

Objednatel: MORAVIA CONSULT Olomouc a.s.

Legionářská 8, 772 00 Olomouc

Zpracovatel: Ecological Consulting a.s.

Na Střelnici 48, 779 00 Olomouc, tel. 585 203 166

e-mail: ecological@ecological.cz ; www.ecological.cz

březen 2019

Mgr. Tereza Veselá

Prvotní dokumentace je uložena v archivu objednatele.

Rozdělovník:

7x tisk, 1x digitální verze:

MORAVIA CONSULT Olomouc a.s.

1x digitální verze:

Ecological Consulting a.s.

Řešitelský kolektiv:

Mgr. Tereza VESELÁ – technické složky životního prostředí, obecná ochrana přírody

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

Mgr. Michal HYKEL – zoologie

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

Ing. Jaromír CÁPAL – hluková studie, vibrace

Ecological Consulting a.s., Na Střelnici 48, 779 00 Olomouc, pobočka Brno, tel. 513 034 292

Mgr. Luboš POPELÁK – měření vibrací

Ecological Consulting a.s., Na Střelnici 48, 779 00 Olomouc, pobočka Brno, tel. 513 034 292

Ing. Vladimír MAŇÁK – dendrologie

Ecological Consulting a.s., Na Střelnici 48, 779 00 Olomouc, pobočka Brno, tel. 513 034 173

Ing. Tereza KARDINÁLOVÁ – odpadové hospodářství

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

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

autorizovaná osoba k provádění posouzení podle § 45i zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, v platném znění (Natura 2000) (rozhodnutí Ministerstva životního prostředí č. j. 52174/ENV/15-2452/630/15)

autorizovaná osoba k provádění biologického hodnocení ve smyslu § 67 podle § 45i zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, v platném znění (rozhodnutí Ministerstva životního prostředí č. j. 13802/ENV/15/850/610/15)

Exprojekt Brno

OBSAH:

ÚVOD	5
A) VLIV STAVBY NA ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ	7
A. 1. OVZDUŠÍ	7
A. 2. HLUK	8
A. 3. VIBRACE	10
A. 4. VODA	11
A. 5. ODPADY	15
A. 6. PŮDA	16
B) VLIV STAVBY NA PŘÍRODU A KRAJINU	16
B. 1. OCHRANA DŘEVIN	16
B. 2. OCHRANA PAMÁTNÝCH STROMŮ	17
B. 3. OCHRANA ROSTLIN A ŽIVOČICHŮ	17
B. 4. ZVLÁŠTĚ CHRÁNĚNÁ ÚZEMÍ	24
B. 5. NEROSTNÉ SUROVINY	25
B. 6. ZACHOVÁNÍ EKOLOGICKÝCH FUNKCÍ A VAZEB V KRAJINĚ	25
B. 7. KULTURNÍ PAMÁTKY A ARCHEOLOGICKÉ NÁLEZY	28
C) VLIV NA SOUSTAVU CHRÁNĚNÝCH ÚZEMÍ NATURA 2000	30
D) NÁVRH ZOHLEDNĚNÍ PODMÍNEK ZE ZÁVĚRU ZJIŠŤOVACÍHO ŘÍZENÍ NEBO STANOVISKA EIA	30
E) NAVRHOVANÁ OCHRANNÁ A BEZPEČNOSTNÍ PÁSMA	32
F) PODMÍNKY OCHRANY PODLE JINÝCH PRÁVNÍCH PŘEDPISŮ	35
ZÁVĚR	38

ÚVOD

Tato část dokumentace se zabývá vlivem realizace stavebního záměru na životní prostředí v dotčené lokalitě a širším okolí stavby. Dokument je členěn podle vyhlášky č. 499/2006 Sb., o dokumentaci staveb v platném znění.

V roce 2015 byla zpracována přípravná dokumentace stavby „Elektrizace a zkapacitnění trati Šumperk – Uničov“. Takto byla stavba podána na územní rozhodnutí. Pro potřeby financování byla rozdělena na dvě stavby: „Elektrizace a zkapacitnění trati Šumperk – Libina (mimo)“ a stavbu „Elektrizace a zkapacitnění trati Libina – Uničov“. Toto rozdělení již bylo provedeno v záměru projektu, byly zpracovány dva záměry projektu, na každou stavbu samostatně. Pro účely dokumentace pro stavební povolení (DSP) je stavba „Elektrizace a zkapacitnění trati Šumperk – Uničov“ rovněž rozdělena na stavbu „Elektrizace a zkapacitnění trati Šumperk – Libina (mimo)“ a stavbu „Elektrizace a zkapacitnění trati Libina – Uničov“.

Tento dokument řeší dílčí úsek trati mezi železničními stanicemi Šumperk a Libina. Poloha stavby je určena stávající polohou trati. Navržené řešení uvažuje s elektrizací a rekonstrukcí traťové koleje ve stávající stopě s minimálními směrovými posuny s důrazem na respektování stávajících hranic drážních pozemků.

Cílem stavby bude soubor investičních opatření pro:

- Optimalizaci technického stavu a parametrů trati č. 290 Olomouc – Šumperk – v části trati Šumperk – Uničov (mimo).
- Elektrizaci (stejnosměrná 3kV) celé trati z Šumperka do Uničova, vč. PEÚ.
- Návrh tratě pro zavedení taktové osobní dopravy.
- Maximalizaci traťové rychlosti převážně na stávajícím tělese dráhy až do hodnoty 100 km/h, resp. na méně než 70-80 km/h.
- Zvýšení konkurenceschopnosti, resp. možnost zavedení páteřních spěšných vlaků Olomouc – Šternberk – Uničov – Šumperk.
- Snížení negativních vlivů z železniční dopravy na předmětné trati na životní prostředí a zdraví obyvatelstva.
- Zlepšení podmínek pro nástup a výstup cestujících zřízením nástupišť s hranou 550 mm nad TK.
- Zvýšení bezpečnosti železničního provozu a cestujících.
- Zajištění bezbariérového přístupu pro osoby se sníženou schopností pohybu a orientace.



Podkladová data: WMS ZM50 (ČÚZK)

Obr. 1: Umístění stavebního záměru (dotčený úsek trati vyznačen červenočerně)

a) VLIV STAVBY NA ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ

a. 1. Ovzduší

Vlivy v období výstavby

Vlivem výstavby dojde k dočasnému lokálnímu ovlivnění kvality ovzduší, na kterém se bude podílet zejména automobilová doprava (transport materiálu, stavební mechanismy), ale i vlastní plocha staveniště. Rozsah této zátěže bude záviset zejména na technologické kázni dodavatelů stavby a na zvolené technologii stavby.

Vliv stavby na ovzduší v období výstavby lze omezit na emise tuhých částic do ovzduší při manipulaci se sypkými hmotami a na emise ze stavebních strojů a nákladních automobilů. Dopad vlastní stavební činnosti (včetně zemních prací) bude co nejvíce minimalizován zvolenou technologií provádění stavby. Pro ochranu ovzduší při realizaci stavebního záměru doporučujeme dodržet následující opatření, která jsou navržena zejména k eliminaci prašnosti v zájmové lokalitě:

- používané přístupové komunikace budou pravidelně čištěny, aby nedocházelo vlivem povětrnostních podmínek ke zvýšené prašnosti
- používané komunikace a zařízení staveniště budou pravidelně zkrápěny
- stavební mechanismy a nákladní automobily vyjíždějící ze stavby budou důsledně čištěny
- nákladní automobily převážející zeminu a stavební materiál budou řádně zaplachtovány

Pro zónu Střední Morava byl vypracován Program pro zlepšování kvality ovzduší, kde jsou navržena opatření vedoucí ke zlepšení kvality ovzduší a k dosažení přípustné úrovně znečištění. K záměru se vztahují tři opatření – AB4 Výstavba a rekonstrukce železničních tratí, BD3 – Omezování prašnosti ze stavební činnosti a BD1b Recyklační linky stavební suti. V opatřeních BD 3 jsou pro omezování prašnosti ze stavební činnosti doporučována např. maximální izolace stavby od okolní zástavby, transport stavební suti v potrubích, případně vhodná forma zvlhčování potenciálních zdrojů prašnosti, omývání vozidel před výjezdem ze staveniště a zakrývání prašného nákladu plachtou při převozu.

Při realizaci záměru je uvažováno s provozem recyklační linky na štěrk. Linka bude umístěna na zařízení staveniště v k.ú. Nový Malín na parcele č. 2110 (vlastník Lesní statek Třemešek

v.o.s., druh pozemku orná půda - ZPF). Vzhledem k blízkosti obytné zástavby je nutné, aby na ploše zařízení staveniště byla recyklační linka umístěna co nejdále od obytné zástavby a byla důsledně dodržována opatření na omezení prašnosti. Předpokládaná doba provozu recyklační linky je v období 11/2021-12/2021 a 04/2022 - 11/2022 (dle harmonogramu stavby - nejedná se o nepřetržitý provoz každý den).

Dle zákona č. 201/2012 Sb., o ochraně ovzduší, je recyklační linka stavebních hmot o projektovaném výkonu vyšším než 25 m³/den vyjmenovaným zdrojem dle přílohy č. 2 zákona. Dodavatel recyklační linky bude mít platné povolení provozu stacionárního zdroje dle §11 zákona č. 201/2012 Sb. pro území Olomouckého kraje.

Celkově lze konstatovat, že znečištění ovzduší způsobené vlivem výstavby stavebního záměru bude časově omezené a plně reverzibilní a při dodržení navržených opatření nebude mít významný dlouhodobý negativní vliv na kvalitu ovzduší.

Vliv v období provozu

V období provozu nebude instalován žádný vyjmenovaný ani nevyjmenovaný zdroj znečišťování ovzduší ve smyslu zákona č. 201/2012 Sb., v platném znění. Není uvažováno s umístěním nových záložních zdrojů energie.

Vzhledem k tomu, že předmětem záměru je elektrizace trati, dojde po dokončení stavebních prací ke snížení znečištění ovzduší z provozu železnice oproti současnému stavu. Etapa provozu tak nebude mít negativní dopad na ovzduší.

a. 2. Hluk

Pro posouzení hlukové zátěže z procesu výstavby a etapy provozu záměru byla zpracována Akustická studie, která je součástí projektové dokumentace (část B.3.4).

Hluk v době výstavby

Pro hlukové posouzení jsou obvykle posuzovány stavební práce probíhající postupně v celém posuzovaném úseku železniční tratě. Vyhodnocovány bývají práce na sanaci železničního spodku a pokládka železničního svršku, včetně jeho směrové a výškové úpravy.

Návoz nového materiálu (šterkodrtě do podkladních vrstev železničního spodku a šterku do kolejového lože) se vzhledem k tomu, že jde o jednokolejnou trať, bude provádět v maximální míře po železnici. Rekonstrukce kolejí budou prováděny s použitím technologie obvyklé u staveb tohoto charakteru, odtěžení a sanace železničního spodku pomocí bagrování,

rekonstrukce železničního svršku s nasazením pokladače kolejových polí a další železniční technikou. K odtěžení a odvozu štěrkového kolejového lože bude využívána přednostně doprava po železnici. Zřízení nových konstrukčních vrstev železničního spodku (stabilizace) a spodní vrstvy štěrkového lože lze provádět (dle situací v úsecích a možností přístupu pro silniční mechanizaci) souběžně s výstavbou mostních objektů, což by urychlilo celkový postup výstavby ve stavebních postupech. Po snesení kolejového roštu (původních kolejových polí) bude provedeno odtěžení štěrkového lože a železničního spodku pomocí odbagrováním s odvozem nákladními auty a pracovními vlaky na předem určené skládky, nebo na mezideponii.

Projekt předpokládá během realizace stavby přednostní využití kolejové stavební techniky, např. pokladačů kolejových polí, strojní čističky, výsypných, zásobníkových a plošinových vozů, kolejových jeřábů, MUV, dvoucestných rypadel, apod. Je nutností, aby zhotovitel takovou technikou disponoval.

Pro odtěžení materiálu bude použito klasické metody za pomoci kolového bagru a nákladních vozidel pro transport materiálu. Při této fázi se limitní izofona 65 dB pro denní dobu obvykle pohybuje ve vzdálenosti do 8m od osy koleje. V řešeném úseku s předpokládaným nasazení této mechanizace nedojde k překročení hygienického limitu u žádného obytného objektu.

Při pracích na kolejovém svršku bývá obvykle dominantní pokládka kolejových polí a zejména pokládka výhybek na zhlaví stanic. Dále pak směrová a výšková úprava automatickou strojní podbíječkou včetně zhutnění štěrkového lože v definitivní poloze dynamickým stabilizátorem. Při těchto činnostech lze očekávat ekvivalentní hladinu akustického tlaku za denní dobu 65 dB ve vzdálenosti do 10 m od osy koleje. Avšak při zohlednění pohybu strojů a doby trvání etapy prací na kolejovém svršku lze říct, že průměrné ovlivnění nepřekračuje hygienický limit a nedojde k ohrožení zdraví.

Recyklační základna

V rámci stavby je uvažováno s recyklací materiálu ze štěrkového lože. Při nepřetržitém provozu se očekává limitní izofona 65 dB ve vzdálenosti maximálně 135 m od nejhlučnějšího zařízení (drtičky kameniva). Protože se v blízkosti zařízení nachází obytná zástavba, tak je vhodné nejhlučnější zařízení umístit na okraj plochy v co největší vzdálenosti. Nejbližší obytný dům (Nový Malín 693) se nachází ve vzdálenosti 155 m od středu parcely č.2110.

V noční době není provoz recyklační základny možný, protože by došlo k překročení hygienického limitu.

Hluk v době provozu

Výpočtový model prokazuje, že ekvivalentní hladiny akustického tlaku od provozu na železniční trati jsou dominantním zdrojem hluku v posuzovaných lokalitách pro denní i noční dobu. Zejména vzhledem k nízkým intenzitám dopravy není ve stávajícím stavu ani u nejbližší obytné zástavby překračován hygienický limit.

V předmětném úseku trati, Libina - Šumperk, nedojde k výraznému zvýšení intenzit dopravy, dojde pouze k navýšení traťové rychlosti. Hluková situace se tak po provedení rekonstrukce výrazně zlepší. To je dáno rekonstrukcí kolejového svršku i uvažovanou obnovou vozidlového parku. Ve výsledku dojde v tomto úseku tratě ve srovnání s rokem 2000 ke snížení průměrné hlučnosti minimálně o 5 dB v denní době a minimálně o 4 dB v noční době. U nejzatíženějšího chráněného venkovního prostoru stavby tohoto úseku trati budou ve výhledovém stavu ekvivalentní hladiny akustického tlaku dosahovat hodnot 56 dB během denní doby a 52 dB v noční době.

Po rekonstrukci v posuzovaném rozsahu není třeba návrhu protihlukových opatření a hygienický limit s korekcí pro starou hlukovou zátěž je podél celé tratě bezpečně dodržen jak pro denní, tak i pro noční dobu.

a. 3. Vibrace

Vibrace jsou mechanická chvění vznikající při průjezdu vozidla po dané trati a přenášejí se podloží do obytné zástavby, kde způsobují nežádoucí účinky. V důsledku jízdy vozidla po přilehlé komunikaci nebo trati vznikají dynamické síly, které se přenášejí zemí do okolí. Na průběh šíření vibrací od jejich zdroje, t.j. na koeficienty útlumové křivky má zásadní vliv (mimo parametrů vlastního zdroje) zejména geotechnická charakteristika podloží, morfologie terénu a řada dalších skutečností (dendrologie, hydrogeologie).

Na hladinu vibrací v objektech okolo trati má, mimo jiné, podstatný vliv kromě typu, hmotnosti a rychlosti jízdy vozidla i technický stav komunikace či železniční trati a kvalita, stáří a technický stav objektu. Tyto vlivy však je při měření a prognóze vibrací obtížné postihnout.

Podle ustanovení §18 nařízení vlády č. 272/2011 Sb. je dán hygienický limit vibrací za dobu jejich působení v chráněných vnitřních prostorech staveb vyjádřený průměrnou váženou hladinou zrychlení vibrací $L_{w,T}$ (75 dB) a korekcí podle přílohy č. 5 uvedeného právního

předpisu. Pro obytné místnosti a denní dobu je korekce + 6 dB, v noční době +3 dB. Celkový nejpřísnější limit průměrné vážené hladiny zrychlení vibrací tedy činí pro chráněné vnitřní prostory staveb a noční dobu (22:00-6:00 hod) $75 + 3 = 78$ dB.

Tento limit nesmí být překročen jak u horizontálních, tak ani u vertikálních vibrací (ustanovení §18 odst. 2 citovaného nařízení vlády). Tento limit vyhovuje s rezervou i pro hodnocení vlivu na statiku objektů v okolí železniční trati.

Rekonstrukcí, kdy je uvažováno s kompletní úpravou tělesa železničního spodku a celkovou obnovou železničního svršku, lze očekávat snížení hladin zrychlení vibrací. Důležitým faktorem je také nasazení moderních vlakových souprav.

Měření v objektu Nový Malín 235 ukázalo hodnoty přesahující hygienický limit. Protože nelze predikovat snížení vibrací prokazatelně splňující hygienický limit po rekonstrukci trati, je doporučeno doplnit u tohoto objektu antivibrační opatření v délce 35 m (např. umístění antivibrační rohože do konstrukčních vrstev železničního spodku. Rohož je nutné ochránit separační geotextilií).

Hodnocení vibrací je řešeno v samostatné části dokumentace B.3.7. Vibrace.

a. 4. Voda

Spotřeba a zdroje vody ve fázi výstavby

V období výstavby bude docházet ke spotřebě vody potřebné pro zkrápění staveniště, či pro vlastní stavbu. Množství takto spotřebované vody bude záviset na ročním období, ve kterém budou práce prováděny a souvisejícím počasím. Spotřebu vody pro jednotlivé činnosti spojené s realizací záměru nelze v této fázi přesně odhadnout. Tato problematika bude řešena vybraným dodavatelem stavby na základě způsobu realizace stavby.

Bude také nutné zajistit vodu pro technické zázemí na ploše staveniště, která bude spotřebovávána především v souvislosti s mytím rukou (zařízení staveniště jsou již dnes standardně vybavena chemickým WC). Pitná voda bude na staveniště dovážena balená, přičemž její množství je odhadováno na 5 l na osobu za den.

Spotřeba a zdroje vody ve fázi provozu

V rámci provozu bude docházet ke spotřebě vody v rámci běžného provozu vlakových souprav a pozemních objektů. Případem nárazové potřeby vody může být řešení havarijních situací (požáry, apod.). další výrazné změny v odběrech a spotřebě vody ve srovnání s dnešním stavem nejsou předpokládány.

Hydrologická charakteristika

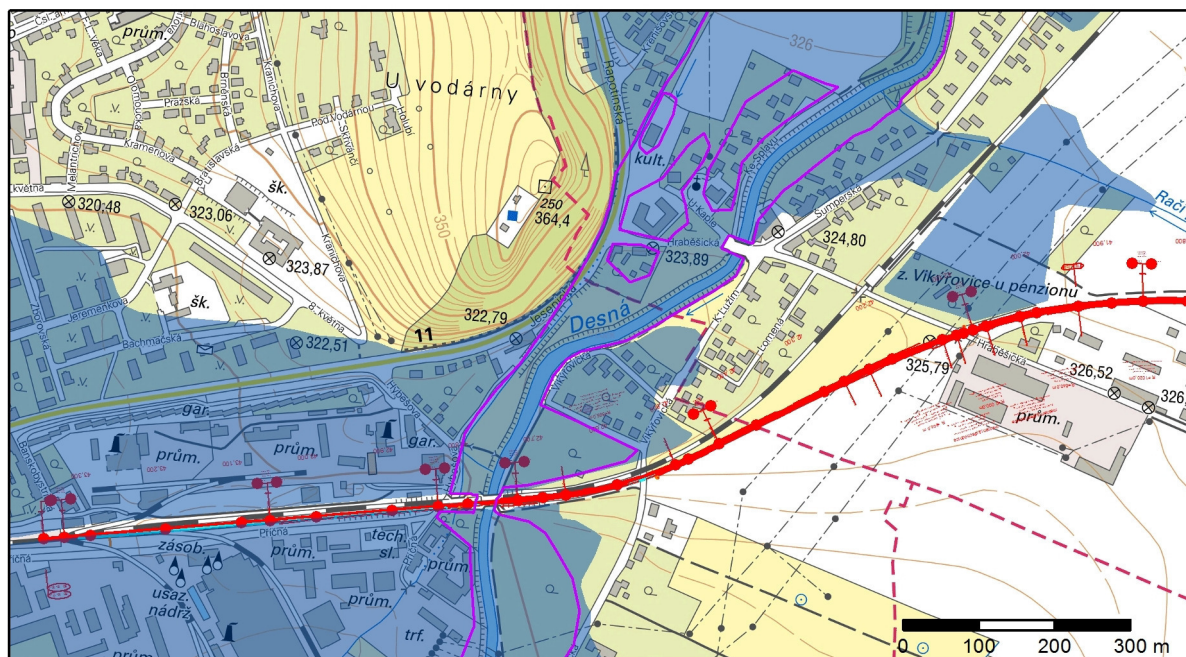
Zájmová lokalita náleží k povodí Moravy a úmoří Černého moře. Nejvýznamnějším vodním tokem v oblasti je řeka Desná, křížící trať v k. ú. Šumperk. Desná vzniká soutokem Divoké a Hučivé Desné u Koutů nad Desnou v nadmořské výšce 288 m n.m. a představuje levostranný přítok Moravy, do které ústí u Postřelmovu. Podle vyhlášky Ministerstva zemědělství č. 178/2012 Sb. v platném znění je Desná významným vodním tokem. Vodní toky, se kterými přichází posuzovaný úsek trati do kontaktu, jsou uvedeny v následující tabulce.

Tab. 1: Přehled dotčených vodních toků

Název toku	Drážní km	Správce vodního toku
Bezejmenný	29,959	Povodí Moravy, s.p.
Bezejmenný	30,617	Lesy ČR, s.p.
Bezejmenný	30,843	Povodí Moravy, s.p.
Bezejmenný	33,790	Povodí Moravy, s.p.
Bezejmenný	34,375	Lesy ČR, s.p.
Bezejmenný	34,628	Lesy ČR, s.p.
Loučka	35,239	Lesy ČR, s.p.
Bezejmenný	35,700	Povodí Moravy, s.p.
Bezejmenný	36,129	ZVHS - HOZ
Bezejmenný	36,789	Lesy ČR, s.p.
Bezejmenný	37,578	Lesy ČR, s.p.
Malínský potok	38,154	Lesy ČR, s.p.
Bezejmenný	38,944	ZVHS – HOZ
Bezejmenný	39,123	Povodí Moravy, s.p.
Bezejmenný	39,829	Lesy ČR, s.p.
Hraběšický potok	40,335	Lesy ČR, s.p.
Račí potok	41,600	Lesy ČR, s.p. (dotyk s tratí)
Desná	42,764	Povodí Moravy, s.p.
Holubí potok	42,811	Povodí Moravy, s.p.

Posuzovaný záměr prochází záplavovým územím pro Q100 vodního toku Desná v Šumperku a ve Víkřovicích. V místě křížení s Desnou přichází trať do kontaktu i s aktivní zónou tohoto záplavového území.

Zájmová lokalita se nachází mimo chráněnou oblast přirozené akumulace vod (CHOPAV). V obci Nový Malín těsně protíná hranici CHOPAV Jeseníky v jejím jihozápadním konci.



Obr. 2: Záplavové území Q100 (modrá plocha) a aktivní zóna záplavového území (fialově)

V km 40,150 – 42,800 přichází železniční trať do kontaktu s OPVZ „Šumperk Nový Malín studna“ (I., IIa., IIb. stupně) – viz obr. 3.

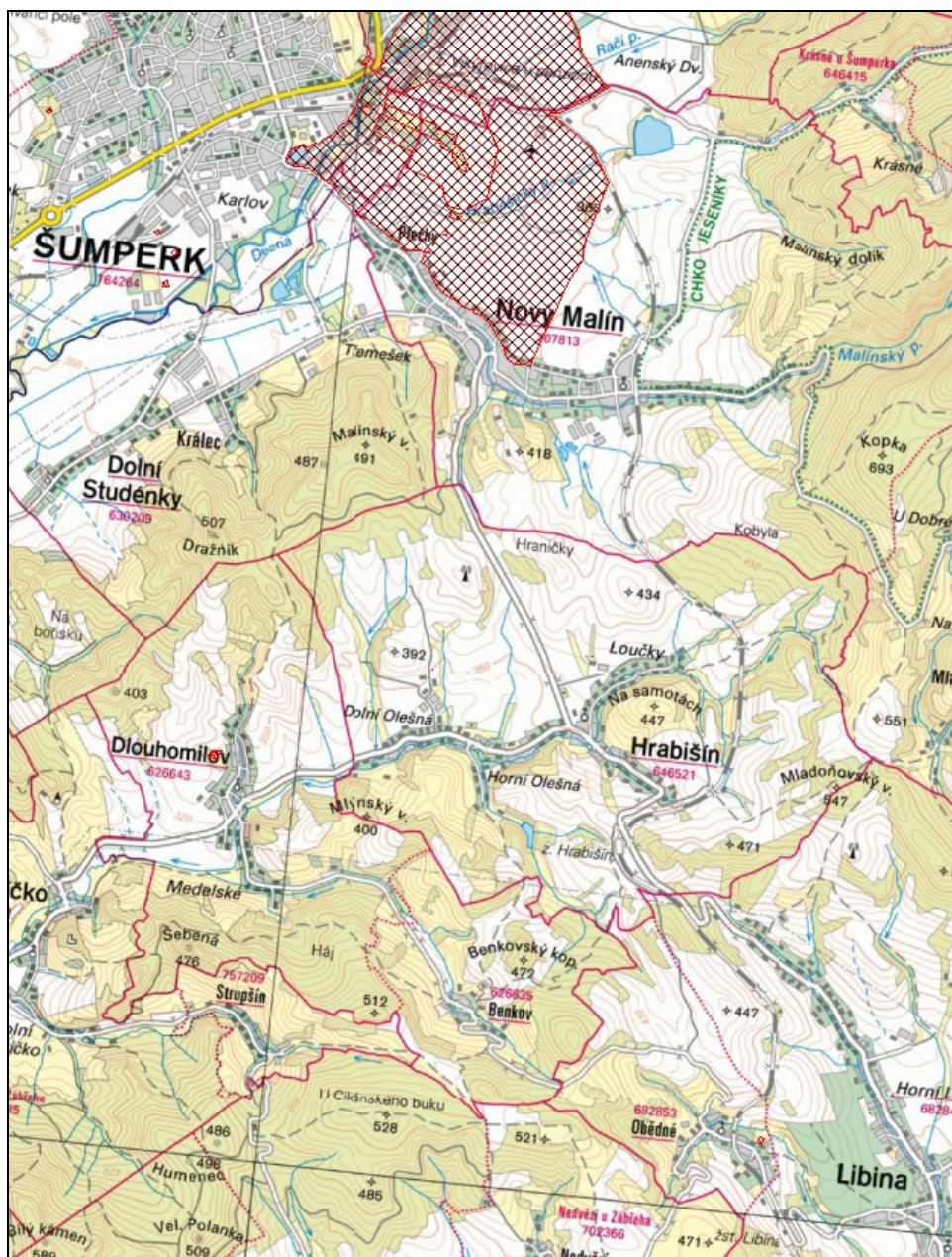
Citlivé oblasti

Ve smyslu nařízení vlády č. 401/2015 Sb. se všechny útvary povrchových vod na území ČR, tedy i vody v okolí zájmové lokality, vymezují jako citlivé oblasti s následnou odpovídající ochranou (emisní standardy pro citlivé oblasti a pro vypouštění odpadních vod do vod povrchových ovlivňujících kvalitu vody v citlivých oblastech dle přílohy č. 1 výše zmíněného nařízení Vlády).

Zranitelné oblasti

Dle vodního zákona (č. 254/2001 Sb., o vodách, v platném znění) jsou zranitelné oblasti území, kde se vyskytují povrchové a podzemní vody, zejména využívané nebo určené jako zdroje pitné vody, v nichž koncentrace dusičnanů přesahuje hodnotu 50 mg/l nebo mohou této hodnoty dosáhnout, nebo povrchové vody, u nichž v důsledku vysoké koncentrace dusičnanů ze zemědělských zdrojů dochází nebo může dojít k nežádoucímu zhoršení jakosti vody.

Předmětný úsek železniční trati se nenachází ve zranitelné oblasti.



Obr. 3: Ochranná pásma vodních zdrojů v úseku trati Šumperk - Libina

Vzhledem k charakteru záměru a při dodržení běžných opatření na ochranu vod není dán předpoklad negativního vlivu na vodstvo. Negativní vlivy mohou být spojeny pouze s havarijními stavy.

a. 5. Odpady

Odpady vznikající při výstavbě záměru

Převážnou část odpadů, vznikajících v rámci realizace záměru, budou tvořit odpady patřící dle „Katalogu odpadů“ do skupiny č. 17- Stavební a demoliční odpady (včetně vytěžené zeminy z kontaminovaných míst). Část vznikajících materiálů je možno využít v souladu s výše uvedenými požadavky zákona o odpadech a to jako vhodné recykláty na téže stavbě nebo na stavbách jiných při dodržení podmínky vhodnosti použití předmětných odpadů jako materiálu, zejména vyhlášky č. 294/2005 Sb., v platném znění.

Odpady, které budou vznikat v rámci stavby, lze rozdělit na ty, které budou vázány na vlastní proces realizace stavby, a na ty, které budou vznikat v souvislosti s použitými technologiemi, mechanismy, zázemím stavby apod. Kromě těchto odpadů budou na staveništi a zařízeních stavenišť vznikat odpady spojené s pobytem a pohybem pracovníků. Půjde většinou o odpady typu komunálního odpadu.

Předpokládané množství a jednotlivé druhy odpadů, které vzniknou v rámci výstavby při realizaci jednotlivých SO/PS jsou uvedeny v části dokumentace B.3.2. Odpadové hospodářství.

Odpady vznikající při provozu záměru

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

a. 6. Půda

Posuzovaná stavba bude v maximální možné míře situována na drážních pozemcích. Celá stavba bude realizována v ochranném pásmu dráhy. Realizace předpokládá dočasný i trvalý zábor pozemků ZPF. Souhlas s trvalým odnětím ze ZPF vydal orgán ochrany ZPF MěÚ Šumperk dne 26.3. 2018. Rozsah požadovaných záborů spolu s podmínkami stanoviska – souhlasu s odnětím jsou uvedeny v samostatné části dokumentace B.3.3 Zemědělská příloha. Stavební záměr si nevyžádá zábory pozemků určených k plnění funkcí lesa. Stavbou bude dotčeno ochranné pásmo lesa (tzn. území do 50 m od okraje lesních pozemků). Pro umístění stavby na těchto pozemcích je nutný souhlas příslušného orgánu státní správy lesů dle zákona č. 289/1995 Sb., §14 odst. 2. Závazné stanovisko – souhlas k vydání rozhodnutí o umístění stavby, kterým mají být dotčeny pozemky určené k plnění funkcí lesa dle §14 odst. 2, vydal MěÚ Uničov dne 16.11.2016 a MěÚ Šumperk dne 23.11.2016.

Riziko pro půdy mohou představovat pouze možné havárie při realizaci stavby. Při dodržení běžných opatření na ochranu půd v souvislosti s prevencí proti haváriím nepředpokládáme negativní vlivy tohoto záměru na půdy.

b) Vliv stavby na přírodu a krajinu

b. 1. Ochrana dřevin

V rámci terénních průzkumů byla na zájmové lokalitě provedena aktualizace dendrologického průzkumu (samostatná příloha B.3.6. Dendrologický průzkum - aktualizace).

V souvislosti s realizací stavby dojde k dotčení dřevin rostoucích mimo les. Podél železnice v dotčeném území lze zaznamenat porosty, které dosahují rozměrů, pro které je požadováno povolení pro kácení dřevin rostoucích mimo les. Dřeviny rostoucí mimo les budou káceny pouze v nezbytně nutné míře.

Pro kácení dřevin rostoucích mimo les, které dosahují obvodu kmene nad 80 cm, či zapojených porostů dřevin o celkové rozloze nad 40 m² bylo zažádáno o povolení ke kácení příslušné orgány ochrany přírody (obecní úřady dotčených obcí). Za kácení dřevin rostoucích mimo les může být příslušným obecním úřadem stanovena povinnost náhradních výsadeb. Kácení bude provedeno v souladu s Metodickým pokynem pro údržbu vyšší zeleně (SŽDC 2016).

Povolení ke kácení pro dřeviny na pozemcích dotčených obcí a drážních pozemcích bylo příslušnými obcemi vydáno již ve stupni DÚR, o povolení ke kácení ostatních dřevin (na pozemcích soukromých vlastníků) je zažádáno v rámci stavebního řízení.

Opatření k ochraně dřevin před negativními účinky stavby

Při rekonstrukci je třeba dodržet opatření na ochranu dřevin vycházející z normy ČSN 83 9061 Technologie vegetačních úprav v krajině – ochrana stromů, porostů a vegetačních ploch při stavebních pracích. K ochraně před mechanickým poškozením dřevin je nutné stromy chránit plotem, který by měl obklopotvat celou kořenovou zónu, ve výjimečných případech je nutné ochránit kmen pomocí vypořádkovaného bednění z fošen vysokým nejméně 2 m. Je nezbytné, aby ochranné bednění, či plot, zakrývaly také kořenové náběhy! Při zásahu do kořenové zóny stromu (např. hloubení jam, výkopů) bude výkop proveden ručně a je potřeba dbát zvýšené opatrnosti tak, aby nedošlo k mechanickému poškození kořenového systému. Při výkopu nebudou přetínány kořeny s průměrem větším než 2 cm. Dále je nutné zabránit tomu, aby v blízkosti dřevin nebyla půda zhutňována např. pojezdy stavební techniky nebo výkopovým materiálem! Musí být rovněž zabráněno tomu, aby byl prostor zamokřen, např. vodou unikající ze stavby. V ochranném pásmu dřevin nesmí být zakládána ohniště ani se zde nesmí nacházet žádné zdroje tepla. Je třeba zabránit jakýmkoli mechanickým, příp. chemickým poškozením dřevin a půdního prostoru! Veškerá porušení těchto opatření mohou vést k vážnému poškození kořenového systému a celkovému úhynu stromu!

b. 2. Ochrana památných stromů

V blízkosti záměru nebyly vyhlášeny památné stromy či stromořadí, které by mohly být posuzovaným záměrem ovlivněny.

Památné stromy ani jejich ochranná pásma nebudou stavebním záměrem dotčeny.

b. 3. Ochrana rostlin a živočichů

V rámci terénních průzkumů byl na zájmové lokalitě proveden a následně zpracován přírodovědný průzkum zaměřený na floru, faunu a migrační prostupnost území v zájmové lokalitě.

Flora

Železniční trať v úseku Libina – Šumperk vede podhůřím Jeseníků, zemědělsky intenzivně obhospodařovanou krajinou, s nízkým podílem přírodních a přírodě blízkých biotopů. V okolí Hrabišína dominují pastviny, mezi Novým Malínem a Šumperkem intenzivní pole.

Ve vazbě na železniční těleso a jeho okolí nebyl zaznamenán výskyt druhů zvláště chráněných dle vyhlášky č. 395/1992 Sb., v platném znění. Roztroušeně se podél železnice vyskytuje pouze jilm habrolistý (*Ulmus minor*), který je řazený v kategorii C4a – vzácnější taxon vyžadující pozornost. V rámci odstranění dřevin na náspu železnice dojde pravděpodobně také k odstranění několika jilmů habrolistých, neočekáváme však, že by došlo k ovlivnění lokální populace tohoto druhu.

Na okolí železnice je vázána celá řada invazních druhů rostlin. Železnice představuje antropogenní liniový prvek, podél kterého dochází k šíření invazních druhů. Z drobných taxonů se jedná o turan roční (*Erigeron annuus*), turanku kanadskou (*Conyza canadensis*), pětour maloúborný a srstnatý (*Galinsoga parviflora*, *G. quadriradiata*), netýkavku malokvětou (*Impatiens parviflora*). Na vlhčí místa je vázána netýkavka žláznatá (*I. glandulifera*).

Z výsadeb v okolí obcí pochází pámelník bílý (*Symphoricarpos albus*) a astříčka kopinatá (*Symphyotrichum lanceolatum*) s roztroušeným výskytem v drážním km 29,25. Z dalších druhů běžně se šířících krajinou lze jmenovat celík kanadský (*Solidago canadensis*), který se šíří podél násypů, z dřevin trnovník akát (*Robinia pseudoacacia*). V drážních km 32,0 - 32,1 se nachází populace vličího bobu mnoholistého (*Lupinus polyphyllos*) o rozloze cca 30 m², a to východně od železnice. Jedná se o pozemek parc. č. 2849/1, k. ú. Horní Libina, ve správě SŽDC.

V okolí železnice jsou časté také porosty křídlatky japonské (*Reynoutria japonica*). Její populace byly zaznamenány v drážním km 29,79 v Obědném (západní okraj náspu, podél přístupové panelové cesty, velikost cca 35 m²) a v drážním km 29,816 (západní okraj náspu, násep mostního objektu, velikost cca 10 m²). V obou případech se jedná o pozemek ve správě SŽDC, k. ú. Obědné, parc. č. 757/1. V okolí Nového Malína se populace křídlatky japonské nachází v drážních km 37,19 a 37,22 (východně od trati, rozloha cca 100 m²), v drážním km 37,77 (u manipulační plochy, rozloha cca 75 m²) a v drážním km 38,84 (rozloha cca 24 m², západně od trati), na pozemku parc. č. 4095/1, k. ú. Nový Malín, ve správě SŽDC. Tyto porosty doporučujeme před začátkem stavby odborně odstranit tak, aby nedocházelo k zavlékání invazní křídlatky během stavby na nová místa.

Při předchozích průzkumech, v letech 2015 a 2016 byl v drážních km 39,6 a 41,7 – 41,8 zaznamenán výskyt invazního bolševníku velkolepého (*Heracleum mantegazzianum*). Při

průzkumu v roce 2018 nebyla přítomnost tohoto druhu potvrzena. Pravděpodobně tak došlo k jeho eradikaci v předchozích letech. Nicméně se jedná o nebezpečný druh s vysokým potenciálem šíření. Proto je třeba jeho případný výskyt stále kontrolovat a v případě výskytu okamžitě likvidovat.

Fauna

V území dotčeném záměrem zjištěn výskyt zvláště chráněných druhů živočichů – čmeláci rodu *Bombus*, mravenci rodu *Formica* a vranka obecná (*Cottus gobio*). Pro všechny tyto druhy již byly Krajským úřadem Olomouckého kraje uděleny výjimky ze základních podmínek jejich ochrany dle § 56, zákona č. 114/1992 Sb., v platném znění (č. j.: KUOK: 110443/2016 a 117187/2016), s platností do 30. 9. 2023.

Vliv na bezobratlé

V obecné rovině budou bezobratlí realizací záměru ovlivněni zejména dočasným zánikem jejich biotopů během stavebních prací. Po ukončení stavební činnosti lze předpokládat obnovení původního prostředí a opětovné osídlení dotčenými druhy. Ze zvláště chráněných bezobratlých byli v oblasti zjištěni čmeláci rodu *Bombus* (O) a mravenci rodu *Formica* (O).

Hnízdo mravenců rodu *Formica* (O) byla zaznamenáno v těsné blízkosti železniční trati cca v drážním km 40,955. Vzhledem k tomu že mraveniště bylo již opuštěné, není nutné navrhovat ochranná opatření. Aktivní hnízdo mravenců bylo zjištěno při okraji silnice II/446 v prostoru plánované výstavby trakční napájecí stanice (obr. 3). V případě, že mraveniště bude v době výstavby aktivní a stavební práce budou probíhat v bezpečné vzdálenosti, je v rámci ochrany mravenců dostačující hnízdo pouze ohradit, tak aby nedošlo k jeho poškození pohybující se technikou. Pokud mraveniště může být ohroženo, je nezbytné provést záchranný přesun na jinou vhodnou lokalitu se stejným charakterem vegetace a mikroklimatu (nutno domluvit s vlastníkem pozemku). Za tímto účelem bude ustanoven ekologický dozor stavby.

Čmeláci rodu *Bombus* (O) se vyskytovali v prostoru celého záměru, výskyt jejich hnízd na ploše stavebních prací proto nelze vyloučit. Realizací záměru předpokládáme zásah do jejich potravního i hnízdního biotopu. Lze předpokládat, že po ukončení stavby budou stávající biotopy obnoveny, a že čmeláci železniční násep opětovně kolonizují.

Pro mravence rodu *Formica* a čmeláky rodu *Bombus* byla Krajským úřadem Olomouckého kraje již udělena výjimka ze základních podmínek ochrany zvláště chráněných druhů dle § 56, zákona č. 114/1992 Sb., v platném znění (č. j.: KUOK: 110443/2016), s platností do 30. 9. 2023. Na základě aktualizace tohoto průzkumu není u bezobratlých potřeba žádat o další výjimku.

Vliv na ryby

V rámci ichtyologického průzkumu řeky Desné v podmostí železniční trati byly zjištěny tři druhy ryb, z nichž vranka obecná (*Cottus gobio*, O, NT, II) je zvláště chráněná zákonem. Nejzávažnější ohrožení ryb představuje potenciální únik chemických látek do toku během stavebních prací nebo při provozu železniční trati. Proto je důležité dodržovat především v průběhu stavební činnosti bezpečnostní opatření: Tankování pohonných hmot nesmí být prováděno v korytě toku ani v jeho těsné blízkosti. Technika pohybující se v blízkosti vodního toku musí být v takovém technickém stavu, aby nedocházelo k úniku provozních kapalin během stavební činnosti. Pokud nebude v provozu, bude umístěna mimo koryto kanálu a podložena vanami. Na březích nesmí být skladovány žádné nebezpečné chemické látky.

Při pracích, kde hrozí padání materiálu z demolovaných částí mostů do vody, doporučujeme zabezpečit podmostí podplachtováním. Práce v korytě řeky Desné nejsou při rekonstrukci mostu plánovány. V případě změny stavebního postupu navrhujeme před zahájením prací v korytě toku provést odlov ryb spojený se záchranným transferem.

Pro vranku obecnou (*Cottus gobio*) byla Krajským úřadem Olomouckého kraje již udělena výjimka ze základních podmínek ochrany zvláště chráněných druhů podle § 56, zákona č. 114/1992 Sb. (č. j.: KUOK: 11187/2016), s platností do 30. 9. 2023. Výjimka se povoluje za podmínek uvedených v kapitole f) Podmínky ochrany podle jiných zvláštních předpisů.

Vliv na obojživelníky

V území dotčeném záměrem nebylo zjištěno prostředí vhodné pro reprodukci obojživelníků. Několik mokřadů vhodných pro rozmnožování žab (především ropuchy obecné *Bufo bufo*, O, VU) bylo shledáno v blízkosti Nového Malína a Hrabšína jen několik set metrů od železniční tratě. Poblíž rybníků u Nového Malína byl v kolejovém loži nalezen vlakem přejetý jedinec ropuchy obecné. Železniční trať představuje pro obojživelníky určitou migrační bariéru, nicméně oproti stávajícímu stavu neočekáváme ke zhoršení migrační prostupnosti.

Z hlediska ochrany obojživelníků je důležité zajistit migrační prostupnost železniční tratě. Té lze dosáhnout dostatečným množstvím propustků a k migraci využitelných mostních objektů. Tato problematika byla detailně řešena v migrační studii (Zobač 2015). Z výsledků migrační studie byla na vytipovaných místech řešena opatření k usnadnění migrace obojživelníků (viz kapitola dále – Migrační prostupnost záměru).

Vliv na plazy

Přítomnost plazů nebyla na ploše plánované stavby zjištěna. Během průzkumů předchozího záměru („Elektrizace a zkapacitnění trati Olomouc – Uničov“, viz Fialová et al. 2018) byla ve

vazbě na těleso železnice zjištěna ještěrka obecná (*Lacerta agilis*, SO, NT, IV). Její výskyt je znám také z širšího území této stavby, nicméně neočekáváme, že by se v řešeném úseku železniční trati ještěrky trvale vyskytovaly. V podhůří Jeseníků se vyskytují i další druhy plazů – ještěrka živorodá (*Zootoca vivipara*, SO, NT), slepýš křehký (*Anguis fragilis*, SO, NT), užovka obojková (*Natrix natrix*, O, NT), zmije obecná (*Vipera berus*, KO, VU). Vazbu těchto druhů k území dotčeném záměrem neočekáváme. Domníváme se proto, že plazi nebudou realizací záměru ovlivněni.

Vliv na ptáky

Vzhledem k tomu, že se jedná o modernizaci stávající železniční trati, nedojde k výraznému dotčení (zaboru) nových biotopů. V rámci záměru je podél trati plánováno kácení stromů a křovin. Vzhledem k tomu, že se v okolí výstavby nachází dostatek dalších vhodných dřevin, negativní ovlivnění populací ptáků nepředpokládáme. Kromě toho je pravděpodobné, že po ukončení stavby se stromy a křoviny začnou opět obnovovat (záleží na údržbě). S ohledem na ptáky by odstraňování dřevin mělo proběhnout mimo hnízdní období, které lze v případě zjištěných druhů vymezit od 31. 8. do 31. 3.

Potenciální hrozbu pro větší ptáky může představovat výstavba nového trolejového vedení. Stavba nových vedení v krajině pro ptáky představuje riziko jednak kvůli nebezpečí úrazu a smrti elektrickým proudem, ale rovněž i srážkou s dráty. K úrazu elektrickým proudem na sloupech elektrického vedení dochází nejčastěji v případě, kdy pták dosedne na sloup a křídlem zavadí o drát vedoucí elektrický proud. Dojde tak ke spojení elektrického oblouku a následnému výboji. V případě trolejového vedení však bývá drát většinou podvěšen, takže jen málokdy dojde k propojení drátu a sloupu ptačím tělem. Hrozba je tak mnohem menší než je tomu v případě běžných sloupů vysokého napětí. Větší riziko úrazu či úmrtí větších ptáků může nastat kvůli nárazům do drátů trolejového vedení. Zabezpečení trolejového vedení proti nárazům ptáků (prostřednictvím odrazek, reflexně zbarvených destiček či pruhů látky zavěšených na nosný drát elektrického vedení) je vhodné řešit v místech, kde lze očekávat časté průlety velkých ptáků, většinou vrubozobých, brodivých či dravců. Typickým místem, kde je vhodné trolejové vedení zabezpečit, jsou mosty přes velké vodní toky, tvořící významný letový koridor. V místech stavebního záměru jsme však nezjistili významný letový koridor ptáků.

Výrazné zvýšení kolizí ptáků s projíždějícími vlaky oproti současnému stavu neočekáváme. Z důvodu poměrně malé intenzity provozu na této železniční trati není nutné vybavit žádný z úseků trati zábranami proti vletu ptáků do prostoru železnice.

Jelikož tato trať je provozována již od konce 19. století, samotný provoz na modernizované trati nebude mít na ptáky žijící v okolí zvýšený plašící efekt oproti současnému stavu. Na elektrizovanou trať bude navíc možné nasadit elektrické vlakové soupravy, které jsou méně hlučné v porovnání se dieselovými vlakovými soupravami. Populace ptáků ve sledovaném území nebudou záměrem významně dotčeny.

Vliv na savce

Výstavbou může vlivem hluku docházet k rušení živočichů využívajících bezprostřední okolí záměru, např. srnec obecný (*Capreolus capreolus*) a zajíc polní (*Lepus europaeus*, NT). Při realizaci záměru lze proto očekávat částečné vyprázdnění okolí stavby a přesun těchto živočichů do klidnějších částí krajiny. Tento stav však bude pouze dočasný, po ukončení stavby dojde k opětovnému osídlení opuštěného území.

Zásadním nepříznivým vlivem liniových dopravních staveb na obratlovce (především savce) spočívá v narušení migrační prostupnosti krajiny. Dráha křížuje mezi Libinou a Hrabšínem migračně významné území, jehož středem prochází osa dálkového migračního koridoru pro velké savce (Anděl et al. 2010). Podle nové koncepce AOPK ČR řešící migrační prostupnost krajiny je část tohoto území vymezena jako biotop zvláště chráněných druhů (podle zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, v platném znění) velkých savců – medvěd hnědý (*Ursus arctos*, KO, CR, II a IV), rys ostrovid (*Lynx lynx*, SO, EN, II a IV), vlk obecný (*Canis lupus*, KO, CR, IV) a los (*Alces alces*, SO, CR). Migrace těchto savců lze v dotčeném území očekávat spíše vzácně, nicméně jedná se o jedno z posledních průchozích míst mezi Moravou a západem. V rámci záměru je plánována rekonstrukce (a elektrifikace) stávající železnice, ke vzniku nové migrační bariéry tudíž nedojde. Proto nepředpokládáme ani zásah do biotopu zvláště chráněných druhů velkých savců.

Riziko pro savce představuje zvýšená mortalita na trati; plánováno je zvýšení rychlosti (až na 100 km/h), intenzita vlakové dopravy se výhledově příliš nezmění (vlaky ovšem budou nově jezdit více v nočních hodinách, kdy jsou savci nejvíce aktivní). Hrozba se týká především srnce obecného, jehož kadávery po srážce s vlakem byly často nalézány. Ke střetům zvěře s železniční dopravou bude dále docházet i po realizaci záměru, výrazné riziko dotčení jejich populací ovšem nepředpokládáme. Pro snížení tohoto vlivu v migračně významném územím (které je nově oproti předchozímu stupni projektu vymezené jako biotop zvláště chráněných druhů velkých savců) navrhujeme v úseku drážních km 31,800–32,700 instalovat na okraje železnice reflexní prvky, které sníží riziko vstupu větších savců pohybujících se v okolí dráhy do kolejiště v době průjezdu vlaku. Doporučujeme se zde řídit technickými podmínkami Ministerstva dopravy TP 130 – zařízení odrazující zvěř od vstupu na pozemní komunikaci.

Během procesu posuzování vlivů záměru na životní prostředí (EIA) byly se zástupci Hnutí Duha a ČSOP Šumperk projednány možnosti snížení nepříznivých vlivů záměru na migraci živočichů (především v místech vedení železnice přes migračně významné území, v oblasti Hrabišínského sedla). Na základě těchto jednání byly v projektu zohledněny návrhy na úpravu mostních objektů a propustků, které zvýší prostupnost trati. Této problematice je věnována pozornost dále v kapitole Migrační prostupnost.

V oblasti záměru se vyskytují různé druhy letounů (Chiroptera) s odlišnými způsoby života. Záměr má největší vliv na druhy využívající stromové úkryty z důvodu kácení dřevin v okolí trati. Stromové dutiny mohou využívat netopýři k mateřským i letním koloniím v období od května do srpna, k zimním koloniím v období od listopadu do března nebo k přečkávání dne během jarních či letních přeletů. Nejcitlivější jsou netopýři na kácení během letního období, kdy využívá stromové dutiny větší množství druhů. Oproti tomu k zimování využívá stromové dutiny menší počet druhů, typicky např. netopýr rezavý (*Nyctalus noctua*, SO, IV). V rámci předběžné opatrnosti navrhujeme kácení starých stromů s potenciálem tvorby dutin provést mimo období hnízdění ptáků a výskytu netopýřů, optimálně během října. Pokud není možné termín dodržet, je nezbytné provádět kácení po schválení ekodozorem stavby. Nové trakční vedení nebude mít na letouny významný vliv. Vzhledem k jejich orientaci echolokací za špatné viditelnosti (s extrémně přesným výsledkem) je pravděpodobnost nárazu netopýra či vrápence do drátu velmi nízká. Občasnou kolizi s projíždějící vlakovou soupravou (případně tlakovou vlnou projíždějícího vlaku) vyloučit nelze, ale toto riziko je v porovnání s rizikem kolize s dopravou na silničních komunikacích stejného významu mnohem menší.

Migrační prostupnost

Ke zjištění migrační prostupnosti současné železniční tratě a k posouzení vlivu záměru na ni byla v roce 2015 jako příloha k Oznámení dle zákona č. 100/2001 Sb. zpracována Studie migrační prostupnosti trati (Zobač 2015), jejímž cílem bylo prověřit potenciální migrační objekty, tj. mosty a propustky a významné úseky z hlediska migrací křížící trať. Studie vyhodnocuje všechna riziková místa pohybu menších živočichů i větších savců a navrhuje zmírňující opatření. S upřesněním technických postupů pro další stupeň (DÚR) byla studie aktualizována.

Ze závěrů studie vyplývá, že i po realizaci záměru se bude na trati vyskytovat dostatečné množství migračních objektů, které umožní živočichům bezpečný podchod pod železnicí. Vzhledem k charakteru záměru (rekonstrukce, elektrifikace stávající trati) lze celkově shrnout, že jeho realizací nedojde ke snížení migrační prostupnosti území a ani další fragmentaci

krajiny a s ní spjatou izolaci populací živočichů. Železnice představují pro migraci volně žijících živočichů řádově menší problém než silnice a dálnice. Železniční těleso je obecně užší než silniční a jeho překonání nečiní živočichům tak významné problémy. Provoz na železnicích má také zcela rozdílný charakter proti silničnímu a časové prodlevy mezi vlaky mohou poskytnout dostatečný prostor pro překonání trati. Ani hlavní železniční koridory nejsou pro živočichy nepřekonatelné. Proto je výstavba speciálních migračních objektů žádoucí zejména u rychlostních koridorů. Na ostatních tratích je potřeba se zaměřit především na rekonstrukce mostních objektů přes vodní toky a snažit se pro živočichy zajistit pod mosty suchou cestu (v podobě suchých berem, Toman et Hlaváč 1995, Hlaváč et Anděl 2008).

Na základě jednání se zástupci Hnutí Duha a ČSOP Šumperk byly v projektové dokumentaci zohledněny návrhy na úpravu některých mostů a propustků, které zvyšují prostupnost trati. Navržena je přestavba propustku v km 33,116 o rozměrech 80 x 110 cm na mostní objekt 350 x 356,5 cm. Další významnou změnou je přestavba trubního propustku o průměru 1000 mm v km 36,789 na most s rozměry 200 x 310 cm. Rovněž bude rozšířen rámový propustek v km 27,709 na míru 100 x 200 cm a bude umístěn nový rámový propustek 200 x 230 cm v km 29,220 namísto plánované sanace kamenné klenby o světlé šířce 199 cm a světlé výšce 175 cm. Dále je hodnocen migrační potenciál stávajících a navržených mostních objektů a propustků

Konkrétními změnami na mostních objektech, významnými pro migrační prostupnost, se podrobněji zabývá samostatná příloha B.3.5 Přírodovědný průzkum (kap. 6 Vlivy na flóru a faunu – Migrační prostupnost). Celkově jsou změny v rámci posuzovaného úseku hodnoceny jako pozitivní.

Vzhledem rozsahu záměru, jeho charakteru, umístění a při dodržení výše zmíněného opatření předpokládáme akceptovatelný vliv na flóru a faunu.

b. 4. Zvláště chráněná území

Zvláště chráněná území (ZCHÚ) dle zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, v platném znění, můžeme rozdělit na „velkoplošná“ a „maloplošná“. Do skupiny „velkoplošných“ zvláště chráněných území jsou řazeny národní parky (NP) a chráněné krajinné oblasti (CHKO). Do skupiny „maloplošných“ zvláště chráněných území řadíme

přírodní památky (PP), národní přírodní památky (NPP), přírodní rezervace (PR) a národní přírodní rezervace (NPR).

Jediným velkoplošným zvláště chráněným územím, se kterým přichází drážní těleso do kontaktu, je Chráněná krajinná oblast Jeseníky. Chráněná krajinná oblast Jeseníky byla vyhlášena Výnosem Ministerstva kultury č. 9886/69-II/2 v roce 1969 na rozloze 740 km². Nejvyšším bodem je vrchol Pradědu s nadmořskou výškou 1492 m n. m. Území je z 80% pokryto lesy, převážně druhotnými smrčínami nebo bučinami s mozaikovitě zachovalými zbytky přírodních lesů. Nejcenější území chráněné krajinné oblasti jsou chráněna ve 4 národních přírodních rezervacích (Praděd, Šerák - Keprník, Rejvíz, Rašeliňště Skřítek), 18 přírodních rezervacích a 6 přírodních památkách.

Železniční trať přiléhá k hranici CHKO Jeseníky v délce cca 500 m mezi žel. km cca 38,150 až 38,650 v Novém Malíně.

Stavební práce nebudou mít žádný vliv na zmíněné chráněné území.

b. 5. Nerostné suroviny

Předmětný záměr nezasáhne do stanoveného dobývacího prostoru, chráněného ložiskového území či do území bilancovaných výhradních a nevyhrazených ložisek dle zákona č. 44/1988 Sb., horní zákon, v platném znění.

Negativní vliv na nerostné zdroje a geologické prostředí lze vzhledem ke vzdálenosti předmětných lokalit od stavebního záměru vyloučit.

b. 6. Zachování ekologických funkcí a vazeb v krajině

Významný krajinný prvek

Pojem významný krajinný prvek (VKP) byl zaveden zákonem č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, v platném znění. Jako VKP jsou definovány ekologicky, geomorfologicky nebo esteticky hodnotné část krajiny, které utváří její typický vzhled nebo přispívají k udržení její stability. Významnými krajinnými prvky jsou lesy, rašeliňště, vodní toky, rybníky, jezera, údolní nivy (tzv. VKP ze zákona) nebo jiné části krajiny, které takto zaregistruje ve smyslu zákona o ochraně přírody příslušný orgán státní správy. Jde zejména o mokřady, stepní trávníky, remízy, meze, trvalé travní plochy, naleziště nerostů a zkamenělin, umělé i přirozené

skalní útvary, výchozy a odkryvy. Mohou jimi být i cenné plochy porostů sídelních útvarů včetně historických zahrad a parků.

1) VKP ze zákona

V území se nachází 3 typy významných krajinných prvků ze zákona, které mohou být stavbou dotčeny. Jedná se o vodní toky, údolní nivy vodních toků a lesy.

Nejvýznamnějším vodním tokem v zájmové lokalitě je Desná. Přehled vodních toků, se kterými přichází železniční trať do kontaktu, je uveden v tab. 1 v kap. a.3. Významnými krajinnými prvky jsou nivy uvedených toků. Zalesněné území se nachází v okolí Hrabšína, nicméně lesní porosty nebudou záměrem přímo dotčeny.

2) VKP registrované

Prvky nebo jiné části krajiny, které takto zaregistruje ve smyslu zákona o ochraně přírody příslušný orgán státní správy (tzv. registrované VKP). Jde zejména o mokřady, stepní trávníky, remízy, meze, trvalé travní plochy, naleziště nerostů a zkamenělin, umělé i přirozené skalní útvary, výchozy a odkryvy. Mohou jimi být i cenné plochy porostů sídelních útvarů včetně historických zahrad a parků. Zvláště chráněná část přírody je z této definice vyňata.

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

V rámci územního řízení vydaly příslušné orgány ochrany přírody (MěÚ Šumperk a MěÚ Uničov) souhlasná stanoviska k zásahu do uvedených významných krajinných prvků.

Územní systém ekologické stability (ÚSES)

ÚSES je vymezován na základě zákona č.114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny v platném znění. Můžeme jej charakterizovat jako vzájemně propojený soubor přirozených i pozmeněných, avšak přírodě blízkých, ekosystémů. ÚSES umožňuje uchování a reprodukci přírodního bohatství, příznivě působí na okolní, méně stabilní části krajiny a vytváří tak základ pro její mnohostranné využívání.

Rozlišují se tři úrovně ÚSES:

- nadregionální
- regionální
- místní (lokální)

Z nadregionálních prvků ÚSES trať mostními objekty křížuje v km 42,764 a v km 42,811 (k.ú. Šumperk) nadregionální biokoridor K 89, jehož osou je vodní tok Desná a Holubí potok.

V km 32,6 trať kříží RBK 896 (k.ú. Horní Libina), na kterém jižně od trati (cca 300 m) leží RBC 432 Benkovský kopec. V k.ú. Nový Malín leží RBC „Malínský kopec“ 433, které je od trati vzdálené 250 m východním směrem.

Stávající železniční trať kříží rovněž celá řada prvků lokálního ÚSES:

V km 29,96 (k.ú. Obědné) trať mostním objektem kříží LBK 7, jehož osou je bezejmenný pravostranný přítok Mladoňovského potoku. Na tomto biokoridoru leží cca 500 m západně od trati LBC 6. Od km 30,3 trať kopíruje LBK 7a, který propojuje LBK 7 10 a LBC 4, kterým trať prochází v km 30,70 - 30,95. Vlevo od trati ve vzdálenosti cca 100 m prochází LBK 4, který propojuje LBC 4 a LBC 3. Do LBC 3 se z východního směru napojuje výše zmíněný RBK 896, který zde křížuje železniční trať (km 32,6). Severovýchodně od trati na něm leží LBC 2 (LBC 496), kterým prochází Libinský potok. V k.ú. Hrabšíns cca 400 m východně od trati (km 35,7) leží LBC 475, ze kterého severním, jižním a východním směrem vybíhají lokální biokoridory LBK 369b, LBK 389 a LBK 369a. Lokální biokoridor LBK 369a, který vybíhá z LBC 475 severním směrem se k trati přibližuje a napojuje se na LBC „Pod Kobylou“. V km 36,2 severovýchodně od trati (cca 200 m) prochází LBK 12 (369) a kříží trať v km 36,9 jako LBK 9 (28), jehož osou je bezejmenný vodní tok. Na tomto lokálním biokoridoru leží 200 m východně od trati LBC „Pod Kobylou“. Na LBK 9 (28) leží dále LBC „Poldr“ v km 37,5 (cca 250 m západně od trati). V km 38,0 se cca 500 m východně od trati nachází LBC „Nad Vodojemem“. Tyto dvě lokální biocentra propojuje LBK 10 (27). V km 39,0 trať kříží LBK 7 (24), jehož osou je levostranný přítok Hraběšického potoka a který propojuje RBC „Malínský kopec“ 433, LBC „Pod Mohylou“ a LBC „Pod tratí“ přiléhající k trati v km 39,829. LBC „Pod tratí“ je propojeno LBK 6 (22) s LBC „U letiště“. V km 40,335 kříží trať Hraběšický potok, který je osou LBK 2 (21). Vpravo od trati se nalézá LBC „Pod Krásným“. V km 42,74 (k.ú. Šumperk) trať kříží Vodní tok Desná a v km 42,811 Holubí potok. V těchto místech trať současně kříží NRBK 89. Vpravo od trati leží LBC 17 a dále 200 m severně od trati LBC 16.

Zájmová lokalita zasahuje do vymezených prvků ÚSES. Vzhledem ke skutečnosti, že se jedná o rekonstrukci stávající železniční tratě, nebudou těmito stavebními zásahy nijak narušeny ani omezeny migrační, ekologické funkce a vazby v okolní krajině.

b. 7. Kulturní památky a archeologické nálezy

Kulturní památky jsou podle zákona č. 20/1987 Sb., o státní památkové péči, v platném znění, chráněny jako nedílná součást kulturního dědictví lidu, svědectví jeho dějin, významného činitele životního prostředí a nenahraditelné bohatství státu.

Nemovité kulturní památky

V okolí zájmové lokality byla vyhlášena řada nemovitých kulturních památek. Výčet památek v obcích, kterými trať prochází, je uveden v

Tab. 2.

Tab. 2: Přehled nejbližších nemovitých kulturních památek (zdroj: monumnet.npu.cz)

Název památky	Rejstříkové číslo	Obec	Lokalizace
kaplička Loučení	24012 / 8-987	Libina	
mauzoleum s alejí	19427 / 8-989	Libina	při hřbitově
venkovská usedlost	22956 / 8-992	Obědné	
kostel Nanebevzetí P. Marie/Narození P. Marie	35973 / 8-1065	Nový Malín	
socha sv. Jana Nepomuckého	100126	Nový Malín	
pomník občanům Českého Malína	23086 / 8-3186	Nový Malín	
výšinné opevněné sídliště - hradiště, archeologické stopy	30135 / 8-2205	Nový Malín	v prostoru dnešního kostela
kostel sv. Barbory	35875 / 8-1276	Šumperk	sady Jiráskovy
park Jiráskovy sady	11265 / 9-32	Šumperk	

Realizovaný stavební záměr do žádné z uvedených nemovitých kulturních památek nezasáhne.

Stavební záměr nekoliduje s žádnou kulturní památkou typu světového kulturního dědictví, ani zde nejsou evidovány vesnické památkové zóny nebo rezervace, krajinné památkové zóny či archeologické památkové rezervace. Jiné nemovité kulturní památky, než výše zmíněné, se v nejbližším okolí stavebního záměru nenacházejí.

Archeologická a paleontologická naleziště

Celé zájmové území je zahrnuto do UAN III. (<http://npu.cz>), tj. území, na němž nebyl dosud rozpoznán a pozitivně prokázán výskyt archeologických nálezů a ani tomu nenasvědčují žádné indicie, ale jelikož předmětné území mohlo být osídleno či jinak využito člověkem, existuje 50 % pravděpodobnost výskytu archeologických nálezů. Dále posuzovaný stavební záměr kříží v několika místech území kategorie UAN I. a UAN II. Území kategorie UAN I. je území s pozitivně prokázaným výskytem archeologických nálezů a kategorie UAN II. je území, kde je pravděpodobnost výskytu archeologických nálezů 51 – 100%.

Vzhledem k výše uvedenu můžeme předpokládat výskyt archeologických nálezů ve smyslu zákona č. 20/1987 Sb., o státní památkové péči, v platném znění, a to zejména na území měst a obcí.

Na všechny typy území s archeologickými nálezy se vztahuje povinnost vyplývající z § 21-24 zákona č. 20/1987 Sb., o státní památkové péči v platném znění. To znamená, že je nutné u UAN I a UAN II respektovat § 22 zákona č. 20/1987 Sb., o státní památkové péči v platném znění, tzn. stavebníci jsou již od přípravy stavby, tj. záměru, provádět jakékoli zemní práce, při nichž může být objeven archeologický nález ve smyslu § 23 citovaného zákona, povinni tento záměr oznámit Archeologickému ústavu AV ČR a umožnit jemu nebo organizaci oprávněné k archeologickým výzkumům provést na dotčeném území záchranný archeologický výzkum.

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

c) VLIV NA SOUSTAVU CHRÁNĚNÝCH ÚZEMÍ NATURA 2000

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

Předmětný úsek železniční trati neprochází územím soustavy Natura 2000.

Nejbližší lokalitou soustavy Natura 2000 je EVL Údolí Malínského potoka (min. vzdálenost cca 2 km) a EVL Libina u Černušků (min. vzdálenost cca 1 km).

Dle vyjádření věcně a místně příslušného orgánu ochrany přírody Krajského úřadu Olomouckého kraje ze dne 25.11.2015 (č.j. KUOK 103579/2015) nemůže mít záměr významný vliv na příznivý stav předmětu ochrany nebo celistvost evropsky významných lokalit nebo ptačích oblastí.

d) NÁVRH ZOHLEDNĚNÍ PODMÍNEK ZE ZÁVĚRU ZJIŠŤOVACÍHO ŘÍZENÍ NEBO STANOVISKA EIA

Dne 14.3. 2016 by Krajským úřadem Olomouckého kraje vydán závěr zjišťovacího řízení (č.j. KUOK 13829/2016), kde je konstatováno, že záměr nemá vliv na životní prostředí a nebude dále posuzován dle zákona č. 100/2001 Sb., v platném znění.

Oznámení dle přílohy č. 3, zákona č. 100/2001 Sb., bylo vypracováno pro záměr „Elektrizace a zkapacitnění trati Šumperk – Olomouc“ (Ecological Consulting a.s., 2016). Záměr byl pro potřeby projektování a získání územního rozhodnutí rozdělen na dvě samostatné stavby "Elektrizace a zkapacitnění trati Uničov (včetně) - Olomouc" a "Elektrizace a zkapacitnění trati Šumperk - Uničov". Stavba v úseku Uničov – Šumperk byla dále rozdělena pro potřeby financování na dvě stavby: „Elektrizace a zkapacitnění trati Šumperk – Libina (mimo)“ a „Elektrizace a zkapacitnění trati Libina – Uničov“. Toto rozdělení bylo provedeno již v záměru projektu a shodně zůstává pro účely dokumentace pro stavební povolení (DSP).

V rámci Oznámení byla navržena níže uvedená opatření k prevenci, vyloučení, snížení, popřípadě kompenzaci nepříznivých vlivů, která jsou zapracována do projektové dokumentace, tak aby byla respektována vybraným zhotovitelem stavby.

- Požádat o výjimku ze zásahu do biotopu zvláště chráněných druhů dle § 56 zákona č. 114/1992 Sb., v platném znění, pro mravence rodu *Formica* (*Formica* spp.) a čmeláka rodu *Bombus* (*Bombus* spp.), střevli potoční (*Phoxinus phoxinus*) a vranku obecnou (*Cottus gobio*), ještěrku obecnou (*Lacerta agilis*), ropuchu obecnou (*Bufo bufo*) a skokana zeleného (*Pelophyllax kl. esculentus*).

Vypořádání: Pro potřeby územního řízení byl aktualizován přírodovědný průzkum, který v úseku Uničov - Šumperk prokázal výskyt vranky obecné (Cottus gobio), mravence rodu Formica a čmeláka rodu Bombus. Pro tyto druhy udělil Krajský úřad Olomouckého kraje výjimku ze základních podmínek ochrany zvláště chráněných druhů dle § 56 z. č. 114/1992 Sb., v platném znění (č.j. KUOK 110443/2016 a KUOK 117787/2016).

- Pro období stavební činnosti doporučujeme stanovení odborného ekodozoru (z důvodu např. přítomnosti zvláště chráněných druhů ve výkopech, likvidace nepůvodních invazních druhů, kontrola dřevin k vyloučení hnízdění netopýrů či ptáků).

Vypořádání: Je věcí zhotovitele stavby. Pro období realizace stavby je uvažováno s přítomností odborného ekodozoru.

- Odstraňování dřevin (kácení, ořezávání) je třeba provádět pouze mimo hnízdní období ptáků a mimo vegetační období (tedy kácet a vyřezávat pouze od začátku listopadu do konce března). V případě, že nebude organizačně možné provést kácení v období mimo vegetační sezónu a mimo hnízdní období, bude kácení provedeno až po kontrole

dřevin ekodozorem stavby či jinou odborně způsobilou osobou, aby bylo vyloučeno případné hnízdění ptáků či netopýrů.

Vypořádání: Kácení dřevin je uvažováno mimo vegetační a hnízdní období - stavební postup 00 v zimě 2021. Pro období realizace stavby je uvažováno s přítomností odborného ekodozoru.

- Při rekonstrukci je třeba dodržet opatření na ochranu dřevin vycházející z normy ČSN 83 9061. K ochraně před mechanickým poškozením dřevin je nutné stromy chránit plotem, který by měl obklopovat celou kořenovou zónu, ve výjimečných případech opatřit kmen pomocí vypořádkovaného bednění z fošen vysokým nejméně 2 m. Jenutné, aby ochranné bednění či plot zakrývali také kořenové náběhy!! Při zásahu do kořenové zóny stromu (např. hloubení jam, výkopů) bude výkop proveden ručně. Při výkopu nebudou přetínány kořeny s průměrem větším než 2 cm. Dále je nutné zabránit tomu, aby v blízkosti dřeviny nebyla půda zhutňována např. pojezdy stavební techniky nebo výkopovým materiálem! Musí být rovněž zabráněno tomu, aby byl prostor zamokřen např. vodou unikající ze stavby. V ochranném pásmu dřeviny nesmí být zakládána ohniště ani nesmí se zde nacházet žádné zdroje tepla. Je třeba zabránit jakýmkoli mechanickým, příp. chemickým poškozením dřevin a půdního prostoru!

Vypořádání: Je věcí zhotovitele stavby – bude dodrženo.

- Během stavebních prací doporučujeme zaměřit pozornost na případné šíření v současnosti se zde vyskytujících invazních druhů i na zavlečení nových invazních druhů v souvislosti s pohyby objemů stavebních materiálů a zeminy a v případě jejich výskytu přikročit k jejich okamžitému odstranění.

Vypořádání: Je věcí zhotovitele stavby – bude dodrženo.

Připomínky došlé v rámci zjišťovacího řízení týkající se migrační prostupnosti trati byly dále projednávány se zainteresovanými subjekty. Změny vyplývající z těchto připomínek (úpravy mostních objektů) byly zapracovány do projektové dokumentace již ve fázi dokumentace pro územní řízení, související opatření jsou pak uvedeny níže v kapitole e) Podmínky ochrany podle jiných předpisů.

e) NAVRHOVANÁ OCHRANNÁ A BEZPEČNOSTNÍ PÁSMA

Ochranná pásma inženýrských sítí, komunikací a drah

Stavba je navrhována v ochranném pásmu dráhy. Ochranné pásmo je určeno svislou rovinou vedenou 60 m od osy krajní koleje a nejméně 30 m od hranice obvodu dráhy. Ochranné pásmo se stavbou nemění.

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

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

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

- ochranné pásmo plynovodů
 - u vysokotlakých plynovodů a přípojek je pásmo na každou stranu 4 m od půdorysu plynovodu
 - u nízkotlakých a středotlakých plynovodů a přípojek v zastavěném území 1 m na obě strany od půdorysu
 - u technologických objektů 4 m od půdorysu
- u vodovodů a kanalizací pro veřejnou potřebu činí ochranné pásmo v běžných případech 1,5 až 2,5 m od okraje potrubí (zák. č. 274/2001 Sb.)
- u silnic I. třídy a ostatních místních komunikací I. třídy se ochranným pásmem rozumí prostor ohraničený svislými plochami vedenými do výšky 50 m a ve vzdálenosti 50 m od osy vozovky nebo od osy přilehlého jízdního pásu
- u silnic II. nebo III. třídy místní komunikace II. třídy se ochranným pásmem rozumí prostor ohraničený svislými plochami vedenými do výšky 50 m a ve vzdálenosti 15 m od osy vozovky nebo od osy přilehlého jízdního pásu

- ochranné pásmo dráhy celostátní, regionální je vymezeno jako prostor po obou stranách dráhy do 60 m od osy krajní koleje, ale nejméně 30 m od hranic obvodu dráhy a pro dráhy celostátní vybudované pro rychlost větší než 160 km/h platí ochranné pásmo po obou stranách dráhy do 100 m od osy krajní koleje
- pro dálkové podzemní kabely telekomunikačních sítí a všechny zařízení, která jsou součástí těchto vedení, jsou vzdálenosti stanovené zákonem o telekomunikacích a jeho prováděcí vyhláškou, a to ochranné pásmo široké 2 m, s hloubkou i výškou 3 m měřenou od úrovně terénu.

Během realizace záměru tedy budou dotčena některá ochranná pásma inženýrských sítí. Souhrnně platí, že ochranná a bezpečnostní pásma inženýrských sítí a komunikací jsou dána příslušnými normami a obecně technickými požadavky na výstavbu a budou výstavbou respektována.

Veškeré zásahy do ochranných pásem budou konzultovány s vlastníky a provozovateli sítí a staveb.

Ochranná pásma lesa

Realizací stavebního záměru bude dotčeno ochranné pásmo lesa (území do 50 m od okraje lesa).

Ochranná pásma vodních zdrojů

Zájmová lokalita leží v ochranném pásmu vodního zdroje Šumperk Nový Malín studna – podzemní zdroj.

Ochranná pásma ložiskových území, dobývacích prostorů

Stavební práce nezasáhnou do stanoveného chráněného ložiskového území a do území bilancovaných výhradních ložisek dle zákona č. 44/1988 Sb., horní zákon v platném znění.

Chráněná území a jejich ochranná pásma, ochranná pásma památných stromů

Předmětná stavba leží mimo zvláště chráněná území i jejich ochranná pásma. U Nového Malína tvoří železniční trať v délce cca 500 m hranici s CHKO Jeseníky.

Záměr nezasahuje do ochranných pásem památných stromů.

f) PODMÍNKY OCHRANY PODLE JINÝCH PRÁVNÍCH PŘEDPISŮ

1. Pro fázi výstavby ustanovit odborně způsobilou osobu (ideálně držitele autorizace k provádění biologického hodnocení ve smyslu § 67 podle § 45i zákona č. 114/1992 Sb., v platném znění, nebo osobu s dlouholetou praxí v oboru) – ekologický dozor. Tato osoba bude po dobu výstavby zajišťovat zájmy ochrany přírody podle zákona č. 114/1992 Sb., v platném znění, bude operativně přijímat opatření pro odvrácení nebezpečí zranění nebo usmrcení zvláště chráněných druhů a dohlédne na realizaci navržených zmírňujících (a biotechnických) opatření.
2. V případě změny stavebních postupů a nutnosti stavebních prací v korytě Desné, je nutné před zahájením stavby v korytě toku provést elektoroodlov ryb a jejich následný transfer do bezpečné vzdálenosti po proudu.
3. Dbát na zvýšenou bezpečnost práce v blízkosti mokřadů, vodních ploch a vodních toků, aby se zabránilo úniku nebezpečných chemických látek do vodního prostředí.
4. Kácení dřevin a odstranění jiné vegetace je nutné provádět mimo vegetační období a mimo období hnízdění ptáků – v období od 31. 8. do 31. 9. V rámci předběžné opatrnosti doporučujeme kácení vzrostlých stromů s dutinami provést mimo období výskytu netopýrů – optimálně během října. Pokud není možné termíny dodržet, je žádoucí provádět kácení po schválení ekodozorem stavby.
5. V případě výskytu aktivního hnízda mravenců rodu *Formica* v místě stavebních prací bude mraveniště zabezpečeno, tak aby nedošlo k jeho ohrožení (např. ohrazením). Pokud mraveniště budou stavbou dotčena přímo, je nutné provést jejich záchranný transfer na jinou vhodnou lokalitu se stejným charakterem vegetace a mikroklimatu (nutno projednat s vlastníkem pozemku). Aktivní hnízdo bylo zjištěno při okraji silnice II/446 v prostoru plánované výstavby trakční napájecí stanice Hrabšíň.
6. V úseku křížení trati s biotopem zvláště chráněných druhů velkých savců v drážních km 31,800–32,700 instalovat na okraje železnice reflexní prvky, které sníží riziko vstupu větších savců pohybujících se v okolí dráhy do kolejiště v době průjezdu vlaku. Doporučujeme se v tomto úseku řídit technickými podmínkami Ministerstva dopravy TP 130 – zařízení odrazující zvěř od vstupu na pozemní komunikaci.
7. Pro zvýšení migračního potenciálu migračního objektu v km 33,116 zajistit v jeho podmostí přirozený nezpevněný povrch, zpevněný povrch navrhujeme překrýt několik cm vysokou vrstvu zeminy.

8. Před začátkem stavby doporučujeme odstranit porosty křídlatky japonské (*Reynoutria japonica*) v drážních km 29,79 (cca 35 m²) a 29,816 (cca 10 m²) na pozemku parc. č. 757/1, k.ú. Obědné, v drážních km 37,19 a 37,22 (cca 100 m²), v drážním km 37,77 (cca 75 m²) a v drážním km 38,84 (cca 24 m²), na pozemku parc. č. 4095/1, k. ú. Nový Malín, ve správě SŽDC. Rovněž doporučujeme odstranit populaci vlčího bobu mnoholistého (*Lupinus polyphyllus*) v drážních km 32,0 - 32,1 (cca 30 m²) na pozemku parc. č. 2849/1, k. ú. Horní Libina, ve správě SŽDC.
9. Během stavebních prací je třeba dbát na prevenci šíření invazních druhů (křídlatky, bolševník velkolepý, vlčí bob mnoholistý), zejména v souvislosti s pohyby objemů stavebních materiálů a zeminy. V případě nových výskytů je nutné je okamžitě likvidovat.
10. Z důvodů prevence ruderalizace území budou v rámci konečných terénních úprav rekultivovány všechny plochy zasažené stavebními pracemi.
1. Stavební práce se zvýšenou hlučností v blízkosti obytné zástavby nebudou realizovány ve dnech pracovního klidu a nočních hodinách.
2. Stavební práce v blízkosti obytné zástavby budou realizovány pouze v denní době.
3. Budou dodržovány bezpečnostní opatření při manipulaci s látkami závadnými vodám.
4. V rámci zařízení stavenišť nebudou skaldovány pohonné hmoty v množství přesahujícím jednodenní spotřebu. Případné uskladnění bude provedeno v odpovídajících nádobách, které budou opatřeny záchytnou vanou.
5. V případě havarijních stavů bude postupováno dle schváleného havarijního plánu stavby.
6. Budou důsledně dodržována ochranná opatření proti možnosti znečištění povrchových i podzemních vod (např. záchytné vany pod odstavenou technikou).
7. V záplavovém území nebudou zřizována zařízení staveniště a nebude zde skladován stavební materiál.
8. Možnému znečištění půd je třeba předejít uložením látek škodlivým půdám a vodám k tomuto účelu vyhrazených prostorách.
9. Dodavatel stavby bude zodpovědný za zajištění řádné údržby a sjízdnosti všech jím využívaných přístupových komunikací ke staveništi po celou dobu probíhajících stavebních prací.
10. Budou důsledně dodržována opatření pro zamezení emisí tuhých znečišťujících látek ze stavby – nákladní automobily převážející stavební materiál budou řádně zaplachtovány, bude dbáno na pravidelné uklízení komunikací, v případě suchého

počasí budou plochy staveniště kropeny, stavební mechanismy budou pravidelně čištěny atd.

11. Vznikající odpady budou zařídovány v souladu s „Katalogem odpadů“ (vyhl. č. 93/2016 Sb., kterou se stanoví Katalog odpadů). Dále využitelné odpady budou přednostně předány k recyklaci a následnému využití. Odpady určené k recyklaci nebudou obsahovat nebezpečné složky a nebudou znečištěny nebezpečnými látkami.
12. Původce odpadů povede řádnou evidenci odpadů.
13. Se vznikajícími odpady bude nakládáno v souladu s legislativními předpisy. Odpady budou předávány k využití či zneškodnění pouze oprávněným osobám provozujícím zařízení k úpravě, odstranění či využití příslušného druhu odpadu.
14. Uložení odpadů na zařízeních staveniště či vlastním staveništi bude omezeno na nezbytně nutnou dobu.
15. Případné rozbory výkopové zeminy nebo jiných odpadů budou prováděny akreditovanou laboratoří; ke každému odběru bude zpracován protokol o odběru; kromě rozboru samého bude protokol obsahovat: přesné určení místa odběru, popis způsobu odběru a datum odběru.
16. K dispozici bude dostatek sanačních materiálů pro řešení případné havárie (např. úniku pohonných hmot z mechanizace).
17. Každá nádoba s nebezpečným odpadem nebo místo soustředění nebezpečných odpadů bude řádně označeno a vybaveno identifikačním listem nebezpečného odpadu.
18. Důsledně bude dbáno zákazu pálení odpadů.
19. Se vznikajícími odpady bude nakládáno v souladu s legislativními předpisy. Odpady budou předávány k využití či zneškodnění pouze oprávněným osobám provozujícím zařízení k úpravě, odstranění či využití příslušného druhu odpadu.

Podmínky z rozhodnutí o povolení výjimky ze základních podmínek ochrany zvláště chráněných druhů podle § 56, zákona č. 114/1992 Sb. (č. j.: KUOK: 11187/2016) – pro vranku obecnou (*Cottus gobio*).

1. Přímé zásahy do koryta Desné a práce způsobující zákal vody budou realizovány mimo hlavní období rozmnožování vranky obecné, které je od počátku března do konce května.

2. V případě práce v korytě Desné bude před zahájením akce proveden opakovaný záchranný odlov a transfer ryb z úseku stavby. Živočichové budou odchytáváni a přenášeni do úseku toku nezasaženého pracemi, a to do míst, kde se vyskytují vhodné úseky nad horním okrajem řešeného úseku.
3. Případné práce v toku budou prováděny po dobu maximálně 5 dnů a poté bude minimálně 2 dny klidu na pročištění vody od zakalení, aby nedošlo k trvalému zabahnění žaber ryb.
4. Pro realizaci akce bude stanovena kvalifikovaná osoba – biologický dozor (např. autorizovaná osoba k provádění biologického hodnocení, osoba se vzděláním přírodovědného nebo osoba s praxí v ochraně přírody apod.).
5. Žadatel v průběhu akce zajistí prostřednictvím biologického dozoru dokumentaci zásahů – záznamy budou obsahovat lokalizaci, termín, druh a počet chycených a přenášených jedinců, případně další okolnosti týkající se transferu.
6. Záznamy žadatel předá povolujícímu orgánu ochrany přírody, nejpozději do 30. 11. kalendářního roku, v kterém budou práce provedeny, a to v písemné nebo v elektronické podobě.

Dále je třeba, aby byly dodrženy podmínky, které byly uvedeny v jednotlivých vyjádřeních příslušných úřadů, doložených v Dokladové části dokumentace.

ZÁVĚR

Stavební záměr je situován na stávající trati č. 290 mezi stanicemi Libina a Šumperk. Vzhledem k rozsahu a charakteru záměru a při dodržení zmíněných zmírňujících opatření (podmínek ochrany podle jiných předpisů) a uvedených opatření k prevenci, vyloučení, snížení, popřípadě kompenzaci nepříznivých vlivů očekáváme pouze zcela zanedbatelný vliv prováděných prací na životní prostředí v dotčeném území.