

EIA v přípravě železničních dopravních staveb

Mgr. Martin Pacner

Vedoucí skupiny staveb a EIA, Generální ředitelství, Odbor přípravy staveb (06)

EIA/SEA 2019, 24.-25. 4. 2019

O nás



K 31.12.2002 zaniká státní organizace České dráhy a vznikají 2 nástupnické organizace:

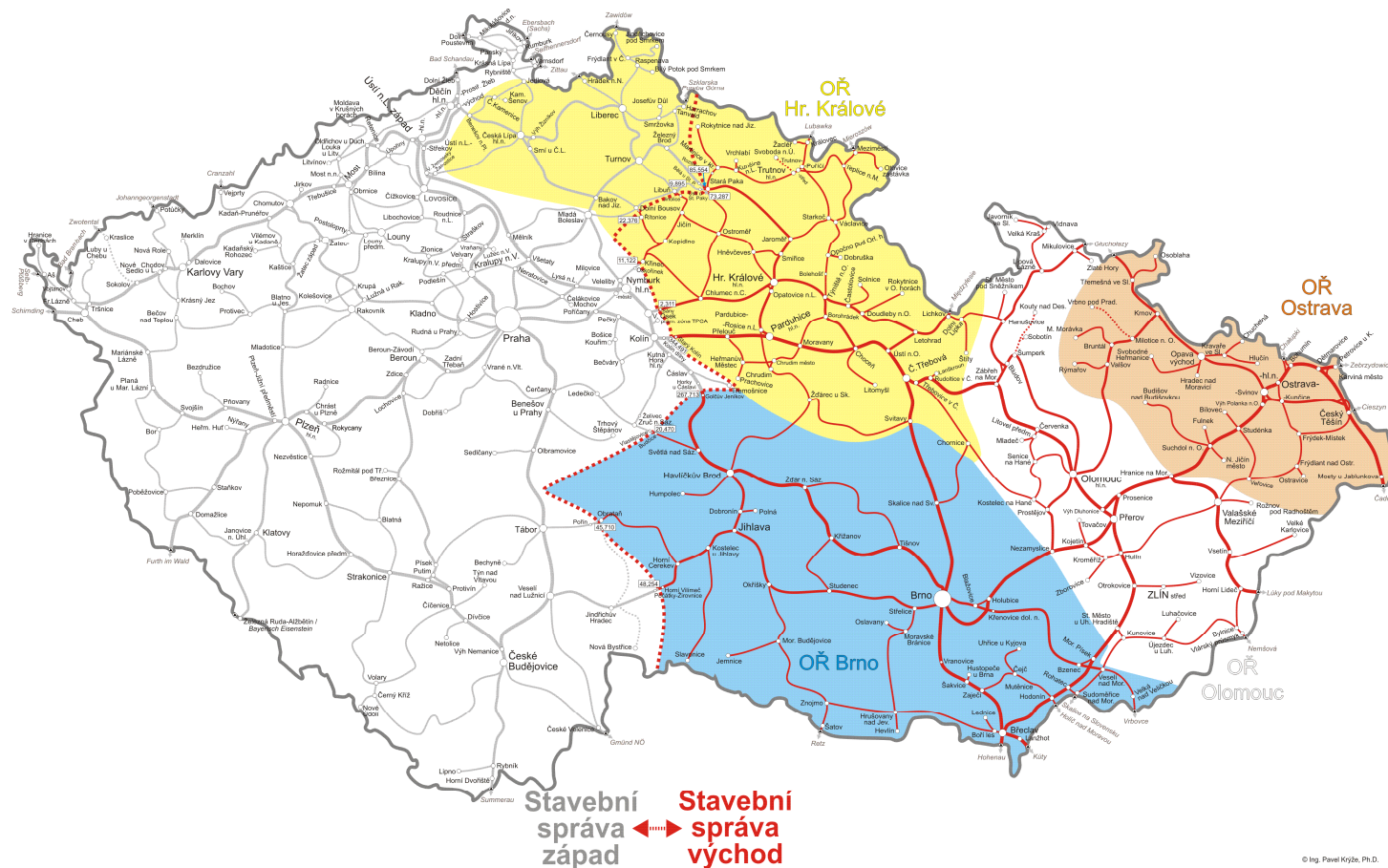
1. Správa železniční dopravní cesty, státní organizace (SŽDC), jejímž základním posláním je plnit funkci vlastníka dráhy. Zajišťuje provozování, provozuschopnost, modernizaci a rozvoj železniční dopravní cesty.

2. České dráhy a.s. – národní dopravce

Základní organizační struktura – kde je EIA?



Stavební správa západ a východ



Proces EIA a rámec posuzování

Směrnice EP a Rady 2011/92/EU a její revize 2014/52/EU

- **Bod 7 a)** – Výstavba dálkových železničních tratí a letišť se základní rozjezdovou a přistávací dráhou o délce 2 100 m a více (příloha 1 – záměry podléhají posouzení)
- **Bod 10 c)** – Výstavba železničních tratí a překladišť pro různé druhy dopravy a terminálů pro různé druhy dopravy (záměry neuvedené v příloze I) – (příloha II – zjišťovací řízení)

Zákon č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na ŽP, příloha 1

- **Bod 44** – Celostátní železniční dráhy (kategorie I – podléhá posuzování vždy, MŽP), původní znění: **9.1** Novostavby železničních drah delší 1 km (kategorie I, sloupec A – MŽP)
- **Bod 45** – Železniční a intermodální zařízení, překladiště a železniční dráhy s délkou od stanoveného limitu (2 km) – (kategorie II – zjišťovací řízení, KÚ), původní znění: **9.2** Novostavby (záměry neuvedené v kategorii I), rekonstrukce, elektrizace nebo modernizace železničních drah; novostavby nebo rekonstrukce železničních a intermodálních zařízení a překladišť (kategorie II, sloupec B – KÚ)

Metodický výklad vybraných bodů přílohy č. 1 (říjen 2018, MŽP)

Oprava, modernizace, novostavba – jaké jsou rozdíly?

Oprava

- hlavním cílem oprav není zvyšování rychlostí, i když lokálně k němu může v některých místech docházet
- hlavním cílem je oprava, která zajistí odstranění propadů rychlosti
- neměla by být změnou ve smyslu § 4 zákona EIA

Modernizace, optimalizace

- cílem je zvyšování rychlosti, které může být spojeno se změnou trasy a GPK
- pokud je ve stávající poloze – hodnotí se významnost změny, pokud je změnou, podléhá posouzení pokud se tak stanoví ve zjišťovacím řízení - § 4 odst. b) zákona EIA

Novostavba

- podléhá vždy posouzení

Příprava stavby před podáním oznámení EIA

Generální ředitelství, Odbor strategie - O26

Strategické dokumenty a problematika územního plánování. Prověřování variant i z hlediska územní průchodnosti - střety se ZCHÚ, NATURA 2000, VKP, ÚSES, případné změny hlukového zatížení bez zpracování akustických studií.

Studie:

TES – technicko-ekonomické studie

SP – studie proveditelnosti



Generální ředitelství, Odbor přípravy staveb – O6

ZP – záměr projektu + případně doprovodná dokumentace

(pro účely rozhodování Centrální komise ministerstva dopravy)

Dokumentace pro **územní řízení + EIA**, dokumentace pro stavební povolení
(v koordinaci se stavebními správami)

Požadavky na zpracování podkladů pro proces EIA

Všeobecné a zvláštní technické podmínky = požadavky na budoucího projektanta.

- ZCHÚ, NATURA 2000, VKP, ÚSES, památné stromy, ZCHD apod.
- Akustické posouzení včetně posouzení hluku ze stavební činnosti a vibrací, návrh PHO
- Přírodovědný průzkum
- Dendrologický průzkum
- Povodňové a havarijní plány
- Vyhodnocení adaptačních a mitigačních opatření (klimatická studie)
- Vliv na povrchové a podzemní vody, včetně vyhodnocení stavby z hlediska směrnice o vodách
- Migrační studie
- Odpadové hospodářství
- Rozptylová studie
- Vliv na krajinný ráz

Jak důležitý je proces EIA ve vztahu k financování z evropských zdrojů?



Hlavním zdrojem financování železniční infrastruktury jsou státní zdroje (Státní fond dopravní infrastruktury - SFDI) a dotační programy EU (Operační program doprava – OPD 1 a OPD2, CEF).

Do budoucna se předpokládá kombinované financování ze zdrojů Evropské investiční banky (EIB).

SŽDC v rámci žádostí musí předkládat velmi podrobné reporty. Na procesy EIA je kladen velký důraz, a to především na:

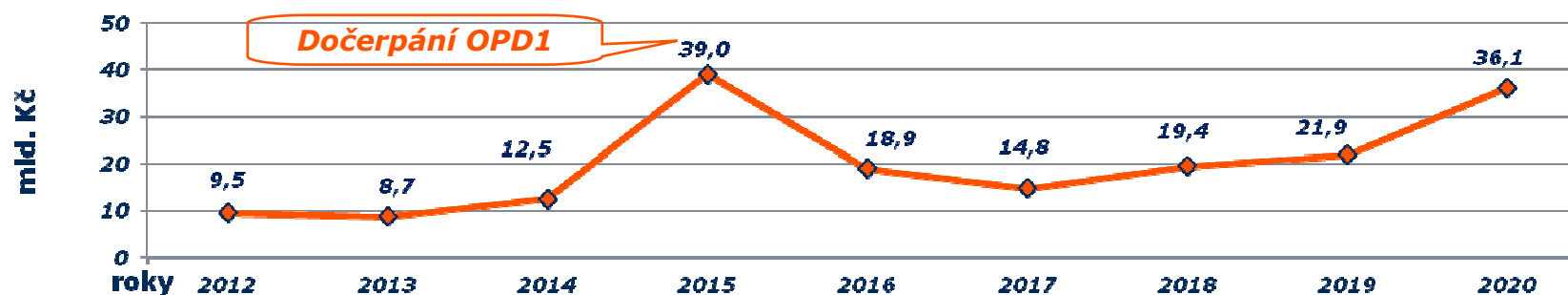
- zapojení veřejnosti
- změny v průběhu projektové přípravy (posuzování změn).

Objem investic

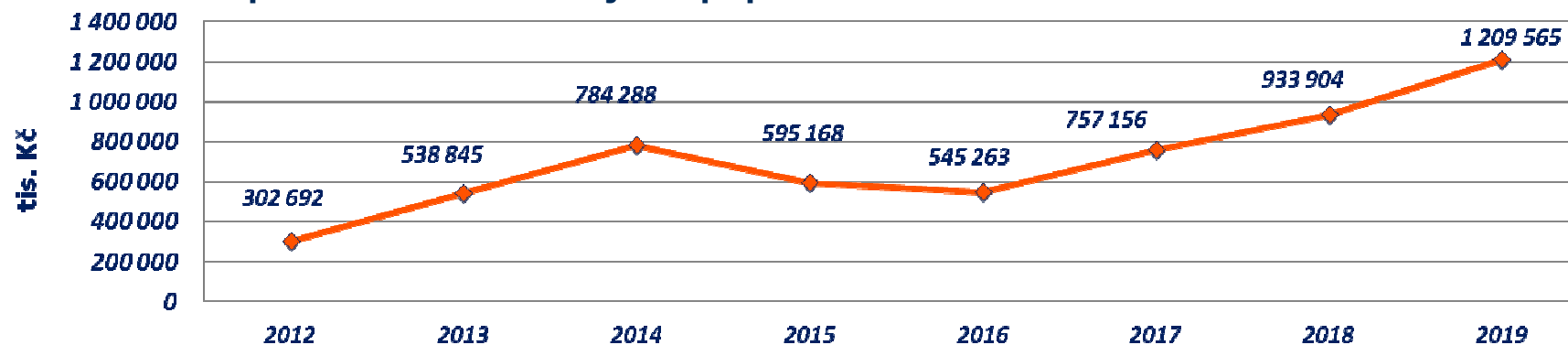
Investice v letech 2012 - 2020

	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020
Celkem investice	9,5	8,7	12,5	39,0	18,9	14,8	19,4	21,9	36,1
z toho zdroje národní (vč. spolufin.)	5,4	5,0	5,9	9,6	10,4	7,0	9,0	11,0	20,3
z toho zdroje EU	4,1	3,7	6,6	29,4	8,5	7,8	10,4	10,9	15,8

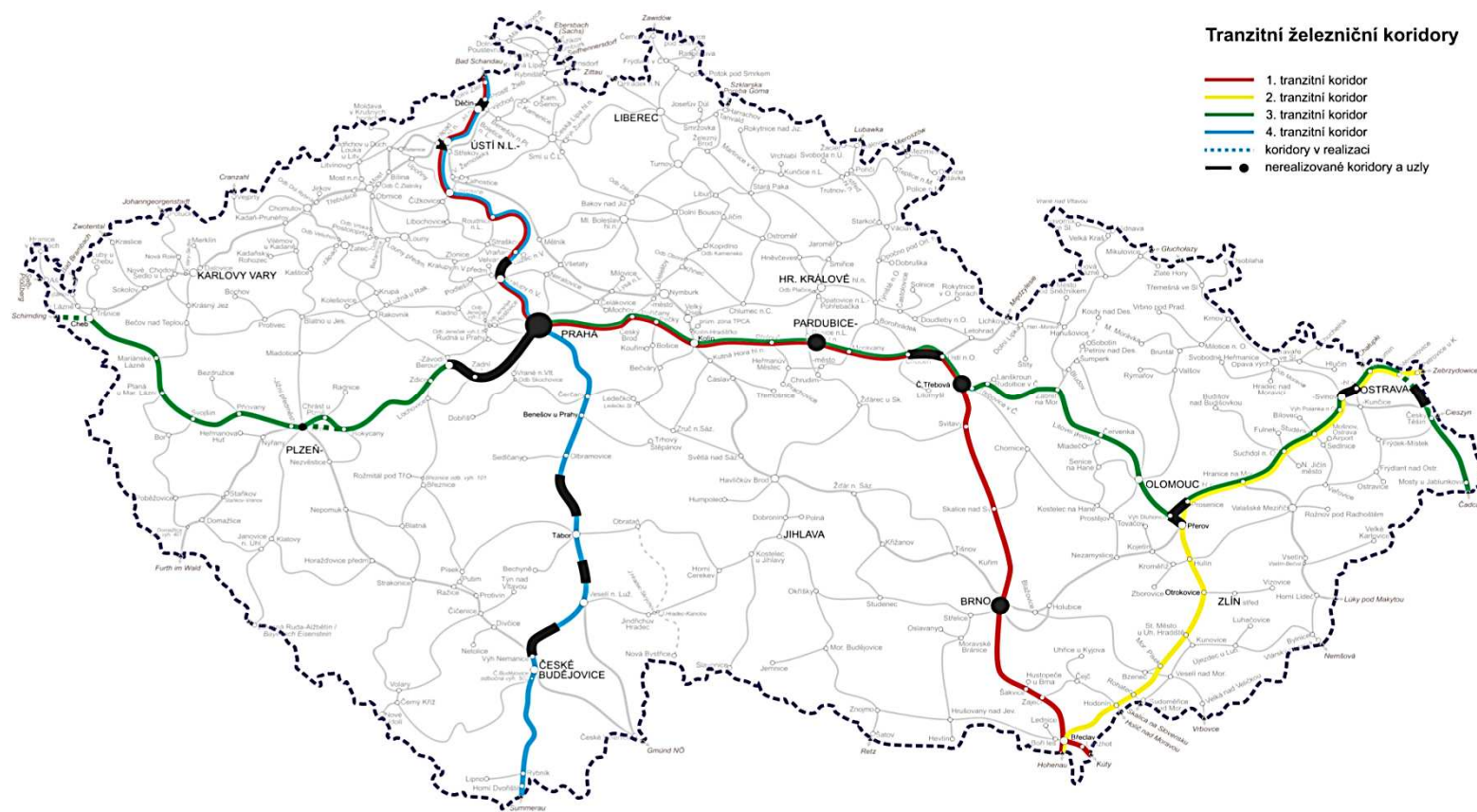
Čerpání investičních zdrojů SŽDC v období 2012 – 2020



Čerpání investičních zdrojů na přípravu staveb SŽDC v období 2012 - 2019



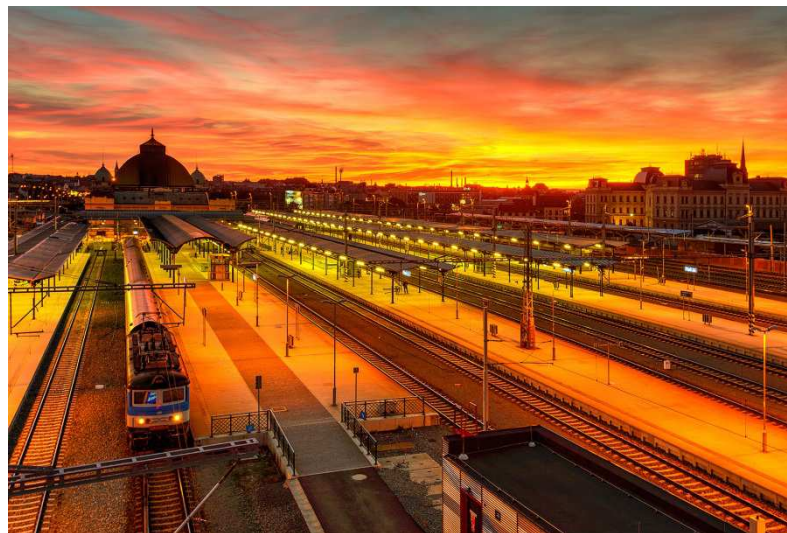
Investice do tranzitních železničních koridorů



Investice do úprav osobních nádraží



ŽST Česká Lípa



ŽST Plzeň

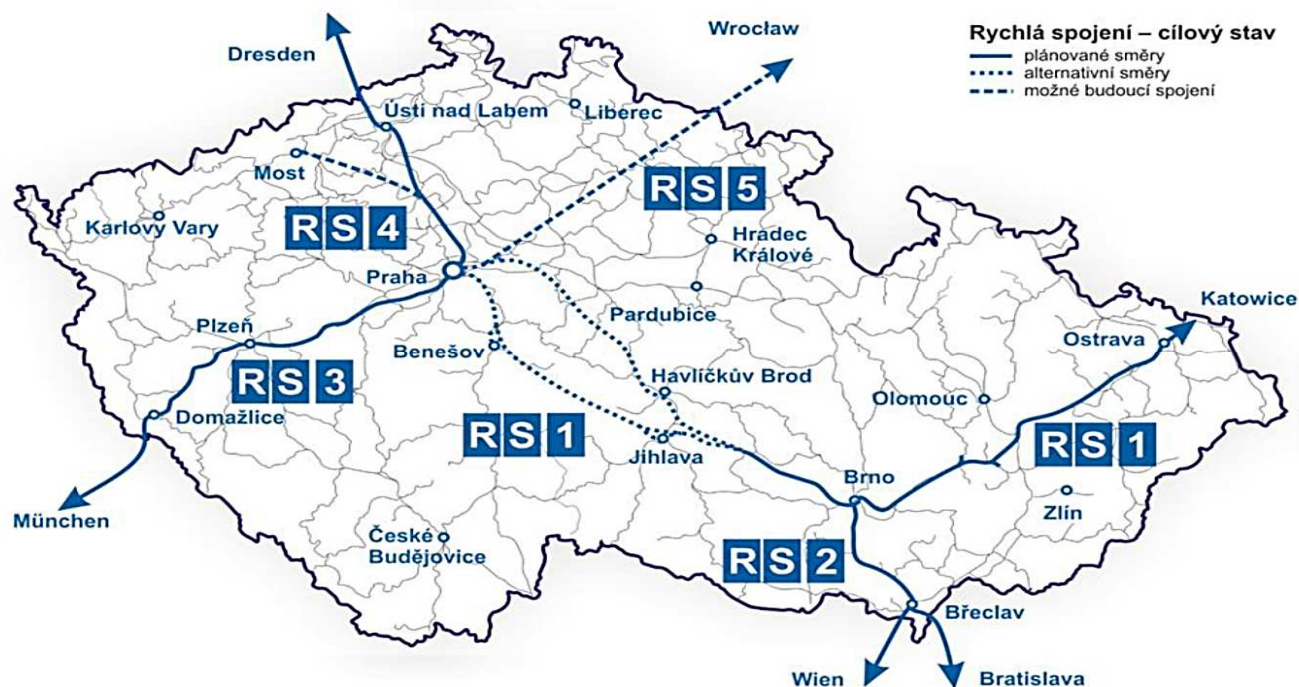
	2018	2019	2020	2021	2022	2023
Rekonstrukce do osobních nádraží (v tis.Kč) bez běžných oprav	377 231	1 242 287	1 684 100	1 610 040	1 561 180	969 830

Investice do náhrad železničních přejezdů



- Snižování počtu úrovnňových křížení s minimálním využitím.
- Náhrada úrovnňových křížení mimoúrovnňovými kříženími – nadjezdy, podjezdy.

Budoucnost – rychlá spojení



- Přebírání norem a předpisů od společnosti SNFC (Société nationale des chemins de fer français).
- Nejaktuálnější – 3 pilotní projekty: Praha-Běchovice – Poříčany, Přerov – Ostrava (Moravská brána), Brno – Břeclav (Jižní Morava).

Nejvýznamnější vlivy na životní prostředí

Negativní

Hluková zátěž

Střety z hlediska ochrany přírody a krajiny

Vliv na vodní režim



Pozitivní

Převedení automobilové dopravy – snižování emisí

Možný pozitivní vliv na krajinný ráz – estakády a viadukty

Ponechávání opuštěných tratí přirozené sukcesi – zvýšení biodiverzity a rozmanitosti v zemědělské krajině

EIA z pohledu oznamovatele a investora

- Různá kvalita předkládaných dokumentů v procesu EIA ze strany autorizovaných osob.
- Nestandardní procesní postupy:
 - Absence veřejného projednání i přes obdržení nesouhlasná vyjádření.
 - Vrácení dokumentace pouze na základě nesouhlasů.
 - Nejednotnost příslušných úřadů v případě zařazení záměrů do bodů přílohy č. 1 zákona EIA.
 - Prodloužení stanoviska bez řádného odůvodnění.
 - Změna záměru zařazeného do bodu 44 –automaticky celý proces.
- Na straně SŽDC malá informovanost v oblasti životního prostředí.

Děkuji za pozornost

Správa železniční dopravní cesty, státní organizace

Mgr. Martin Pacner
odbor přípravy staveb

pacnerm@szdc.cz