

**Posudek na hodnocení vlivů záměru
na lokality soustavy Natura 2000
dle § 45i zákona 114/1992 Sb., v platném znění**

Multimodální Cargo Ostrava Mošnov

Jan Losík

duben 2011

Datum zpracování posudku: 28. 4. 2011

Zpracovatel posudku:

Mgr. Jan Losík, PhD.

Schweitzerova 47

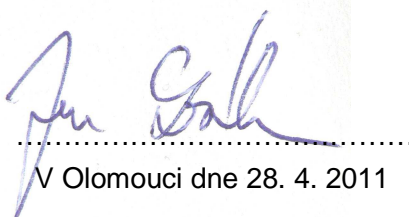
779 00 Olomouc

tel.: 604 623 654

Autorizace ke zpracování posudku:

Autor je držitelem autorizace MŽP ČR č.j. 630/279/05 k posuzování vlivů na lokality soustavy Natura 2000.

Podpis zpracovatele posudku:



.....
V Olomouci dne 28. 4. 2011

1 Úvod

Předmětem tohoto posudku je dokumentace o hodnocení vlivu záměru na lokality soustavy Natura 2000 dle § 45i zákona 114/92 Sb., v platném znění, k záměru „Multimodální Cargo Ostrava Mošnov“, které vypracoval RNDr. Marek Banaš, Ph.D. v říjnu roku 2010. Zadavatelem posudku je Ing. Bohumil Sulek, který pro daný záměr zpracoval odborný posudek EIA dle přílohy č. 5 zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí, v platném znění.

Předkládaný posudek byl zpracován podle souvisejících metodických pokynů MŽP ČR a je v souladu s § 45i zákona č. 114/1992 Sb. (o ochraně přírody a krajiny, v platném znění). Cílem zpracování naturového hodnocení v posudku je prověřit správnost dokumentace, resp. její součásti – naturového hodnocení záměru. Jedná se zejména o posouzení úplnosti a správnosti v dokumentaci uvedených údajů a závěrů dokumentace, zda záměr má nebo nemá významný negativní vliv na předměty ochrany a celistvost konkrétních lokalit soustavy Natura 2000.

2 Základní údaje o záměru

Název záměru: Multimodální Cargo Ostrava Mošnov

Umístění záměru: kraj: Moravskoslezský
obec: Mošnov, Sedlnice
katastrální území: Mošnov, č. k.ú. 699934
Sedlnice, č. k.ú. 747009

Rozsah (kapacita) záměru: Hodnocení dr. Banaše je zpracováno pro stavbu multimodálního areálu se šesti halami, vstupním objektem a zpevněnými plochami pro zajištění dopravní obslužnosti a parkování osobních i nákladních vozidel, čerpací stanicí pohonných hmot a železniční vlečkou. Veškeré haly jsou navrženy na lehkou výrobu (strojírenskou nebo elektrotechnickou), montáž, skladování a logistiku. Areál je napojený na dopravní infrastrukturu pomocí komunikace a železniční vlečky, kdy hlavní provoz v areálu je předpokládán zejména nákladními vozidly nad 3,5 t. Jejich logistiku (vykládku a nakládku materiálu) zajišťují různé typy vysokozdvíhových vozíků. Dále je areál napojený na železniční vlečku, která bude sloužit pro nákladní vlakové soupravy. Celková zastavěná plocha záměru činí 312 269 m². Detailní popis záměru je uveden v textu dokumentace EIA (TESO 2011).

Záměr byl předložen v jediné variantě. Kromě navržené (aktivní) varianty hodnotí dr. Banaš také nulovou variantu, která znamená zachování stávajícího stavu, tedy pokračování současného využívání území bez výstavby hodnoceného záměru.

3 Hodnocení vlivů záměru na EVL a PO

Posouzení úplnosti a správnosti naturového hodnocení v dokumentaci EIA

Posuzované hodnocení vlivu záměru Multimodální Cargo Ostrava Mošnov (dále také MCOM) na lokality soustavy Natura 2000 bylo zpracováno pro fázi oznámení v procesu EIA RNDr. Markem Banašem, Ph.D. v říjnu roku 2010. Podnětem pro zpracování hodnocení bylo stanovisko OOP podle § 45i odst. 1 ZOPK – Krajského úřadu Moravskoslezského kraje (Č.j.: MSK 105229/2010) ze dne 22.6.2010. Uvedeným stanoviskem podle § 45i odst. 1 ZOPK nebyl vyloučen významný negativní vliv záměru na EVL a PO Poodří. Hodnocení má formu samostatné přílohy. Obsah textu hodnocení odpovídá požadavkům § 45i zákona č. 114/92 Sb., o ochraně přírody a krajiny.

Stanovisko posuzovatele: Struktura a metody hodnocení jsou v souladu s metodickým pokynem MŽP pro provádění naturových hodnocení. Po formální stránce je možné hodnocení považovat za úplné. Autor hodnocení věnoval dostatečnou pozornost charakteristice záměru a uvedl všechny potřebné údaje relevantní pro vyhodnocení vlivu na evropsky významné lokality a ptačí oblasti. Adekvátně k vlastnostem záměru je popsáno také dotčené území a charakterizovány biotopy v místě plánované stavby. Metody použité při provádění hodnocení jsou dostatečné pro dosažení hlavního cíle hodnocení, kterým je zjistit, zda má záměr významný negativní vliv na předměty ochrany a celistvost konkrétních evropsky významných lokalit nebo ptačích oblastí.

Identifikace ovlivněných území soustavy Natura 2000

Hlavním kritériem při určování dotčených součástí soustavy Natura 2000 byla poloha záměru vzhledem k okolním ptačím oblastem a evropsky významným lokalitám, přičemž byly zohledněny i vlastnosti předmětů ochrany v těchto územích. Jako potenciálně ovlivněné byly určeny Evropsky významná lokalita Poodří a Ptačí oblast Poodří. V hodnocení dále následuje charakteristika těchto území soustavy Natura 2000 a vyčerpávající přehled jejich předmětů ochrany. V tomto přehledu je uveden popis jednotlivých předmětů ochrany a charakteristika jejich výskytu v místě záměru a přilehlých částech EVL či PO Poodří. Pro každý předmět ochrany je pak uvedeno odůvodněné rozhodnutí, zda může být tento předmět ochrany hodnoceným záměrem dotčen či nikoliv. V dalších částech textu se dr. Banaš věnuje podrobnému posouzení potenciálně ovlivněných předmětů ochrany. V případě EVL Poodří se jedná o dva typy přírodních stanovišť: 91E0* Smíšené jasanovo-olšové lužní lesy temperátní a boreální Evropy (*Alno-Padion*, *Alnion incanae*, *Salicion albae*), 91F0 Smíšené lužní lesy s dubem letním (*Quercus robur*), jilmem vazem (*Ulmus laevis*), j. habrolistým (*U. minor*), jasanem ztepilým (*Fraxinus excelsior*) nebo j. úzkolistým (*F. angustifolia*) podél velkých řek atlantské a středoevropské provincie (*Ulmion minoris*) a dva evropsky významné druhy živočichů – čolka velkého a kuňku ohnivou. Vliv nebyl vyloučen z důvodu možnosti ovlivnění vodního režimu a zvýšení dopravního zatížení na silnici II/464, která protíná území EVL. V případě PO Poodří bylo konstatováno riziko potenciálního ovlivnění motáka pochopa, bukače velkého, ledňáčka říčního

a kopřivky obecné. Opět z důvodu navýšení dopravy na silnici II/464 a v případě motáka pochopa také z důvodu zásahu do potravních biotopů.

Stanovisko posuzovatele: Identifikace potenciálně ovlivněných území soustavy Natura 2000 a předmětů ochrany proběhla odpovídajícím způsobem a s jejími výsledky lze jednoznačně souhlasit. Popis dotčených EVL a PO je dostačující k provedení vlastního hodnocení. Autor prezentuje také výsledky vlastního terénního šetření, které proběhlo v rozsahu adekvátním pro potřeby hodnocení. Přehled předmětů ochrany a jejich popis je proveden bezchybně, autor shromáždil všechny potřebné informace o jejich výskytu v dotčeném území a správně identifikoval druhy a stanoviště, které by mohly být záměrem dotčeny.

Hodnocení úplnosti podkladů

Autor konstatuje, že podklady dodané zadavatelem byly dostatečné k provedení posouzení. Rovněž získané informace o výskytu předmětů ochrany EVL a PO Poodří, jejich stavu, požadavcích na udržení příznivého stavu, kvalitě a antropogenním ovlivnění EVL a PO považuje autor hodnocení za dostatečné k provedení hodnocení.

Stanovisko posuzovatele: S tímto tvrzením je možné souhlasit, neboť k hodnocení byly k dispozici jak odpovídající informace o rozsahu záměru, tak i dostatečné znalosti o bionomii a rozšíření předmětů ochrany dotčených EVL a PO. Kromě vlastního terénního šetření dr. Banaš využil i výsledky několika odborných studií, které v daném území zpracovali jiní autoři a využil i další zdroje údajů týkající se předmětů ochrany PO a EVL Poodří (např. záznamy o biologické ochraně letiště Mošnov).

Hodnocení vlivů záměru na dotčené předměty ochrany

V kapitole věnované samotnému vyhodnocení vlivů záměru na lokality soustavy Natura 2000 dr. Banaš nejprve rekapituluje výčet potenciálně dotčených předmětů ochrany a uvádí obecné principy, jimiž se při zpracování hodnocení řídil. V souladu s metodikou MŽP byla použita 5 bodová stupnice umožňující kategorizovat zjištěný vliv podle významnosti jeho dopadů na předměty ochrany. Rovněž jsou zde uvedeny indikátory používané pro stanovení hranice významně negativního vlivu.

Stanovisko posuzovatele: Bez připomínek. Uvedené informace odpovídají metodickým pokynům pro zpracování naturového hodnocení.

Vyhodnocení vlivů na Evropsky významnou lokalitu Poodří

Autor se zabývá možností ovlivnění dvou přírodních stanovišť (91E0 a 91F0) a dvou druhů obojživelníků (čolka velkého a kuňky ohnivě). Nejprve vyhodnocuje možnost ovlivnění těchto předmětů ochrany prostřednictvím změn vodního režimu, které by mohly nastat v důsledku

ovlivnění odtokových poměrů na plochách zastavěných hodnoceným záměrem. Na základě výsledků hydrogeologické studie zpracované pro záměr MCOM pak dr. Banaš dochází ke zjištění, že k ovlivnění vodního režimu na území EVL nedojde a vliv na předměty ochrany hodnotí jako nulový.

V případě čolka velkého a kuňky ohnivě by podle prvotního screeningu mohlo dojít k ovlivnění také v důsledku nárůstu intenzity dopravy na silnici II/464 vyvolané hodnoceným záměrem. Autor se zabývá především možností zvýšení rizika kolize migrujících jedinců s projíždějícími vozidly. Zohledňuje skutečnost, že již v současnosti je tato komunikace výraznou migrační bariérou i pro jiné druhy živočichů. S ohledem na stanovená kritéria významnosti vlivu však autor dochází k závěru, že zvýšení intenzity dopravy v důsledku realizace záměru MCOM o cca 8 %, nemůže mít za následek úmrtnost 1 % populace obou druhů v důsledku kolizí s dopravou. Tento vliv je přesto pro oba druhy vyhodnocen jako mírně negativní a pro jeho zmírnění jsou v hodnocení navržena určitá opatření.

Stanovisko posuzovatele: Všechny dílčí závěry prezentované v této části hodnocení jsou podloženy odpovídajícími argumenty. Možnost negativního ovlivnění hydrologického režimu na území EVL byla jednoznačně vyloučena odborným hydrogeologickým posudkem. Riziko navýšení mortality čolka velkého a kuňky ohnivě v důsledku zvýšení dopravní intenzity na silnici II/464 bylo posouzeno na základě znalostí o bionomii obou druhů a morfologii terénu v dotčené části EVL. Je zřejmé, že kvantifikovat míru zvýšení mortality obojživelníků na silniční komunikaci v důsledku nárůstu silniční dopravy je bez dlouhodobého sledování jejich kolizí s dopravou dosti obtížné. S tvrzením, že oba druhy využívají k migraci zejména sníženiny, které silnice překonává po dostatečně vysokých mostech, je možné souhlasit. Je také pravdou, že ke zvyšování intenzity dopravy na předmětné komunikaci bude docházet i bez ohledu na realizaci MCOM. Riziko střetů živočichů s dopravou proto musí být řešeno vhodnými opatřeními. Tato opatření by měla být v dostatečné míře zahrnuta do plánované rekonstrukce a modernizace silnice II/464 a v hodnocení dr. Banaše jsou jen blíže specifikována.

Vyhodnocení vlivů na Ptačí oblast Poodří

V této části hodnocení se autor zabývá podrobným rozбором několika možných vlivů, které by hodnocený záměr mohl vyvolat. Jedná se o:

- 1.) Vliv záboru části potravního stanoviště fyzickým záborem a rušením
- 2.) Kumulativní vliv provozu a biologické ochrany na letišti Mošnov
- 3.) Hlukovou zátěž provozem na komunikaci II/464
- 4.) Světelnou zátěž provozem na komunikaci II/464
- 5.) Riziko kolize s dopravou na komunikaci II/464

Ad 1.) Vliv záboru potravních biotopů je hodnocen pouze pro motáka pochopa. Ostatní předměty ochrany PO Poodří využívají potravní zdroje mimo území ovlivněné záměrem. V hodnocení je

provedena podrobná analýza výskytu hnízdišť motáka a zastoupení využitelných potravních biotopů v rámci jeho potenciálních lovišť. Na základě této analýzy dochází autor ke zjištění, že rozsah očekávaného záboru plochy potenciálního potravního biotopu motáka pochopa v zájmovém území způsobený realizací záměru MCOM, činí necelých 1 % (8 ha) z celkové plochy zůstatkového potenciálního potravního biotopu motáka pochopa v zájmovém území mimo ptačí oblast Poodří (819 ha). Tento vliv je proto hodnocen jako mírně negativní.

Stanovisko posuzovatele: Vyhodnocení vlivu záboru potenciálních potravních stanovišť na populaci motáka pochopa je příkladem fundovaného přístupu k danému problému. Autor zohlednil existenci stávajících rušivých vlivů a s využitím geografických informačních systémů stanovil skutečnou rozlohu potenciálních potravních biotopů. Zvolená kritéria pro dosah rušivých vlivů jsou navíc dosti přísná. Z analýzy je také na základě informace, že moták pochop využívá jako svůj potravní biotop zejména polní kultury mimo území ptačí oblasti Poodří, vyloučeno celé území PO. Dá se proto říci, že zábor 8 ha způsobený stavbou MCOM bude skutečně pod hranicí 1 % z celkové plochy potenciálního potravního biotopu motáka pochopa.

Ad 2.) Kumulativní vliv provozu a biologické ochrany na letišti Mošnov je opět vyhodnocován ve vztahu k možnému dotčení populace motáka pochopa. V hodnocení jsou uvedeny údaje o mortalitě motáka související s provozem letiště, z nichž vyplývá, že cílený odlov a kolize s letadly jsou významným faktorem, který může do značné míry limitovat velikost populace druhu na území PO Poodří. Ve světle tohoto zjištění dr. Banaš hodnotí vliv záboru potravních stanovišť v blízkosti letiště jako nulový, případně mírně pozitivní. Předpokládá, že omezení rozlohy potravních stanovišť sníží atraktivitu území pro lovení motáky a tím může nastat i snížení mortality vyvolané provozem letiště.

Stanovisko posuzovatele: Ačkoliv se některé pasáže této části hodnocení mohou do určité míry jevit jako spekulativní, zůstává pravdou, že mortalita motáka pochopa způsobená provozem letiště dosahuje alarmujících hodnot. Bude zajisté dobré, když realizace MCOM povede ke snížení takto vyvolané mortality, avšak snížení atraktivity okolí letiště lze zajisté dosáhnout i jinými prostředky. Pro výsledky hodnocení je rozhodující, že vliv záboru potenciálních potravních stanovišť byl vyhodnocen jako mírně negativní.

Ad 3.) Hluková zátěž provozem na komunikaci II/464 byla posuzována ve vztahu ke všem dotčeným předmětům ochrany PO Poodří. Autor při hodnocení využil znalosti o umístění hnízdišť jednotlivých druhů, výsledky zahraničních studií a data ze zpracované hlukové studie. V následné analýze dospěl k závěru, že zvýšení hlukové zátěže v okolí silnice II/464 vyvolané realizací MCOM bude mít pouze mírně negativní vliv na všechny předměty ochrany PO Poodří.

Stanovisko posuzovatele: Také tato část hodnocení je zpracována na vysoké odborné úrovni. Autor všechna svá tvrzení podložil relevantními argumenty založenými na výsledcích vědeckých studií publikovaných v recenzovaných časopisech. Stejně jako v případě hodnocení vlivů na EVL je i na tomto místě doporučována realizace zmírňujících opatření, která sníží negativní působení silniční dopravy.

Ad 4.) Světelná zátěž provozem na komunikaci II/464 je opět řešena ve vztahu ke všem dotčeným předmětům ochrany PO Poodří. Autor uvádí, že přes určité nejasnosti v míře působení tohoto vlivu na ptáky, je možné riziko významně negativního ovlivnění předmětů ochrany vyloučit. Hlavním argumentem pro tento závěr je dostatečná vzdálenost silnice od hnízdišť všech zájmových druhů.

Stanovisko posuzovatele: Posuzovatel se ztotožňuje s výsledky hodnocení. Souhlasím s konstatováním, že je nepravděpodobné, aby světelné emise ze silnice II/464 významně ovlivnily životaschopnost populací předmětů ochrany PO Poodří.

Ad 5.) Riziko kolize s dopravou na komunikaci II/464 je dr. Banašem vyhodnocováno pro každý předmět ochrany PO Poodří zvlášť. Autor nejprve uvádí popis trasy silnice II/464 na území PO s ohledem na přítomnost potenciálně rizikových míst z hlediska možnosti střetů ptáků s vozidly. Následně se věnuje analýze rizika pro každý druh zvlášť. Ačkoli jsou pro každý druh uvedeny některé specifické informace týkající se jeho migračního chování a výskytu v daném území, je ve všech případech výsledek hodnocení stejný. Autor konstatuje, že vzhledem k nejistotám při hodnocení je uplatněn princip předběžné opatrnosti a míra rizika kolize jednotlivých druhů s dopravou je stanovena jako potenciálně významně negativní (-2), přičemž při uplatnění konkrétních zmírňujících opatření lze konstatovat nulové ovlivnění (0).

Stanovisko posuzovatele: Dle názoru posuzovatele postupoval autor hodnocení správně, když nevyločil možnost negativního ovlivnění předmětů ochrany PO Poodří v souvislosti s rizikem střetů s vozidly na silnici II/464. Je zřejmé že bez dlouhodobé studie migračního chování všech předmětů ochrany v PO Poodří, je nemožné objektivně vyhodnotit míru rizika jejich střetů s dopravou na silnici II/464. Stejně tak je obtížné stanovit míru vlivu zvýšené dopravní zátěže v důsledku realizace MCOM. Lze se však domnívat, že zvýšení dopravy způsobené hodnoceným záměrem bude mít na předměty ochrany mírně negativní vliv a k překročení hranice významně negativního vlivu by mohlo dojít pouze v kumulaci s celkovým dopravním zatížením na silnici II/464.

Hodnocení vlivů záměru na celistvost EVL a PO Poodří

V této kapitole dr. Banaš nejprve definuje pojem celistvosti a jmenuje kritéria, která použil pro vyhodnocení vlivu na celistvost vybraných EVL a PO. Vzhledem k tomu, že celistvost lokalit se

posuzuje ve vztahu k definovaným předmětům ochrany, jsou výsledky hodnocení uvedeny již v předchozích částech hodnocení věnovaných jednotlivým druhům a přírodním stanovištím. Jelikož v případě několika předmětů ochrany bylo shledáno riziko významně negativního vlivu v důsledku fragmentace území zvýšeným provozem na silnici II/464, je i riziko vlivu na celistvost lokalit vyhodnoceno jako potenciálně významně negativní.

Stanovisko posuzovatele: Tato část hodnocení je poměrně stručná, nicméně autor zde uvádí zásadní výsledek hodnocení vlivu na celistvost EVL a PO Poodří, který se odvíjí od výsledků hodnocení vlivů záměru na jednotlivé předměty ochrany. Jasně zde zaznívá, že zvýšením provozu v důsledku realizace záměru a v kumulaci se stávajícím nevyhovujícím stavem na komunikaci II/464, může potenciálně dojít k významnému negativnímu ovlivnění celistvosti PO Poodří. Stejně jako v předchozí části věnované hodnocení vlivu na předměty ochrany PO Poodří, je třeba i na tomto místě zohlednit skutečnost, že samostatně by působení hodnoceného záměru nebylo posuzováno jako významně negativní. Lze také podotknout, že se autor mohl zmínit i o vlivech záměru na další ukazatele používané pro hodnocení celistvosti, které jmenuje v úvodní části této kapitoly. Z výsledků uvedených v předchozích částech hodnocení však lze vyvodit, že k významnému dotčení ostatních faktorů ovlivňujících celistvost EVL a PO nedojde.

Hodnocení kumulativních vlivů

Autor hodnocení nejprve uvádí výčet záměrů a aktivit, které mohou spolu s hodnoceným záměrem ovlivnit EVL a PO Poodří. Konstatuje, že i v případě, kdy nebude hodnocený záměr realizován bude docházet k zesilování působení antropogenních vlivů na tyto lokality soustavy Natura 2000, zejména v souvislosti s narůstajícím provozem na silnici II/464. Z tohoto důvodu pak nevyklučuje možnost významně negativního ovlivnění v důsledku kumulace vlivu dalších záměrů.

Stanovisko posuzovatele: Autor posudku se s tímto tvrzením ztotožňuje. Ačkoli je poměrně obtížné přesně kvantifikovat dílčí příspěvek řešeného záměru k vlivu narůstajícího provozu na silnici II/464, nelze riziko kumulativního ovlivnění vyloučit.

Srovnání významnosti vlivů jednotlivých variant záměru včetně nulové varianty

Záměr byl předložen v jedné variantě, proto je možnou alternativou pouze stávající využívání zájmového území, které je v hodnocení uvedeno jako nulová varianta. Jak vyplývá s předchozími kapitolami hodnocení, může provedení aktivní varianty kumulativně s ostatními aktivitami znamenat potenciálně významné ovlivnění území PO Poodří, resp. jejich předmětů ochrany a celistvosti lokality. Autor hodnocení uvádí, že i bez realizace MCOM však dojde k navýšení provozu na silnici II/464, které může samo o sobě významně negativně ovlivnit předměty ochrany EVL a PO Poodří. Z tohoto důvodu pak obě varianty hodnotí jako srovnatelné.

Stanovisko posuzovatele: Autor hodnocení na tomto místě srovnává nulovou a aktivní variantu pouze z hlediska jejich vlivu na zvýšení provozu na silnici II/464. Nezohledňuje vliv aktivní varianty spočívající v záboru části potravních biotopů motáka pochopa, k nimž by v případě nulové varianty nedošlo. Ačkoli je možné souhlasit se závěrem autora hodnocení, že ke zvýšení provozu na silnici II/464 dojde i bez realizace MCOM, podle názoru posuzovatele by měla být nulová varianta z hlediska vlivu na PO a EVL hodnocena jako příznivější.

4 Návrh konkrétních opatření k eliminaci případných negativních vlivů realizace záměru na lokality soustavy Natura 2000

V této části hodnocení dr. Banaš navrhuje několik variant opatření pro eliminaci vlivu na dotčené lokality soustavy Natura 2000. Jedná se o návrhy opatření, které by měly minimalizovat negativní vlivy vysoké intenzity silniční dopravy na silnici II/464. Maximální varianta navržená ve spolupráci se správou CHKO Poodří počítá s vybudováním neprůhledné 3-4 metry vysoké stěny podél obou stran silnice v celém úseku přes území EVL Poodří. Současně jsou navrhovány pravidelně rozmístěné průchody, které by umožnily bezpečnou migraci terestrických živočichů přes těleso silnice. Tato varianta by eliminovala negativní vlivy dopravy jak na předměty ochrany EVL a PO Poodří, tak na ostatní živočišné druhy, které mohou přes těleso komunikace migrovat.

Střední varianta představuje kombinaci protihlukové stěny, výsadeb izolačních vegetačních pásů podél silnice a technických opatření na mostech a vyústění bočních cest. Střední varianta by eliminovala vlivy na předměty ochrany EVL a PO a výrazně snížila i ovlivnění ostatních živočišných druhů.

Minimální varianta zmírňujících opatření navržená hodnotitelem počítá na území EVL s vybudováním neprůhledných protihlukových stěn na mostech a výsadbou izolačního pásu autochtonních dřevin (eventuelně v některých úsecích v kombinaci s protihlukovou stěnou). Tato varianta by snížila míru ovlivnění předmětů ochrany PO a EVL pod hranici významně negativního vlivu a částečně eliminovala ovlivnění dalších živočišných druhů.

Stanovisko posuzovatele: Při návrhu zmírňujících opatření autor vycházel z výsledků konzultací se zástupci správy CHKO Poodří a z naturového hodnocení záměru „Rekonstrukce a modernizace silnice II/464 Studénka - Mošnov“ (Kostkan 2008). Uvádí také, že bez ohledu na to, zda bude záměr MCOM realizován, vzroste v důsledku dalších aktivit intenzita dopravy na silnici II/464 přes Poodří takovou měrou, že nebude možné vyloučit významně negativní ovlivnění předmětů ochrany PO Poodří. Podle názoru posuzovatele je z uvedených skutečností zřejmé, že navrhovaná opatření řeší celkový vliv dopravy na silnici II/464, nikoli pouze vliv navýšení intenzity dopravy vyvolaný záměrem výstavby MCOM. Toto ostatně vyplývá i z hodnocení dr. Banaše, který konstatuje, že navržené varianty zmírňujících opatření by měly být správcem komunikace realizovány i bez případné realizace záměru MCOM, tedy při tzv. nulové variantě.

5 Závěr

Předmětem předkládaného posudku je hodnocení vlivu záměru na lokality soustavy Natura 2000 dle §45i zákona č. 114/92 Sb., o ochraně přírody a krajiny v platném znění. Hodnoceným záměrem je plánovaný záměr Multimodální Cargo Ostrava Mošnov. Hodnocení svou strukturou i obsahovou náplní odpovídá příslušným metodickým pokynům MŽP pro posouzení podle § 45i zákona č. 114/1992 Sb. Autor hodnocení (RNDr. Marek Banaš, Ph.D.) využil jako odborný podklad všechny relevantní dostupné materiály. Z výčtu uvedené odborné literatury a její citace v textu je zřejmé, že autor přistupoval pečlivě a s dostatečnou erudicí k hodnocení možných vlivů na předměty ochrany lokalit soustavy Natura 2000. Závěry hodnocení jsou odborně, logicky a srozumitelně argumentovány.

Lze konstatovat, že posouzení vlivu záměru na lokality soustavy Natura 2000 a předměty jejich ochrany je zpracováno na dobré odborné úrovni, v souladu s požadavky zákona č. 114/92 Sb., o ochraně přírody a krajiny v platném znění. Zpracovatel tohoto posudku se ztotožňuje se závěrem hodnocení, že záměr „Multimodální Cargo Ostrava Mošnov“ nemá významný negativní vliv na celistvost a předměty ochrany žádné evropsky významné lokality či ptačí oblasti.

6 Návrh stanoviska

V této části posudku jsou dle metodického doporučení MŽP formulovány body 1., 3. a 4. kapitoly III přílohy č. 6 k zákonu č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí.

Souhrnná charakteristika předpokládaných vlivů záměru na životní prostředí z hlediska jejich rozsahu a významnosti

Hodnocení prokázalo, že realizace záměru „Multimodální Cargo Ostrava Mošnov“ nebude mít významný negativní vliv na předměty ochrany a celistvost lokality soustavy Natura 2000. Záměr se nachází mimo území soustavy Natura 2000. V okolí záměru se nacházejí PO Poodří a EVL Poodří, na jejichž předměty ochrany může mít realizace a provoz záměru vliv. Možné ovlivnění bude spočívat v úbytku potravních biotopů motáka pochopa v důsledku zastavění části polí na pravobřežní terase řeky Odry. Hodnocení prokázalo, že tento vliv bude mírně negativní. Realizace záměru také přinese zvýšení intenzity dopravy na silnici II/464, která protíná území PO i EVL Poodří. Lze tvrdit, že očekávané zvýšení dopravy o 8 % bude samo o sobě představovat mírně negativní ovlivnění předmětů ochrany PO Poodří v důsledku zvýšení rizika kolize ptáků s projíždějícími vozidly. Míru kumulativního ovlivnění způsobeného nárůstem dopravy v důsledku dalších aktivit nelze jednoznačně vyhodnotit. Pro zmírnění rizika zvýšené mortality ptáků a snížení dalších negativních vlivů dopravy na prostředí EVL a PO Poodří jsou dále navržena zmírňující opatření.

Návrh opatření k prevenci, vyloučení, snížení, popřípadě kompenzaci nepříznivých vlivů záměru na životní prostředí včetně povinností a podmínek pro sledování a rozbor vlivů na životní prostředí

Zpracovatel posudku se ztotožňuje s návrhem dr. Banaše na provedení následujícího souboru zmírňujících opatření, která jsou v hodnocení označena jako minimální varianta:

- Realizovat neprůhlednou, nelesklou izolační stěnu o výšce 3-4 m na obou stranách mostních objektů překonávajících tok Odry a Sedlnice.
- Podél komunikace II/464 v úseku Nová Horka – Studénka realizovat doplňkovou výsadbu autochtonní stromové vegetace, doplňující stávající lemovou zeleň tak, aby byl zajištěn výsledný plný zápoj porostní stěny (dotek sousedících korun stromů) na výslednou výšku porostu minimálně 3 m nad úroveň vozovky. Od dolního okraje korun stromů směrem k povrchu země by měl navazovat zapojený porost autochtonní keřové vegetace (např. trnky, hloh, javor babyka). Výsadbu primárně koncentrovat zejména do prostoru mezi tokem Sedlnice a Novou Horkou a v části úseku mezi tokem Sedlnice a Odrou .
- V místech, kde nebude možno dosáhnout požadovaných parametrů liniové zeleně (např. v důsledku případného budování zamýšlené cyklostezky v bezprostřední blízkosti silnice

II/464 a souvisejícího kácení dřevin), je žádoucí realizovat výstavbu umělých izolačních stěn dle parametrů uvedených výše.

- V případě zjištění zvýšeného úhynu kuňky ohnivé či čolka velkého na silničním tělese komunikace II/464 je nezbytné realizovat konkrétní technická opatření (nízké mechanické zábrany v blízkosti silnice), jež zabrání vstupu těchto obojživelníků (potažmo i ostatních drobných živočichů) na těleso komunikace a nasměrují je do nejbližších podmostních partií kolem vodních toků.

7 Seznam použité literatury a podkladů

- Banaš M. (2010): Posouzení vlivu záměru - „Multimodální Cargo Ostrava Mošnov“ na evropsky významné lokality a ptačí oblasti podle §45i zákona č. 114/1992 Sb. o ochraně přírody a krajiny, v platném znění, 55 s.
- Kolektiv (2001): Péče o lokality soustavy Natura 2000: Ustanovení článku 6 směrnice o stanovištích 92/43/EHS, edice Planeta, IX/ 4.
- Kolektiv (2001a): Hodnocení plánů a projektů, významně ovlivňujících lokality soustavy Natura 2000: Metodická příručka k ustanovení článků 6(3) a 6(4) směrnice o stanovištích 92/43/EHS, edice Planeta, XII/1.
- Kostkan V. (2008): Posouzení vlivu stavby „Rekonstrukce a modernizace silnice II/464 Studénka-Mošnov“ na EVL a ptačí oblast Poodří ve smyslu §45 i zákona č. 114/1992 Sb.,v platném znění. 23 s.
- MŽP ČR (2007): 15. Metodika hodnocení významnosti vlivů při posuzování podle § 45i zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, ve znění pozdějších předpisů. Věstník MŽP ČR, částka 11, s. 1 – 23.
- TESO (2010): Multimodální Cargo Ostrava Mošnov. Dokumentace dle zákona č. 100/2001 Sb. o posuzování vlivů na životní prostředí (v rozsahu dle přílohy č. 4 zákona), 133 s.
- Zákon ČNR ČR č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, ve znění pozdějších předpisů.