

Název zakázky: Modernizace trati Brno - Přerov, 5. stavba Kojetín - Přerov
Číslo zakázky: 21726
Objednatel: MŽP OVSS VIII Olomouc

POSUDEK

DOKUMENTACE O POSUZOVÁNÍ VLIVŮ ZÁMĚRU

Modernizace trati Brno - Přerov, 5. stavba Kojetín - Přerov

NA ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ

(zpracováno dle §9 zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí, v platném znění)

Ing. Vladimír Rimmel

osvědčení odborné způsobilosti MŽP ČR č.j. 3108/479/opv/93, vydáno dne 3.6.1993
prodlouženo rozhodnutím MŽP ČR č.j. 67050/ENV/15 ze dne 21.10. 2015

Klimkovice, říjen 2017

Výtisk č.

OBSAH:

ÚVOD	3
I. ZÁKLADNÍ ÚDAJE	3
II. POSOUZENÍ DOKUMENTACE	4
1. Úplnost dokumentace.....	4
2. Správnost údajů uvedených v dokumentaci, včetně použitých metod hodnocení.....	5
3. Pořadí variant z hlediska vlivů na životní prostředí	6
4. Hodnocení významných vlivů záměru na živ. prostředí přesahující státní hranice.....	6
III. POSOUZENÍ TECHNICKÉHO ŘEŠENÍ ZÁMĚRU S OHLEDEM NA DOSAŽENÝ STUPEŇ POZNÁNÍ POKUD JDE O ZNEČIŠŤOVÁNÍ ŽIVOTNÍHO PROSTŘEDÍ	6
IV. POSOUZENÍ NAVRŽENÝCH OPATŘENÍ K PREVENCI, VYLOUČENÍ, SNÍŽENÍ, POPŘÍPADĚ KOMPENZACI NEPŘÍZNIVÝCH VLVŮ NA ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ	7
V. VYPOŘÁDÁNÍ VŠECH OBRŽENÝCH VYJÁDŘENÍ K DOKUMENTACI	7
VI. CELKOVÉ POSOUZENÍ AKCEPTOVATELNOSTI ZÁMĚRU Z HLEDISKA VLVŮ NA ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ	13
<u>ZÁVAZNÉ STANOVISKO K POSOUZENÍ VLVŮ PROVEDENÍ ZÁMĚRU NA ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ - NÁVRH</u>	15
ZÁVĚR	28

Úvod

Předmětem posudku je posouzení dokumentace záměru „**Modernizace trati Brno - Přerov, 5. stavba Kojetín - Přerov**“ na životní prostředí dle § 9 zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí, v platném znění.

Zpracovateli posudku byla dne 25.8. 2017 doručena dokumentace záměru, včetně připomínek k této dokumentaci.

Zpracovatel posudku si v průběhu zpracování vyžádal od zpracovatele dokumentace doplňující informace týkající se vyjádření KÚ Zlínského kraje a ČIŽP, Oblastní inspektorát Olomouc.

I. Základní údaje

1. Název záměru:

Modernizace trati Brno - Přerov, 5. stavba Kojetín - Přerov

2. Kapacita (rozsah) záměru:

Záměr je situován na stávající železniční trať mezi městy Kojetín a Přerov. Začátek kolejových úprav navazuje na plánovanou stavbu „Modernizace trati Brno – Přerov, 4. stavba Nezamyslice - Kojetín“ v km 72,1. Konec kolejových úprav je situován v km 88,040 dané trati. Celková délka řešeného úseku je 15,94 km. Účelem modernizace je zdvojkolejnění trati a tím zvýšení přepravní kapacity. Při realizaci záměru dojde pouze k mírnému přeložení tělesa trati v řádu několika metrů ve vybraných úsecích.

3. Umístění záměru (kraj, obec, katastrální území):

Záměr se nachází v Olomouckém a Zlínském kraji na území obcí:

- Kojetín (k. ú. Kojetín);
- Chropyně (k. ú. Chropyně);
- Vlkoš (k. ú. Vlkoš u Přerova);
- Věžky (k. ú. Věžky u Přerova);
- Bochoř (k. ú. Bochoř);
- Lověšice (k. ú. Lověšice u Přerova)

4. Obchodní firma oznamovatele

Správa železniční dopravní cesty, státní organizace; Stavební správa východ

5. IČ oznamovatele

70994234

6. Sídlo oznamovatele

Stavební správa východ, Nerudova 1, 779 00 Olomouc

II. Posouzení dokumentace

1. Úplnost dokumentace

Tato část posudku hodnotí úplnost dokumentace po stránce odborné i formální. Posouzena je **Dokumentace** záměru „Modernizace trati Brno - Přerov, 5. stavba Kojetín – Přerov, v rozsahu přílohy č. 4, zpracovaná společností Ecological Consulting, a.s. Olomouc, v dubnu 2017.

Část A – obsahuje identifikační údaje o oznamovateli (investorovi) záměru - bez připomínek.

Část B – je rozdělena na několik podkapitol a obsahuje všechny požadované informace v dostatečné, někde až nadbytečné podrobnosti. Např. Popis technického a technologického řešení záměru zabíhá do technických detailů (Trakční vedení, Zabezpečovací zařízení, Sdělovací zařízení, Silnoproud), které považují z hlediska hodnocení vlivů na životní prostředí za nadbytečné.

V části popisující problematiku odpadů je více než půl stránky věnováno seznamu vyhlášek a předpisů, které musí být dodržovány (dodržování zákonů snad již není potřeba v EIA dokumentaci obsáhle připomínat). Rovněž definice jednotlivých termínů, např. co to je nebezpečný odpad, považují za nadbytečné.

Až na tyto formální připomínky lze konstatovat, že rozsah a struktura části odpovídá požadavkům platné legislativy. Jednotlivé kapitoly části B jsou z hlediska úplnosti zpracovány odpovídajícím způsobem.

Část C – Údaje o současném stavu životního prostředí v dotčeném území, environmentální charakteristiky dotčeného území a celkové zhodnocení kvality životního prostředí jsou zpracovány v souladu s požadavky přílohy č. 4. Rozsah této části (30 stran) je, vzhledem k charakteru záměru - modernizace a rozšíření trati ve stávající trase, příliš velký.

V části C.1.3. je opět několik (zbytečných) definic, které působí jako poučování a zvyšují rozsah dokumentace.

Část D – na celkem 26 stranách zahrnuje výslednou charakteristiku a výsledky hodnocení očekávaných vlivů záměru na obyvatelstvo a životní prostředí a je rozdělena na více podkapitol. Z hlediska úplnosti jsou obsaženy všechny požadované informace.

Obdobně jako v předchozích částech považují za nadbytečné citace definic pojmů (např.: co to je hluk; krajinný ráz a estetická hodnota krajiny apod.).

Několikrát se opakuje stejný text (str. 95, 2. odst.; opatření 12 a 15 na str. 105, 21 a 24, resp. 23 a 35 na str. 108 a 109).

Některé formulace jsou obtížně srozumitelné, např. str. 101, 3. odst. 1. věta.

Část E – konstatuje, že záměr byl ve studii proveditelnosti navržen a hodnocen v 8 variantách. Pro hodnocení vlivů na životní prostředí byla vybrána varianta M2. Bez připomínek.

Část F – shrnuje účel a princip záměru, vč. závěrů hodnocení. Je konstatováno, že navrhovaná stavba je při akceptování připomínek a realizaci opatření uvedených v dokumentaci akceptovatelná a lze ji doporučit k realizaci.

Část G – obsahuje srozumitelné shrnutí účelu záměru, jeho umístění v krajině, informaci o souladu s územními plány dotčených obcí i očekávaných vlivů na složky životního prostředí.

Část H – zahrnuje celkem 17 příloh – vyjádření příslušných úřadů, mapy, odborné studie a požadované doklady. Přílohu číslo 17 – Tabulka záborů stavby, která zabírá 46 stran považuje autor posudku za nadbytečnou.

Celá dokumentace je členěna v souladu s přílohou č. 4 zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí a formálně splňuje požadavky citovaného zákona. Celkový rozsah dokumentace vzhledem k očekávaným vlivům záměru a jeho umístění v posuzovaném území považuji za nadbytečně rozsáhlý.

2. Správnost údajů uvedených v dokumentaci, včetně použitých metod hodnocení

Dokumentace je zpracována v souladu s požadavky zákona. Popis stávajícího stavu i hodnocení očekávaných vlivů považujeme za správné, odhady a výpočty jsou zpracovány s využitím principu předběžné opatrnosti.

2.1. Hodnocení správnosti údajů části B

Údaje a informace uvedené v části B jsou z hlediska správnosti v pořádku. Formální připomínky jsou k příliš podrobnému popisu některých technických parametrů v kap. B.1.6. a množství použitých zkratk, z nichž některé nejsou vysvětleny.

2.2 Hodnocení správnosti údajů části C

Část C popisující stávající stav životního prostředí je vzhledem k charakteru záměru až příliš podrobně zpracována na 30 stranách. Obsahuje údaje o stavu životního prostředí v území v požadované struktuře i kvalitě.

Řadu údajů, definic pojmů i tabulek např. památkově chráněných území či nemovitých kulturních památek je dle názoru autora posudku nadbytečných.

2.3 Hodnocení správnosti údajů části D

Část D je zpracována přehledně, v dostatečném rozsahu. Hodnocení vlivů na jednotlivé složky životního prostředí vychází, resp. zohledňuje analýzy a závěry odborných studií, které tvoří přílohy dokumentace. Jako nejvýznamnější vlivy byly vyhodnoceny hlukové emise, nezbytné zábory půdy a kácení dřevin. K minimalizaci vlivů stavby je navržena řada opatření pro fázi přípravy záměru, jeho výstavby i provozu.

2.4 Hodnocení správnosti údajů části E

V dokumentaci je stručná charakteristika všech variant hodnocených ve studii proveditelnosti. Pro hodnocení vlivů na životní prostředí byla vybrána varianta M2 jako jediná varianta s kladným výsledkem ekonomického hodnocení. Na základě provedeného

hodnocení vlivů na životní prostředí je varianta M2 doporučena k realizaci. Autor posudku s tímto závěrem souhlasí.

2.5 Hodnocení správnosti údajů části F

V závěru je správně konstatováno, že na základě komplexního zhodnocení všech dostupných údajů vztahujících se k navrhované stavbě, současnému i výhledovému stavu jednotlivých složek životního prostředí lze konstatovat, že navrhovaná stavba je při akceptování v dokumentaci uvedených připomínek ekologicky přijatelná a proto ji lze doporučit k realizaci.

2.6 Hodnocení správnosti údajů části G

Bez připomínek.

2.7 Hodnocení správnosti údajů části H

Dokumentace obsahuje 17 příloh – vyjádření příslušných úřadů, mapy, odborné studie a požadované doklady. Přílohu číslo 17 – Tabulka záborů stavby považuje autor posudku za nadbytečnou.

Odborné přílohy jsou zpracovány velmi podrobně. Analyzují nejzávažnější očekávané vlivy a poskytují dostatek informací pro objektivní hodnocení vlivů na životní prostředí.

3. Pořadí variant z hlediska vlivů na životní prostředí

Záměr je předložen v jedné variantě.

4. Hodnocení významných vlivů záměru na živ. prostředí přesahující státní hranice

Vlivy přesahující státní hranice jsou vzhledem k charakteru a umístění záměru vyloučeny.

III. Posouzení technického řešení záměru s ohledem na dosažený stupeň poznání pokud jde o znečišťování životního prostředí

Technické a technologické řešení záměru je podrobně (na 10 stranách) popsáno v kap. B.I.6.

Formální připomínky jsou k příliš podrobnému popisu těch částí záměru, které jsou z hlediska vlivů na životní prostředí méně významné (Trakční vedení, Zabezpečovací zařízení, Sdělovací a Silnoproudá zařízení). To vede k menší srozumitelnosti textu pro neoborníky na železniční dopravní cesty.

Navržené technické řešení záměru je z hlediska vlivů na životní prostředí akceptovatelné.

IV. Posouzení navržených opatření k prevenci, vyloučení, snížení, popřípadě kompenzaci nepříznivých vlivů na životní prostředí

Řada technických opatření je uvedena v kapitolách dokumentace a budou součástí projektové dokumentace. Považujeme je za dostatečná, přiměřená charakteru a rozsahu záměru a očekávaným vlivům na životní prostředí. V části D.4 Dokumentace jsou uvedena další opatření, která jsou doporučena k realizaci. Jsou členěna na fázi přípravy, výstavby a provozu záměru.

V. Vypořádání všech obdržených vyjádření k dokumentaci

Zpracovaná dokumentace byla podána na Ministerstvo životního prostředí, odbor výkonu státní správy VIII v Olomouci v květnu 2017.

V zákonné lhůtě se ke zveřejněné dokumentaci vyjádřilo celkem 17 účastníků. Přehled doručených vyjádření a stanovisek je v následující tabulce.

č.	Autor vyjádření	Zn. (čj.) vyjádření k dokumentaci	Ze dne
1.	Olomoucký kraj, nám. hejtmana P. Šoltýs	KUOK 52096/2017	29.5.2017
2.	Krajský úřad Olomouckého kraje, odbor ŽPaZ	KUOK 47329/2017	15.6.2017
3.	Krajský úřad Zlínského kraje, odbor ŽPaZ	KUZL 41412/2017	20.6. 2017
4.	Magistrát města Přerova, odbor st. úřadu a ŽP	MMPPr/066256/2017/STAV/ZP/Ča	12.6. 2017
5.	Magistrát města Přerova	MMPPr/066220/2017/STAV/ZP/Ča	12.6. 2017
6.	MěÚ Kojetín, odbor výstavby, ŽP a dopravy	MK5281/2017-VŽPD/lzs	31.5. 2017
7.	Krajská hygienická stanice Olomouckého kraje	KHSOC/13882/2017/PR/HOK	12.6. 2017
8.	Krajská hygienická stanice Zlínského kraje	KHSZL 12814/2017	14.6. 2017
9.	ČiŽP Oblastní inspektorát Olomouc	ČiŽP/48/IPP/1616438.002/17/OZP	13.6. 2017
10.	ČiŽP Oblastní inspektorát Brno	ČiŽP/47/ŘI/1615626 004/17/BLV	30.5. 2017
11.	Město Kojetín	MK 5344/2017 – FO/Pso	19.6. 2017
12.	Město Kojetín	MK 5280/2017 – FO/Pso	19.6. 2017
13.	Město Kroměříž, odbor ŽP	MeUKM/034086/2017/0372/17	14.6. 2017
14.	Město Chropyně	MCH 3574/2017	14.6. 2017
15.	MŽP Praha, odbor ochrany ovzduší	31778/ENV/17 1340/780/17	16.6. 2017
16.	MŽP Praha, odbor ochrany vod	31778/ENV/17 1079/740/17	25.5.2017
17.	MŽP Praha, odbor druhové ochrany a ...	31778/ENV/17 2080/630/17	29.5.2017

Zpracovateli posudku byla všechna vyjádření zaslána dne 22. srpna 2017.

V následujícím textu je provedeno vypořádání doručených vyjádření k dokumentaci. Případný komentář zpracovatele posudku je uveden rámečku.

1. Olomoucký kraj

Ve svém vyjádření uvádí, že záměr není v rozporu se ZÚR Olomouckého kraje ani se Strategií rozvoje územního obvodu Olomouckého kraje.

2. Krajský úřad Olomouckého kraje, odbor ŽPaZ

Ve vyjádření odboru jsou sdělení jednotlivých oddělení, která jsou většinou bez připomínek. Upozorňuje na nutnost žádosti o souhlas k dočasnému i trvalému záboru ZPF a PUPFL.

Bez připomínek.

3. Krajský úřad Zlínského kraje, odbor ŽPaZ

Ve vyjádření je upozornění, že záměr si vyžádá zábor ZPF i PUPFL a je tedy nutno požádat příslušný úřad o udělení souhlasu.

Oddělení vodního hospodářství konstatuje, že v dokumentaci **nebyly zpracovány** požadované připomínky a námítky, které KÚ uvedl ve vyjádření k Oznámení dne 15.12. 2016.

K ostatním složkám ŽP nejsou připomínky.

Autor posudku si vyžádal vyjádření zpracovatele dokumentace, ve kterém se k jednotlivým námítkám KÚ Zlínského kraje uvádí:

„1/ Dokumentace nezmiňuje Plán pro zvládání povodňových rizik v povodí Dunaje. V místě záměru jsou i místa s vysokým ohrožením.

Plány pro zvládání povodňových rizik jsou (dle §64a vodního zákona) „...součástí plánování v oblasti vod a zohledňují důležitá hlediska, jako jsou náklady a přínosy, rozsah a průběh povodní, retenční schopnosti záplavových území, cíle ochrany vod...“ Tyto plány tak řeší zejména otázky, týkající se spíše koncepčně - plánovacího přístupu k záplavovým územím.

Konkrétní úkoly a povinnosti investorů/stavebníků záměrů v záplavových územích zde uvedeny nejsou a z těchto důvodů i z důvodů přehlednosti dokumentace EIA nebyly tyto koncepčně – plánovací materiály ve zpracovaném materiálu uvedeny“.

Autor posudku bere toto vyjádření na vědomí, ale domnívá se, že informace o uvedeném Plánu mohla být v textu dokumentace uvedena.

„2/ Bylo vyhlášeno upravené záplavové území Moravy (č.j. KUZL 38964/2012) vč. aktivních zón. V dokumentaci EIA je nesprávně uvedena nutnost žádat o výjimku pro uvedený záměr.

Detailní situace nového stanovení záplavového území je komplikována m.j. rozdílným uváděním staničení Moravy v uvedeném materiálu Krajského úřadu (počátek staničení – vtok do Dunaje) a nového staničení s počátkem u soutoku s Moravy s Dyjí, jak je toto běžně na internetových stránkách uváděno. Přesto byla situace záplavových území autorem dokumentace zvažena a v kapitole C.2.4. uvedena mimo popis v textu i přehledná mapa záplavového území Moravy při průtocích Q100.

Nutnost žádat o výjimku z ustanovení §67 vodního zákona byla uvedena omylem, v důsledku přepisu z dříve zpracovaných, dnes neaktuálních materiálů.“

Dle autora posudku je důležité uvést tuto informaci již v dokumentaci EIA. Zásadní však bude vyřešit problematiku ochrany před potenciálními záplavami v projektové dokumentaci a při výstavbě záměru.

„3/ Namítán je údajný rozpor kapitol C.2.4. („...není známo přesné technické řešení.“), kapitoly D.2. (Výstavbou....nedojde ke zhoršení odtokových poměrů....zůstanou stejné jako v současnosti) a kapitoly D.4. (popis nového mostu přes Svodnici).

Namítané skutečnosti jsou v rozporu pouze zdánlivě. I když je pravdou, že přesné technické řešení objektů stavby nebylo v době zpracování dokumentace známo (kap. C.2.4.), nevylučovalo to rámcové znalosti parametrů některých součástí stavby (most přes Svodnici). To, že v kapitole D.2. dokumentace EIA je uváděno, že nedojde k zhoršení odtokových poměrů je myšleno jako povinnost zpracovatele projektu vyhovět podmínkám ustanovení §67 odst. 1 vodního zákona (minimalizace vlivu na povodňové průtoky; nezhoršení odtokových poměrů).

Zpracování modelu vlivu záměru na odtokové poměry nebylo v dané fázi zpracování dokumentace možné zajistit pro neznalost všech potřebných detailů záměru.

V současnosti lze pro potvrzení výše uvedeného doporučit, aby do kapitoly VII. zpracovávaného posudku (fáze přípravy) byla zahrnuta samostatná podmínka na př. znění: „Jako podklad žádosti o vydání územního rozhodnutí bude doložena studie vlivu záměru na odtokové poměry, která prokáže splnění podmínek ustanovení §67 odst. 1 vodního zákona“.

Tato podmínka je v Návrhu stanoviska uvedena.

„4/ V příloze 9 bylo citováno pouze vyhlášení záplavového území na území Olomouckého kraje.

Jedná se o formální pochybení, bez důsledků, vyplývajících ze skutečnosti situování trati v záplavovém území Moravy a Bečvy. Záplavové území bylo v dokumentaci respektováno u celé trati, tedy i na území Zlínského kraje, jak o tom svědčí na př. obrázek 3 v dokumentaci. Zmíněná nedůslednost vznikla z důvodů, že celý posuzovaný záměr se nachází v Olomouckém kraji, s výjimkou území jediné obce, Chropyně. Na povinnost respektování požadavků vodního zákona (§§17, 67) je namítaná skutečnost bez vlivu. Požadavky zákona č. 254/2001 Sb. (vodní zákon) v platném znění budou respektovány, jak uvádí předchozí bod.“

Bez komentáře.

4. Magistrát města Přerova, odbor stavebního úřadu a životního prostředí

Zaslal s odkazem na str. 48-49 dokumentace následující připomínky:

Mezi možná opatření pro omezení prašných emisí ze stavební a obdobné činnosti (BD3) patří 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.

Snížení zátěže je možné dosáhnout zvolením vhodného technologického řešení a dodržováním technologické kázně ze strany dodavatelů stavby a vhodným harmonogramem výstavby, který zohlední ochranu zdraví lidí.

1. bude probíhat pravidelné čištění ploch zařízení staveniště a příjezdových cest;
2. veškeré stavební mechanismy budou pravidelně čištěny, zejména při výjezdu ze staveniště;
3. automobily přepravující stavební materiál budou řádně zaplachtovány;

4. prašné stavební práce (manipulace se sytkým materiálem) budou probíhat pouze v pracovní dny v době od 6:00 do 18:00 hod., v sobotu pak od 8:00 do 12:00 hod., v neděli a ve státní svátky tyto stavební práce probíhat nebudou;
5. v případě suchého počasí bude plocha staveniště a příjezdových komunikací pravidelně skrápěna.

Tato opatření k eliminaci emisí tuhých znečišťujících látek požadují uvádět jako podmínku všech následujících povolenacích řízení.

Autor posudku s tímto požadavkem souhlasí. V opatřeních uvedených v kap. D.4 je většina z těchto požadavků zahrnuta, byť jsou formulována mírně odlišně.

Z hlediska ochrany přírody požadují zařadit mezi opatření navržená v kap. D.4:

Úprava mostních objektů min. na parametry umožňující bezkolizní migraci v řešeném území běžných živočišných druhů, a to nejen v místech křížení s prvky ÚSES a v návaznosti na ZCHÚ a EVL.

Dokumentace obsahuje návrh řešení týkající se migrace pod rekonstruovanými mostními objekty a propustky, na úrovni znalostí v této fázi přípravy záměru.

Cílem posouzení vlivů a návrhů opatření musí být eliminace střetů velkých a středních savců s drážními vozidly na nejnižší možnou míru. Autor posudku doporučuje tuto problematiku velmi podrobně řešit v dokumentaci pro územní řízení, kdy již budou k dispozici podrobnější a přesnější údaje.

5. Statutární město Přerov

Zpracovalo prakticky totožné vyjádření se stejnými připomínkami.

Dávám ke zvážení, zda by v obdobných případech nebylo nejen administrativně úspornější napsat jménem dvou subjektů vyjádření jedno.

6. Městský úřad Kojetín

Ve svém vyjádření sděluje povinnost vyplývající pro investora v případě kácení dřevin.

Domnívám se, že opakování, či upozorňování na povinnost dodržovat zákony a předpisy, či postupovat podle nich, je ze strany jednotlivých úřadů v procesu EIA nadbytečné.

7. Krajská hygienická stanice Olomouckého kraje

Ve svém vyjádření uvádí, že k předložené dokumentaci nemá zásadní připomínky za podmínky, že:

Za účelem zajištění ochrany veřejného zdraví před vibracemi z dopravy na dráze, bude projektová dokumentace pro následné řízení dle stavebního zákona obsahovat seznam všech staveb s definovaným chráněným vnitřním prostorem staveb ve vzdálenosti do 14,4 m od osy krajní koleje, která vymezuje blíže pásmo, v němž bude třeba aplikovat další antivibrační opatření, mimo úpravu kolejového svršku a dále návrh dalších antivibračních opatření s doložením jejich účinnosti.

Tato podmínka je doložena 2,5 stránkovým odůvodněním.

Bez připomínek.

8. Krajská hygienická stanice Zlínského kraje

Ve svém vyjádření se záměrem souhlasí za předpokladu splnění těchto 5 podmínek.

1. V průběhu realizace stavby budou veškeré stavební činnosti prováděny a koordinovány tak, aby v chráněném venkovním prostoru okolních staveb nedocházelo k překračování hygienických limitů hluku ze stavební činnosti. Průběh hlukově významných stavebních činností bude organizací prací, personálním a technickým vybavením zkrácen na nezbytně nutnou dobu. Pro stavební práce budou používána pouze zařízení a nářadí v bezvadném technickém stavu.
2. Během zkušebního provozu bude požadováno:
 - a. Měření hluku z provozu záměru v denní a noční době v chráněném venkovním prostoru staveb obytné zástavby v okolí záměru v k.ú. Chropyně, k prokázání, že při provozu záměru nebude docházet k překračování hygienických limitů hluku pro chráněný venkovní prostor staveb pro denní a noční dobu.
 - b. Měření vibrací z provozu záměru v denní a noční době v chráněném venkovním prostoru staveb obytné zástavby v okolí záměru v k.ú. Chropyně, k prokázání, že při provozu záměru nebude docházet k překračování hygienických limitů vibrací pro chráněný vnitřní prostor staveb pro denní a noční dobu.
 - c. Měření hluku a vibrací budou provedena držitelem osvědčení o akreditaci nebo držitelem autorizace. Protokoly s výsledky měření budou předloženy KHS Zlínského kraje k posouzení.
 - d. V případě, že měření hluku a vibrací bude doloženo překročení hygienických limitů pro chráněný venkovní prostor staveb, chráněný vnitřní prostor staveb a pro denní a noční dobu, bude požadováno provedení dodatečných protihlukových a antivibračních opatření, která budou předem s KHS ve Zlíně projednána.

Autor posudku s těmito podmínkami souhlasí.

9. ČIŽP Oblastní inspektorát Olomouc

Ve svém vyjádření uvádí připomínky zejména k:

1. mapovým podkladům a jejich souladu s textem dokumentace;
2. migrační prostupnosti některých propustků;
3. nesouhlas se závěry zpracovatele migrační studie a dokumentace a požadavek na její přepracování, se zahrnutím návrhů na zlepšení migrační prostupnosti a nikoliv pouze zachování současného stavu.

Na základě uvedených připomínek požaduje ČIŽP v další fázi posuzování záměru doplnit hodnocení vlivů o skutečnosti vyplývající z připomínek výše.

Autor posudku si vyžádal vyjádření zpracovatele dokumentace, ve kterém se k jednotlivým námitkám ČIŽP, Oblastní inspektorát Olomouc uvádí:

Ad 1. V průběhu zpracování EIA dokumentace byl upřesňován začátek stavby v návaznosti na stavbu Modernizace trati Brno - Přerov, 4. stavba Nezamyslice - Kojetín. Začátek stavby je situován do km 72,1, který se nachází před vjezdem do žst. Kojetín a končí v km 88,04 v Lověšicích, tak jak je uvedeno v mapových podkladech (viz příloha č. 4 Dokumentace EIA).

Vzhledem k upřesňování rozsahu stavby a jejího začátku došlo k tomu, že ČIŽP zmiňovaný propustek před ul. Křenovská v Kojetíně byl samostatně vyhodnocen ve stavbě Modernizace trati Brno - Přerov, 4. stavba Nezamyslice - Kojetín.

Ad 2. Při zpracování dokumentace EIA a migrační studie se vycházelo ze studie proveditelnosti a tomu odpovídala i podrobnost podkladových údajů. Vzhledem k tomu, že se jedná o novostavbu 2. koleje již stávající trati, je případná úprava světých rozměrů mostních objektů limitována výškovou a směrovou úpravou stávající trati.

Ad 3. Pro zpracování migrační studie se vycházelo z pochůzky v terénu a z vlastních pozorování (zjištěné pobytové stopy) a dále z přírodovědných průzkumů provedených v blízkosti lokality, plánů péče a dostupných databází (např. <http://avif.birds.cz>, <http://cap.birdlife.cz>, <http://ceson.org> <http://ndop.nature.cz>).

V závěru migrační studie jsou uvedena opatření pro zlepšení migrační prostupnosti dvou propustků a jednoho mostu.

V dalších fázích projektové dokumentace může, v souladu s požadavkem ČIŽP, dojít ke zpřesnění světlosti navrhovaných mostních objektů a propustků, a to v návaznosti na podrobnější rozpracování projektové dokumentace. Pro přípravnou dokumentaci se počítá s aktualizací migrační studie s využitím znalostí místních mysliveckých sdružení a na vytipovaných mostních objektech s instalací fotopastí.

Problematika migrační prostupnosti je velmi závažná a důležitá. Cílem posouzení vlivů a návrhů opatření musí být eliminace střetů velkých a středních savců s drážními vozidly na nejnižší možnou míru. Autor posudku doporučuje tuto problematiku velmi podrobně řešit v dokumentaci pro územní řízení, kdy již budou k dispozici podrobnější a přesnější údaje.

10. ČIŽP Oblastní inspektorát Brno

Požaduje dodržet navrhovaná opatření ke zmírnění vlivu č. 1 -20, která jsou uvedena v příl. č. 11 – Biologický průzkum.

Autor posudku s tímto požadavkem souhlasí.

11., 12. Město Kojetín

Zaslalo dvě totožná vyjádření ve kterých se uvádí, že k dokumentaci nemá připomínek za podmínky dodržení bezpečnostních norem hluku a vibrací vyvolaných projížděním vlaku. Je požadováno vybudování dostatečných protihlukových stěn v blízkosti objektů bydlení.

Bez připomínek. Požadavky jsou součástí navrhovaného řešení v dokumentaci.

13. Město Kroměříž

Zaslalo vyjádření bez připomínek, resp. souhlas s dokumentací.

14. Město Chropyně

Ve vyjádření je uvedeno, že dokumentaci projednala rada města a bylo přijato usnesení, ve kterém město Chropyně požaduje řešit opatření k omezení hluku a vibrací také v úseku staničení 77,171 km – 77,500 km, kde je podle Územního plánu Chropyně v sousedství záměru zastavitelné území s plochami pro bydlení, a to lokality SO.2 č. 12, SO.2 č. 13 a BI č. 4 (Zadní díly).

Autor posudku s tímto požadavkem souhlasí. Doporučuji dopracovat v dalším stupni projektové dokumentace.

15. MŽP Praha, odbor ochrany ovzduší

Ve svém vyjádření uvádí, že posuzovaný záměr považuje z hlediska ochrany ovzduší za akceptovatelný.

16. MŽP Praha, odbor ochrany vod

Ve vnitřním sdělení uvádí, že k dokumentaci záměru nemá žádné zásadní připomínky.

Dále uvádí doporučení lépe formulovat opatření č. 14 ve fázi výstavby a upozorňuje na chybně uvedené nařízení vlády č. 61/2003 Sb. , které bylo plně nahrazeno nařízením vlády č. 401/2015 Sb.

Bez připomínek

17. MŽP Praha, odbor druhové ochrany a implementace mezinárodních závazků

Ve svém sdělení uvádí, že předložené naturové posouzení je téměř identické jako naturové posouzení předložené v rámci oznámení záměru. Do závazného stanoviska EIA požadujeme zpracovat navržená zmírňující opatření uvedená na str. 19-20 naturového posouzení.

Je uvedeno, že pokud v průběhu zpracování projektové dokumentace vyplynou další možné negativní vlivy na dotčenou EVL, bude potřeba záměr znovu předložit příslušnému orgánu ochrany přírody.

Bez připomínek

VI. Celkové posouzení akceptovatelnosti záměru z hlediska vlivů na životní prostředí

Po prostudování dokumentace, odborných příloh, doručených vyjádření dotčených samosprávných celků a dotčených správních úřadů lze významné vlivy záměru "Modernizace trati Brno - Přerov, 5. stavba Kojetín – Přerov" na životní prostředí charakterizovat následovně:

Vlivy hluku

K posouzení vlivů hluku během výstavby i provozu řešeného záměru byla zpracována Hluková studie. Výpočty ukázaly, že přes návrh protihlukových opatření bude v zatíženém

území na některých místech překročen platný limit pro hlukovou zátěž. Proto byla navržena alternativní řešení – doplnění vzduchotechnických jednotek či ventilačních štěrbin.

Vlivy na zeleň

Na základě terénního průzkumu byly identifikovány dřeviny nacházející se v předpokládaném záboru stavby. Jedná se celkem o 509 dřevin rostoucích mimo les, z nichž 489 překračuje obvod nad 80 cm ve výšce 130 cm. Realizace záměru si vyžádá kácení celkem 76.028 m² zapojených porostů. Pro tyto dřeviny a zapojené porosty je nutné požádat příslušný orgán ochrany přírody o povolení k jejich kácení.

Vlivy na ÚSES

Realizací záměru dojde k zásahu do prvků ÚSES. Jedná se o nadregionální biocentrum (dále jen NRBC) Chropyňský luh (KOD 104) a nadregionální biokoridor (NRBK) 132, jehož osa je vymezena korytem řeky Moravy. Stávající železniční trať kříží rovněž celá řada prvků lokálního ÚSES.

V k. ú. Vlkoš u Přerova přichází posuzovaná trať do kontaktu s řadou lokálních prvků ÚSES. Jedná se o lokální biokoridory BK 3/60, BK 6/60, BK 6/61, BK 1754, lokální biocentra BC 1/60, BC 3/60 a BC 11/54. V k. ú. Věžky u Přerova přichází posuzovaný záměr do kontaktu s lokálním biocentrem s označením BC 11/54 nebo KV. V k. ú. Bochoř přichází posuzovaný záměr do kontaktu s lokálními biokoridory LBK 7 a LBK 10. V k. ú. Lověšice u Přerova přichází posuzovaný záměr do kontaktu s lokálním biokoridorem s označením LBK 104 nebo 478/2 jehož osu tvoří povrchový tok Svodnice.

Vlivy na tyto prvky ÚSES lze charakterizovat jako méně významné.

Vlivy na **ostatní složky životního prostředí, včetně vlivu na hmotný majetek a kulturní památky** lze považovat nevýznamné

Dokumentace byla posouzena dle požadavků § 9 zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí v rozsahu Přílohy č. 5 tohoto zákona.

Po zvážení všech výše uvedených informací, skutečností, rizik a přínosů

doporučuji záměr

**„Modernizace trati Brno - Přerov, 5. stavba Kojetín – Přerov“
k realizaci**

V Olomouci dne:
Č. j.:
Sk.zn.:
Vyřizuje:
Tel:

ZÁVAZNÉ STANOVISKO K POSOUZENÍ VLIVŮ PROVEDENÍ ZÁMĚRU NA ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ - NÁVRH

(dále jen „závazné stanovisko“)

podle § 9a odst. 1 až 3 zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí a o změně některých souvisejících zákonů (zákon o posuzování vlivů na životní prostředí), ve znění pozdějších předpisů (dále jen „zákon“)

Povinné údaje

Název záměru:

Modernizace trati Brno - Přerov, 5. stavba Kojetín - Přerov

Kapacita (rozsah) záměru:

Záměr je situován na stávající železniční trať mezi městy Kojetín a Přerov. Začátek kolejových úprav navazuje na plánovanou stavbu „Modernizace trati Brno – Přerov, 4. stavba Nezamyslice - Kojetín“ v km 72,1. Konec kolejových úprav je situován v km 88,040. Celková délka řešeného úseku je 15,94 km. Účelem modernizace je zdvojkolejnění trati a tím zvýšení přepravní kapacity. Při realizaci záměru dojde pouze k mírnému přeložení tělesa trati v řádu několika metrů ve vybraných úsecích.

Zařazení záměru

dle přílohy č. 1 k zákonu:

kategorie I
bod 9.1
"Novostavby železničních drah delší 1 km"

Umístění záměru:

Záměr se nachází v Olomouckém a Zlínském kraji na území obcí:
Kojetín (k. ú. Kojetín);
Chropyně (k. ú. Chropyně);
Vlkoš (k. ú. Vlkoš u Přerova);
Věžky (k. ú. Věžky u Přerova);
Bochoř (k. ú. Bochoř);
Lověšice (k. ú. Lověšice u Přerova)

Obchodní firma oznamovatele: Správa železniční dopravní cesty, státní organizace;
Stavební správa východ

IČ oznamovatele: 70994234

Sídlo (bydliště) oznamovatele: Stavební správa východ, Nerudova 1, 779 00 Olomouc

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

vydává

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

k záměru

„Modernizace trati Brno - Přerov, 5. stavba Kojetín - Přerov“
s následujícími podmínkami:

Podmínky pro fázi přípravy záměru:

1. Kvůli prodloužení délky propustků při rozšiřování železničního tělesa projekčně zpracovat výměnu trubních propustků za rámové.
2. V případě nového mostu přes řeku Svodnici v plánovaném km 86,147 je doporučeno projekčně zpracovat postranní lavice umožňující průchod alespoň drobných živočichů. Je vhodné, aby šíře těchto lavic byla min. 50 cm a aby tyto lavice byly zbudovány ve výšce 10 – 20 cm nad normální výškou hladiny v toku Svodnice.
3. Zpracovat zásady organizace výstavby (ZOV) tak, aby byly maximálně eliminovány nepříznivé dopady na složky životního prostředí. V časovém plánu realizace stavby stanovit harmonogram stavebních prací, nasazení stavebních mechanismů a využívání přepravních tras.
4. V ZOV vymezit plochy pro zařízení staveniště mimo prvky ÚSES a rovněž v dostatečné vzdálenosti od obytné zástavby.
5. Vymezit plochy pro deponie zemin/ornice tak, aby nenarušovaly ekologickou stabilitu a nezasahovaly do prvků ÚSES.

6. Jako podklad žádosti o vydání územního rozhodnutí bude doložena studie vlivu záměru na odtokové poměry, která prokáže splnění podmínek ustanovení §67 odst. 1 vodního zákona.
7. Svahy náspů důsledně ohumusovat, ozelenění provést pouze travním semenem. Protihlukové clony provést v nerušivém barevném provedení, tak, aby co nejlépe splýnulo s pozadím.
8. Při výběru dodavatele stavby preferovat použití moderních stavebních mechanismů s co nejnižší hlučností, v dobrém technickém stavu.
9. Zásahy do půdního krytu (zahájení stavby, skrývka apod.) naplánovat do období mimo dobu hnízdění ptáků (tedy mimo 1.4 – 31.7.).
10. Požádat o souhlas orgánu ochrany přírody k zásahu do ochranného pásma PP Včelínské louky a PP Zářičské louky stanoveného dle § 37 zákona č. 114/1992 Sb. o ochraně přírody a krajiny v platném znění.
11. Požádat o udělení výjimky ze základních ochranných podmínek zvláště chráněných druhů dle § 56 zák. č. 114/1992 Sb., pro lilii zlatohlavou (*Lilium martagon*), žebratku bahenní (*Hottonia palustris*) a přesličku větevnatou (*Equisetum ramosissimum*).
12. Požádat o udělení výjimky ze základních podmínek ochrany zvláště chráněných druhů dle § 56 zákona č. 114/1992 Sb., pro velevruba malířského (*Unio pictorum*), mníka jednovousého (*Lota lota*), jelce jesena (*Leuciscus idus*), piskoře pruhovaného (*Misgurnus fossilis*), skokana skřehotavého (*Pelophylax ridibundus*), skokana krátkonohého (*Pelophylax lessonae*), skokana zeleného (*Pelophylax kl. esculentus*), kuňku obecnou (*Bombina bombina*), čolka velkého (*Triturus cristatus*), čolka obecného (*Lissotriton vulgaris*), ještěrku obecnou (*Lacerta agilis*) a užovku obojkovou (*Natrix natrix*).
13. Před začátkem stavebních prací provést záchranný transfer dotčených jedinců lilie zlatohlavé.
14. Před začátkem stavebních prací provést kontrolu mravenišť mravenců rodu *Formica* v drážních km 80,095 a 81,05. Pokud budou mravenišť stále obsazena, je nutné provést jejich záchranný transfer do bezpečně vzdálenosti od míst stavebních prací.
15. Požádat o výjimku pro umístění stavby v aktivní zóně záplavového území toků Morava a Malá Bečva dle § 67 zákona 254/2001 Sb. o vodách v platném znění.
16. Před zahájením demoličních prací přes Malou Bečvu a před pracemi v korytě tohoto toku provést záchranný transfer mlžů do vzdálenějších úseků toku Malé Bečvy.
17. Za účelem zajištění ochrany veřejného zdraví před vibracemi z dopravy na dráze, bude projektová dokumentace pro následné řízení dle stavebního zákona obsahovat seznam všech staveb s definovaným chráněným vnitřním prostorem staveb ve vzdálenosti do 14,4 m od osy krajní koleje, která vymezuje blíže pásmo, v němž bude

třeba aplikovat další antivibrační opatření, mimo úpravu kolejového svršku a dále návrh dalších antivibračních opatření s doložením jejich účinnosti.

Podmínky pro fázi realizace:

1. Odděleně deponovat kulturní vrstvy půdy (ornici a podorniční vrstvy), s cílem jejich přednostního zemědělského využití. Půdní pokryv v blízkosti realizace záměru, podél přístupových cest a v místě uložení kabelové přípojky uvést po ukončení stavební činnosti do původního stavu.
2. Zásahy do půdního krytu realizovat mimo hnízdní období ptáků (1.4. – 31.7.). V případě nezbytnosti zásahu v tomto období lze toto provést po dohodě s orgánem ochrany přírody, při zajištění biologického dozoru odborným pracovníkem, který stanoví podmínky, kdy a jakým způsobem lze zásahy realizovat na základě aktuálního výskytu a hnízdění druhů na lokalitě.
3. Je třeba minimalizovat terénní úpravy okolí stavby samotné a rozsah pojezdů stavební a dopravní techniky po lokalitě. Přednostně využívat již existující a zejména zpevněné cesty.
4. V průběhu realizace výstavby je nutné dbát, aby jakost podzemní a povrchové vody nebyla znehodnocena havarijním únikem ropných látek ze stavebních strojů. Za účelem prevence možné kontaminace povrchových a podzemních vod bude v dokumentaci pro realizaci stavby zpracován havarijní plán pro období výstavby.
5. Dodavatel stavby bude zodpovědný za zajištění řádné údržby a sjízdnosti přístupových cest ke staveništi po celou dobu stavebních prací. Automobily budou před výjezdem ze staveniště na komunikaci řádně očištěny. Sypké materiály zabezpečit na automobilech tak, aby nedocházelo k jejich padání na vozovku a do přírodních ploch (zaplachtování). Přesuny stavební techniky, vytíženost nákladních automobilů a dopravní trasy musí být navzájem koordinovány/optimalizovány.
6. Zajistit pravidelnou kontrolu automobilů a mechanismů, pracujících na stavbách z hlediska jejich ekologické nezávadnosti. Stojící mechanismy opatřit záchytnými vanami proti úkapům. Plochy zařízení stavenišť budou vybaveny dostatečným množstvím sanačních prostředků pro případnou likvidaci úniků ropných látek. V případě úniku ropných nebo jiných závadných látek bude kontaminovaná zemina neprodleně odstraněna, odvezena a zneškodněna podle platných předpisů.
7. Při nakládání se závadnými látkami během výstavby záměru respektovat schválený havarijní plán. V případě havárie zajistit její sanaci u odborné firmy.
8. Na plochách zařízení stavenišť neskladovat pohonné hmoty. Instalovat zde chemická WC pro příslušný počet pracovníků. Údržba a opravy stavebních mechanismů budou prováděny mimo tyto plochy. Zamezit odtoku splavenin ze staveniště záměru do povrchových vod.

9. Případné kácení dřevin bude provedeno v souladu s rozhodnutím místně příslušného správního orgánu ochrany přírody a krajiny. Případné kácení dřevin provádět přednostně v období vegetačního klidu (listopad – březen).
10. U stávajících dřevin, jež mají být zachovány a budou v blízkosti příjezdových cest a výkopů, zajistit při stavebních činnostech odpovídající ochranu dle ČSN DIN 18 920 (ochrana stromů, porostů a ploch pro vegetaci při stavebních činnostech).
11. Při výstavbě 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. Je nutné, 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.
12. Při pracích, které mají za následek víření prachu a za suchého období, provádět kropení ploch.
13. Dbát na prevenci havarijních stavů spojených s únikem nebezpečných chemických látek do vodních toků, vodních a mokřadních ploch.
14. V případě použití silničních pozemků silnic II. a III. třídy nebo místních komunikací pro manipulaci se stavebním materiálem, stavebními stroji nebo při nárůstu těžké nákladní dopravy je nutno projednat podmínky se správcem pozemních komunikací.
15. Umožnit záchranný archeologický výzkum dle zák. č. 20/1987 Sb. při provádění zemních a výkopových prací a předem na něj uzavřít s pověřeným orgánem smlouvu. Při výskytu náhodných archeologických nálezů v průběhu stavby tyto neprodleně hlásit na příslušné archeologické pracoviště.
16. Rozprostření ornice, zatravnění a případnou výsadbu dřevin provést v co nejkratším termínu, aby se snížila pravděpodobnost eroze a zamezilo rozvoji nežádoucích druhů rostlin.
17. Na celé stavbě a všech dotčených pozemcích je nutno monitorovat nástup nepůvodních invazních druhů rostlin (neoindigenofytů) a po konzultaci s příslušným orgánem ochrany přírody (KÚ Olomouckého kraje) nebo odbornou organizací (Krajské středisko AOPK ČR Olomouc) přistoupit k jejich likvidaci.
18. Navrhujeme provádět průběžný biomonitoring živých složek přírodního prostředí během výstavby. V případě nutnosti přistoupit k záchrannému transferu dle podmínek orgánů ochrany přírody.

19. Během stavebních prací je pak třeba dbát prevence před zavlečením nových invazních druhů (např. bolševník velkolepý, křídlatky) a v případě výskytu přistoupit k jejich okamžité likvidaci.
20. Stavební záměr přichází do kontaktu s ochranným pásmem II. stupně vodního zdroje Plešovec Břestský les. Je třeba zamezit kontaminaci vodního zdroje všemi prostředky zejména neumísťovat zde žádné stavební objekty, mezideponie stavebního materiálu, neumísťovat stání techniky, neprovádět údržbu techniky ani doplňování provozních kapalin, neprovádět denní čištění mobilní techniky.
21. Na území EVL Morava – Chropyňský luh musí být maximální šíře železničního tělesa 13,5 m.
22. V případě stavebních prací přímo v korytech zarybněných toků (např. při výstavbě pilíře/pilířů mostu přes Malou Bečvu nebo před prací v toku řeky Svodnice) provést před odčerpáváním vody z ohrazených míst (Malá Bečva) nebo před zásahem do koryta toku (Svodnice) odlov ryb a jejich transfer.
23. Přístupové trasy, zařízení stavenišť, apod. plánovat mimo území EVL Morava - Chropyňský luh, PP Včelínské louky. V těchto úsecích používat k přístupu pouze stávající těleso železnice.
24. Z důvodu rozdílného rozsahu a biologické hodnoty vodních a mokřadních ploch v sousedství železničního tělesa (vpravo ve směru staničení se nacházejí hodnotnější lokality) doporučujeme v úseku mezi žst. Kojetín a Chropyně rozšiřovat železniční těleso vlevo ve směru staničení (tzn. severně od stávajícího tělesa železnice).
25. V místech mokřin v drážních km 76,3 - 76,5 je doporučeno neodvodňovat okraje náspů odvodňovacími kanály.
26. V úseku tratě vedeném po mostě přes řeku Moravu zvýraznit horní drát trolejového vedení zavěšením pruhů látky, reflexních štítků či odrazek, aby nedocházelo k nárazům větších ptáků do drátů.
27. Při budování a rekonstrukcích propustků zajistit, aby propustek neměl schodovité překážky vyšší než 10 cm, které bezocásí obojživelníci nejsou schopni překonat.
28. Při budování a rekonstrukcích propustků neumísťovat na konce propustků odkalovací jímky, do kterých mohou napadat migrující živočichové a uhnout.
29. Propustky budovat v jednotném spádu, aby se v prostoru propustku nezadržovala voda.
30. Propustky budovat v jedné ose a nikoliv zalomené z důvodu, aby živočich věděl o průchodnosti propustku kvůli světlu na jeho konci.

31. Po dobu stavebních prací doporučujeme kontrolu stavby a realizaci případných biotechnických opatření formou ekodozoru. Osoba provádějící ekodozor by měla mít odpovídající vzdělání a zkušenosti z realizace podobných záměrů.
32. Během stavebních prací je doporučeno zaměřit pozornost na případné šíření invazních druhů (trnovník akát, celík kanadský, klejicha hedvábná, topinambur hlíznatý, křídlatka japonská) a dále na případné zavlečení nových invazních druhů v souvislosti s pohyby objemů stavebních materiálů a zeminy (např. křídlatky). V případě vzniku nových ložisek výskytu tyto druhy okamžitě likvidovat
33. Nezasahovat do tůní situovaných jižně od trati v okolí PP Včelínské louky.
34. V průběhu realizace stavby budou veškeré stavební činnosti prováděny a koordinovány tak, aby v chráněném venkovním prostoru okolních staveb nedocházelo k překračování hygienických limitů hluku ze stavební činnosti. Průběh hlukově významných stavebních činností bude organizací prací, personálním a technickým vybavením zkrácen na nezbytně nutnou dobu. Pro stavební práce budou používána pouze zařízení a nářadí v bezvadném technickém stavu.
35. Bude probíhat pravidelné čištění ploch zařízení staveniště a příjezdových cest.
36. Prašné stavební práce (manipulace se sypkým materiálem) budou probíhat pouze v pracovní dny v době od 6:00 do 18:00 hod., v sobotu pak od 8:00 do 12:00 hod., v neděli a ve státní svátky tyto stavební práce probíhat nebudou.

Podmínky pro fázi provozu:

1. Po dokončení stavby snižovat jakýmkoliv způsobem možné synergické působení negativních vlivů na životní prostředí a veřejné zdraví; odstranit všechna zařízení stavenišť i jiná navazující zařízení.
2. Zajistit pravidelnou údržbu ploch nově vysazené i stávající zeleně ihned po ukončení stavby, tak aby byla omezena invaze neofyt nebo šíření dalších nevhodných druhů do volné krajiny.
3. Případné protihlukové stěny jsou doporučeny zbudovat z neprůhledného materiálu nebo průhledného, ale zabezpečeného pískováním minimálně 2,5 cm širokými neprůhlednými vertikálními pruhy o rozteči maximálně 12 cm.
4. Během zkušebního provozu bude požadováno:
 - Měření hluku z provozu záměru v denní a noční době v chráněném venkovním prostoru staveb obytné zástavby v okolí záměru v k.ú. Chropyně, k prokázání, že při provozu záměru nebude docházet k překračování hygienických limitů hluku pro chráněný venkovní prostor staveb pro denní a noční dobu.
 - Měření vibrací z provozu záměru v denní a noční době v chráněném venkovním prostoru staveb obytné zástavby v okolí záměru v k.ú. Chropyně, k prokázání, že při provozu záměru nebude docházet k překračování

hygienických limitů vibrací pro chráněný vnitřní prostor staveb pro denní a noční dobu.

- Měření hluku a vibrací budou provedena držitelem osvědčení o akreditaci nebo držitelem autorizace. Protokoly s výsledky měření budou předloženy KHS Zlínského kraje k posouzení.
- V případě, že měřením hluku a vibrací bude doloženo překročení hygienických limitů pro chráněný venkovní prostor staveb, chráněný vnitřní prostor staveb a pro denní a noční dobu, bude požadováno provedení dodatečných protihlukových a antivibračních opatření, která budou předem s KHS ve Zlíně projednána.

Odůvodnění

Odůvodnění vydání souhlasného stanoviska včetně odůvodnění uvedených podmínek:

Účelem záměru je modernizace stávající železniční trati v úseku Kojetín a Přerov. Jedná se o zdvojkolejnění trati a tím zvýšení přepravní kapacity. Při realizaci záměru dojde pouze k mírnému přeložení tělesa trati v řádu několika metrů ve vybraných úsecích.

Trať představuje důležitou spojnicí pro železniční spojení metropole jižní Moravy, Brna, severovýchodním směrem na střední Moravu a především vytváří nejkratší a přímé železniční spojení s významným železničním uzlem Přerovem. Význam trati spočívá v regionální a příměstské železniční dopravě i nákladní železniční dopravě. Současný technický stav trati i její stavebně-technické parametry již nevyhovují dnešním a zejména budoucím nárokům na zajištění kvalitní a konkurenceschopné železniční dopravy, a to jak v potřebné frekvenci spojů, tak v jejich optimálním časovém uspořádání a zkracování jízdních dob.

Stavba Modernizace trati Brno - Přerov, respektive řešená část Kojetín - Přerov, je jednou z nejdůležitějších dopravních staveb nejen na území, Olomouckého a Zlínského kraje, ale i v rámci České republiky. Umožňuje nejen výrazné zkvalitnění regionální, ale především dálkové železniční dopravy. Trať Brno – Přerov je zařazena v rámci EU do základní (jádrové) sítě TEN-T pro osobní železniční dopravu.

Na základě komplexního zhodnocení všech dostupných údajů vztahujících se k navrhované stavbě, současnému i výhledovému stavu jednotlivých složek životního prostředí a s přihlédnutím ke všem souvisejícím skutečnostem bylo v Dokumentaci konstatováno, že navrhovaná stavba je při akceptování výše uvedených připomínek ekologicky přijatelná a proto ji lze doporučit k realizaci.

Na základě dokumentace, posudku a jeho závěrů, průběhu veřejného projednání a vypořádání připomínek k posudku a dokumentaci se příslušný úřad ztotožnil se závěry posudku a dospěl k závěru, že negativní vlivy posuzovaného záměru nepřesahují míru stanovenou zákony a dalšími předpisy a že předmětný záměr lze při respektování podmínek tohoto stanoviska realizovat, a tedy vydat souhlasné závazné stanovisko.

Podmínky

Fáze přípravy záměru

Podmínky 1 - 16 vyplývají ze zpracované Dokumentace a souvisejících odborných studií. Podmínku 17 požaduje ve svém vyjádření Krajská hygienická stanice Olomouckého kraje.

Fáze realizace záměru

Podmínky 1 - 33 vyplývají ze zpracované Dokumentace a souvisejících odborných studií. Podmínku 34 požaduje ve svém vyjádření Krajská hygienická stanice Zlínského kraje. Podmínky 35 - 36 vyplývají z vyjádření Magistrátu města Přerova, odboru stavebního úřadu a životního prostředí.

Fáze provozu záměru

Podmínky 1 - 3 vyplývají ze zpracované Dokumentace a souvisejících odborných studií. Podmínku 4 požaduje ve svém vyjádření Krajská hygienická stanice Zlínského kraje.

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

Souhrnná charakteristika předpokládaných vlivů záměru " Modernizace trati Brno - Přerov, 5. stavba Kojetín - Přerov" na životní prostředí vychází z údajů v dokumentaci a odborných přílohách a z vyjádření dotčených samosprávných celků a dotčených správních úřadů.

K posouzení vlivů hluku během výstavby i provozu řešeného záměru byla zpracována Hluková studie. Výpočty ukázaly, že přes návrh protihlukových opatření bude v zatíženém území na některých místech překročen platný limit pro hlukovou zátěž. Proto byla navržena alternativní řešení – doplnění vzduchotechnických jednotek či ventilačních štěrbin.

Na základě terénního průzkumu byly identifikovány dřeviny nacházející se v předpokládaném záboru stavby. Jedná se celkem o 509 ks dřevin rostoucích mimo les, z nichž 489 překračuje obvod nad 80 cm ve výšce 130 cm. Realizace záměru si vyžádá kácení celkem 76.028 m² zapojených porostů. Pro tyto dřeviny a zapojené porosty je nutné požádat příslušný orgán ochrany přírody o povolení k jejich kácení.

Realizací záměru dojde k zásahu do prvků ÚSES. Jedná se o nadregionální biocentrum (dále jen NRBC) Chropýňský luh (KOD 104) a nadregionální biokoridor (NRBK) 132, jehož osa je vymezena korytem řeky Moravy. Stávající železniční trať kříží rovněž celá řada prvků lokálního ÚSES. V k. ú. Vlkoš u Přerova přichází posuzovaná trať do kontaktu s řadou lokálních prvků ÚSES. Jedná se o lokální biokoridory BK 3/60, BK 6/60, BK 6/61, BK 1754, lokální biocentra BC 1/60, BC 3/60 a BC 11/54. V k. ú. Věžky u Přerova přichází posuzovaný záměr do kontaktu s lokálním biocentrem s označením BC 11/54 nebo KV. V k. ú. Bochoř přichází posuzovaný záměr do kontaktu s lokálními biokoridory LBK 7 a LBK 10. V k. ú. Lověšice u Přerova přichází posuzovaný záměr do kontaktu s lokálním biokoridorem s označením LBK 104 nebo 478/2 jehož osu tvoří povrchový tok Svodnice.

Vlivy na tyto prvky ÚSES lze charakterizovat jako méně významné.

Vlivy na ostatní složky životního prostředí, včetně vlivu na hmotný majetek a kulturní památky lze považovat za nevýznamné.

Na základě výsledků hodnocení konkrétních stanovištních podmínek (vlivy na flóru, faunu, hlukové poměry, krajinný ráz, zvláště chráněná území i ÚSES) lze posuzované území pro výstavbu železniční trati doporučit.

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

Technické a technologické řešení záměru je podrobně popsáno v příslušné kapitole dokumentace (B.1.6). Navržené technické řešení záměru je z hlediska vlivů na životní prostředí akceptovatelné.

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

Záměr je předložen a posuzován v jedné aktivní variantě popsané a hodnocené v dokumentaci.

Celkové hodnocení procesu posuzování vlivů na životní prostředí:

Dokumentace - byla zpracována v dubnu 2017 a předložena na Ministerstvo životního prostředí, Odbor výkonu státní správy VIII, Olomouc (dále jen „MŽP OVSS VIII“). V závěru dokumentace je uvedeno, že z hlediska vlivu záměru „Modernizace trati Brno - Přerov, 5. stavba Kojetín - Přerov“ na životní prostředí lze konstatovat, že posuzovaná stavba bude mít, tak jako každá jiná lidská aktivita, dopad na životní prostředí. Úroveň a koncepce navrženého řešení záměru „Modernizace trati Brno – Přerov, 5. stavba Kojetín - Přerov“ koresponduje s úrovní, která je obvyklá u obdobných staveb realizovaných v rámci České republiky. Na základě komplexního zhodnocení všech dostupných údajů vztahujících se k posuzovanému záměru, současnému i výhledovému stavu jednotlivých složek životního prostředí a s přihlédnutím ke všem souvisejícím skutečnostem lze konstatovat, že navrhovaný záměr lze doporučit k realizaci.

K posuzované dokumentaci vlivů záměru na životní prostředí bylo příslušnému úřadu doručeno celkem 17 vyjádření a stanovisek územních samosprávných celků a dotčených správních úřadů. Vypořádání všech vyjádření je provedeno v posudku.

Zpracovatel dokumentace: RNDr. Bc. Jaroslav Bosák, MBA - autorizovaná osoba ke zpracování dokumentace a posudku dle § 19 zákona č. 100/2001 Sb. (rozhodnutí Ministerstva životního prostředí ze dne 28.4.1998, č.j.: 14563/1610/OPVŽP/97)

Dne2017 byl na MŽP předložen zpracovaný posudek.

Závěry zpracovatele posudku:

Dokumentace byla posouzena dle požadavků paragrafu 9 zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí v rozsahu Přílohy č. 5 tohoto zákona. Po zvážení všech zjištěných skutečností, rizik a přínosů se záměr:

"Modernizace trati Brno - Přerov, 5. stavba Kojetín - Přerov" doporučuje k realizaci.

Zpracovatel posudku doporučuje příslušnému orgánu vydat souhlasné stanovisko k posouzení vlivů záměru na životní prostředí za respektování podmínek tohoto stanoviska.

Zpracovatel posudku: Ing. Vladimír Rimmel, autorizovaná osoba ke zpracování dokumentace a posudku MŽP ČR č.j. 3108/479/opv/93, vydáno dne 3.6.1993, prodlouženo rozhodnutím MŽP ČR č.j. 2586/ENV/11 ze dne 23.2. 2011 a rozhodnutím MŽP ČR č.j. 67050/ENV/15 ze dne 21.10. 2015.
Regionální centrum EIA s.r.o., Lidická 1, 742 83 Klimkovice,
Tel.: 603 112 170

Seznam subjektů, jejichž vyjádření jsou ve stanovisku zčásti nebo zcela zahrnuta:

č.	Autor vyjádření	Zn. (čj.) vyjádření k dokumentaci	Ze dne
1.	Olomoucký kraj, nám. hejtmana P. Šoltýs	KUOK 52096/2017	29.5.2017
2.	Krajský úřad Olomouckého kraje, odbor ŽPaZ	KUOK 47329/2017	15.6.2017
3.	Krajský úřad Zlínského kraje, odbor ŽPaZ	KUZL 41412/2017	20.6. 2017
4.	Magistrát města Přerova, odbor st. úřadu a ŽP	MMPPr/066256/2017/STAV/ZP/Ča	12.6. 2017
5.	Magistrát města Přerova	MMPPr/066220/2017/STAV/ZP/Ča	12.6. 2017
6.	MěÚ Kojetín, odbor výstavby, ŽP a dopravy	MK5281/2017-VŽPD/lzs	31.5. 2017
7.	Krajská hygienická stanice Olomouckého kraje	KHSOC/13882/2017/PR/HOK	12.6. 2017
8.	Krajská hygienická stanice Zlínského kraje	KHSZL 12814/2017	14.6. 2017
9.	ČIŽP Oblastní inspektorát Olomouc	ČIŽP/48/IPP/1616438.002/17/OZP	13.6. 2017
10.	ČIŽP Oblastní inspektorát Brno	ČIŽP/47/ŘI/1615626 004/17/BLV	30.5. 2017
11.	Město Kojetín	MK 5344/2017 – FO/Pso	19.6. 2017
12.	Město Kojetín	MK 5280/2017 – FO/Pso	19.6. 2017
13.	Město Kroměříž, odbor ŽP	MeUKM/034086/2017/0372/17	14.6. 2017
14.	Město Chropyně	MCH 3574/2017	14.6. 2017
15.	MŽP Praha, odbor ochrany ovzduší	31778/ENV/17 1340/780/17	16.6. 2017
16.	MŽP Praha, odbor ochrany vod	31778/ENV/17 1079/740/17	25.5.2017
17.	MŽP Praha, odbor druhové ochrany a implementace mezinárodních závazků	31778/ENV/17 2080/630/17	29.5.2017

Požadavky a připomínky obsažené ve vyjádřeních byly vypořádány v části V. posudku. Posudek je zveřejněn v Informačním systému EIA na internetových stránkách CENIA, česká informační agentura životního prostředí (<http://www.cenia.cz/eia>), pod kódem záměru OV8211 v části Posudek.

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

Platnost tohoto závazného stanoviska je 5 let ode dne jeho vydání s tím, že může být na žádost oznamovatele prodloužena v souladu s § 9a odst. 3 zákona.

otisk úředního razítka

Bc. Ing. František Ondráš
ředitel odboru výkonu státní správy VIII

Dotčené územní samosprávné celky ve smyslu § 16 odst. 3 zákona **neprodleně** zveřejní závazné stanovisko na úředních deskách. Doba zveřejnění je podle § 16 odst. 4 zákona nejméně 15 dnů. Zároveň v souladu s tímto ustanovením **dotčené územní samosprávné celky vyrozumí elektronickou datovou nebo e-mailovou zprávou (petr.matecka@mzp.cz), popř. písemně příslušný úřad o dni vyvěšení závazného stanoviska na úřední desce**, a to v nejkratším možném termínu.

Do závazného stanoviska lze také nahlédnout v Informačním systému EIA na internetových stránkách CENIA, česká informační agentura životního prostředí (<http://www.cenia.cz/eia>), a na stránkách Ministerstva životního prostředí (<http://www.mzp.cz/eia>), pod kódem záměru OV8211.

Současně s tímto stanoviskem je zaslán i zápis z veřejného projednání č.j.

Rozdělovník k č. j.:

Dotčené územní samosprávné celky:

Olomoucký kraj
Jeremenkova 1191/40 A, 779 00 Olomouc

Zlínský kraj
tř. Tomáše Bati 21, 761 90 Zlín

Město Kojetín
Masarykovo náměstí 20, 752 01 Kojetín

Město Chropyně
nám. Svobody 29, 768 11 Chropyně

Ministerstvo životního prostředí

Obec Vlkoš
Ke Mlýnu 206, Vlkoš, 751 19

Obec Věžky
Věžky 17, 751 19, Věžky

Obec Bochoř
Náves 41, 751 08, Bochoř

Statutární město Přerov
Bratrská 34, 75002 Přerov

Dotčené správní úřady:

.....

Oznamovatel:

Správa železniční a dopravní cesty, s.o.
Stavební správa východ
Nerudova 1, 779 00 Olomouc

Zpracovatel dokumentace:

RNDr. Jaroslav Bosák, MBA
Ecological Consulting a.s., Na Střelnici 48, 779 00, Olomouc

Zpracovatel posudku:

Ing. Vladimír Rimmel
Náměstí 69
742 83 Klimkovice

Odbory MŽP (zasláno vnitřním sdělením čj.):

odbor druhové ochrany a implementace mezinárodních závazků

odbor ochrany ovzduší

odbor ochrany vod

Na vědomí:

.....

ZÁVĚR

Posudek byl zpracován dle § 9 zákona č.100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí na základě dokumentace a vznesených připomínek k záměru „Modernizace trati Brno - Přerov, 5. stavba Kojetín - Přerov.“

Po vyhodnocení všech materiálů a informací, které byly pro posouzení záměru k dispozici, je výsledným závěrem posudku vyjádření, že záměr lze doporučit k realizaci.

Prohlašuji, že jsem se nepodílel na zpracování oznámení ani dokumentace posuzovaného záměru.

Datum zpracování posudku a závěrů veřejného projednání: 2017

Jméno, příjmení, bydliště a telefon zpracovatele posudku: Ing. Vladimír Rimmel
 Náměstí 69
 742 83 Klimkovice
 Tel.: 603 112 170
 E-mail: rimmel@rceia.cz

Autorizace ke zpracování posudku:

Osvědčení odborné způsobilosti MŽP ČR č.j. 3108/479/opv/93, vydáno dne 3.6.1993,
prodlouženo rozhodnutím MŽP ČR č.j. 2586/ENV/11 ze dne 23.2. 2011 a rozhodnutím
MŽP ČR č.j. 67050/ENV/15 ze dne 21.10. 2015

Podpis zpracovatele posudku:

.....
Ing. Vladimír Rimmel