

**Odbor životního prostředí a zemědělství**  
Oddělení hodnocení ekologických rizik

Dle rozdělovníku

Datum	Oprávněná úřední osoba	Číslo jednací	Spisová značka
14. června 2023	Ing. Vlasta Urbánková	KUZL 54399/2023	KUSP 103719/2022 ŽPZE-VU

## Závazné stanovisko k posouzení vlivů provedení záměru na životní prostředí

(dále jen „závazné stanovisko“)

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

### I. POVINNÉ ÚDAJE

#### I.1. Název záměru:

Plavební komora Bělov, Rekreační přístav Kroměříž

#### I.2. Kapacita (rozsah) záměru

Záměrem je vybudování nové plavební komory na jezu Bělov, rekreačního přístavu Kroměříž a přístaviště Kroměříž. Realizaci záměru dojde k propojení dvou v současné době oddělených splavných úseků stávající vodní cesty do jednoho souvislého úseku - dojde k napojení severního konce vodní cesty Otrokovice – Rohatec (Bařův kanál) na město Kroměříž. Rekreační přístav Kroměříž představuje zařízení veřejného přístavu pro krátkodobé, střednědobé a dlouhodobé stání rekreačních plavidel v blízkosti města Kroměříž včetně nutného zázemí a přístupu. Přístaviště Kroměříž představuje náhradu stávajícího sezónního místa pro nástup a výstup cestujících v Kroměříži na ulici Erbenovo nábřeží na pravém břehu Moravy trvalým přístavištěm.

Záměr představuje funkční propojení původně jednotlivých aktivit směřujících k rozvoji rekreační plavby na vodní cestě, jejíž součástí je Bařův kanál. Na úseku vodní cesty Kroměříž – Kvasice – Bělov v současné době probíhá rekreační plavba samostatně po nesplavný jez Bělov.

Plavební komora bude umístěna na pravém břehu Moravy na území obce Bělov v místě stávajícího jezu. Nadmořská výška: 184,10 m n. m. – provozní hladina, 181,30 m n. m. – úroveň hydrostatického vzduť jezu Spytihněv.

Rekreační přístav je situován na pravém břehu Moravy v ř. km 190,1 těsně nad pravostranným ústím Kotojedky v k. ú. Kroměříž. Nadmořská výška: 183,60 m n. m. – min. hladina v Moravě, 184,67 m n. m. – střední plavební hladina, 185,73 m n. m. – max. plavební hladina, 190,35 m n. m. – úroveň  $Q_{100}$ .

Přístaviště je situováno na pravém břehu Moravy v Kroměříži v ř. km 179,000 – 179,200, ulice Erbenovo nábřeží. Nadmořská výška: 185,73 m n. m. – max. plavební hladina, 190,55 m n. m. - úroveň  $Q_{100}$ .

Pozn.: kromě umístění vlastních stavebních objektů je dotčené území stanoveno také s ohledem na situování vodní cesty v úseku mezi Kroměříží a jezem Bělov, na níž bude probíhat plavba spojená se záměrem.

Kapacita, rozsah záměru:

Část - Plavební komora Bělov

Nová plavební komora u jezu Bělov umožní propojení dvou v současné době oddělených splavných úseků stávající vodní cesty.

- spád: 1,75 – 3,15 m
- užitná délka: 38,5 m

- užitná šířka: 5,3 m
- minimální hloubka vody nad záporníkem: 1,5 m
- minimální podjezdná výška nad nejvyšší plavební hladinou: 4,0 m
- velikost návrhového plavidla (délka, šířka, ponor): 20 m × 5 m × 1,2 m
- výtlač návrhového plavidla: 120 t
- délka přímo dotčeného úseku vodní cesty – umístění plavební komory: 450 m (ř. km 166,550 – ř. km 167,000)

#### Část - Rekreační přístav Kroměříž

Veřejný přístav pro rekreační plavidla ve městě Kroměříž bude mít následující parametry a bude zajišťovat následující funkce:

- plnohodnotný veřejný rekreační přístav s maximální kapacitou 83 plavidel (80 stání v přístavu + 3 stání u servisního centra)
- krátkodobé, střednědobé a dlouhodobé stání plavidel
- nástup a výstup veřejnosti
- servisní služby (připojení na pitnou vodu a elektrickou energii, odčerpání fekálních a nádních vod, odběr komunálního odpadu a možnost tankování pohonných hmot)
- sjezd pro spouštění plavidel
- ochranná a zimní funkce
- pozemní část přístavu včetně objektů provozního zázemí (provozní budova, sociální zázemí) a napojení na dopravní infrastrukturu včetně parkování pro cca 70 motorových vozidel a 2× bus.

#### Část - Přístaviště Kroměříž

Přístaviště je navrhováno pro krátkodobé stání rekreačních plavidel (malá plavidla a osobní lodě) včetně zajištění bezpečného a bezbariérového nástupu a výstupu. Základní parametry (kapacity) přístaviště:

- užitná délka přístaviště: 60 m
- počet lodí: 6 plavidel
- přístupový chodník: 65 m

Provoz přístaviště se předpokládá pouze sezónně mimo zimní období.

### I.3. Zařazení záměru dle přílohy č. 1

Podle přílohy č. 1 zákona je předmětný záměr zařazen do kategorie II následovně:

Část - Plavební komora Bělov – bod 52 „Vodní cesty a úpravy toků sloužící k jejich splavnění; úpravy toků sloužící k ochraně proti povodním, pokud významně mění charakter toku nebo ráz krajiny“

Část - Rekreační přístav Kroměříž – bod 115 „Rekreační přístavy pro plavidla s výtlačem od 1 tuny nebo pro plavidla v počtu od 25 plavidel“

Část - Přístaviště Kroměříž – bod 51 „Přístavy, přístaviště a překladiště pro plavidla s výtlačem od 200 t“ (naplňuje pouze charakterem, nikoliv kapacitou)

### I.4. Umístění záměru

Kraj: Zlínský  
Obec: Otrokovice, Hulín, Kroměříž, Žlutava, Bělov, Kvasice, Střížovice  
Katastrální území: Otrokovice, Hulín, Kroměříž, Trávník, Bílany, Žlutava, Bělov, Kvasice, Střížovice u Kvasic

### I.5. Obchodní firma oznamovatele

Česká republika - Ředitelství vodních cest ČR

### I.6. IČO oznamovatele

67981801

### I.7. Sídlo oznamovatele

nábřeží L. Svobody 1222/12, 110 15 Praha 1

Krajský úřad Zlínského kraje, odbor životního prostředí a zemědělství (dále jen „krajský úřad“), jako příslušný úřad podle § 22 písm. a) zákona za použití ustanovení § 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

„Plavební komora Bělov, Rekreační přístav Kroměříž“

a stanovuje následující podmínky pro navazující řízení:

**I.8. Podmínky pro fázi přípravy záměru, realizace (výstavby) záměru, provozu záměru, popřípadě podmínky pro fázi ukončení provozu záměru za účelem prevence, vyloučení, snížení, popřípadě kompenzace negativních vlivů záměru na životní prostředí a veřejné zdraví**

**Podmínky pro fázi přípravy záměru:**

1. Projednání projektové dokumentace Rekreačního přístavu Kroměříž a jeho následnou výstavbu realizovat po nabytí účinnosti nového územního plánu, a to pouze v případě, že nový územní plán bude zahrnovat kladně projednané příslušné plochy rozdílného způsobu využití pro rekreační přístav (včetně příslušných regulativů) a pro náhradní polohu LBC Vlčetín (včetně příslušných regulativů).
2. Podmínkou přípustnosti realizace plavební komory Bělov je provedení rybního přechodu z důvodu snížení fragmentace říčního kontinua toku Moravy stávajícím jezem Bělov. Součástí projektové dokumentace pro územní řízení plavební komory Bělov bude levostranný rybochod podle některé z vyhodnocených subvariant varianty 3. Při výběru vhodné varianty budou zohledněny výstupy „Studie zabezpečení migrace vodních živočichů jak na řece Moravě, tak do toků Mojena a Široký potok“ (AQUATIS, a. s., 2011), příp. dalších. Detailní technické rozpracování včetně vyhodnocení matematického modelování proudových poměrů a posouzení ekologických nároků jednotlivých druhů ryb bude projednáno s orgánem ochrany přírody a bude součástí dokumentace pro stavební povolení plavební komory.
3. V dalším stupni projektové přípravy (nejdéle v rámci územního řízení) podrobněji rozpracovat přemostění budoucího průplavu z Moravy do přístavního bazénu a způsob zachování přístupu přes stávající přemostění Kotojedky i ve fázi výstavby přístavu.
4. Nejdéle do dokumentace pro stavební povolení rekreačního přístavu Kroměříž rozpracovat garanci zásady maximálního počtu průjezdů nákladních automobilů max. 50 NA/den (max. 100 pohybů/den) ve fázi výstavby, způsoby zajištění promítnout do prováděcí dokumentace stavby, týkající se přístavu Kroměříž.
5. Nejdéle v rámci dokumentace pro územní řízení navrhnout pro všechny části záměru úsporné typy osvětlení způsobem, který zajistí, aby světlo co nejméně unikalo do okolní krajiny mimo prostor, který není určen k osvětlení; v tomto smyslu směřovat světelný tok pouze do dolního poloprostoru. V rámci technického řešení preferovat typy světelných zdrojů, které nevyzařují více než 10 % energie ve vlnových délkách <500 nm. Pokud tento parametr není známý, použijí se světelné zdroje s náhradní teplotou chromatičnosti nejvýše 3000 K (CCT ≤ 3000 K), tedy mj. nepoužívat zdroje s vysokým podílem krátkých vlnových délek, resp. zdrojů s vysokým podílem modré spektrální složky. Dále vyloučit použití prvků světelné akvizice a reklamy v jednotlivých částech záměru.
6. V další fázi přípravy záměru zajistit, že technický způsob ochrany povrchových vod u části Rekreační přístav Kroměříž v rámci přípravy a realizace provozních objektů plovacího servisního centra, čerpací stanice PHM včetně stáčekého místa a stojanů, nádrží PHM a jímek pro akumulování odpadních vod

bude podrobně technicky rozpracován jako součást vyšších stupňů projektové přípravy záměru (dokumentace pro stavební povolení, plán organizace výstavby).

7. Pro stavbu (každou její část) vypracovat a projednat konkrétní plán havarijních opatření (pro fázi výstavby i provozu) pro případ havarijního úniku látek škodlivých vodám, s jehož obsahem budou seznámeni všichni pracovníci stavby; v případě havárie bude nezbytné postupovat podle pokynů zpracovaných v havarijním plánu.
8. S ohledem na potřebu zajištění funkčnosti okraje lesního porostu nad levým břehem Kotojedky v rámci části záměru Rekreační přístav Kroměříž nejdále v rámci dokumentace pro územní řízení prověřit možnosti řešení maximálního odstupu přístavu/objezdové komunikace od okraje lesa s tím, že přesnou vzdálenost odstupu lze vyhodnotit v rámci navazujících projekčních prací.

#### **Podmínky pro fázi realizace (výstavby) záměru:**

9. V rámci fáze výstavby důsledně zajistit, že veškeré práce fáze výstavby včetně pohybu obslužné dopravy budou omezeny jen na denní dobu od 7:00 do 21:00 (tedy s výjimkou časně ranního a pozdně večerního období pro měsíce květen – září) a od 7:00 do 18.00 (pro ostatní měsíce v souladu s doporučeními dokumentace).
10. Důsledně zajistit, že stavební stroje a nákladní automobily vyjíždějící ze stavby budou důsledně očišťovány, aby nedocházelo k neúměrnému znečišťování veřejných komunikací a s tím spojenému zvyšování prašnosti; v této souvislosti zajistit rovněž pravidelné čištění přístupových komunikací ke stavbě.
11. Důsledně zabezpečit, že vozidla převážející zeminu a sypké materiály budou zaplachtována.
12. V případě dlouhotrvajícího sucha a silnějšího větru omezit stavební práce, případně zamezit šíření prachových částic do okolí zacloněním po obvodu staveniště, případně skrápěním.
13. Veškeré parkovací plochy v rámci rekreačního přístavu vybavit odlučovači ropných látek.
14. V rámci organizace výstavby zabezpečit, že na ploše zařízení staveniště a v prostoru vymezení manipulačních ploch nebudou skladovány látky škodlivé vodám ani PHM s výjimkou množství pro jednodenní potřebu. Zařízení staveniště budou zároveň vybavena skladovým kontejnerem určeným pro skladování látek závadných vodám – vodotěsným, se záchytnou vanou, a budou vybavena prostředky pro odstranění případné havárie (havarijní souprava).
15. V rámci organizace výstavby zabezpečit, že na zařízení staveniště či vlastní stavbě nebude probíhat čerpání PHM do dopravních prostředků a stavební techniky v bezprostřední blízkosti vodních toků.
16. V rámci organizace výstavby zabezpečit, že bude prováděna preventivní a pravidelná kontrola všech mechanismů, které budou na zájmové lokalitě používány. Stroje budou zabezpečeny proti úniku ropných látek (např. záchytné vany); rovněž v průběhu krátkodobé odstávky mechanismů na manipulační ploše zabezpečit, že tyto budou podloženy záchytnými vanami pro zachycení případných úkapů ropných látek.
17. Důsledně zajistit, že při stavbě a jejím provozu nebude poškozován sousední lesní porost a na lesní pozemky s lesními porosty nebude ukládán žádný stavební či jiný materiál.
18. Výstavbu levobřežního rybochodu kolem profilu jezu Bělov podle výsledné vybrané subvarianty dokončit nejdříve před dokončením výstavby vlastní plavební komory Bělov. Nejdříve k povolení zkušebnímu provozu zařízení plavební komory Bělov doložit faktickou existenci rybího přechodu.
19. Minimálně 1 rok před kolaudací plavební komory dokončit realizaci dokumentací navrhovaných zmírňujících opatření - úprava ústí Panenského a Novodvorského potoka, úprava pláže u Kvasic a náhradní stanoviště ve formě kamenných zídek nebo mohyl.
20. Přípravu území pro výstavbu jednotlivých částí záměru zahájit nejdříve ve druhé polovině vegetačního období, nejlépe během září běžného roku.
21. Minimalizovat kácení mimolesních porostů dřevin a rozsah odlesnění na části poz.p.č. 1445/1 v k.ú. Kroměříž. Jednoznačně odůvodněná kácení mimolesních porostů dřevin (a odlesnění v úzkém pásu lesních pozemků v rámci části Rekreační přístav Kroměříž) řešit preferenčně v době vegetačního klidu (v době 1. 10. až 31. 3.). V případě dodatečných zjištění lze realizovat jednotlivá kácení v době mimo 1. 4. až 31. 7.; v případě průkazu jednoznačně odůvodněného jednotlivého kácení v hnízdním období lze

toto realizovat pouze při zajištění odborného biologického (ekologického) dozoru, který provede ohledání dřevin a jejich okolí před samotným kácením a stanoví konkrétní podmínky.

22. Po vytýčení obvodu stavby v terénu přesně specifikovat stromy, které bude nutné ochránit před vlivem stavební činnosti v souladu s ČSN 83 9061, zásady budou rozpracovány nejdéle v rámci plánu organizace výstavby stavby s tím, že ochráněna bude kořenová zóna stromů, kterou tvoří hranice linie koruny zvětšená o 1,5 m; pokud nebude možné zajistit ochranu celé kořenové zóny, bude obedněn kmen do výšky alespoň 2 m. V případě zjištění poškození (i přes jmenovaná opatření k ochraně stromů ve fázi výstavby) budou dřeviny ošetřeny dle ČSN 83 9061 „Technologie vegetačních úprav v krajině – Ochrana stromů, porostů a vegetačních ploch při stavebních pracích“ a dle arboristického standardu „Řez stromů“.
23. Podmínkou realizace prací v korytech vodních toků je, že zhotovitel realizující práce v korytě musí přijmout taková opatření, která zamezí úniku PHM a stavebních hmot do vodního prostředí. Standardní podmínkou je trvalá přítomnost funkční záchytné stěny pod úsekem stavby. Při provádění prací je nezbytné maximum úkonů provádět ze břehu – bez pojezdu mechanismů v korytě toku.
24. Dle charakteru a postupu prací zajistit včasný transfer ryb do nedotčeného úseku toku. Nejlépe v rámci postupu prací, kdy dojde k ohrázení staveniště (např. larseny), pak je nevhodnější provést slovy ryb až v ohrázeném prostoru, nejlépe bezprostředně při čerpání (snížení) vody v ohrázeném prostoru a tůň.
25. Pro rekreační přístav Kroměříž řešit hloubení bazénu a výstavbu navazujících objektů ve stavebně od toku Moravy jednoznačně oddělené izolované enklávě s tím, že realizace vlastního průplavu bude řešena až jako závěrečná část celé výstavby.
26. Zajistit realizaci LBC Vlčetín minimálně 2 roky před zahájením výstavby rekreačního přístavu Kroměříž s tím, že realizace LBC bude pojata formou mozaiky lučních ploch s výsadbami autochtonních křovin a dřevin, zahrnující mj. dub letní a jilm vaz, případně i domácí druhy kvetoucích dřevin.
27. Ještě před zahájením vlastních stavebních prací (přípravy území) zajistit odborně způsobilý biologický dozor pro celé období provádění stavby za účelem minimalizace nežádoucích zásahů do biotopů ohrožených či zvláště chráněných druhů živočichů, případně pro dodržení bližších podmínek orgánu ochrany přírody (záchranné transfery dotčených druhů apod.).
28. V případě potřeby zjištěné biologickým dozorem zajistit transfer ohrožených jedinců, zejména v případě nepohyblivých a málo pohyblivých druhů (mlži, rostliny)
29. Zabezpečit, aby důvodu prevence ruderalizace území byly v rámci konečných úprav důsledně rekultivovány všechny plochy zasažené stavebními pracemi ve smyslu doporučení pro vegetační úpravy.

#### **Podmínky pro fázi provozu záměru:**

30. V rámci provozu na propojené vodní cestě Otrokovice – Kroměříž neobnovovat povolení tzv. plavby v kluzu.
31. Zajistit vyhovující a dostatečnou péči o vysazené dřeviny a keře včetně podsadeb do nových lesních okrajů, za uhynulé jedince řešit náhradní výsadbu (doplňování jedinců) minimálně po dobu 5 let od výsadby.
32. V případě zjištění ohnisek výskytu a možného šíření invazních druhů v nově zakládáných travních porostech bude zajistit urychlenou likvidaci odborným způsobem: preference mechanických opatření (posečení před květem pro eliminaci tvorby semen), případně po dohodě s orgánem ochrany přírody i jednorázová opatření chemická (v případě nutnosti likvidace křídlatky).
33. Zajistit důslednou průběžnou údržbu (management) všech nově založených bylinotravních porostů s cílem podpory postupného vzniku porostů odpovídajících charakteru lučních přírodních biotopů, korespondujících se stanovištními podmínkami.

#### **I.9 Podmínky pro monitorování a rozbor vlivů záměru na životní prostředí (parametry, délka sledování) přiměřené povaze, umístění a rozsahu záměru a významnosti jeho vlivů na životní prostředí**

34. Po výstavbě rybochodu a v rámci zkušebního provozu plavební komory, s ohledem na obecnou problematiku funkčnosti řady rybochodů po jejich realizaci, zajistit provedení průzkumu vodního toku po realizaci záměru a rybochodu a ověření jeho funkčnosti s využitím standardních pokročilých metod

pro sledování migrujících ryb využívaných v rámci biomonitoringů (např. Musil J. a kol., metodika AOPK ČR, 2020). Ověření funkčnosti rybochodu bude doloženo nejdéle ke kolaudačnímu řízení stavby plavební komory Bělov.

## II. ODŮVODNĚNÍ

### II.1. Odůvodnění vydání souhlasného stanoviska včetně odůvodnění stanovení uvedených podmínek

**Krajský úřad vycházel při formulování závazného stanoviska z následujících podkladů:**

- Dokumentace záměru „Plavební komora Bělov, Rekreační přístav Kroměříž“ zpracovaná v rozsahu přílohy č. 4 k zákonu (dále jen „dokumentace“), zpracovatelem dokumentace je RNDr. Dalibor Bílek (AQUATIS, a. s.), autorizovaná osoba podle § 19 zákona (osvědčení MŽP ČR čj. 5435/864/OPV/93 ze dne 22.02.1994, poslední prodloužení autorizace rozhodnutím MŽP ČR čj. MZP/2021/710/4654 ze dne 13.09.2021).
- Přílohy dokumentace záměru – vyjádření městského úřadu Otrokovice z hlediska územního plánu (zn. ORM/1217/2022/ALI ze dne 10.10.2022), vyjádření Městského úřadu Kroměříž z hlediska územního plánu (sp.zn.: 02/327/083731/2022/Má ze dne 12.10.2022), stanovisko Krajského úřadu Zlínského kraje, odboru životního prostředí a zemědělství z hlediska vlivu na soustavu Natura 2000 (čj. KUZL 83708/2022 ze dne 07.10.2022), Zajištění komplexních biologických průzkumů – závěrečná zpráva (Ekopontis, s.r.o., 12/2021), Hodnocení záměru podle § 67 zákona č. 114/1992 Sb. (Mgr. Radim Kočvara, 04/2022), Rozptylová studie (Ing. Martin Vejr, 06/2022), Akustická studie (AKUSTING, spol. s r. o., 11/2021), Hodnocení zdravotních rizik (Ing. Jitka Růžičková, 02/2021), Studie zabezpečení migrace vodních živočichů jak na řece Moravě, tak do toků Mojena a Široký potok (AQUATIS a. s., 11/2021), Odborné stanovisko k absenci rybiho přechodu v profilu Bělov, ř. km 166,77, Morava ve vztahu k zahájenému procesu EIA pro záměr „Plavební komora Bělov“, AOPK ČR, RP SCHKO Bílé Karpaty, čj. 00397/BK/22 ze dne 15.02.2022), Plavební komora Bělov – posouzení návrhů na migrační zprůchodnění jezu, znalecký posudek (RNDr. Jiří Zahradka, CSc., 05/2022), Rekreační přístav Kroměříž, posouzení vlivů záměru na EVL a PO (AQUATIS a. s., 09/2019), Plavební komora Bělov, vyjádření správce toku (Povodí Moravy, s. p., čj. PM-25282/2022/5203/Mi ze dne 23.09.2022), vyjádření došlá v rámci předběžného projednání záměru ve smyslu §15 č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí (vyjádření MŽP z 26.09.2022, stanovisko MěÚ Otrokovice z 26.09.2022, sdělení Povodí Moravy s. p. z 23.09.2022, sdělení ČIŽP z 27.09.2022, předběžné vyjádření MěÚ Kroměříž z 05.10.2022), Technická studie možných variant úpravy a zaústění Širokého potoka do řeky Moravy (AQUATIS a. s., 10/2021), Znalecký posudek ve věci Posouzení studie zaústění Širokého potoka (doc. Ing. Ladislav Satrapa, CSc., 11/2022). Mapové, obrazové a grafické údaje o záměru byly převzaty formou obrazových příloh v textu dokumentace nebo jejich příloh.
- Vyjádření k dokumentaci záměru „Plavební komora Bělov, Rekreační přístav Kroměříž“.
- Veřejné projednání uskutečněné dne 28.02.2023 na Městském úřadě Kroměříž (Velké nám. 115/1, Kroměříž).
- Posudek k záměru „Plavební komora Bělov, Rekreační přístav Kroměříž“ zpracovaný dle přílohy č. 5 k zákonu (dále jen „posudek“), vypracoval RNDr. Milan Macháček, autorizovaná osoba podle § 19 zákona (osvědčení čj. 6333/246/OPV/93 ze dne 15.04.1993, autorizace prodloužena rozhodnutím MŽP čj. MZP/2021/710/5861 ze dne 07.12.2021).

Dokumentace byla krajskému úřadu doručena dne 20.12.2022 a následně byla rozeslána dopisem dne 02.01.2023 dotčeným územním samosprávním celkům a dotčeným správním úřadům ke zveřejnění a vyjádření a současně byla zveřejněna v informačním systému EIA pod kódem ZLK908.

Na základě obdržených odůvodněných nesouhlasných vyjádření veřejnosti bylo v souladu s ust. § 17 zákona nařízeno veřejné projednání. Informace o konání veřejného projednání byla dne 17.02.2023 zveřejněna na úřední desce Zlínského kraje a rovněž v Informačním systému EIA. Veřejné projednání se uskutečnilo dne 28.02.2023 na Městském úřadě Kroměříž, Velké nám. 115/1, Kroměříž.

Dne 28.02.2023 pověřil krajský úřad RNDr. Milana Macháčka (dále jen „zpracovatel posudku“), aby zpracoval posudek k projednávanému záměru dle zákona. Zpracovateli posudku byla krajským úřadem předána kompletní dokumentace včetně obdržení vyjádření k dokumentaci dne 28.02.2023. Na základě žádosti zpracovatele posudku byla následně lhůta pro zpracování posudku prodloužena o 20 dní v souladu s § 9 odst. 3 zákona.

Na základě dokumentace a všech podaných vyjádření k dokumentaci a závěrů z veřejného projednání byl zpracovatelem posudku zpracován posudek, který byl předložen krajskému úřadu dne 19.05.2023. Zpracovatel posudku konstatuje, že s ohledem na údaje obsažené v dokumentaci, na základě vlastních terénních šetření, provedených konzultací a při respektování doporučení uvedených v návrhu závazného stanoviska příslušnému úřadu doporučuje záměr k realizaci.

Náklady na zpracování posudku ve smyslu § 18 odst. 3 zákona byly oznamovatelem uhrazeny na bankovní účet Zlínského kraje dne 07.06.2023.

Na základě podkladů celého procesu posuzování vlivů na životní prostředí, dokumentace, uplatněných vyjádření, veřejného projednání a posudku lze konstatovat, že všechny podstatné vlivy záměru na životní prostředí a veřejné zdraví byly řádně vyhodnoceny, a to jako akceptovatelné nebo podmíněně akceptovatelné (viz „Souhrnná charakteristika předpokládaných vlivů záměru na životní prostředí a veřejné zdraví z hlediska jejich velikosti a významnosti“ tohoto závazného stanoviska). Záměr lze realizovat za podmínek uvedených výše v tomto závazném stanovisku.

Vlivy na základní složky životního prostředí a charakteristiky (především ovzduší, hluk, veřejné zdraví, odpadové hospodářství) jsou hodnoceny v době výstavby jako mírně negativní, ve fázi provozu jako přijatelné, řešitelné v rámci platných zákonů a dalších předpisů či norem. Vlivy na ostatní složky životního prostředí jsou charakterizovány jako nevýznamné bez zvýšeného rizika negativních dopadů na životní prostředí a zdraví obyvatel.

Na základě dokumentace, vyjádření k dokumentaci, veřejného projednání a posudku se krajský úřad ztotožnil se závěry posudku a dospěl k závěru, že předmětný záměr lze při respektování podmínek tohoto závazného stanoviska realizovat, a lze tedy vydat souhlasné závazné stanovisko.

### **Podrobnější popis záměru:**

Posuzovaný záměr řeší vybudování nové plavební komory na jezu Bělov, rekreačního přístavu Kroměříž a přístaviště Kroměříž v rozsahu uvedeném v úvodu tohoto stanoviska. Realizací záměru dojde k propojení dvou v současné době oddělených splavných úseků stávající vodní cesty do jednoho souvislého úseku - dojde k napojení severního konce vodní cesty Otrokovice – Rohatec (Bařův kanál) na město Kroměříž. Na úseku vodní cesty Kroměříž – Kvasice – Bělov v současné době probíhá rekreační plavba samostatně po nesplavný jez Bělov.

Rekreační přístav Kroměříž představuje zařízení veřejného přístavu pro krátkodobé, střednědobé a dlouhodobé stání rekreačních plavidel v blízkosti města Kroměříž včetně nutného zázemí a přístupu.

Přístaviště Kroměříž představuje náhradu stávajícího sezónního místa pro nástup a výstup cestujících v Kroměříži na ulici Erbenovo nábřeží na pravém břehu Moravy trvalým přístavištěm.

### **Část Plavební komora Bělov**

Stavební řešení zahrnuje následující objekty:

SO 01 Provozní objekt – Objekt zajistí zázemí pro občasnou obsluhu, půdorysné rozměry budou 3,5 m × 3,5 m. Zastavěný objem provozního objektu je 46 m<sup>3</sup>. Přípojka elektrické energie pro provozní objekt a plavební komoru je vedena z nově přeloženého připojení jezu Bělov. Na fasádě odvrácené od plavební komory bude umístěn vstup do objektu. Na fasádě provozního objektu budou umístěny skříňové hlavního rozvaděče a měření odběru elektrické energie. Uvnitř bude objekt vybaven WC. Tekoucí voda bude pouze užitková, odebíraná z dolní rejdy. Odpadní vody budou zaústěny do odvětrané vodotěsné jímky, odkud budou pravidelně vyváženy na nejbližší ČOV.

IO 01 Plavební komora – Plavební komora třídy „0“ s užitnými rozměry 38,5 m × 5,3 m × 1,5 m. Celková délka plavební komory je 53,55 m. V horním ohlavi jsou osazena vzpěrná vrata pohybovaná lineárním pohonem. Plnění plavební komory je krátkým obtokem hrazeným stavítkem. K tlumení energie bude využito protisměrně ukloněné dno. Prázdňení bude přímé otvory ve vrátních dolních vrat. K tlumení energie při prázdňení bude využito vlivu dolní vody. V dolním ohlavi jsou osazena vzpěrná vrata pohybovaná lineárním pohonem. Dno

plavební komory je na kótě 179,75 m n. m. Minimální hloubka nad záporníkem činí 1,50 m. Plato plavební komory je nesymetrické. Jeho levá stěna je výškově členěna do tří úrovní. Výška plata horního ohlaví je 185,60 m n. m., což je 1,20 m nad maximální plavební hladinou, která je totožná s maximální provozní hladinou jezu Bělov (184,60 m n. m.). Výška plata dolního ohlaví je 187,40 m n. m. Tato výška odpovídá výšce hladiny při  $Q_{100} + 0,5\text{m}$  bezpečnostní navýšení a vyplývá z požadavku Povodí Moravy s. p., na úroveň ochranných hrází řeky Moravy. Třetí úroveň tvoří plocha v místě napojení na zavazovací křídlo jezu. Plocha má výšku 186,60 m n. m., která odpovídá výšce zavazovacího křídla. Jednotlivé úrovně jsou mezi sebou propojeny schodišti. Pravá stěna má dvě výškové úrovně, které tvoří horní a dolní ohlaví s manipulačními plochami o totožných výškách jako je výška ohlaví levé zdi plavební komory. Manipulační plochy na pravé zdi jsou propojeny šikmou rampou ve sklonu 1:10. Plavební komora je navržena jako železobetonový polorám založený na štěrkopiscích a zeminách zásypu staré stavební jámy jezu. Konstrukce bude založena na vrstvě podkladního betonu. Polorámová konstrukce je rozdělena po délce těsněnými dilatačními spárami. Délky dilatačních bloků jsou od 6,55 m do 12,80 m. Stěny polorámu jsou navrženy o šířce 1,60 m. Šířka dna polorámu je navržena 1,80 m. Plavební komora bude vybavena vystrojením a elektroinstalací. Vystrojení tvoří vazací prvky (pacholata, pevné vazací trny, vazací tyče), žebříky, drážky provizorního hrazení, odrazné trámce a pancéřování hran. V rámci elektroinstalace bude komora vybavena osvětlením a signalizačním zařízením (semafory). Rozmístění vazacích prvků bude upřesněno v dalším stupni projektové dokumentace.

IO 02 Dolní rejda – Dolní rejda se skládá z přímé části pod mostním objektem (10,0 m), symetrického rozšíření (5,0 m), přímé části podél dělicí zdi (37,0 m), přímé části (27,55 m), šikmé části (20,0 m), čekacího stání při břehové zdi (37,65 m) a čekacího stání při dalbách (26,35 m). Dolní rejda je oddělena od toku dělicí zdi (30,0 m), která omezuje vliv vývařisti jezu na plavidla. Zdi čekacích stání a rejd jsou navrženy jako štětové kotvené stěny s betonovou hlavou, které budou při výstavbě plnit funkci pažení stavební jámy. Štětové stěny rejdy a čekacího stání budou opatřeny horizontálním dřevěným opeřením. Dno rejdy a čekacího stání bude v místě rozšíření rejdy (mimo polorám) opevněno kamennou dlažbou do betonu, zbyváající části dna rejdy a čekacího stání budou opevněny kamennou rovnaninou tl. 0,6 m. Celková plocha opevnění dna dolní rejdy a čekacího stání kamennou rovnaninou bude cca 1 550 m<sup>2</sup>.

IO 03 Horní rejda – Horní rejda se skládá z přímé části před plavební komorou (34,9 m), šikmé části (26,0 m), čekacího stání při břehové zdi (43,4 m) a veřejného přistávacího místa (30,0 m). Od toku bude oddělena tížnou betonovou dělicí zdi o tloušťce 1,00 m a výšce 1,20 m nad horní maximální plavební hladinu. Zeď omezuje vliv proudu z předjezí na plavidla. Zdi čekacích stání a rejd jsou navrženy jako štětové kotvené stěny s betonovou hlavou, které budou při výstavbě plnit funkci pažení stavební jámy. Štětové stěny rejdy a čekacího stání budou opatřeny horizontálním dřevěným opeřením. Dno rejdy a čekacího stání bude opevněno v délce 5,00 m před horním ohlavím dlažbou do betonu. Zbyváající části rejdy a čekacího stání budou opevněny kamennou rovnaninou tl. 0,6 m. Celková plocha opevnění dna horní rejdy a čekacího stání kamennou rovnaninou bude cca 1 380 m<sup>2</sup>. Veřejné přistávací místo navazuje na prostor horního čekacího stání. Svah bude směrově odkloněn od přímého směru 1:2, opevněn těžkým kamenným záhozem a prolit betonem. Dno čekacího stání bude opevněno kamennou rovnaninou tl. 0,6 m.

IO 04 Přemostění – Přemostění přes dolní část rejdy plavební komory je navrženo přímé. Jedná se o trvalou železobetonovou monolitickou desku konstantního průřezu o 1 poli rozpětí 6,1 m. Most je v klesání 1,2 %. Opěry tvoří polorámová konstrukce o tloušťce 1,00 m s vnitřním rozpětím 5,50 m. Polorám je součástí stavebního objektu IO 02 Dolní rejda. Délka mostu je 11,4 m, délka nosné konstrukce 6,7 m. Na mostě je navržena vozovka dvouvrstvá tl. 90 mm, šířky 6,5 m s celoplošnou izolací. Dilatace jsou na obou opěrách podpovrchové vodotěsné. Vnější okraje mostu jsou opatřeny monolitickými římsami s odrazným obrubníkem výšky 150 mm a ocelovým zábradlím. Na konstrukci přemostění a jeho součástech (dopravní části) nebudou uloženy žádné inženýrské sítě. Ty budou na nosné ocelové konstrukci spočívající na zdech rejdy plavební komory.

IO 05 Manipulační plochy – Pro obsluhu plavební komory a jezu jsou navrženy manipulační plochy přístupné ze silnice III/36745 sjezdem ve sklonu cca 1 % a délce 7,75 m. Komunikační připojení je šířky 3,0 m. Předpokládá se využívání sjezdu malým až středním nákladním automobilem; parametry jsou dostačující i pro jeřábovou jednotku. Sklonem sjezdu a příčným sklonem manipulační plochy bude zajištěno, aby nedocházelo ke stékání srážkové vody ze silnice na připojenou nemovitost a naopak. Parametry připojení respektují příslušné normy ČSN 73 6101, 73 6102 a TP. Předpokládá se omezení rychlosti na přilehlém úseku komunikace III/36745 na 60 km/h. Parametry stykového připojení respektují délku rozhledu pro zastavení 30 m. Pro bezpečný výhled na stranu mostu (jezu) bude umístěno na protější stranu sjezdu zrcadlo. Ve směru k obci Bělov bude přímý rozhled zajištěn odstraněním dřevin a úpravou krajnice se svodidly. Svodidlo bude



minimálně 0,5 m od okraje zpevnění a naváže na stávající konstrukci svodidla. Povrchová úprava bude vzájemně výškově a stavebně oddělena. V rámci IO 05 bude mezi bloky pro zaparkování mobilního jeřábu na vzdušném líci hráze vytvořeno jedno z navržených náhradních stanovišť (kámen kladený „na sucho“ v plošném rozsahu cca 9 m<sup>2</sup>). Na koruně hráze je volná šířka podél zdi manipulační plochy minimálně 3,5 m. Po koruně hráze bude umožněn pojezd obslužné techniky do 25 t. Pravobřežní hráz bude upravena na kótu 186,90 m n. m. Sklony svahů budou 1:2 na vzdušném líci, 1:3 na návodní straně. Manipulační plocha u dolního ohlaví a koruna hráze budou spojeny šikmou rampou ve sklonu 1:12.

IO 06 Přeložka Širokého potoka – Koncová část vodoteče Širokého potoka je v současnosti ukončena betonovým spadištěm s česlemi a zatrubněním. Vyústění zatrubnění je ve stěně pravobřežního pilíře do vývaru jezu v podjezí (dolní voda – zdrž jezu Spytihněv). V návaznosti na požadavek zjišťovacího řízení byla zpracována technická studie možných variant úpravy a zaústění Širokého potoka do řeky Moravy (AQUATIS, 2022). Ve studii byly posouzeny dvě varianty možného zaústění potoka – přeložka spadištěm (varianta V1) a přeložka otevřeným korytem do podjezí (varianta V2). Z textu dokumentace vyplývá, že je doporučena varianta 1, poněvadž funkční propojení Širokého potoka a řeky Moravy v místě stávajícího jezu Bělov není technicky proveditelné, limitující je vodnost toku Širokého potoka a výškový rozdíl mezi hladinami obou toků. Při variantě V1 nedojde ke změně úrovně protipovodňové ochrany dotčeného území oproti stávajícímu stavu. IO 07 Přípojka elektrické energie – Připojení na elektrickou energii bude realizováno z přípojky jezu Bělov. Vedení bude součástí kabelových průchodek plavební komory.

IO 08 Přeložení inženýrských sítí – V rámci objektu budou přeložena tři vedení inženýrských sítí ovlivněná výstavbou. Jedná se o přípojku NN Sportovní kluby Zlín, přípojku NN jezu Bělov (Povodí Moravy, s. p.) a vedení metalické sítě elektronických komunikací společnosti Telefonica O2 Czech Republic, a. s. Pro informační spojení řídicího systému MVE na levém břehu, jezu a koordinaci s řídicím systémem plavební komory bude doplněno datové vedení.

PS 1 Technologie plavební komory – Technologické zařízení plavební komory sestává z vystrojení, horních vzpěrných vrat, dolních vzpěrných vrat, provizorního hrazení a stavidlového uzávěru plnění. Horní vzpěrná vrata jsou klasické koncepce s vodorovnými nosíky a návodním hradicím plechem. Konstrukční výška horních vrat je 3,10 m. Celková šířka včetně výklenků je 6,70 m. Šířka jedné vrátně je 3,40 m. Úhel vrátní je 136°. Těsnění je řešeno z pryžových profilů a nerezové lišty. Vrata jsou ovládána hydraulickými válci umístěnými ve výklencích pod platem komory nad hladinou vody. Hydraulické agregáty jsou umístěny v šachtách. Hydraulický agregát jedné vrátně vzpěrných vrat bude mít elektrický příkon přibližně 0,75 kW. Výklenky hydromotorů jsou zakryty poklopy. Pravý poklop bude dimenzován na pojezd vozidel obsluhy a údržby plavební komory. Dolní vzpěrná vrata jsou klasické koncepce s vodorovnými nosíky a návodním hradicím plechem. Konstrukční výška dolních vrat je 6,05 m. Celková šířka včetně výklenků je 6,70 m. Šířka jedné vrátně je 3,40 m. Úhel vrátní je 136°. Těsnění je řešeno z pryžových profilů a nerezové lišty. Vrata jsou ovládána hydraulickými válci umístěnými ve výklencích pod platem komory nad hladinou vody. Hydraulické agregáty jsou umístěny v šachtách. Hydraulický agregát jedné vrátně vzpěrných vrat bude mít elektrický příkon přibližně 1 kW. Výklenky hydromotorů jsou zakryty poklopy. Dolní vrata jsou vybaveny stavítky pro přímé prázdňení. Provizorní hrazení a stavidlový uzávěr plnění jsou umístěny v šachtách v horním ohlaví. Provizorní hrazení bude střídáno s česlemi. Provizorní hrazení plavební komory je navrženo jako hradidla z ocelových trubek s pryžovým těsněním. Hradidla se osazují do drážek provizorního hrazení. Drážky jsou pancéřované. Vystrojení plavební komory tvoří vázací prvky, žebříky, drážky hrazení, odrazné trámce a pancéřování hran.

PS 2 Plavební značení vodní cesty – Podjezí i nadjezí včetně dělicích zdí bude vyznačeno plavebními znaky vymezujícími uzavřenou vodní plochu a směr plavby. Stejně tak budou plavebními znaky vyznačena místa pro stání a čekání plavidel. Plavební komora bude vybavena délkovým značením popř. informačními tabulemi. Plavební značení bude dle platných předpisů a požadavků Státní plavební správy.

PS 3 Automatizace jezu Bělov – V rámci záměru je navrhována automatizace jezu Bělov. Automatizace bude z důvodu symetrického zatěžování jezové konstrukce osazena na všechna tři jezová pole. Bude potřeba propojit systém řízení malé vodní elektrárny (dále jen „MVE“) a jezu. Účelem je zajištění stabilní horní plavební hladiny v souladu s manipulačním řádem jezu.

PS 4 Řídicí systém – Řešení řídicího systému bude odpovídat požadavkům pro bezpečné ovládání technologií a ustanovením ČSN.

### Část Rekreační přístav Kroměříž

Přístav je umístěn mimo řeku Moravu na jejím pravém břehu a tedy mimo plavební dráhu. Vjezd do přístavu je umístěn v oblouku a vplouvání do přístavu a vyplouvání je bezpečné a s dobrým výhledem při všech plavebních průtocích. Výšky břehů a hladinový režim jsou přizpůsobeny prostorovým možnostem

a požadavkům uvedeným ve vyjádření Povodí Moravy s. p. Současně je zachován inundační levobřežní profil Kotojedky.

Hlavním objektem rekreačního přístavu bude hloubený bazén s napojením na řeku Moravu. Vjezd do přístavu, průplavní kanál šířky 10 m a délky cca 40 m, bude umístěn v oblouku s bezpečným výhledem při všech plavebních průtocích. Okraje kanálu budou tvořit svislé stěny, v místě ochranné hráze jsou navržena protipovodňová vrata, která zajistí dodržení stávající úrovně protipovodňové ochrany území a možnost umístění norné stěny pro případ havárie v přístavu.

Plovoucí mola v přístavu jsou navržena s podélným a kolmým stáním plavidel podle jejich velikosti. Rozměry stání a manévrovacích ploch vycházejí z parametrů stávajících přístavů na Baťově kanále a na řece Moravě. Servisní centrum je navrženo plovoucí (35 m × 5 m) z důvodu ochrany před povodňovými stavy.

Objekt provozní budovy bude dvoupodlažní, umístěný ve svahu (suterén a jedno nadzemní podlaží). Budova je rozdělena na dvě části oddělené průchodovým schodištěm spojujícím obě výškové úrovně. Západní hmota obsahuje hygienické zázemí přístaviště – toalety, sprchy, umývárnu. Východní hmota obsahuje multifunkční prodejní plochu s recepcí přístavu a s provozním zázemím obsluhy. V suterénu jsou prostory technického zázemí a sklady. Prostor pro oddělené shromažďování odpadu je umístěn v kryté nise v kamenné opěrné stěně, kde jsou vymezena místa pro nádoby na oddělený odpad.

Napojení přístavu na technickou infrastrukturu je řešeno připojením na elektrickou energii a vodovod. Pro vytápění provozní budovy a hygienického zázemí je možné využít elektrickou energii v kombinaci s tepelným čerpadlem. Pozemní část přístavu bude zahrnovat veřejné osvětlení.

Odkanalizování přístavu bude navrženo s ohledem na možnosti stávajících kanalizačních stok v lokalitě, případně řešeno vybudováním jímky nebo jámky. Návrh jímky (jámky) bude v případě umístění v záplavovém území respektovat minimalizaci vlivu na povodňové průtoky (§ 67 vodního zákona) a bude zahrnovat opatření bránící úniku odpadních vod do půdy nebo jejich nežádoucím smísením se srážkovými vodami i povrchovými vodami při povodňových událostech.

V přístavu budou odebírány jak odpadní vody z provozní budovy, tak i ze samotných plavidel. Srážkové vody spadlé na zpevněné plochy budou odvodněny do kanalizace, případně mohou být přes OLK svedeny do přístavního bazénu. Prostor v okolí servisního centra a nádrží PHM, kde by mohlo dojít k úniku ropných látek při manipulaci, bude vyspádovaný tak, aby odpadní vody z této plochy odcházely přes nádrže nádních vod. V zimním období, kdy by mohl být odtok vod z komunikací zatížen v důsledku chemické údržby silnic, není předpokládán provoz přístavu.

Manipulační plocha slouží pro otáčení cisterny, autobusu a automobilů s vlekm ve vazbě na nájezd na sjezd do vody. Stáčecí místo PHM je v blízké prostorové vazbě na nádrže na média či v blízkosti plovoucího servisního centra (délka cisteren se předpokládá do 15 m). Návrh a provedení objektu bude splňovat požadavky zákona č. 254/2001 Sb., v platném znění, na zamezení vniknutí závadné látky do povrchových nebo podzemních vod. Stáčecí místo PHM vč. technologie výdejních stojanů a nádrže budou řešeny v souladu platnou legislativou a příslušnými ČSN v další projekční přípravě (dokumentace pro územní a stavební řízení). Napojení přístavu na dopravní infrastrukturu bude řešeno po zpevněné komunikaci s bezprašným povrchem (asfalt, dlažba, beton). Počet parkovacích stání (74) zhruba odpovídá počtu plavidel (80). Parkovací stání budou využívána rovněž pro odstavení vozíků na plavidla po spuštění plavidel na vodní cestu. V počtu parkovacích míst je zohledněna pravděpodobnost, že přístav bude využíván i jako základní přístav pro charterové plavby (odstavení vozidla po dobu plavby).

Bezbariérový přístup z horní úrovně zpevněné plochy k molu je zajištěn pomocí chodníku s podélným sklonem 1:12. V návaznosti na tento chodník je navržena parková úprava s lavičkami.

Pro spouštění plavidel na vodu je navržen sjezd o šířce 7 m v podélném sklonu 1:7. Na sjezd navazuje přístavní hrana o délce 27 m pro vyvázání plavidel. Variantní spouštění plavidel je využití jeřábu.

Minimální plavební hladina je na kótě 183,60 m n. m. a odpovídá hodnotě hydrostatického vzduť jezu Bělov. Maximální plavební hladina je na kótě 185,73 m n. m. a byla stanovena na základě plavebních podmínek na Moravě a dodržením podjezdových výšek pod mosty na vodní cestě.

Maximální hladina v přístavu je určena stoletým průtokem na vodním toku Kotojedka a uvažuje se na kótě 190,35 m n. m.

### Část přístaviště Kroměříž

Stavební objekty přístaviště zahrnují přístavní molo, bezbariérový přístupový chodník, schodiště, přípojky a rozvody vodovodu a nízkého napětí, mobilní hrazení. Provozní soubory představují elektroinstalační rozvody, odběrné sloupky, venkovní osvětlení a kamerový systém.

Přístavní molo tvoří betonová plocha o čtyřech výškových úrovních vybudovaná mezi systémem spřažených štetovnic. Čtyři výškové úrovně byly zvoleny z důvodu poměrně velkého rozdílu mezi min. a max. plavební hladinou (184,09 – 185,73 m n. m.).

Vlastní konstrukce betonové plochy mola je navržena ze šterkodrti tl. 200 mm jako podkladní vrstvy a cemetobetonového krytu tl. 210 mm. Přístavní hrana je opatřena opeřením (vodorovnými dřevěnými trámcí). Ve štetovnicích jsou navrženy žebříky a vyvazovací tyče. Na molu jsou dále umístěny rohatinky, pacholata a odběrné sloupky. V celé délce přístavního mola bude provedena prohrábka dna na plavební hloubku 1,5 m, tj. 1,5 m pod minimální plavební hladinou 184,09 m n. m.

Chodník pro bezbariérový přístup je navržen v délce 65 m jako rampa o šířce 1,5 m s oboustranným zábradlím.

### Varianty řešení

Záměr je předkládán v jednovariantním řešení pro hlavní části záměru – plavební komory Bělov, rekreační přístav Kroměříž a přístaviště Kroměříž v jejich stavebně technickém, technickém a technologickém pojetí.

Na základě požadavků závěru zjišťovacího řízení byla v dokumentaci pro část záměru Plavební komora Bělov zpracována technická studie možných variant úpravy a zaústění Širokého potoka do řeky Moravy (AQUATIS, 2022). Ve studii byly posouzeny dvě varianty možného zaústění potoka – přeložka spadištěm a přeložka otevřeným korytem.

V rámci dokumentace byly dále předloženy celkem čtyři možné varianty umístění a provedení rybochodu k zajištění migrační prostupnosti jezu Bělov.

### *Varianty úpravy a zaústění Širokého potoka do řeky Moravy:*

Varianta V1: (přeložka spadištěm) zahrnuje krátký úsek nového koryta odklánějící tok v kolmém směru. Koryto bude opevněno dlažbou do betonu se sklonem svahů 1:2. Zpevnění bude začínat příčným stabilizačním prahem. Dno je postupně rozšířeno až na 5 m před vpustí. Vpustí přeložky je monolitická železobetonová konstrukce o půdorysných rozměrech 3 m × 6 m vybavená česlemi 2,2 m × 5,0 m. Součástí konstrukce budou zavazující křídla vpustí. Do objektu vpustí bude zaústěno kanalizační potrubí DN 1200 vedoucí z ČOV Kvasice. Podrobněji je popsáno technické řešení s tím, že varianta V1 byla v rámci projektu plavební komory hydraulicky posouzena, řešení přeložky nezhoršuje stávající převedení vod Širokého potoka.

Varianta V2: (přeložka otevřeným korytem) představuje zaústění Širokého potoka otevřeným korytem do prostoru mezi dolní rejdou a dolním čekacím stáním pro lodě. Přeložka potoka začíná vtokem do spadiště, ze kterého vede kolmo pod silnicí rámová propust z profilů IZM-P 2000x1600/1000. Spadiště je nutné z důvodu překonání výškového rozdílu. Průchod pod komunikací je řešen rámovými propustmi podobně jako ve variantě 1. Obě varianty jsou doloženy obrazovým materiálem. Správce vodního toku ve svém vyjádření z 23.09.2022 uvádí, že doporučuje variantu 1, která vychází ze stávajícího řešení zaústění. Při této variantě nedojde ke změně úrovně protipovodňové ochrany dotčeného území oproti stávajícímu stavu.

### *Variantní možnosti zajištění migrační prostupnosti jezu Bělov:*

Varianty V1 a V2 využívají pravobřežní prostory. Obě tyto varianty byly vyhodnoceny jako neperspektivní a neatraktivní a byly opuštěny.

Varianta V1: řeší šterbinový rybí přechod na pravém břehu.

Varianta V2: řeší rybí přechod bazénový na pravém břehu s využitím vody ze Širokého potoka.

Varianty V3 a V4 řeší využití levobřežního prostoru.

Varianty V3: využívají toku Mojeny a v různé úrovni i stávajících slepých ramen.

Subvarianta V3.1: navrhuje využití obnovy původního koryta Mojeny se vstupem pod výústěním odpadu z MVE, dále pokračováním proti proudu Mojeny a s výstupem v nadjezí až nad areálem vodních sportů.

Subvarianta V3.2: je analogická s tím rozdílem, že výstup v nadjezí je navrhován blíže nátoku do MVE pod areálem vodních sportů.

Obě tyto subvarianty tak nevyužívají žádného slepého ramene.

Subvarianta V3.3: je vedena korytem Mojeny a oběma odstavnými rameny Moravy. Vstup z Moravy je navrhován formou úpravy stávajícího výústění Mojeny do Moravy do dolního ramene, nad ním využívá stávajícího toku Mojeny až k hornímu rameni a pro výstup využívá v nadjezí profil nad horním slepým ramenem Moravy.

Varianta V4: je navrhována jako šטרbinový rybí přechod mezi MVE a jezem se vstupem nad vyústěním odpadu z MVE na pravém břehu a výstupem pod profilem nátoky do MVE.

Na základě biologického hodnocení je doporučena realizace optimální varianty rybího přechodu (tj. V3, resp. některé z jejích alternativ V3.1 až V3.3, která bude specifikována v rámci další přípravy záměru). Varianta 4 byla opuštěna.

## Vstupy

### *Část Plavební komora Bělov:*

ZPF – Záměr představuje pro část Plavební komora Bělov trvalý zábor zemědělské půdy v rozsahu 63,3 m<sup>2</sup>. Nevyžaduje zábor ploch určených k plnění funkcí lesa. Trvalý zábor pozemků se týká pozemků orné půdy, ostatních ploch, zastavěných ploch a vodních ploch. Celkový trvalý zábor pozemků mimo ZPF (vodní plocha, ostatní pozemky apod.) představuje 8 797,1 m<sup>2</sup>, dočasný zábor pro stavbu pozemků mimo ZPF činí 6 824,4 m<sup>2</sup>, dočasný zábor ZPF činí 4 299,9 m<sup>2</sup>.

Voda – Potřeba technologické vody ve fázi výstavby vyplývá z potřeby ošetřování betonu ve fázi tuhnutí a tvrdnutí. Potřebný objem betonové směsi bude na staveništi dopravován v automobilových domíchávacích z místa výroby mimo prostor staveništi. Případná další potřeba provozní vody při výstavbě může být pokryta odběrem z toku za podmínek stanovených správcem toku. Množství lze odhadovat do max. 2 m<sup>3</sup>/den (zkrápění, čištění komunikace). Tato voda bude likvidována vsakem a výparem. Pitná voda pro potřebu výstavby bude dovážena balená. Provoz plavební komory je bez nároků na odběr pitné vody. V provozním objektu nebude zajišťován odběr pitné vody, potřeba pitné vody ve fázi provozu bude řešena dovozem balené vody. Provoz plavební komory je bez nároků na odběr technologické vody. Plnění plavební komory zajišťuje hydrostatická výška vody v nadjezí, která je po naplnění komory vypouštěna do podjezí. Potřeba vody na jedno proplavení je cca 800 m<sup>3</sup>. Voda napouštěná do plavební komory a následně z ní vypouštěná zůstává součástí povrchových vod a není s ní jinak nakládáno. Provoz hygienického zařízení v provozním objektu bude zajištěn odběrem užitkové vody z toku Moravy (z dolní rejdy). Množství užitkové vody je odhadováno na cca 5 m<sup>3</sup>/rok. Jako zdroj požární vody bude využita v případě potřeby vody z řeky Moravy.

Potřeba surovin – Během výstavby budou využity obvyklé stavební suroviny (lomový kámen, beton, ocelové konstrukce a dočasné dřevěné konstrukce), které ve většině případů představují výrobky. Spotřeba přírodních zdrojů není významná. Provoz plavební komory nevyžaduje žádné vstupní suroviny. Materiály pro běžnou údržbu a provoz budou představovat zanedbatelné množství surovin.

Energetické zdroje – Spotřeba energie při výstavbě bude zajištěna z vlastních zdrojů dodavatele, nebo odběrem z veřejné distribuční sítě na komerční bázi. Při provozu bude potřeba elektrické energie o celkovém odhadovaném příkonu max. 5,5 kW zajištěna z veřejné distribuční sítě.

Biologická rozmanitost – Nároky na biologickou rozmanitost se dominantně týkají antropogenních/nepřírodních biotopů, prvky lužních lesů se nacházejí kolem Mojeny ve vztahu k řešení rybího přechodu. Tato část záměru ani dotčený úsek vodního toku není ve střetu s chráněným územím v některé z kategorií ve smyslu zákona o ochraně přírody a krajiny, nebo s mezinárodně významnými částmi přírody (soustava NATURA 2000, mokřady Ramsarské úmluvy, geoparky UNESCO a biosférické rezervace). Stávající jez Bělov představuje migrační překážku na toku Morava. Tato část záměru je zaměřena na odpřírodněný stav toků Moravy, Mojeny a Širokého potoka a poukazuje na velmi omezenou možnost migrace vodních organismů.

Dopravní infrastruktura – Realizace záměru nemá zásadně zvýšené nároky na dopravní infrastrukturu. Plavební komora Bělov je součástí veřejné dopravní infrastruktury. Záměr je v kontaktu s komunikací III/36745, která dnes prochází po koruně jezu Bělov. Tato silnice bude využita pro výstavbu i provoz záměru, nevznikají proto nároky na výstavbu resp. úpravu dalších komunikací.

### *Část Rekreační přístav Kroměříž:*

ZPF – Pro část Rekreační přístav Kroměříž dokumentace uvádí, že jeho vybudováním dojde k trvalému záboru půdy, převážně zemědělské, v rozsahu zhruba 6 ha. Záměr ve vztahu k řešení průplavu z toku Moravy do budoucího bazénu předpokládá zásah do PUPFL v rozsahu prvních desítek m<sup>2</sup>.

Voda – Potřeba vody při výstavbě se nepředpokládá ve významném množství (nevzniká požadavek na trvalý ani dočasný odběr vody). Pitná voda bude dovážena balená, bude využíváno mobilní sociální zázemí. Mimořádná potřeba užitkové vody při manipulaci s materiálem (skrápění, vlhčení) bude řešena nákupem a dovozem, případně využitím vody čerpané po dohodě se správcem toku přímo na místě. Podmínky nakládání s vodou budou v takovém případě upřesněny podle konkrétních podmínek tak, aby byly v souladu s platnou legislativou. Provoz bude vyžadovat potřebu pitné vody v rozsahu odhadovaném na 500 m<sup>3</sup>/rok.

Tato spotřeba bude zajištěna odběrem z veřejného vodovodu. Jako zdroj požární vody bude v případě potřeby využít bazén přístavu nebo řeka Morava.

**Potřeba surovin** – Během výstavby budou využity obvyklé stavební suroviny (lomový a drcený kámen, beton, ocelové konstrukce a dřevěné konstrukce) a stavební materiály. Spotřeba přírodních zdrojů není významná; během výstavby bazénu bude vytěženo větší množství suroviny (štěrkopísek, případně po vytřídění písek a štěrk různých frakcí), než je množství suroviny potřebné pro výstavbu. Při výstavbě budou přednostně využity místní materiály a kamenivo původního opevnění. Provoz přístavu nevyžaduje žádnou spotřebu surovin. Dodávky pohonných hmot pro plavidla (nafta a benzín) budou zajišťovány z civilní distribuční sítě.

**Energetické zdroje** – Během výstavby bude energetická potřeba stavebních a dopravních mechanismů pokryta nákupem PHM v rámci běžné činnosti dodavatele, případně zajištěna nákupem. Během provozu budou nákupem zajištěny pohonné hmoty pro provoz plavidel. Spotřeba elektrické energie provozního střediska a pro odběrné sloupky bude zajištěna elektropřípojkou v délce cca 350 m. Maximální okamžitý odběr se předpokládá do 100 kW. Jiné energetické zdroje nejsou požadovány.

**Biologická rozmanitost** – Tato část záměru ani dotčený úsek vodního toku nejsou ve střetu s chráněným územím v některé z kategorií ve smyslu zákona o ochraně přírody a krajiny nebo s mezinárodně významnými částmi přírody (soustava NATURA 2000, mokřady Ramsarské úmluvy, geoparky UNESCO a biosférické rezervace). Zájmové území je tvořeno dominantně ornou půdou. Vodní tok Moravy je v okolí přístavu výrazně antropogenně ovlivněn (technicky upravené koryto s obvodovými ochrannými hrázi), do vodního toku Kotojedka zasahováno není. Zásah do části lesního porostu nad pravým břehem je v rozsahu prvních desítek m<sup>2</sup>, stejně jako zásah do břehových porostů. Je deklarováno, že zábor polopřírodních a přírodních ploch je vzhledem k rozsahu území zanedbatelný (první desítky m<sup>2</sup>), zatímco související realizace nového LBC vytvoří řádově větší nové přírodní plochy propojené s místním ekosystémem.

**Dopravní infrastruktura** – Realizace záměru nemá zásadně zvýšené nároky na dopravní infrastrukturu. Rekreační přístav Kroměříž je lokalizován v území dopravně napojeném jen úzkými komunikacemi. Záměr nepředstavuje zvýšené nároky na infrastrukturu, nezahrnuje budování nových přístupových komunikací. Stávající místní komunikace bude zatěžovaná během výstavby provozem těžkých nákladních automobilů (max. 50 vozidel/den v rámci přípravy území) a je nutné předpokládat během stavebních prací její ochranu nebo obnovu po ukončení prací. V navazujícím projekčním stupni bude rozhodnuto o vybudování kanalizační a vodovodní přípojky, variantně je zvažován odvoz odpadních vod k likvidaci na místní ČOV. Provoz záměru představuje především využívání vodní cesty a zázemí přístavu. Zvýšení pozemního provozu ve srovnání se současným stavem bude představovat doprava lodí a osob do přístavu. Objem této dopravy je obtížně predikovaný, posouzení bylo provedeno pro maximální vytížení kapacity přístavu, tj. příjezd a odjezd 2 autobusů a max. 74 automobilů/den.

#### *Část Přístaviště Kroměříž:*

**ZPF** – Pro část Přístaviště Kroměříž jsou uvedeny seznamy pozemků dotčených trvalým a dočasným zábohem, z čehož trvalý zábor ZPF je předpokládán jen pro kulturu orná půda v rozsahu 6 m<sup>2</sup>, dočasný zábor ZPF v kultuře orná činí 772 m<sup>2</sup> a v kultuře TTP 97 m<sup>2</sup>. Lesní pozemky dotčeny nejsou.

**Voda** – Potřeba vody při výstavbě se nepředpokládá ve významném množství; technologická voda bude dovážena v cisternách nebo čerpána z řeky za podmínek stanovených správcem toku. Pitná voda bude dovážena balená. Při provozu bude zabezpečena potřeba pitné vody přípojkou ze stávající vodovodní sítě k napojení přístavního mola a uvažovaného objektu zázemí. Spotřeba pitné vody není uvedena, lze ji odhadovat na první desítky m<sup>3</sup>/rok. Jako zdroj požární vody bude v případě potřeby využita řeka Morava.

**Potřeba surovin** – Během výstavby budou využity obvyklé stavební suroviny (drcené kamenivo, štěrkopísek, cementové směsi, ocelové konstrukce a dřevěné konstrukce) v relativně malém množství. Provoz přístaviště nevyžaduje žádnou spotřebu surovin.

**Energetické zdroje** – Spotřeba energie při výstavbě bude zajištěna z vlastních zdrojů dodavatele nebo odběrem z veřejné distribuční sítě na komerční bázi. Energetické potřeby provozu přístaviště (osvětlení, kamerový systém) budou zajištěny odběrem elektrické energie z veřejné distribuční sítě. Velikost odběru se předpokládá 2 × 21,1 kW (soudobost 0,5), celkem 25 kW.

**Biologická rozmanitost** – Tato část záměru ani dotčený úsek vodního toku není ve střetu s chráněným územím v některé z kategorií ve smyslu zákona o ochraně přírody a krajiny nebo s mezinárodně významnými částmi přírody (soustava NATURA 2000, mokřady Ramsarské úmluvy, geoparky UNESCO a biosférické rezervace). Dotčená lokalita je z hlediska rostlinných i živočišných společenstev ovlivněna historickým využíváním v rámci intravilánu, společenstva jsou degradovaná a méně významná nebo zcela chybí.

Dopravní infrastruktura – Realizace záměru nemá zásadně zvýšené nároky na dopravní infrastrukturu. Přístaviště Kroměříž je součástí veřejné dopravní infrastruktury. Staveniště je přístupné po veřejné komunikační síti, součástí stavby není výstavba komunikací, parkovacích stání nebo napojení na stávající dopravní infrastrukturu. Nároky na dopravní infrastrukturu během výstavby i provozu lze hodnotit jako málo významné.

## Výstupy

### *Část Plavební komora Bělov:*

Ovzduší – Při výstavbě záměru dojde k dočasnému mírnému zvýšení produkce emisí do ovzduší (spalovací motory stavebních strojů či další techniky, prašnost při terénních úpravách apod.). Emitované množství bude značně proměnné a bude závislé na aktuálních klimatických podmínkách. Dalším zdrojem emisí bude kromě výkopových a stavebních činností také spalování paliv v motorech stavební mechanizace. Během provozu plavební komory nebude v činnosti žádný zdroj znečišťování ovzduší, emise do ovzduší budou generovat pouze plavidla na vodní cestě. Jejich výfukové plyny budou obsahovat stejné látky jako spalovací motory stavební mechanizace pouze ve významně nižším množství.

Odpadní vody – Během výstavby nebude prováděn odběr povrchových nebo podzemních vod. Zdrojem odpadních vod budou při výstavbě mobilní hygienická zařízení; odpadní vody v množství cca 5 m<sup>3</sup>/měsíc budou pravidelně odváženy k likvidaci na ČOV Otrokovice. Plavební komora a její provoz bude zdrojem odpadních vod v odhadovaném množství 5 m<sup>3</sup>/rok. Odpadní vody budou likvidovány obdobně jako v případě výstavby v nejbližší ČOV. Dešťové vody s ohledem na charakter záměru nejsou podrobněji řešeny.

Odpady – Odpady budou vznikat v rámci bourání stávajících konstrukcí jezu Bělov (opěrné zdi, vozovka), materiál bude skladován odděleně (beton, kámen, asfalt, zemina, atd.). Materiál bude přednostně použit v rámci staveniště, s nepoužitelným materiálem bude nakládáno jako s odpadem, který bude předán oprávněné osobě k využití nebo odstranění (recyklační dvory stavebních odpadů, skládky). Z hlediska množství bude hlavním druhem odpadu vytěžená zemina z výstavby plavební komory. V průběhu výstavby plavební komory se nepředpokládá odvoz odtěžených zemin mimo staveniště, protože budou využity v rámci výstavby (jímký). Po ukončení výstavby se předpokládá jejich využití v rámci rekultivačních prací mimo prostor plavební komory. Je dále uveden seznam druhů odpadů, převážně v rámci skupiny 17 stavebních odpadů. Během provozu je očekáván vznik odpadů z čištění vlastního toku nad jezem od zbytků plovoucích dřevin, případně jiných druhů odpadů, které budou v tomto prostoru zachyceny. Jedná se o stávající odpady, které nejsou spojeny s provozem záměru.

Hluk – Během výstavby budou zdrojem hluku stavební práce, resp. stavební mechanizace. Mobilní zdroje byly v rámci výpočtů umístěny v největší blízkosti okolních obytných objektů. Provoz plavební komory není významným zdrojem hluku (pohon mechanizace je uzavřen v hlukově izolovaném objektu). Během provozu bude zdrojem hluku navazující lodní doprava, která není považována za zdroj hluku podléhající limitům. Jedná se o zdroj liniový posuzovaný jako samostatný zdroj hluku z dopravy.

Vibrace – Tyto výstupy jsou očekávány při zarážení štětovic ve fázi výstavby. Tyto vibrace budou představovat velmi krátký časový úsek (cca desítky minut pro umístění jednoho prvku). Dosah vibrací při zarážení nárazovým beranidlem (max. 80 úderů/min.) může být v desítkách metrů, nicméně vzhledem k tlumení energie není předpokládán významný vliv na objekty mimo vlastní staveniště, které není v kontaktu s jinými stavebními objekty. V případě použití vibračního beranidla mohou vibrace dosáhnout frekvence až 2 500 ot./min., jejich dosah je však menší. V případě použití metody hydraulického vtlačení prvku probíhá proces zcela bez vibrací.

Zápach – Zdroje zápachu nejsou ani pro fázi výstavby, ani pro fázi provozu předpokládány.

Záření – Součástí plavební komory Bělov není, kromě nutného osvětlení z bezpečnostních důvodů, žádný zdroj záření.

### *Část Rekreační přístav Kroměříž:*

Ovzduší – Při výstavbě záměru dojde k dočasnému mírnému zvýšení produkce emisí do ovzduší (spalovací motory stavebních strojů či další techniky, prašnost při terénních úpravách apod.). Emitované množství bude značně proměnné a bude závislé na aktuálních klimatických podmínkách. Dalším zdrojem emisí bude kromě výkopových a stavebních činností také spalování paliv v motorech stavební mechanizace. Během provozu rekreačního přístavu nebude v činnosti žádný zdroj znečišťování ovzduší, emise do ovzduší budou generovat pouze plavidla na vodní cestě a související pozemní doprava (osobní motorová vozidla, případně bus). Jejich výfukové plyny budou obsahovat stejné látky jako spalovací motory stavební mechanizace pouze v menším

množství. Součástí servisního centra bude stáčecí místo pro doplňování pohonných hmot pro plavbu, které bude zdrojem emisí VOC.

Odpadní vody – Během výstavby nebude prováděn odběr povrchových nebo podzemních vod. Zdrojem odpadních vod budou při výstavbě mobilní hygienická zařízení; odpadní vody budou pravidelně odváženy k likvidaci na ČOV Kroměříž. Odhadované množství odpadních vod je cca 6 m<sup>3</sup>/měsíc. Odpadní vody vznikající provozem zázemí přístavu (hygienická zařízení) a odběrem odpadních vod jednotlivých plavidel budou shromažďovány v nepropustné jímce a odváženy k likvidaci v nejbližší ČOV nebo bude zřízena kanalizační přípojka. Předpokládané množství odpadních vod se odhaduje na cca 150 m<sup>3</sup>/rok. Dešťové vody s ohledem na charakter záměru nejsou podrobněji řešeny.

Odpady – Pro část rekreační přístav Kroměříž bude hlavní objem materiálu představovat vytěžená zemina z výstavby rekreačního přístavu včetně vjezdu. V rámci výstavby nebudou prováděny bourací práce, bude provedena přeložka místní komunikace v rozsahu přístavu. Vytěžený materiál bude zčásti využit na terénní úpravy v rámci přístavu (humózní a jemnozrnné vrstvy půdního horizontu), významnější objem přebytku materiálu (štěrk a štěrkopíský) bude odvezen k úpravě nebo dalšímu využití, a není proto považován za odpad. Předpokládá se vznik odpadů v objemu zhruba 50 m<sup>3</sup> převážně ve skupině 17 Stavební a demoliční odpady. Celkové množství odpadů během provozu bude závislé na intenzitě využití přístavu a přístaviště; odhad roční produkce je zhruba 5 t.

Hluk – Pro rekreační přístav Kroměříž budou během výstavby zdrojem hluku rovněž stavební práce, resp. stavební mechanizace. V období provozu v úseku přístavu Kroměříž se budou pohybovat lodě osobní lodní dopravy a malá rekreační plavidla. Dalším zdrojem hluku budou dopravní prostředky návštěvníků přístavu, dále parkoviště a otočka autobusů.

Vibrace – Tyto výstupy jsou očekávány pro zarážení štětovnic ve fázi výstavby. Tyto vibrace budou představovat velmi krátký časový úsek (cca desítky minut pro umístění jednoho prvku). Dosah vibrací při zarážení nárazovým beranidlem (max. 80 úderů/min.) může být v desítkách metrů, nicméně vzhledem k tlumení energie není předpokládán významný vliv na objekty mimo vlastní staveniště, které není v kontaktu s jinými stavebními objekty. V případě použití vibračního beranidla mohou vibrace dosáhnout frekvence až 2 500 ot./min., jejich dosah je však menší. V případě použití metody hydraulického vtlačení prvku probíhá proces zcela bez vibrací.

Zápach – Zdroje zápachu nejsou ani pro fázi výstavby, ani pro fázi provozu předpokládány.

Zařízení – Součástí záměru rekreačního přístavu Kroměříž nejsou žádné zdroje zařízení s výjimkou osvětlení některých objektů. Vzhledem k absenci nočního provozu se předpokládá minimalizace světelného znečištění na nejnižší míru umožněnou platnými bezpečnostními předpisy.

#### *Část Přístaviště Kroměříž:*

Ovzduší – Při výstavbě záměru dojde k dočasnému mírnému zvýšení produkce emisí do ovzduší (spalovací motory stavebních strojů či další techniky, prašnost při terénních úpravách apod.). Emitované množství bude značně proměnné a bude závislé na aktuálních klimatických podmínkách. Dalším zdrojem emisí bude kromě výkopových a stavebních činností také spalování paliv v motorech stavební mechanizace. Zdrojem znečišťování ovzduší během provozu přístaviště bude související lodní doprava. S provozem přístaviště není spojená žádná vyvolaná pozemní doprava. Účastníci plavby budou využívat stávající městskou hromadnou dopravu.

Odpadní vody – Během výstavby nebude prováděn odběr povrchových nebo podzemních vod. Zdrojem odpadních vod budou při výstavbě mobilní hygienická zařízení; odpadní vody budou pravidelně odváženy k likvidaci na ČOV Kroměříž. Odhadované množství odpadních vod je cca 2 m<sup>3</sup>/měsíc. Při provozu přístaviště nebudou odpadní vody vznikat (přípojka vodovodního potrubí slouží pouze k dodávce pitné vody). Dešťové vody s ohledem na charakter záměru nejsou podrobněji řešeny.

Odpady – Pro stavbu se nepředpokládá odvoz odtěžených zemin mimo staveniště. Veškeré množství odtěženého materiálu (cca 60 m<sup>3</sup>) bude využito v rámci stavby. Vzhledem k rozsahu a charakteru stavby lze množství odpadů vznikajících při výstavbě považovat za velmi malé (v ideálním případě nulové) a předpokládá se jeho materiálové využití dodavatelem nebo předání oprávněným osobám k recyklaci, případně odstranění.

Hluk – Pro přístaviště Kroměříž budou během výstavby zdrojem hluku rovněž stavební práce, resp. stavební mechanizace. Během provozu bude zdrojem hluku lodní doprava (příjezd, stání a odjezd).

Vibrace – Tyto výstupy jsou očekávány pro zarážení štětovnic ve fázi výstavby. Tyto vibrace budou představovat velmi krátký časový úsek (cca desítky minut pro umístění jednoho prvku). Dosah vibrací při zarážení nárazovým beranidlem (max. 80 úderů/min.) může být v desítkách metrů, nicméně vzhledem k tlumení energie není předpokládán významný vliv na objekty mimo vlastní staveniště, které není v kontaktu

s jinými stavebními objekty. V případě použití vibračního beranidla mohou vibrace dosáhnout frekvence až 2 500 ot./min., jejich dosah je však menší. V případě použití metody hydraulického vtlačení prvku probíhá proces zcela bez vibrací.

Zápach – Zdroje zápachu nejsou ani pro fázi výstavby, ani pro fázi provozu předpokládány.

Záření – Kromě nutného osvětlení veřejně přístupných míst není součástí stavby přístaviště žádný zdroj záření.

V rámci procesu posuzování vlivů na životní prostředí byly v rámci předložené dokumentace doloženy dostatečné podklady pro to, aby posuzovaný záměr mohl být realizovatelný za respektování podmínek formulovaných v tomto závazném stanovisku. V části I. jsou uvedeny podmínky eliminující negativní vlivy. Podmínky vzešly z průběhu procesu posuzování vlivů na životní prostředí, z připomínek zúčastněných stran a z návrhu zpracovatele posudku a jsou dále podrobněji odůvodněny.

### **Odůvodnění stanovených podmínek:**

Stanovené podmínky mají zajistit předcházení, vyloučení, snížení, popřípadě minimalizaci negativních vlivů na životní prostředí a veřejné zdraví dle požadavků zákona. Podmínky vychází z konkrétních opatření uvedených v textové části dokumentace a dále z relevantních připomínek vznesených v rámci procesu posouzení vlivů na životní prostředí.

#### *Odůvodnění podmínek pro fázi přípravy*

Podmínka č. 1 je navržena zpracovatelem posudku a reaguje na situaci, že část záměru Rekreační přístav Kroměříž, na rozdíl od obou dalších, doposud nemá oporu v platné územně plánovací dokumentaci města Kroměříž. Právní stav po změně č. 6 ÚP Kroměříž v místě navrhovaného přístavu navrhuje plochu přírodní – LBC Vlčetín. Projednávání návrhu nového ÚP Kroměříž, který pro plochu přístavu navrhuje plochu 100, rekreace – R.X1, a západně od plochy pro přístav plochu 942, přírodní – P, bylo na základě projednání fáze společného jednání zatím pozastaveno.

Podmínka č. 2 je navržena zpracovatelem posudku a reaguje na vyjádření k dokumentaci podaná nevládními subjekty Děti Země – Klubu pro udržitelnou dopravu a Egeria, z. s. Obě vyjádření kritizovala absenci funkčního rybího přechodu jako součásti posuzovaného záměru a touto okolností odůvodňovala požadavek na vydání nesouhlasného závazného stanoviska. Upřesňuje podmínku č. 4 pro fázi přípravy navrhovanou již dokumentací a zpracovatelem Hodnocení vlivů na zájmy ochrany přírody a krajiny dle § 67 zákona OPK. Funkční rybí přechod v některé z podvariant varianty 3 levobřežně s využitím toku Mojeny a případně některého z obou slepých ramen řeky Moravy je jedinou reálnou možností na snížení fragmentace říčního kontinua řeky Moravy stávajícím jezem Bělov, který v daném profilu vytváří nepropustnou migrační bariéru protiproudové migrace. Ostatní varianty návrhu rybího přechodu, posuzované dokumentací vykazují nižší nebo velmi nízkou účinnost účelu této investice. Realizace plavební komory bez souběžné funkčnosti rybího přechodu i podle výstupů dokumentace přispěje ke zlepšení migrační prostupnosti jen minimálně a to jen pro některé druhy rybího společenstva.

Podmínka č. 3 je navržena zpracovatelem posudku a reaguje na připomínky a námítky veřejnosti z lokality Trávnícké zahrady, týkající se obav z přerušení funkčního dopravního spojení lokality s městem Kroměříž, veřejností hojně využívaným. Posun v této otázce zpracovateli posudku potvrdil konzultačně i oznamovatel na základě jednání na úrovni města Kroměříž provedeného v první polovině května t. r.

Podmínka č. 4 je navržena zpracovatelem posudku s využitím postoje autora akustické studie, poněvadž garance tohoto maximálního pohybu nákladní obslužné dopravy ve fázi výstavby zajistí nepřekročení hygienických limitů akustické zátěže pro liniové zdroje dopravy ve fázi výstavby.

Podmínka č. 5 vychází z návrhu podmínek č. 3 a č. 15 dokumentací a směřuje k minimalizaci tzv. světelného znečištění jak ve vztahu k prevenci nežádoucího ovlivnění fauny, tak i k okolní zástavbě (přístaviště). Podmínka je zpracovatelem posudku pojata jako agregace obou podmínek dokumentace v modifikované podobě, při zachování jejich podstaty.

Podmínka č. 6 je navržena zpracovatelem posudku a reaguje na připomínky OI ČIŽP a krajského vodoprávního úřadu k dokumentaci, rovněž tak na kritické vyjádření subjektu Egeria, z. s. a obavy části veřejnosti k návrhu rekreačního přístavu. S ohledem na polohu navrhovaného přístavu v záplavovém území včetně aktivní zóny a s ohledem na okolnost, že návrh přístavu obsahuje objekty, ve kterých bude nakládáno s látkami nebezpečnými vodám a odpadními vodami z plavidel, dle názoru zpracovatele posudku ve shodě



s podanými připomínkami nestačí jen odkaz na plnění ČSN, ale konkrétní technické a technologické postupy je třeba podrobně rozpracovat a v rámci projednání projektové dokumentace obhájit.

Podmínka č. 7 je navržena zpracovatelem posudku za účelem důsledného zajištění ochrany vod ve všech částech záměru, s ohledem na polohu všech částí v kontaktu s průtočným profilem řeky Moravy a v aktivní zóně záplavového území.

Podmínka č. 8 je navržena zpracovatelem posudku, poněvadž zatím předložený návrh na území dotčené výstavbou rekreačního přístavu zasahuje až k okraji zmíněného lesního porostu (tedy prakticky nerespektuje ochranné pásmo lesa). S ohledem na charakter okraje lesa, který plní stabilizační funkci, je nutno zajistit jeho důslednou ochranu. Cílem tak je zajistit co největší odstup přístavu v rámci ochranného pásma lesa.

*Odůvodnění podmínek pro fázi výstavby:*

Podmínka č. 9 je převzata z kapitoly D. IV. dokumentace. Jde o preventivní opatření zásahu do doložených míst výskytu zvláště chráněných druhů rostlin (bezobratlých živočichů) s tím, že případně požadované transfery je možné řešit až po vydání výjimky dle § 56 ZOPK.

Podmínky č. 10 – 12 jsou navrhovány zpracovatelem posudku za účelem minimalizace prašnosti při výstavbě jednotlivých částí záměru.

Podmínka č. 13 je navržena zpracovatelem posudku za účelem prevence kontaminace vod přístavního bazénu v důsledku využívání parkovišť.

Podmínky č. 14 – 16 jsou navrhovány zpracovatelem posudku za účelem prevence vzniku nežádoucích situací s rizikem ohrožení povrchových či podzemních vod na staveništích v bezprostřední blízkosti vodního toku.

Podmínka č. 17 je navržena zpracovatelem posudku jako prevence nežádoucích průvodních jevů výstavby na základě skutečnosti, že výstavba rekreačního přístavu jednak okrajově zasahuje do lesních pozemků (a porostů) a jednak bude probíhat i v bezprostřední blízkosti lesních porostů.

Podmínka č. 18 vychází z požadavku na zajištění časového předstihu výstavby rybího přechodu kolem jezu Bělov před zprovozněním plavební komory a upravuje podmínku č. 17 navrhovanou dokumentací, která byla důrazně napadena subjekty Děti Země – Klub za udržitelnou dopravu a Egeria, z.s. Tím je zaručeno, že výstavba rybího přechodu bude korektně a včas realizována.

Podmínka č. 19 je navrhována již dokumentací a je zpracovatelem posudku i krajským úřadem akceptována. Jde o proaktivní opatření, která mohou zvýšit stanovištní biodiverzitu v rámci technicky upraveného průtočného profilu řeky Moravy a mohou být řešena v potřebném předstihu před zahájením provozu záměru.

Podmínka č. 20 je navržena zpracovatelem posudku s ohledem na vhodnost období vstupu do území, doposud stavební činností nezasaženou (význam především pro výstavbu rekreačního přístavu). Jde o prevenci závažnějších dopadů v případě vstupu do území v rámci reprodukčního období živočichů.

Podmínka č. 21 je z větší části převzata zpracovatelem posudku z návrhu opatření, navrhovaných dokumentací a je mírně doplněna o požadavek minimalizace nároků na kácení/odlesnění. Cílem opatření je stanovit vhodné období pro kácení, mj. z důvodu minimalizace rušení ptáků během rozmnožování a odchovu mláďat.

Podmínka č. 22 je opět převzata zpracovatelem posudku z návrhu opatření, navrhovaných dokumentací a specifikuje činnosti pro zajištění ochrany dřevin ve smyslu § 7 zákona o ochraně přírody a krajiny.

Podmínka č. 23 vychází z výstupů provedeného Hodnocení vlivů na zájmy ochrany přírody a krajiny dle § 67 zákona o ochraně přírody a krajiny. Zajišťuje důslednou ochranu zavodnělé části průtočného profilu toku; zároveň přispívá k přímé ochraně vod během výstavby.

Podmínka č. 24 opět vychází z výstupů provedeného Hodnocení vlivů na zájmy ochrany přírody a krajiny dle § 67 zákona o ochraně přírody a krajiny, které zpracovatel posudku pokládá za důležité. Zajišťuje ochranu ryb při výstavbě a stanovuje základní zásady této ochrany.

Podmínka č. 25 opět vychází z výstupů provedeného Hodnocení vlivů na zájmy ochrany přírody a krajiny dle § 67 zákona o ochraně přírody a krajiny, které zpracovatel posudku pokládá speciálně pro výstavbu rekreačního přístavu Kroměříž za stěžejní z důvodu zajištění důsledné ochrany toku Moravy před vlivy fáze výstavby přístavního bazénu a zkracuje tak období, ve kterém může docházet ke vzniku rizikových situací.

Podmínka č. 26 opět vychází z výstupů provedeného Hodnocení vlivů na zájmy ochrany přírody a krajiny dle § 67 zákona o ochraně přírody a krajiny, které zpracovatel posudku pokládá za důležité. Zajišťuje realizaci LBC v dostatečném předstihu a stanovuje základní zásady pojetí návrhu LBC v náhradní poloze.

Podmínka č. 27 je zpracovatelem posudku převzata z kapitoly D.IV. dokumentace a je mírně modifikována. Jde o zcela standardní doporučení ve vztahu k potřebě řešení náhlých krizových situací, cílem je identifikovat možné okamžité střety se zájmy chráněnými zákonem o ochraně přírody a krajiny a operativně je řešit. Tento dozor by měl být investorem zajištěn na smluvním základě.

Podmínka č. 28 je zpracovatelem posudku opět převzata z kapitoly D.IV. a upřesňuje postup při provádění biologického dozoru směrem k ohroženým organismům.

Podmínka č. 29 je navrhována zpracovatelem posudku formou rozšíření jedné z podmínek navrhovaných dokumentací. S ohledem na charakter území a průzkumy doloženou druhovou skladbu řady ruderalních druhů rostlin je důvodné očekávat vznik příhodných podmínek pro šíření invazivních, případně i expanzivních druhů rostlin i v souvislosti s výstavbou.

#### *Odůvodnění podmínek pro fázi provozu:*

Podmínka č. 30 je navrhována již zpracovateli dokumentace jako podmínka č. 23. Zpracovatelem posudku je mírně modifikována. Jejím účelem je minimalizovat jednak nežádoucí hlukové projevy takové plavby (namítáno i částí veřejnosti), jednak jako prevence nežádoucího vlnobíjí s průvodními dopady na přibřežní vegetaci a faunu. Uplatnění podmínky zajišťuje, že nedojde k rozšiřování těchto nejvíce rušivých aktivit (tento způsob plavby generuje nepravidelné a náhlé vlny, dochází k výraznému rozstříku vody od přídeř plavidla do stran, což mj. působí rušivě na některé skupiny vodních organismů).

Podmínka č. 31 je navrhována zpracovatelem posudku s cílem zajistit funkčnost provedených výsadeb i po ukončení výstavby.

Podmínka č. 32 je navrhována zpracovatelem posudku z důvodu zajištění prevence šíření nežádoucích druhů rostlin sekundární sukcesí i po ukončení výstavby a provedení biologické rekultivace výstavbou dotčených prostorů, navazuje tak na podmínku č. 29 pro fázi výstavby.

Podmínka č. 33 je navrhována zpracovatelem posudku za účelem podpory biodiverzity na plochách nově zakládáných, i jako prevence jejich ruderalizace

#### *Odůvodnění podmínek pro monitorování*

Navrhovaná podmínka č. 34 je zpracovatelem posudku převzata z výstupů Hodnocení vlivů záměru na zájmy ochrany přírody a krajiny dle § 67 zákona o ochraně přírody a krajiny, závěrů znaleckého posudku RNDr. Zahrádky k problematice migrace a zároveň reakcí na výhrady subjektu Egeria, z. s. k dokumentaci. Jde o ověření funkčnosti navrhovaného rybiho přechodu ve zvolené variantě formou postprojektové analýzy a monitoringu.

Podmínky a požadavky, které vyplývají z všeobecně závazných předpisů, do podmínek závazného stanoviska zahrnuté nejsou, neboť povinnost splnit takovéto požadavky ukládá oznamovateli platná legislativa a není tedy nutno specificky je podmiňovat.

## **II.2. Souhrnná charakteristika předpokládaných vlivů záměru na životní prostředí a veřejné zdraví z hlediska jejich velikosti a významnosti**

Záměr řeší propojení vodní cesty na řece Moravě výstavbou plavební komory Bělov, která zprůchodní vodní cestu na doposud neprostupném jezu Bělov. Dalšími částmi záměru jsou rekreační přístav Kroměříž (nový záměr) a přístaviště Kroměříž (obnova v místě dříve využívaného prostoru).

#### *Plavební komora Bělov:*

Vlivy na obyvatelstvo a veřejné zdraví – Vliv na zdravotní stav obyvatelstva je hodnocen jako mírně negativní během provádění prací a jako zanedbatelný během provozu, velikost vlivu je málo významná až nevýznamná (v noční době a v zimním období bude vliv nulový). Při výstavbě nedojde k dosažení nebo překročení žádného z hygienických limitů. Počet ovlivněných obyvatel je odhadován řádově v nižších desítkách jednotek, počet aktivních účastníků bude závislý na okamžité frekvenci rekreační plavby. Provoz bude kromě mírně negativních vlivů na malou část obyvatelstva dotčeného území generovat nepřímý pozitivní vliv na část obyvatelstva pracující ve službách a pozitivní vliv na účastníky plavby.

Vlivy na ovzduší a klima – Vlivy na ovzduší byly vyhodnoceny jako mírně negativní (nevýznamné) během výstavby a jako mírně negativní během provozu. Záměr nezahrnuje žádné stacionární zdroje emisí. Významné negativní vlivy na kvalitu ovzduší nejsou očekávány. Přímé vlivy na klimatické poměry záměr negeneruje jak ve fázi výstavby, tak ve fázi provozu. Nepřímé vlivy provozu na klima nebyly identifikovány. Vzhledem

k rozsahu betonových konstrukcí nelze vyloučit nevýznamné lokální vlivy (ovlivnění mikroklimatu) způsobené tepelnou akumulací a teplotní setrvačností konstrukce.

Vlivy na akustickou situaci a eventuálně na další fyzikální a biologické charakteristiky – Provedení záměru (stavební práce) nezpůsobí překročení hygienických limitů pro hlukovou zátěž v dotčeném území (nejbližších chráněných prostorech). Vliv je hodnocen během výstavby jako mírně negativní, velikostí málo významný. Provoz záměru nevyvolá nové vlivy na hlukovou situaci, hluková situace bude ovlivněna pouze nárůstem provozu na vodní cestě, který však nepřekročí stávající frekvenci na jiných úsecích vodní cesty a nezpůsobí překročení hygienických limitních hodnot. Vliv na další fyzikální a biologické charakteristiky (rušení provozem plavidel, vznik vln) je hodnocen jako mírně negativní, málo významný, občasný.

Vlivy na povrchové a podzemní vody – Vlivy na povrchové vody byly vyhodnoceny v období výstavby jako mírně negativní, málo významné, krátkodobé. Během provozu byly vlivy vyhodnoceny z důvodu předpokládaného zvýšení intenzity plavby celkově jako mírně negativní, nevýznamné (možnost nahodilého lokálního znečištění z důvodu nekázně nebo poruchy). V prostoru plavební komory se velmi mírně pozitivně projeví zvýšená možnost komunikace vodního prostředí v nadjezí a podjezí. Celkově jsou vlivy na povrchové vody hodnoceny jako nevýznamné. Vlivy na podzemní vody byly vyhodnoceny jako lokální nevýznamné během výstavby a nulové během provozu.

Vlivy na půdu – Vlivy na půdu byly vyhodnoceny během výstavby jako mírně negativní, velikostí podprůměrné. Během provozu byly vlivy na půdu vyhodnoceny jako nulové. Celkově jsou vlivy na půdu hodnoceny jako málo významné.

#### *Rekreační přístav Kroměříž:*

Vlivy na obyvatelstvo a veřejné zdraví – Vliv na zdravotní stav obyvatelstva je hodnocen jako mírně negativní během provádění prací a jako mírně negativní během provozu, velikost vlivu je málo významná až nevýznamná (v noční době a v zimním období bude vliv nulový). Při výstavbě nedojde k dosažení nebo překročení žádného z hygienických limitů, je nutno omezit pohyb nákladních automobilů na max. 50 za den. Počet ovlivněných obyvatel je odhadován řádově ve vyšších desítkách jednotek, počet aktivních účastníků bude závislý na okamžité frekvenci rekreační plavby. Provoz bude kromě mírně negativních vlivů na malou část obyvatelstva v bezprostředním okolí generovat nepřímý pozitivní vliv na část obyvatelstva pracující ve službách a pozitivní vliv na účastníky plavby.

Vlivy na ovzduší a klima – Vlivy na ovzduší byly vyhodnoceny jako mírně negativní během výstavby a jako mírně negativní během provozu. Emise těkavých organických látek (VOC) z výdejního místa PHM lze s ohledem na předpokládané skladované množství a frekvenci tankování považovat za zanedbatelné. Významné negativní vlivy na kvalitu ovzduší nejsou očekávány. Klimatické poměry nebudou ovlivněny výstavbou ani provozem záměru. Vzhledem k vytvoření vodní plochy a osázení okolí, původně otevřené zemědělské plochy, zelení nelze vyloučit nevýznamné lokální vlivy (ovlivnění mikroklimatu) ve smyslu vyrovnávání okrajových denních teplot ve srovnání s původním stavem.

Vlivy na akustickou situaci a eventuálně na další fyzikální a biologické charakteristiky – Výstavba záměru nezpůsobí překročení hygienických limitů pro hlukovou zátěž v dotčeném území (nejbližších chráněných prostorech). Vliv je hodnocen během výstavby jako mírně negativní, velikostí málo významný. Předpokladem je omezení denního počtu pohybů těžkých nákladních automobilů na max. 50 za den. Provoz záměru nevyvolá nové vlivy na hlukovou situaci, hluková situace bude ovlivněna pouze nárůstem provozu na vodní cestě, který však nepřekročí stávající frekvenci na jiných úsecích vodní cesty a nezpůsobí překročení hygienických limitních hodnot.

Vlivy na povrchové a podzemní vody – Vlivy na povrchové vody byly vyhodnoceny v období výstavby jako mírně negativní, málo významné, krátkodobé; nelze vyloučit mírně negativní vlivy v rámci nestandardních situací, nutná je protipovodňová ochrana. Během provozu byly vlivy vyhodnoceny z důvodu předpokládaného zvýšení intenzity plavby celkově jako mírně negativní, nevýznamné (možnost nahodilého lokálního znečištění z důvodu nekázně nebo poruchy). Vzhledem k poloze v záplavovém území s ohledem na objekty servisu, PHM a parkoviště bude nutná protipovodňová ochrana ve vztahu k možnému vyplavení těchto objektů. V prostoru přístavu se velmi mírně pozitivně projeví vytvoření laguny jako nového biotopu navázaného na hlavní tok. Celkově jsou vlivy na povrchové vody hodnoceny jako nevýznamné. Vlivy na podzemní vody byly vyhodnoceny jako lokální nevýznamné během výstavby a nulové během provozu.

Vlivy na půdu – Vlivy na půdu byly vyhodnoceny během výstavby jako mírně negativní, velikostně průměrné; těžištěm je zábor orné půdy III. třídy ochrany do cca 6 ha při okraji velkého bloku orné půdy. Okrajově budou dotčeny lesní pozemky. Během provozu byly vlivy na půdu vyhodnoceny jako nulové. Celkově jsou vlivy na půdu hodnoceny jako málo významné.

## *Přístaviště Kroměříž:*

Vlivy na obyvatelstvo a veřejné zdraví – Vlivy na zdravotní stav obyvatelstva je hodnocen jako mírně negativní během provádění prací a jako zanedbatelný, mírně nepříznivé dopady může vyvolat zarážení štetovic v rámci fáze výstavby. Během provozu je velikost vlivu málo významná až nevýznamná (v noční době a v zimním období bude vliv nulový). Při výstavbě nedojde k dosažení nebo překročení žádného z hygienických limitů. Počet ovlivněných obyvatel je odhadován řádově ve vyšších desítkách jednotek, počet aktivních účastníků bude závislý na okamžité frekvenci rekreační plavby. Provoz bude kromě mírně negativních vlivů na část obyvatelstva v bezprostřední blízkosti přístaviště generovat nepřímý pozitivní vliv na část obyvatelstva pracující ve službách.

Vlivy na ovzduší a klima – Vlivy na ovzduší byly vyhodnoceny jako mírně negativní během výstavby a jako mírně negativní během provozu. Záměr nezahrnuje žádné stacionární zdroje emisí. Významné negativní vlivy na kvalitu ovzduší nejsou očekávány. Ovlivnění klimatických poměrů je vzhledem k rozsahu přístaviště vyloučeno. Ovlivnění mikroklimatu není vzhledem k umístění objektu převážně pod terénem a v otevřeném korytě očekáváno.

Vlivy na akustickou situaci a eventuálně na další fyzikální a biologické charakteristiky – Výstavba záměru nezpůsobí překročení hygienických limitů pro hlukovou zátěž v dotčeném území (nejbližších chráněných prostorech). Vliv je hodnocen během výstavby jako mírně negativní, velikostí málo významný. Provoz záměru nevyvolá nové vlivy na hlukovou situaci, hluková situace bude ovlivněna pouze nárůstem provozu na vodní cestě, který však nepřekročí stávající frekvenci na jiných úsecích vodní cesty a nezpůsobí překročení hygienických limitních hodnot.

Vlivy na povrchové a podzemní vody – Vlivy na povrchové vody byly vyhodnoceny v období výstavby jako zanedbatelné, krátkodobé. Během provozu byly vlivy vyhodnoceny z důvodu předpokládaného zvýšení intenzity plavby celkově jako mírně negativní, nevýznamné (možnost nahodilého lokálního znečištění z důvodu nekázně nebo poruchy). Celkově jsou vlivy na povrchové vody hodnoceny jako nevýznamné. Vlivy na podzemní vody byly vyhodnoceny jako lokální nevýznamné během výstavby a nulové během provozu.

Vlivy na půdu – Vlivy na půdu byly vyhodnoceny během výstavby jako mírně negativní, velikostí podprůměrné. Během provozu byly vlivy na půdu vyhodnoceny jako nulové. Celkově jsou vlivy na půdu hodnoceny jako málo významné.

## *Souhrnně pro všechny části záměru:*

Vlivy na horninové prostředí a přírodní zdroje – Záměr nepředstavuje využívání přírodních zdrojů ve smyslu jejich čerpání (spotřeby). Vlivy na přírodní zdroje (obnovitelné i neobnovitelné) během výstavby i během provozu byly vyhodnoceny ve všech případech jako nevýznamné nebo nulové.

Vlivy na biologickou rozmanitost – Tyto vlivy obecně představují celou řadu pozitivních i negativních aspektů v závislosti na konkrétním dotčeném biotopu a druhu (populaci) a jsou hodnoceny ve vztahu k celému dotčenému území, protože většina těchto vlivů je spojena s provozem lodní dopravy. Žádnou částí záměru nejsou dotčeny žádné kvalitní přírodní biotopy. Nelze vyloučit mírně negativní ovlivnění některých zvláště chráněných druhů živočichů, vázaných na vodní prostředí toku, mírně na terestrické biotopy; z hlediska vodních živočichů jsou navrhována opatření při výstavbě (oddělení stavebních prostorů od toku, odlovy). Samotné provedení posuzovaných tří staveb infrastruktury ovlivní biologickou rozmanitost zanedbatelným způsobem a vzhledem ke zmírňujícím opatřením (LBC, zprůchodnění jezu, náhradní stanoviště, posílení litorálních biotopů) převážně v pozitivním smyslu. Vlivy na biologickou rozmanitost byly vyhodnoceny během výstavby lokálně jako mírně negativní (ve smyslu potenciálního dotčení jedinců nebo populací), málo významné (zábory, rušení). Během provozu se budou vlivy lišit v jednotlivých lokacích dotčeného území i v jednotlivých sezónních obdobích. Očekávat lze nulové, mírně negativní (rušení) i mírně a významně pozitivní vlivy (posílení deficitních biotopů, zprůchodnění jezu). Toto hodnocení je ovlivněno lokalizací a mírou neurčitosti ve znalosti budoucího vývoje bioty v dotčeném území. Významně negativní vlivy byly vyloučeny provedením komplexního průzkumu dotčeného území a návrhem zmírňujících opatření. Z hlediska dotčení lokalit soustavy Natura 2000 nebude dotčena žádná lokalita. Obdobně nebude dotčeno žádné zvláště chráněné území nebo jeho ochranné pásmo. Celkově jsou vlivy na biologickou rozmanitost hodnoceny jako málo významné.

Vlivy na krajinu a její ekologické funkce – Vlivy jednotlivých částí záměru jsou z pohledu krajiny bodové (zanedbatelné), proto je hodnocen celkový (souhrnný) vliv záměru. Během výstavby je tento vliv hodnocen jako dočasný a mírně negativní, velikostí málo významný. V rámci provozu byly vlivy na krajinu a její ekologické funkce vyhodnoceny jako mírně negativní, neutrální i mírně až významně pozitivní (náhradní stanoviště, migračního zprůchodnění), velikostí málo významné, rozsahem převážně bodové až lokální, výjimečně

regionální. Vliv navrhovaného záměru je hodnocen jako únosný zásah do krajinného rázu s tím, že vliv na rysy a hodnoty přírodní charakteristiky a vliv na VKP je vyhodnocen jako slabý, vliv na rysy a hodnoty kulturní a historické charakteristiky, na zvláště chráněná území, kulturní dominanty, estetické hodnoty, harmonické měřítko a harmonické vztahy v krajině jako žádný (s výjimkou přístavu, kde lze očekávat vliv spíše slabý na poslední dva aspekty). Celkově lze vlivy na krajinu a její ekologické funkce považovat za nevýznamné.

Vlivy na hmotný majetek a kulturní památky – Záměr je situován převážně v nezastavěném území. Tyto vlivy byly vyhodnoceny celkově i jednotlivě jako nulové, případně dočasně mírně negativní během výstavby a mírně pozitivní během provozu. Vliv na infrastrukturu stávající vodní cesty bude významně pozitivní.

Přeshraniční vlivy – Možnost přeshraničních vlivů je vyloučena umístěním, rozsahem i charakterem záměru. Využívání stávající vodní cesty nepředstavuje potenciál k vyvození vlivů takového dosahu. Stávající protipovodňová ochrana zůstane zachována, totéž platí pro opačné extrémy (velmi nízké průtoky).

V návaznosti na výše uvedené je možné konstatovat, že konkrétní vlivy na jednotlivé složky životního prostředí a veřejné zdraví jsou z pohledu velikosti a významnosti vlivů hodnoceny jako akceptovatelné nebo podmíněně akceptovatelné, proto lze záměr realizovat za podmínek uvedených výše v závazném stanovisku v části I a odůvodněných v části II.1.

### **II.3. Hodnocení technického řešení záměru s ohledem na dosažený stupeň poznání, pokud jde o znečišťování životního prostředí**

Dokumentace předkládá pro jednotlivé části záměru standardní technické pojetí s důrazem na možnosti prevence, minimalizace a eliminace potenciálních vlivů. Podrobněji jsou rozpracovány části Plavební komora Bělov (zejména i na základě závěru zjišťovacího řízení) a předchozí etapy posuzování, dále pak i záměr přístaviště v Kroměříži. Navržené řešení obou těchto částí v rámci technických požadavků obsahuje postupy zajišťující slučitelnost s požadavky ochrany životního prostředí a odpovídají technickým i environmentálním požadavkům na záměry tohoto charakteru.

Část Rekreační přístav Kroměříž zatím vychází jen z architektonické studie z roku 2018 s tím, že vlastní podrobné projektové řešení bude teprve připravováno. Zřejmý je rozsah přístavního bazénu a jeho pojetí, souvisejících objektů včetně objektu provozního zázemí, komunikačního napojení a objektů servisních pro kotvící plavidla.

Charakter vodní cesty nad a pod jezem Bělov je již dlouhodobě historicky dán provedenými úpravami toku Moravy a pro navrhovanou plavbu nevyžaduje dalších úprav průtočného profilu toku s výjimkou výstavby plavební komory. Problematika migrační prostupnosti jezu Bělov souvisí dle dokumentace s výstavbou i provozem záměru pouze nepřímo, protože vlastní záměr představuje v tomto ohledu zanedbatelný pozitivní vliv. V rámci posouzení bylo prokázáno, že vhodné řešení rybního přechodu spočívá ve využití stávajícího přítoku (Mojeny) a její propojení s prostorem nadjezí nad stávající MVE. Toto řešení je v rámci záměru navrženo jako zmírňující opatření, které může být připravováno zcela nezávisle (není funkčně vázáno na provoz záměru).

Zpracovatel posudku potvrzuje charakter technického řešení záměru jako přijatelný, problémem je migrační bariéra stávajícího jezu Bělov. Řeka Morava má v ohledu zajištění migrační prostupnosti pro ryby a další vodní a na vodu vázané živočichy velký potenciál (absence přehrad), z tohoto důvodu byla Morava v celé délce na našem území vymezena v rámci Koncepce zprůchodnění říční sítě ČR (dále jen „Koncepce“), jako prioritní koridor. Požadavek na plnohodnotné řešení migrační prostupnosti v profilu Bělov je oprávněný a migrační zprostřednění je pro zlepšení ekologické stability živých složek říčního ekosystému zcela nezbytné. Pro přístav Kroměříž je zatím technické řešení pouze předprojektové, základní aspekty ochrany prostředí jsou navrženy, podobné technické řešení je ale vázáno na kladné projednání příslušných ploch 100/RX.1 a 942/P v novém územním plánu města Kroměříže.

### **II.4. Pořadí variant (pokud byly předloženy) z hlediska vlivů na životní prostředí**

Navržený záměr je předložen v jedné aktivní variantě v popisovaných parametrech. V této variantě byl i posouzen, stávající stav složek životního prostředí představuje v podstatě variantu neprovedení záměru. Navrhovaný územní rozsah (zejména pro rekreační přístav Kroměříž) je nutno pokládat za maximální (nepřekročitelný).

Na základě požadavků závěru zjišťovacího řízení byla v dokumentaci pro objekt plavební komory Bělov zpracována technická studie možných variant úpravy a zaústění Širokého potoka do řeky Moravy (AQUATIS, 2022). Ve studii byly posouzeny dvě varianty možného zaústění potoka – přeložka spadištěm a přeložka otevřeným korytem s tím, že je preferována varianta V1 (přeložka spadištěm) ve vztahu k technickému řešení lépe vyhovujícímu požadavkům protipovodňové ochrany.

Na základě požadavků závěru zjišťovacího řízení bylo v dokumentaci pro objekt plavební komory Bělov dále zpracováno navržení variantní možnosti zajištění migrační prostupnosti jezu Bělov. V rámci dokumentace byly předloženy celkem čtyři možné varianty umístění a provedení rybochodu.

Varianty V1 a V2 využívají pravobřežní prostory. Varianta V1 řeší štěrbinový rybí přechod na pravém břehu, varianta V2 řeší rybí přechod bazénový na pravém břehu s využitím vody ze Širokého potoka. Obě tyto varianty byly vyhodnoceny jako neperspektivní a neatraktivní a byly opuštěny.

Varianty V3 a V4 řeší využití levobřežního prostoru. Varianty V3 migračního zprůchodnění využívají toku Mojeny a v různé úrovni i stávajících slepých ramen. Subvarianta V3.1 navrhuje využití obnovy původního koryta Mojeny se vstupem pod vyústěním odpadu z MVE, dále pokračováním proti proudu Mojeny a s výstupem v nadjezí až nad areálem vodních sportů. Subvarianta V3.2 je analogická s tím rozdílem, že výstup v nadjezí je navrhován blíže nátoku do MVE pod areálem vodních sportů. Obě subvarianty tak nevyužívají žádného slepého ramene. Subvarianta V3.3 je vedena korytem Mojeny a oběma odstavnými rameny Moravy. Vstup z Moravy je navrhován formou úpravy stávajícího vyústění Mojeny do Moravy do dolního ramene, nad ním využívá stávajícího toku Mojeny až k hornímu rameni a pro výstup využívá v nadjezí profil nad horním slepým ramenem Moravy.

Varianta V4 je navrhována jako štěrbinový rybí přechod mezi MVE a jezem se vstupem nad vyústěním odpadu z MVE na pravém břehu a výstupem pod profilem nátoku do MVE.

Na základě biologického hodnocení je doporučena realizace optimální varianty rybího přechodu (tj. V3, resp. některé z jejich alternativ V3.1 až V3.3, která bude specifikována v rámci další přípravy záměru). Varianta 4 byla opuštěna.

## II.5. Vypořádání vyjádření k dokumentaci

K dokumentaci bylo v zákonné lhůtě zasláno celkem 18 vyjádření (2 vyjádření územních samosprávných celků, 5 vyjádření dotčených orgánů a 11 vyjádření z řad veřejnosti). 1 vyjádření z řad veřejnosti obdržel krajský úřad po veřejném projednání.

Vypořádání relevantních připomínek a požadavků vzešlých z vyjádření k dokumentaci záměru je uvedeno v posudku v části V. Přílohou posudku je plné znění obdržených vyjádření. Posudek je zveřejněn 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 ZLK908 v části „posudek“.

Oprávněné požadavky vyplývající ze zasláných vyjádření byly zpracovatelem posudku náležitě vypořádány, komentovány a relevantní požadavky byly zahrnuty či zohledněny při formulaci podmínek návrhu závazného stanoviska. Do podmínek závazného stanoviska nebyly převzaty podmínky, které vyplývají z platných právních předpisů, nebo je potřeba k jejich stanovení další specifické konkrétní podklady, které budou předloženy až v rámci následných správních řízení dle zvláštních právních předpisů.

Vypořádání zasláných připomínek k dokumentaci záměru je krajským úřadem provedeno stručně a souhrnně s ohledem na hlavní oblasti připomínek a nejedná se o doslovné citace z doručených vyjádření. Ve stanovisku níže je prezentováno vypořádání stěžejních vyjádření k dokumentaci, pokud není stanoveno jinak.

Přehled subjektů, které zaslaly svá vyjádření k dokumentaci, čísla jednací dle evidence krajského úřadu:

- Hortus Moraviae, z. s., čj. KUZL 2545/2023
- Zemědělský podnik Kvasicko, a. s., čj. KUZL 7383/2023
- Spolek pro splavnění a rekreační využití řeky Moravy, o. s., čj. KUZL 7757/2023
- Kroměřížská plavební, s. r. o., čj. KUZL 7760/2023
- Baťův kanál, o. p. s., 7963/2023
- Krajská hygienická stanice Zlínského kraje, čj. KUZL 11302/2023
- Městský úřad Kroměříž, odbor životního prostředí, čj. KUZL 12193/2023
- Krajský úřad Zlínského kraje, odbor životního prostředí a zemědělství, čj. KUZL 12741/2023
- Město Otrokovice, čj. KUZL 12819/2023

- Městský úřad Otrokovice, odbor životního prostředí, čj. KUZL 13005//2023
- Obec Kvasice, čj. KUZL 13332/2023
- Česká inspekce životního prostředí, OI Brno, čj. KUZL 13444/2023
- Stanislav Hampala, Michal Hampala, Lucie Hampalová, čj. KUZL 13583/2023
- Egeria, z. s., čj. KUZL 13556/2023
- Děti Země – Klub za udržitelnou dopravu, čj. KUZL 13555/2023
- občané (čj. KUZL 12305/2023, KUZL 13124, KUZL 13421/2023 a KUZL 22261/2023)
- dále obdržel krajský úřad 3 e-maily od občanů, které nemají náležitosti podání dle správního řádu a nebyly tudíž akceptovány, avšak obsahují připomínky podobného charakteru jako čj. KUZL 12305/2023

Podstata jednotlivých vyjádření a jejich vypořádání (nejsou uvedena a komentována vyjádření podporující záměr nebo neobsahující připomínky):

#### Obec Kvasice – vyjádření k dokumentaci ze dne 02.02.2023, čj. KUZL 13332/2023

Obec Kvasice navrhuje, aby v dokumentu Plavební komora Bělov, Rekreační přístav Kroměříž byla zmínka o přístavišti, které je plánováno ve Kvasicích.

*Vypořádání: Tento požadavek nebyl dokumentací naplněn, nebyl ani požadován závěrem zjišťovacího řízení. Je nad rámec posuzování předloženého záměru.*

Dále obec požaduje zprovoznění odlehčovací stoky o průměru 1 200 mm, v délce cca 3,2 km, která vede od nejnižšího místa v obci Kvasice a ústí do Moravy pod Bělovským jezerem.

*Vypořádání: Tento požadavek byl již uplatněn v rámci zjišťovacího řízení. Zpracovatelským týmem dokumentace byl zodpovězen ve smyslu, že odlehčovací stoka není předmětem záměru a nebude v katastru obce nijak ovlivněna. Záměr nezahrnuje změny v úrovni hladiny povrchové vody v řece (resp. její kolísání), a proto nedojde ani k ovlivnění režimu podzemní vody a její úrovně. V rámci výstavby plavební komory bude respektováno pouze zaústění této stoky tak, aby hydraulická funkce zaústění zůstala beze změny. Tento postoj pokládá zpracovatel posudku pokládán za relevantní a krajský úřad se s ním ztotožňuje.*

Obec Kvasice také požaduje zachování výšky maximální hladiny řeky Moravy na kótě 184,1 m n. m. v místě nad Bělovským jezem, v jeho bezprostřední blízkosti.

*Vypořádání: Tento požadavek byl již opět uplatněn v rámci zjišťovacího řízení. Zpracovatelským týmem dokumentace byl zodpovězen ve smyslu, že stávající max. výška hladiny zůstane beze změny, tj. dle platného manipulačního řádu jezu Bělov.*

#### Krajský úřad Zlínského kraje, odbor životního prostředí a zemědělství – vyjádření k dokumentaci ze dne 02.02.2023, čj. KUZL 12741/2023

Z hlediska zákona o vodách konstatuje následující: Stavba se nachází v Oblasti s významným povodňovým rizikem – ID úsek: MOV\_03\_01 – Morava – Napajedla – Dub nad Moravou dle dokumentu „Plán pro zvládání povodňových rizik v povodí Dunaje“ schválený pro 2. plánovací období (r. 2021 – 2027). V dokumentaci záměru není řešeno posouzení souladu záměru s výše uvedeným dokumentem (limitem území).

*Vypořádání: Připomínka je relevantní, uvedený limit musí být respektován v navazujících řízeních. Jinak obecně vztah ke koncepčním dokumentům není v zákoně obligatorně stanoven, implementace výstupů těchto koncepcí do konkrétního projektu není explicitně „ze zákona“ pro proces projektové EIA vyžadována a lze tak jen přiměřeně uplatnit jen určitý screening možných vazeb jako obecnější rámec pro konkrétní postupy a metody hodnocení záměrů na projektové úrovni.*

V území záměru je stanoveno Krajským úřadem Zlínského kraje odborem životního prostředí a zemědělství opatřením obecné povahy ze dne 06.11.2017 s čj. KUZL 1360/2016 záplavové území vodního toku Morava a jeho aktivní zóna (stanoveno v km PB 131,643 LB 133,013 – PB 186,800 LB 196,200). V projektové dokumentaci pro navazující povolovací řízení musí být navrženo umístění jednotlivých stavebních objektů a provozních souborů v souladu s § 67 odst. 1 vodního zákona, který obsahuje omezený výčet staveb, které mohou být umístěny v aktivní zóně záplavového území, a dále musí být respektována omezení uvedená v dokumentu „Plán pro zvládání povodňových rizik v povodí Dunaje“. Zejména je nutné zohlednit výše uvedená omezení a limity území při umísťování jednotlivých stavebních objektů a provozních souborů pro skladování závadných látek a souvisejících manipulačních ploch (jedná se např. o rekreační přístav Kroměříž, ve kterém

bude provozováno skladování závadných látek a bude zde s nimi manipulováno, tj. sklad PHM včetně stáčecího místa, výdejní místo PHM, jímky odpadních vod).

*Vypořádání: Jde o konstataci reálného stavu, který však vyplývá z polohy záměru s vazbou přímo na vodní cestu tokem Moravy a tudíž i s vazbou na záplavové území a jeho aktivní zónu. Na problematiku některých objektů zasahujících do aktivní zóny záplavového území v rámci návrhu přístavu upozornila rovněž Česká inspekce životního prostředí. Potenciální vlivy budoucího provozu přístavu Kroměříž s ohledem na deklaraci provozu čerpací stanice, nakládání s nádnými vodami a odpadními vodami z plavidel je nutno pokládat za více potenciálně rizikové oproti oběma dalším částem posuzovaného záměru. I přes zatím pouze rámcově prezentovaný charakter této části je zřejmé, že v případě velké povodně budou přístavní bazén a související objekty včetně objektů ČS PHM a objektů pro nakládání se závadnými látkami vystaveny případnému přeplavení s rizikem kontaminace toku za povodní. Z tohoto důvodu navrhnul zpracovatel posudku následující podmínku stanoviska: „V další fázi přípravy záměru zajistit, že technický způsob ochrany povrchových vod v rámci rekreačního přístavu Kroměříž v rámci přípravy a realizace provozních objektů plovoucího servisního centra, čerpací stanice PHM včetně stáčecího místa a stojanů, nádrží PHM a jímek pro akumulování odpadních vod bude podrobně rozpracován jako součást vyšších stupňů projektové přípravy záměru (dokumentace pro stavební povolení, plán organizace výstavby).“ a krajský úřad ji do stanoviska přejal.*

Objekty pro manipulaci a skladování závadných látek budou v projektové dokumentaci pro navazující povoloovací řízení řešeny v souladu s platnou legislativou a příslušnými ČSN tak, aby bylo zabráněno úniku závadných látek do povrchových vod při jejich provozování a byla respektována omezení týkající se záplavového území VVT Morava a jeho aktivní zóny. Jsou dále uvedeny požadavky na charakter a vybavení příslušných objektů z hlediska ochrany vod a pro řízení o užívání stavby je uveden výčet dokumentů a dokladů, které musí být vodoprávnímu úřadu předloženy.

*Vypořádání: Jde o konstataci požadavků do navazujících řízení, které musí být bezpodmínečně naplněny. Ve výstupech posudku jsou kromě podmínky prezentované v předchozím bodě uvedeny další podmínky k ochraně vod, zejména pro fázi výstavby, dále pak i požadavek ve smyslu, že pro rekreační přístav Kroměříž je nezbytné řešit hloubení bazénu a výstavbu navazujících objektů ve stavebně od toku Moravy jednoznačně oddělené izolované enklávě s tím, že realizace vlastního průplavu bude řešena až jako závěrečná část celé výstavby; vyhrazení toku jsou navrhována i pro plavební komoru Bělov.*

Z hlediska zákona o ochraně ovzduší upozorňuje, že v rámci záměru, části „Rekreační přístav Kroměříž“ je uvažováno umístění vyjmenovaného stacionárního zdroje znečišťování ovzduší řazeného dle přílohy č. 2, zákona o ochraně ovzduší pod kódem 10.2 Čerpací stanice a zařízení na dopravu a skladování benzínu. Provoz takového zařízení podléhá povolení provozu krajského úřadu, kdy přílohou žádosti je zpracovaný návrh provozního řádu. V případě, že bude v rámci výstavby areálu předcházet územní a stavební řízení, je nutno jako podklad pro toto řízení požádat krajský úřad o závazné stanovisko k umístění a stavbě stacionárního zdroje, kdy součástí žádosti bude odborný posudek dle § 11 odst. 8 zákona o ochraně ovzduší. Dále upozorňujeme, že v rámci předložené rozptylové studie chybí informace o tom, že záměr zahrnuje také umístění vyjmenovaného stacionárního zdroje dle přílohy č. 2, zákona o ochraně ovzduší.

*Vypořádání: V této věci jde o metodické pochybení zpracovatelů dokumentace s tím, že je jinak vyžadována zákonná povinnost. Na závěry posouzení vlivů na životní prostředí nemá absence této informace vliv, neboť ČS PHM je komentována jak v dokumentaci, tak v posudku, včetně hodnocení jejich vlivů na životní prostředí.*

Z hlediska zákona o ochraně přírody a krajiny sděluje, že dříve bylo v rámci předběžného projednání záměru sděleno, že k záměru „Plavební komora Bělov“ byla Krajským úřadem dne 17.01.2014 vydána výjimka z ochranných podmínek zvláště chráněných druhů dle § 56 zákona č. 114/1992 Sb. Tato výjimka zůstává v platnosti. V Hodnocení vlivu zamýšleného závažného zásahu na zájmy ochrany přírody a krajiny - podle ustanovení § 67 výše uvedeného zákona, vypracovaném v dubnu 2022 pro záměr „Plavební komora Bělov, Rekreační přístav Kroměříž“, jsou však jako dotčené zvláště chráněné druhy uvedeny i některé druhy, pro které výjimka v roce 2014 vydána nebyla. Jedná se o druhy: škeble rybníčná, čmeláci, číhalka pospolitá, zlatohlávek tmavý, modrásek bahenní, piskoř pruhovaný a skokan skřehotavý. Pro tyto druhy je třeba požádat o výjimku novou. Vzhledem k tomu, že záměr byl rozšířen o rekreační přístav Kroměříž, je třeba posoudit, které z druhů předmětných pro platnou výjimku z r. 2014 jsou dotčeny i v rozšířené části záměru – Rekreační přístav Kroměříž - a také je zahrnout do žádosti o výjimku novou, a to v rozsahu a způsobu dotčení, který není zahrnut ve výjimce v roce 2014 již vydané.



*Vypořádání: Na uvedený aspekt poukazuje i zpracovatel posudku, že do popisné části dokumentace nebyly zcela komplexně promítnuty výstupy provedených průzkumů. Ve vazbě na rozšíření záměru a výstupy provedeného hodnocení dle § 67 zákona o ochraně přírody a krajiny bude nutno kontext výjimky aktualizovat.*

Z hlediska zákona o ochraně ZPF konstatuje, že z posouzené dokumentace k záměru „Plavební komora Bělov, Rekreační přístav Kroměříž“ vyplývá, že budou dotčeny pozemky parc. č. 1453/1 (část), 1453/2, 1453/3, 1453/4, 158/1, 158/2 v k. ú. Kroměříž, které jsou vedeny dle katastru nemovitostí jako orná půda a vztahují se na ně podmínky a zásady ochrany ZPF. Předpokládaný odhad záměru je cca 6 ha. Z posouzené dokumentace je zřejmé, že dojde k trvalému a dočasnému odnětí půdy ze ZPF. Vzhledem k dotčené ploše větší jak 1 ha bude souhlas k odnětí udělovat krajský úřad. Žádost o odnětí se podává na MěÚ Kroměříž u orgánu ochrany ZPF.

*Vypořádání: Vzhledem k povaze vyjádření bez komentáře, jsou konstatovány zákonné povinnosti.*

Z hlediska zákona o lesích sděluje, že k plavební komoře Bělov nemá připomínky. K přístavišti Kroměříž není z dokumentace jednoznačně zřejmý rozsah a způsob dotčení lesních pozemků (zábor trvalý, dočasný). Dle údajů v kapitole II. „Údaje o vstupech“, Část Rekreační přístav Kroměříž, je uveden zábor pozemků určených k plnění funkce lesa (dále jen PUPFL) o výměře 1,1773 ha na části pozemku p. č. 1445/1, k. ú. Kroměříž. V dalších částech dokumentace je uvedeno, že zásah do okraje lesního porostu velmi malý (první desítky m<sup>2</sup>). V části dokumentace B.I.9 „Výčet navazujících rozhodnutí“ není v části „Rekreační přístav Kroměříž“ uvedeno rozhodnutí o vynětí pozemků určených k plnění funkce lesa, správní úřad MěÚ Kroměříž (do výměry 1 ha). Z dokumentace nelze zjistit, zda dojde k záboru PUPFL, v jakém rozsahu a podobě (trvalý, dočasný). Tyto skutečnosti je nutno upřesnit v kapitole „Údaje o stavu životního prostředí v dotčeném území“, část „Půda“, dále v části D „Komplexní charakteristika a hodnocení možných významných vlivů záměru na ŽP“, „Vlivy na půdu“ a doplnit zde konkrétní údaje o PUPFL.

*Vypořádání: Uvedený aspekt vyplynul ze zatím jen rámcové předprojektové přípravy této části záměru, kde zatím není k dispozici záborový elaborát. Dokumentací uváděný lesní pozemek p. č. 1445/1 v k.ú. Kroměříž se dle [www.cuzk.cz](http://www.cuzk.cz) nachází mezi cestou od Kroměříže k lokalitě Trávníky a pravým břehem Moravy a bude dotčen jen okrajově trasováním průplavu od řeky do polohy přístavního bazénu (dojde k fragmentaci pozemku v jeho nejužší části). V daném případě půjde reálně jen o první desítky m<sup>2</sup>. K dotčení PUPFL pokládá zpracovatel posudku pro fázi výstavby za účelné uplatit následující podmínku: „Důsledně zajistit, že při stavbě a jejím provozu nebude poškozován sousední lesní porost a na lesní pozemky s lesními porosty nebude ukládán žádný stavební či jiný materiál.“ Krajský úřad tuto podmínku do stanoviska přejal.*

Městský úřad Kroměříž, odbor životního prostředí – vyjádření k dokumentaci ze dne 31.01.2023, čj. KUZZ 12193/2023

Z hlediska zákona o lesích upozorňuje, že v případě, že bude záměr navržen na pozemky určené k plnění funkce lesa (dále jen PUPFL), je nutné požádat orgán státní správy lesů o dočasné nebo trvalé odnětí dle § 17 odst. 1 zákona č. 289/1995 Sb., o lesích a o změně některých zákonů (lesní zákon), ve znění pozdějších předpisů. Pokud bude záměr navržen ve vzdálenosti menší než 50 m od okraje lesa, tedy v ochranném pásmu lesa, bude orgán státní správy lesů vydávat souhlas s umístěním stavby v tomto ochranném pásmu dle § 14 odst. 2 lesního zákona.

*Vypořádání: V rámci předprojektové přípravy této části záměru zatím není k dispozici záborový elaborát. Dokumentací uváděný lesní pozemek p. č. 1445/1 v k. ú. Kroměříž se dle [www.cuzk.cz](http://www.cuzk.cz) nachází mezi cestou od Kroměříže k lokalitě Trávníky a pravým břehem Moravy a bude dotčen jen okrajově trasováním průplavu od řeky do polohy přístavního bazénu (dojde k fragmentaci pozemku v jeho nejužší části). V daném případě půjde reálně jen o první desítky m<sup>2</sup>. K dotčení PUPFL pokládá zpracovatel posudku pro fázi výstavby za účelné uplatit následující podmínku „Důsledně zajistit, že při stavbě a jejím provozu nebude poškozován sousední lesní porost a na lesní pozemky s lesními porosty nebude ukládán žádný stavební či jiný materiál.“, jež krajský úřad přejal do svého stanoviska k posouzení vlivů záměru na životní prostředí.*

Česká inspekce životního prostředí, oblastní inspektorát Brno – vyjádření k dokumentaci ze dne 01.02.2023, čj. KUZZ 13444/2023:

Vzhledem k rozšíření původního záměru o mj. záměr Rekreační přístav Kroměříž, který předpokládá dotčení PUPFL, upozorňuje ČIŽP na potřebu zajistit rozhodnutí o odnětí z PUPFL (tato skutečnost v přehledu navazujících rozhodnutí v rámci dostupné dokumentace schází).

*Vypořádání: Vzhledem k povaze vyjádření bez komentáře, jde o zákonnou povinnost. Dotčení PUPFL je řešeno výše, viz vypořádání vyjádření krajského úřadu a Městského úřadu Kroměříž.*

ČIŽP upozorňuje, že jakýkoliv odběr povrchové vody z toku řeky Moravy pro technologické nebo hygienické potřeby záměru musí být povolen vodoprávním úřadem. V textu záměru je uvedeno, že záměr se nachází v záplavovém území, aniž by záplavové území bylo blíže rozvedeno a specifikováno ve vztahu k ovlivnění záměru.

*Vypořádání: První věta deklaruje zákonnou povinnost. Dokumentace kontext záplavových území podrobněji rozvádí v kapitole Voda např. na str. 65 až 67.*

V textu dokumentace není dostatečně popsáno konkrétní zabezpečení proti vyplavení čerpací stanice PHM a jímek pro akumulování odpadních vod. V dokumentaci jsou uváděny pouze odkazy na příslušné ČSN a související právní předpisy. ČIŽP poukazuje na skutečnost, že čerpací stanice PHM a jímký se nachází v záplavovém území a v jeho aktivní zóně, pro které platí omezení dle § 67 vodního zákona. V příloze zasílá rovněž vyjádření o předběžném projednání ze dne 27.09.2022 s čj. ČIŽP/47/2022/9326, ve kterém již inspekce na výše uvedené upozornila.

*Vypořádání: Přípomínka je zcela relevantní. Tento kontext zatím vyplývá z okolností, že na rozdíl od částí plavebního stupně Bělov a přístaviště Kroměříž není pro přístav Kroměříž řešena projektová dokumentace, ale záměr je popsán zatím jen na základě předprojektové přípravy. Potenciální vlivy budoucího provozu přístavu Kroměříž s ohledem na deklaraci provozu čerpací stanice, nakládání s nádnými vodami a odpadními vodami z plavidel je nutno pokládat za více potenciálně rizikové oproti oběma dalším částem posuzovaného záměru. I přes zatím jen rámcově prezentovaný charakter této části je zřejmé, že v případě velké povodně budou přístavní bazén a související objekty včetně objektů ČS PHM a objektů pro nakládání se závadnými látkami vystaveny případnému přepravení s rizikem kontaminace toku za povodní. Z tohoto důvodu zpracovatel posudku pokládá za potřebné, aby byla ve stanovisku uplatněna následující podmínka: „V další fázi přípravy záměru zajistit, že technický způsob ochrany povrchových vod v rámci rekreačního přístavu Kroměříž v rámci přípravy a realizace provozních objektů plovoucího servisního centra, čerpací stanice PHM včetně stáčecího místa a stojanů, nádrží PHM a jímek pro akumulování odpadních vod bude rozpracován jako součást vyšších stupňů projektové přípravy záměru (dokumentace pro stavební povolení, plán organizace výstavby)“. Krajský úřad podmínku do závazného stanoviska přejal.*

Česká inspekce životního prostředí, oblastní inspektorát Brno – vyjádření v rámci předběžného projednání čj. ČIŽP/47/2022/9326 ze dne 27.09.2022, příloha vyjádření k dokumentaci. Ve vyjádření konstatuje především:

Z textu záměru vyplývá, že součástí rekreačního přístavu v Kroměříži bude stáčecí místo na pohonné hmoty. V záměru chybí podrobný popis týkající se zabezpečení stáčiště PHM a souvisejících činností v návaznosti na dodržení vodního zákona a omezení týkající se záplavového území a aktivní zóny. Nutno v podkladech doplnit. Dále je v záměru uvedeno, že odpadní vody budou shromažďovány v nepropustných jímkách a následně odváženy na ČOV. V textu chybí podrobný popis, zda se jedná o odpadní vody vznikající pouze ze sociálního zařízení, nebo se jedná o odpadní vody čerpané z plavidel. V případě, že se jímký nachází v záplavovém území a mohlo by dojít záplavami k jejich vyplavení, je nutno uvést, jakým způsobem jsou jímký proti vyplavení zajištěny. Téma týkající se skladování, čerpání a likvidaci splaškových odpadních vod je nutno podrobněji v záměru rozvést v návaznosti na omezení v záplavovém území.

*Vypořádání: Na uvedený aspekt upozorňuje i zpracovatel posudku, zejména v části komentáře k vlivům na povrchové vody a popisům rizik. Vypořádání viz výše.*

ČIŽP dále upozorňuje, že uvedený záměr nesmí mít vliv na jímací území a vodní zdroje nacházející se v dané oblasti.

*Vypořádání: Z dokumentace jednoznačně vyplývá, že jímací území zdrojů vody ovlivněna nebudou.*

Vyhotovený znalecký posudek zabývající se navrženými variantami rybích přechodů (V1 až V4) konstatuje, že optimálním řešením je levobřežní varianta (V3). S touto variantou ČIŽP souhlasí.

*Vypořádání: Postoj zpracovatele posudku k této záležitosti je shodný, viz příslušný komentář k migrační problematice. Zpracovatel posudku dále soudí, že vyřešení rybního přechodu/rybochodu je podmínkou přípustnosti výstavby plavební komory Bělov, poněvadž jez Bělov představuje fragmentaci říčního kontinua toku Moravy. Řeka Morava má v ohledu zajištění migrační prostupnosti pro ryby a další vodní a na vodu vázané živočichy velký potenciál (absence přehrad), z tohoto důvodu byla Morava v celé délce na území ČR vymezena v rámci Koncepce, jako prioritní koridor. Úsek od státní hranice s návazností na řeku Bečvu*

*(od soutoku s Moravou po soutok Vsetínské a Rožnovské Bečvy) představuje Mezinárodní prioritní koridor s vazbou na mořské prostředí. Z výše uvedeného vyplývá, že požadavek na plnohodnotné řešení migrační prostupnosti v profilu Bělov je plně relevantní.*

*Děti Země – Klub za udržitelnou dopravu – Vyjádření k dokumentaci ze dne 03.02.2023, čj. KUZL 13555/2023*

Subjekt požaduje, aby dokumentace EIA byla buď vrácena k přepracování o podrobný popis přechodu pro vodní živočichy a varianty přírodě blízkého zaústění Širokého potoka, neboť neobsahuje všechny náležitosti i se splněním relevantních požadavků závěru zjišťovacího řízení s posouzením vlivů předloženého záměru, nebo aby bylo vydáno nesouhlasné závazné stanovisko EIA, neboť Koncepce vodní dopravy, jehož je záměr součástí a která prošla procesem SEA, není dosud schválená, čímž není zachována posloupnost hodnocení vlivů na ŽP od koncepcí (strategické hodnocení) po projekt (projektové hodnocení).

*Vypořádání: Zpracovatel posudku ani krajský úřad se s uvedenými závěry a doporučeními neztotožňují, důvody jsou blíže rozvedeny níže.*

Vlastní vyjádření je koncipováno jako 4 oddíly, ke kterým je z hlediska připomínek prezentováno příslušný vypořádání. Konkrétně:

1. Koncepční hlediska – Nezbytnými podklady k řádnému posouzení různých záměrů, včetně plavební komory Bělov, na životní prostředí procesem EIA jsou i schválené relevantní koncepční podklady, které prošly procesem SEA. Plavební komora Bělov je součástí návrhu Koncepce vodní dopravy ze srpna 2016 (dále jen KVD), z níž vyplývá, že investiční náklady na Baťově kanálu představují částku asi 1,5 mld. Kč, z toho pro plavební komoru Bělov asi 300 mil. Kč. K návrhu KVD vydalo MŽP dne 26.05.2017 pod čj. 22166/ENV/17 souhlasné stanovisko SEA, které obsahuje 31 podmínek pro realizaci různých investičních a neinvestičních záměrů. Návrh KVD dosud vládou schválen, resp. sice disponuje souhlasným stanoviskem SEA, ale z právního hlediska KVD neexistuje. A pokud KVD není dosud schválená, není ani povinností ŘVC ČR pokračovat na přípravě plavební komory Bělov, neboť hlavním účelem vytvoření KVD bylo získat ucelený koncepční materiál o všech investičních akcích pro udržení a rozvoj nákladní a osobní vodní dopravy a také rekreační dopravy, vodních sportů apod. Vzhledem k tomu, že materiál KVD nebyl dosud českou vládou schválen, čímž není určující podmínkou pro pokračování přípravy a realizace všech v něm uvedených plánů (a staveb), pak i přípravu plavební komory Bělov je nutné zastavit. Bez schválené KVD ji nelze realizovat, tzn. nelze připravovat a ani realizovat plavební komoru Bělov.

Požadavek č. 1: Do doby schválení KVD se záměrem plavební komory Bělov nelze vydat souhlasné závazné stanovisko EIA, aby tím nedošlo k narušení logické posloupnosti od strategického hodnocení vlivů (konceptů, programů...) ke konkrétnímu projektovému hodnocení vlivů.

*Vypořádání: Z hlediska logické posloupnosti konceptního řešení by bylo potřebné postupovat na základě obecnějších konceptních dokumentů ke konkrétním projektům. Reálné situace z hlediska projednávání celostátních konceptních dokumentů ale často výrazně zaostávají nad legitimními potřebami investičních akcí; v tomto kontextu neplatí např. analogie s povolováním konkrétních staveb a záměrů, pokud nemají oporu v územně plánovací dokumentaci. Uvedený aspekt lze dovodit i z použité formulace Děti Země: návrh KVD dosud nebyl vládou schválen, sice disponuje souhlasným stanoviskem SEA; pokud KVD není dosud schválená, není ani povinností ŘVC ČR pokračovat na přípravě plavební komory Bělov, neboť hlavním účelem vytvoření KVD bylo získat ucelený konceptní materiál o všech investičních akcích pro udržení a rozvoj nákladní a osobní vodní dopravy a také rekreační dopravy, vodních sportů apod. Realizace plavební komory Bělov je mj. příležitostí prolomit stávající fragmentaci říčního kontinua stávajícím jezem Bělov a tím konečně přispět ke zlepšení ekologického stavu tohoto vodního útvaru, ve výstupech posudku je výstavba plavební komory přímo podmíněna realizací funkčního rybiho přechodu, jak je blíže rozvedeno v komentáři k okruhu č. 2 níže. Ekonomické aspekty nejsou předmětem procesu EIA, ale podnikatelským rizikem oznamovatele.*

2. Přechod pro vodní živočichy – ŘVC ČR se o zahájení výstavby plavební komory Bělov snaží min. 10 let, přičemž proces EIA skončil vydáním (odborného) stanoviska EIA dne 10.12.2010, které se pak změnilo na souhlasné závazné stanovisko EIA ze dne 19.11.2015. Je chvályhodné, že podkladem dokumentace EIA je materiál s názvem „Odborné stanovisko k absenci rybiho přechodu v profilu Bělov, ř. km 166,77, Morava ve vztahu k zahájení procesu EIA pro záměr „Plavební komora Bělov“ (AOPK ČR, 2/2022) a že byly vypracovány 4 varianty přechodu vodních živočichů přes plavební komoru. Děti Země se sice přiklání k realizaci varianty 3 migračního přechodu vodních živočichů (obsahuje 3 podvarianty), jak mj. doporučuje i znalecký posudek RND. Jiřího Zahradky z 5/2022, nicméně ani jedna varianta není podrobně technicky dopracována, chybějí konkrétní údaje o jejich účinnosti pro vodní živočichy a chybí návrh monitoringu jeho

využívání s návrhy na případné zlepšení. Navíc je zřejmé, že tento migrační přechod není nedílnou součástí záměru, neboť je v dokumentaci EIA obsažen jen sporadicky či „mlhavě“ a z navržené podmínky č. 17 vyplývá (cit.: „Nejpozději před kolaudací plavební komory zahájit realizaci rybochodu na levém břehu podle projektové dokumentace ...“), že ŘVC ČR plánuje urychleně postavit jen plavební komoru bez přechodu. Bez souběžné výstavby rybochodu a plavební komory nelze proto vydat souhlasné stanovisko EIA. Navržená podmínka č. 17 postrádá logiku, takže by neměla být akceptována. Zvláště pokud se netýká vlivu na životní prostředí. Jinak řečeno, pokud ŘVC ČR navrhuje podmínku č. 17, tak Děti Země ji navrhuje změnit takto: „Nejpozději před kolaudací migračního přechodu (rybochodu) zahájit realizaci plavební komory podle projektové dokumentace ...“. Je totiž všeobecně známo, že u velkých dopravních staveb (zejména dálnic) je velká časová mezera od zprovoznění takových staveb do jejich kolaudace. Proto je nutné, aby migrační přechod se stavěl před plavební komorou nebo souběžně a aby tento byl integrální součástí záměru, nikoliv jako nějaká „nepodstatná stavební bokovka“.

Požadavek č. 2: Žádáme, aby v rámci přepracované dokumentace EIA byly buď všechny varianty, nebo jen varianta 3 migračního přechodu technicky dopracovány jako nedílná součást záměru, bez něhož ho nelze mimo plavební komoru provozovat. Z tohoto hlediska je třeba návrh podmínky č. 17 zamítnout či ji změnit s preferencí na migrační přechod. Dále je nutné předložit výsledky modelování účinnosti přechodu, tzn. využívání vodními živočichy, a navrhnout monitoring jeho účinnosti s opatřeními na zlepšení.

*Vypořádání: Uvedené souvislosti jsou reflektovány jak v posudku, tak v závazném stanovisku. Migrační bariéra na toku Morava představovaná stávajícím jezem, je překážkou pro naplnění koncepčních cílů postupného migračního zprůchodnění vodních toků na území ČR. V tomto kontextu je důvodné především citované odborné stanovisko AOPK ČR, kde se mj. uvádí: Řeka Morava má v ohledu zajištění migrační prostupnosti pro ryby a další vodní a na vodu vázané živočichy velký potenciál (absence přehrad), z tohoto důvodu byla Morava v celé délce na území ČR vymezena v rámci Koncepce, jako prioritní koridor. Úsek od státní hranice s návazností na řeku Bečvu (od soutoku s Moravou po soutok Vsetínské a Rožnovské Bečvy) představuje Mezinárodní prioritní koridor s vazbou na mořské prostředí. Z výše uvedeného vyplývá, že požadavek na plnohodnotné řešení migrační prostupnosti v profilu Bělov je plně relevantní. Podle zpracovatele posudku je problémem, že zatím není žádná varianta rybochodu zahrnuta jako přímá součást záměru, přičemž realizaci některé z podvariant 3.1 či 3.2 je nutno přímo podmínit přípustností realizace plavební komory Bělov. Z tohoto důvodu jsou v závazném stanovisku uplatněny tyto podmínky: „Podmínkou přípustnosti realizace plavební komory Bělov je provedení rybiho přechodu z důvodu snížení fragmentace říčního kontinua toku Moravy stávajícím jezem Bělov. Součástí projektové dokumentace pro územní řízení plavební komory Bělov bude levostranný rybochod podle některé z vyhodnocených subvariant varianty 3. Při výběru vhodné varianty budou zohledněny výstupy „Studie zabezpečení migrace vodních živočichů jak na řece Moravě, tak do toků Mojena a Široký potok“ (AQUATIS, a. s., 2011), příp. dalších. Detailní technické rozpracování včetně vyhodnocení matematického modelování proudových poměrů a posouzení ekologických nároků jednotlivých druhů ryb bude projednáno s orgánem ochrany přírody a bude součástí dokumentace pro stavební povolení plavební komory.“, „Výstavbu levobřežního rybochodu kolem profilu jezu Bělov podle výsledné vybrané subvarianty dokončit nejdříve před dokončením výstavby vlastní plavební komory Bělov. Nejdříve k povolení zkušebního provozu zařízení plavební komory Bělov doložit faktickou existencí rybiho přechodu.“ a „Po výstavbě rybochodu a v rámci zkušebního provozu plavební komory, s ohledem na obecnou problematiku funkčnosti řady rybochodů po jejich realizaci, zajistit provedení průzkumu vodního toku po realizaci záměru a rybochodu a ověření jeho funkčnosti s využitím standardních pokročilých metod pro sledování migrujících ryb využívaných v rámci biomonitoringů (např. Musil J. a kol., metodika AOPK ČR, 2020). Ověření funkčnosti rybochodu bude doloženo nejdříve ke kolaudačnímu řízení stavby plavební komory Bělov.“*

3. Zdůvodnění potřeby záměru a jeho umístění, včetně přehledu zvažovaných variant – Na základě kritiky původního oznámení Děti Země konstatují nevěrohodnost zdůvodnění potřeby záměru z důvodu klasifikace Baťova kanálu jako páteře turistické infrastruktury v regionu a požadovaly doložení tohoto konstatování mj. ekonomickou studií se zaměřením na oblast turismu v obou krajích ve vazbě na prodloužení Baťova kanálu v této oblasti. Z této premisy vycházejí další postoje a připomínky: V této souvislosti zpochybnily vypořádání požadavku autory dokumentace, které znělo: Ekonomické aspekty nejsou předmětem posuzování vlivů na životní prostředí (Ize je vyžadovat v rámci příslušné legislativy nezávisle). Dokumentace obsahuje beze zbytku rozsah posuzování podle § 2 zákona. Záměr nepředstavuje nepřekročitelnou překážku (tou je stávající jez a MVE a samotný záměr migraci nepatrně zlepšuje). Synergický vztah kanálu a turistické infrastruktury je popsán v dokumentaci v rozsahu, který je dostupný a umožňuje posouzení vlivů záměru. Děti Země

nepovažují tento požadavek za správně vypořádaný, neboť pokud chybí jasný účel záměru, pak je nadbytečné hodnotit vlivy na ŽP, jelikož jde o nelogickou stavbu.

*Vypořádání: S takto formulovanou výtka nelze souhlasit. Dokumentace obsahuje jasné sdělení ve smyslu, že záměr představuje funkční propojení původně jednotlivých aktivit směřujících k rozvoji rekreační plavby na vodní cestě, jejíž součástí je Baťův kanál. Na úseku vodní cesty Kroměříž – Kvasice – Bělov v současné době probíhá rekreační plavba samostatně po nesplavný jez Bělov. K tomu je uvedeno, že řeka Morava je prioritním tokem pro zprůchodnění existujících migračních překážek. Řada stupňů (jezů) původně neprůchodných pro migrující vodní živočichy je v současné době vybavena rybochody, další zprůchodnění probíhá nebo se připravuje v rámci naplňování strategie „Koncepce zprůchodnění říční sítě ČR“. Technické řešení plavební komory proto zohledňuje možnost výstavby rybího přechodu na jezu Bělov. Podle náležitostí dokumentace podle přílohy č. 4 zákona je požadováno zdůvodnění umístění záměru, nikoli obecné (ekonomické, koncepční apod.) zdůvodnění záměru. V této souvislosti lze reakci zpracovatelského týmu dokumentace, že ekonomické aspekty záměru nejsou předmětem posuzování, pokládat za legitimní. Dokumentace přesto v rámci kapitoly B.1.5 na základě původního požadavku Děti Země přináší informace např. o souladu se Zásadami územního rozvoje Zlínského kraje po vydání Aktualizace č. 2 ohledně požadavků na koordinaci ostatních ploch a koridorů nadmístního významu, včetně plochy pro vodní dopravu v úseku Otrokovice-Kroměříž jako splavnění Moravy, nebo údaje o vztahu posuzovaného záměru k dokumentu Strategie rozvoje Zlínského kraje 2030 v oblasti vodní dopravy, který stanovuje v rámci kapitoly „Specifické cíle a prioritní oblasti“ specifický cíl 3.1. „Rozvíjet dopravní infrastrukturu a optimalizovat dopravní obslužnost v regionu“, který zahrnuje cíl 3.1.2. „Přispívat k využívání alternativních druhů dopravy“, který obsahuje mimo jiné „Rozšíření možností turistického využití vodní dopravy a zvážení rozšíření vodní dopravy“. Z hlediska rozvoje infrastruktury je mezi typovými opatřeními uvedeno mimo jiné „Rozšíření možností turistického využití vodní dopravy a zvážení budoucího rozšíření vodní dopravy“. V rámci výše uvedeného typového opatření se dále uvádí: „Z projektů regionálního charakteru pak do tohoto typového opatření zapadají další aktivity v rámci Baťova kanálu, primárně zaměřené na cestovní ruch a trávení volného času (Bělovský jez, umožňující jeho rozšíření do Kroměříže; nová přístaviště v Kroměříži, Otrokovicích, Uherském Hradišti či Starém Městě)“. V tomto smyslu pokládá zpracovatel posudku i krajský úřad námitku Děti Země za podložené vypořádanou.*

Děti Země v tomto smyslu odkazují na kontrolní zprávu Nejvyššího kontrolního úřadu č. 21/03 z 2/2022, která účelnost vodních staveb dle plánů ŘVC ČR pro rozvoj osobní lodní dopravy (dále jen OLD) a pro rozvoj rekreační soukromé plavby (dále jen SRK) na Vltavě, Labi i na Baťově kanálu, tzn. i na řece Moravě, silně zpochybňuje. Děti Země si dovoluují upozornit na níže uvedené kritické části zprávy NKÚ č. 21/03 s názvem „Peněžní prostředky státu a Evropské unie určené na podporu rekreační plavby“ a citují některé kritické pasáže týkající se nejasností a nesrovnalostí, systému řízení investic, nepodloženými nárůsty očekávaných přínosů, nedostatečnou připraveností projektů ŘVC (citace některých), nekoordinace s Ministerstvem pro místní rozvoj, absence koncepce vodní dopravy, apod. V souvislosti s tím NKÚ konstatoval, že cíle stanovené Dopravní politikou pro oblast vodní dopravy nejsou plněny a vynakládání dalších prostředků na rozvoj vodních cest pro nákladní dopravu bez vyřešení všech zásadních problémů omezujících využitelnost labsko-vltavské vodní cesty (především bez zajištění její spolehlivé splavnosti v úseku Ústí nad Labem - státní hranice)...Vláda ČR ovšem Konceptci vodní dopravy (KVD) neschválila, ale jen vzala na vědomí. Důvodem bylo nedořešení výstavby Plavebního stupně Děčín, který je v KVD začleněn jako projekt s klíčovým významem pro rozvoj (zejména nákladní) vodní dopravy v České republice. Ministerstvo dopravy považuje KVD z důvodu jejího neschválení vládou ČR za nezávazný dokument a nadále tedy nemá závazný podklad pro plánování rozvoje vodních cest...Kontext efektivnosti infrastrukturních projektů na podporu rozvoje rekreační plavby ve vazbě na rozvoj cestovního ruchu a investic na podporu rozvoje rekreační plavby a osobní lodní dopravy (mj. i na Baťově kanále, 06/2019)... V koncepčním dokumentu pro oblast rozvoje cestovního ruchu není rekreační plavba vůbec zmiňována (Koncepce státní politiky cestovního ruchu v České republice na období 2014-2020)... aj. Dle Děti Země jsou tak NKÚ zpochybněny ekonomické přínosy či ekonomická efektivnost záměrů na podporu OLD a SRP, včetně vodních staveb na řece Moravě a požadují, aby v rámci přepracované dokumentace byly předloženy objektivní údaje o ekonomických přínosech plavební komory Bělov v regionu (pro Zlínský a Olomoucký kraj). Dále musí být přesvědčivě a doložitelně popsán synergický vliv kanálu na další oblasti turistické infrastruktury, tzn. součástí nové dokumentace by měla být nová ekonomická studie se zaměřením na oblast turismu v obou krajích ve vazbě na prodloužení Baťova kanálu v této oblasti, neboť ta z roku 2019 a následně nejsou důvěryhodné.

*Vypořádání: Zpracovatel posudku uvádí, že tento názor nesdílí; zejména v kontextu okolností, že KVD nebyla schválena z důvodu nedořešení výstavby Plavebního stupně Děčín. Nelze srovnávat nesporně velmi*

významné dopady projektu Plavebního stupně Děčín na přírodní a krajinné fenomény kařonu Labe, EVL Údolí Labe a EVL Porta Bohemica, kvůli čemuž se zatím nepodařilo dokončit proces EIA, s návrhem intenzivnějšího využití stávající vodní cesty na řece Moravě díky zprůchodnění jednoho jezu (ekologický kontext viz komentář prvního okruhu připomínek). Krajský úřad upozorňuje, že nadále platí, že ekonomické aspekty nejsou předmětem posuzování vlivů na životní prostředí (s výjimkou možných souvislostí vlivů na hmotný majetek).

4. K realizaci přeložky Širokého potoka – ŘVC ČR opět dokládá, že nelze technicky vybudovat přírodě blízké jiné zaústění Širokého potoka, což podle názoru Děti Země není přesvědčivé. Proto na požadavku, aby bylo toto vyústění skutečně předloženo a bylo přírodě blízké, trvají. ŘVC ČR závěry zjišťovacího řízení účelově nesplnilo. K tomu je předložena následující argumentace: Pokud ŘVC ČR již asi 20 let stále plánuje vybudovat jez u Děčína i s významným vlivem na území EVL, tak jistě zvládne řádně vyprojektovat kvalitní a přírodě blízké zaústění Širokého potoka. Např. přeložka Širokého potoka může vést pod silnicí Otrokovice – Bělov pomocí přemostění, a to cca 50 až 200 metrů západně od jezu a zaústí do řeky Moravy v dostatečné vzdálenosti pod jezem, aby podélný sklon dna přeložky byl mírný, tzn., aby koryto mohlo zůstat z větší části neopevněné. Nové koryto potoka by mělo mít převážně charakteristiky přírodě blízkého vodního toku, tzn. koryto miskovitého profilu, příčně a podélně členité s břehovými porosty. Kanalizační potrubí z obce Kvasice by mělo být zaústěno do řeky Moravy, nikoliv do Širokého potoka. Je uplatněn požadavek, aby v rámci přepracované dokumentace EIA bylo předloženo a vyhodnoceno několik variant přeložek a zaústění Širokého potoka tak, aby byly blízké přírodě a realizovatelné.

*Vypořádání: Reakcí na připomínku a vyvolanou podmínku dle závěru zjišťovacího řízení bylo předloženo dvou technických variant úpravy ústí Širokého potoka tak, jak jsou dokumentací popsány v rámci kapitoly B.1.6, v rámci popisu biodiverzity a vyhodnoceny v rámci vlivů na povrchové vody. Z hlediska funkčnosti jsou obě varianty zaústění v prostoru plavební komory rovnocenné, protože žádná neumožňuje plnohodnotné zajištění migrační prostupnosti Širokého potoka. Z tohoto hlediska je limitující nízká vodnost potoka, výškový rozdíl mezi hladinami obou toků a pravobřežní protipovodňová ochrana (hráze). V Širokém potoce nejsou vhodné podmínky pro výskyt ryb, a proto neexistuje populace, která by mohla zprůchodnění ústí toku do Moravy v současné době i ve výhledu využívat. Z údajů Technické studie možných variant úpravy a zaústění Širokého potoka do řeky Moravy je zřejmé, že funkční propojení Širokého potoka a řeky Moravy v místě stávajícího jezu Bělov není technicky proveditelné. Na základě výstupů provedených průzkumů bylo potvrzeno, že Široký potok je za současných hydrologických podmínek bez vyššího biologicko-ekologického potenciálu, což potvrzuje i zjištěné společenstvo makrozoobentosu, v kterém byli nejpočetněji zastoupeni blešivci hřebenatí (*Gammarus roeselii*) a berušky vodní (*Assellus aquaticus*). Kromě larev dvoukřídlého hmyzu a máloštětinatých červů zde byla dále zjištěna jepice *Baetis vernus*, brouk kropník (*Rhantus exsoletus*) a na hladině se vyskytující ploštice hladinatka člunohřbetá (*Velia caprai*). Vzhledem k nízkým průtokům v letním období (potok má délku jen 4,496 km) není aktuálně v toku zaznamenán výskyt žádného rybiho druhu. Přítomnost makrofyt v Širokém potoce na základě provedených průzkumů makrofytní vegetace nebyla prokázána, pouze při zaústění potoka do jezového objektu byl na vodní hladině zaznamenán rozrazil potoční (*Veronica beccabunga*), kolem potoka převládají běžné ruderální a nitrofilní druhy včetně druhů invazních. Na základě výše uvedených údajů, kdy jde o biologicky výrazně ochuzený tok (8 běžných taxonů bezobratlých bentických druhů, bez podmínek pro trvalý výskyt ryb) lze realizaci zprůchodnění ústí toku do Moravy za účelem přírodě blízké přeložky pokládat za kontraproduktivní investici, na rozdíl od kvalitně provedeného rybiho přechodu, který reálně může oslabit fragmentaci říčního kontinua toku Moravy v profilu jezu Bělov.*

Egeria, z.s. – vyjádření k dokumentaci ze dne 03.02.2023, čj. KUZL 13556/2023

Subjekt požaduje vydání negativního závazného stanoviska EIA, případně vrácení dokumentace EIA k přepracování a to z následujících důvodů:

Dle závěru zjišťovacího řízení měla dokumentace EIA rozpracovat úpravu Širokého potoka a jeho zaústění do Moravy, včetně možných variant zaústění a dále měla řešit zabezpečení migrace vodních živočichů, jak na řece Moravě, tak do toků Mojena a Široký potok. Egeria namítá, že předložená dokumentace EIA migraci vodních živočichů v případě u Širokého potoka nezabezpečuje, neboť v obou variantách přeložky se předpokládá průchod vodního toku česlemi, betonovým spadištěm, rámovými propustěmi a jeho zaústění do dolní rejdy plavební komory. Spadiště s česlemi představuje migrační překážku, resp. bariéru v pohybu vodních živočichů, a je proto v rozporu s § 15 odst. 8 vodního zákona. Zaústění Širokého potoka do dolní rejdy plavební komory je také nevhodné, protože objekt plavební komory neodpovídá definici významného krajinného prvku, coby ekologicky, geomorfologicky nebo esteticky hodnotné části krajiny utvářející její typický

vzhled nebo přispívající k udržení její stability. Teoreticky by migrační propustnost Širokého potoka mohla být zlepšena realizací rybího přechodu na pravém břehu Moravy ve variantě V2 – Rybí přechod bazénový na PB s využitím vody ze Širokého potoka. Rybí přechod na pravém břehu Moravy však za současných podmínek nemůže být funkční, kvůli absenci vábícího proudu, neboť většina vody je převáděna přes turbíny MVE u levého břehu, proto asi nemá smysl o rybím přechodu na pravém břehu dále uvažovat. K variantě přeložky V2 je namítáno, že průchod vodního toku česlemi, betonovým spadištěm a rámovými propustěmi není nutný, neboť výškové poměry v území umožňují vést přeložku Širokého potoka pod silnicí Otrokovice – Bělov pomocí přemostění, které umožní migraci živočichů vodním prostředím i podél břehu. Rovněž není nutné, aby byla přeložka zaústěna do technického prostředí dolní rejdy, kde je nábrežní zeď, neboť ji lze zaústit do Moravy dále po proudu. Výškový rozdíl mezi Širokým potokem a úrovní Moravy v podjezí je sice cca 2,47 m, avšak může být kompenzován balvanitým skluzem v místě zaústění do Moravy. Z výše uvedených důvodů je požadováno, aby nová dokumentace EIA zpracovala přeložku Širokého potoka, která jej převede pod silnicí Otrokovice – Bělov pomocí přemostění, a to cca 50 až 200 metrů západně od jezu a zaústí do řeky Moravy v dostatečné vzdálenosti pod jezem, aby podélný sklon dna přeložky byl mírný, tzn. aby koryto mohlo zůstat z větší části neopevněné. Nové koryto potoka by mělo mít převážně charakteristiky přírodě blízkého vodního toku, tzn. koryto miskovitého profilu, příčně a podélně členité s břehovými porosty. Kanalizační potrubí z obce Kvasice by mělo být zaústěno do řeky Moravy, nikoliv do Širokého potoka. Ohledně pojmu „migrační vodních živočichů“ si dovoluujeme podotknout, že k vodním živočichům patří například savci (bobr evropský, vydra říční, nebo rejsek vodní), obojživelníci, korýši, měkkýši, kroužkovci i hmyz, nejde tedy zdaleka jen o ryby, jak se oznamovatel snaží naznačovat.

*Vypořádání: Reakcí na podmínku závěru zjišťovacího řízení bylo předloženo dvou technických variant úpravy ústí Širokého potoka, tak jak jsou dokumentací popsány v rámci kapitoly B.I.6, v rámci popisu biodiverzity a vyhodnoceny v rámci vlivů na povrchové vody. Z hlediska funkčnosti jsou obě varianty zaústění v prostoru plavební komory rovnocenné, protože žádná neumožňuje plnohodnotné zajištění migrační propustnosti Širokého potoka. Z tohoto hlediska je limitující nízká vodnost potoka, výškový rozdíl mezi hladinami obou toků a pravobřežní protipovodňová ochrana (hráze). V Širokém potoce nejsou vhodné podmínky pro výskyt ryb, a proto neexistuje populace, která by mohla zprůchodnění ústí toku do Moravy v současné době i ve výhledu využívat. Z údajů Technické studie možných variant úpravy a zaústění Širokého potoka do řeky Moravy je zřejmé, že funkční propojení Širokého potoka a řeky Moravy v místě stávajícího jezu Bělov není technicky proveditelné. Dokumentace dále uvádí, že při výstavbě plavební komory dojde ke změně umístění nevhodného zaústění Širokého potoka do podjezí (posun v řádu metrů). Vzhledem k rozdílu hladin a protipovodňové ochraně pravého břehu není možné v rámci výstavby plavební komory provedení funkčního migračního zprůchodnění této vodoteče (viz vypořádání připomínek, kap. B.I.6 dokumentace a přílohy č. 6 a 8 dokumentace). Funkční propojení lze v budoucnu zajistit v prostoru mimo plavební komoru; vzhledem k absenci rybí obsádky lze v případě potřeby zajistit konektivitu bentické složky bioty občasným transferem. K poslední větě připomínky uvádíme následující. Na základě výstupů provedených průzkumů bylo potvrzeno, že Široký potok je za současných hydrologických podmínek bez vyššího biologicko-ekologického potenciálu, což potvrzuje i zjištěné společenstvo makrozoobentosu, ve kterém byli nejpochetněji zastoupeni blešivci hřebenatí (*Gammarus roeselii*) a berušky vodní (*Assellus aquaticus*). Kromě larev dvoukřídleho hmyzu a máloštětinatých červů zde byla dále zjištěna jepice *Baetis vernus*, brouk kropník (*Rhantus exsoletus*) a na hladině se vyskytující ploštice hladinatka čluhohřbetá (*Velia caprai*). Vzhledem k nízkým průtokům v letním období (potok má délku jen 4,496 km) není aktuálně v toku zaznamenán výskyt žádného rybího druhu. Přítomnost makrofyt v Širokém potoce na základě provedených průzkumů makrofytní vegetace nebyla prokázána, pouze při zaústění potoka do jezového objektu byl na vodní hladině zaznamenán rozrazil potoční (*Veronica beccabunga*), kolem potoka převládají běžné ruderální a nitrofilní druhy včetně druhů invazních. Na základě výše uvedených údajů, kdy jde o biologicky výrazně ochuzený tok (8 běžných taxonů bezobratlých bentických druhů, bez podmínek pro trvalý výskyt ryb nad navrhovanou přeložkou části koryta) lze realizaci zprůchodnění ústí toku do Moravy za účelem přírodě blízké přeložky pokládat za kontraproduktivní investici, na rozdíl od kvalitně provedeného rybího přechodu, který reálně může oslabit fragmentaci říčního kontinua toku Moravy v profilu jezu Bělov.*

Dle závěru zjišťovacího řízení měla dokumentace EIA zabezpečit migraci vodních živočichů jak na řece Moravě (překonání Bělovského jezu jakožto migrační bariéry), tak do toků Mojena a Široký potok. Proto se domníváme, že součástí záměru měl být rybí přechod, neboť bez něj migraci nelze zabezpečit. Rybí přechod však není součástí záměru, jelikož absentuje v kapitolách B.I.6 a B.I.7 dokumentace EIA. Tzn., že oznamovatel i když se rybím přechodem v dokumentaci EIA zabýval, tak žádá o vydání kladného závazného stanoviska

k záměru bez rybího přechodu. Proto je požadováno, aby byl v nové dokumentaci EIA rybí přechod učiněn nedílnou součástí záměru, tj. aby byl zpracován do výše jmenovaných kapitol. Dále je požadováno, aby byla v dokumentaci EIA ošetřena situace, kdy rybí přechod z jakéhokoliv důvodu nebude možné realizovat, nebo uspokojivě provozovat. Po takovém zjištění by mělo být od přípravy a uskutečnění záměru „Plavební komora Bělov, Rekreační přístav Kroměříž“ upuštěno, neboť rybí přechod představuje nejdůležitější zmírňující opatření. Mělo by tedy být zajištěno, aby se na takové zásadní zjištění nepřišlo příliš pozdě, například v době, kdy nějaká část záměru již bude rozestavěna. Z tohoto pohledu je navrhovaná podmínka č. 17 („Nejpozději před kolaudací plavební komory zahájit realizaci rybochodu na levém břehu podle projektové dokumentace ...“) naprosto neúčinná, neboť směřuje právě k tomu, aby rybí přechod (účinný rybí přechod) nemusel být realizován. I pokud by rybí přechod byl součástí předmětného záměru, tak jeho zpracování neobstojí, neboť není dostatečně podrobné. Podle metodického sdělení MŽP ze dne 06.03.2015, čj.18130/ENV/15 mají držitelé autorizace „Záměr více konkretizovat tak, aby se znalost a popis záměru přibližovala ke stávajícím dokumentům pro navazující řízení např. dokumentaci pro územní rozhodnutí.“ Rozsah a obsah dokumentace pro vydání rozhodnutí o umístění stavby stanovuje vyhláška č. 499/2006 Sb., ve své příloze č. 1, jež ukládá zpracovat například Koordinační situační výkres v měřítku 1:200 až 1:1000, nebo Speciální situační výkres zobrazující speciální požadavky objektů a prvků životního prostředí. V územním řízení se dále vyžadují také charakteristické půdorysy a řezy. V dokumentaci EIA však není nic, co by se svou podrobností blížilo dokumentaci pro územní řízení, k variantám rybochodu je pouze půdorys na pozadí ortofotomapy neznámého měřítko na stránce formátu A4. Preferovaná varianta V3.4 dokonce není zakreslena. Varianta V3.2 prochází v malé vzdálenosti od rekreačního objektu Sportovních klubů Zlín (na p.č. st. 154, v k. ú. Bělov), který v ortofotomapě není vidět a není zřejmá ani odstupová vzdálenost. Za nevhodnější variantu rybího přechodu považujeme některou ze skupiny V3, ovšem rozhodování mezi jednotlivými variantami této skupiny už je velmi těžké, až nemožné. Varianta V3.4 se jeví jako snadno proveditelná a relativně málo nákladná, ale její výsledek je nejistý. Nedostatkem dokumentace EIA je, že nepočítá s žádným monitorováním provozu rybího přechodu, zda a jak je kterými druhy ryb využíván, neobsahuje žádná kritéria úspěšnosti a neúspěšnosti, ani opatření k nápravě pro případ, že by rybí přechod sice vznikl, ale jeho migrační přínos nebyl optimální. Proto je požadováno, aby nová dokumentace EIA navrhla biomonitoring účinnosti rybího přechodu, metodiku jeho vyhodnocení a případná opatření k nápravě. Pokud by se zvolená varianta rybochodu ukázala jako nefunkční, nebo málo účinná, mělo by být přistoupeno k jejímu doladění, či přepracování. Například u varianty V3.4 se nabízí možnost pozdějšího doplnění o propoj mezi Mojenou a Moravou poblíž výtoku z MVE. Z dokumentace EIA není zřejmé, kdo by měl rybí přechod ovládat a zodpovídat za jeho správné fungování. Je těžké si představit, že rybí přechod bude provozovat oznamovatel, jehož předmět činnosti je naprosto jiný a k ochraně přírody, přiznejme si, nemá dobrý vztah. Optimálním provozovatelem by asi byla AOPK, nebo ČIŽP. Požadujeme, aby nová dokumentace EIA tyto otázky zodpověděla. Podle přílohy č. 6 dokumentace EIA má být výstup z rybochodu řešen osmi pohyblivými přepážkami s ohledem na možnost kolísání hladin v nadjezí. Pohyb jednotlivých přepážek je navržen pomocí hydraulického pístu. Předpokládáme tedy, že provoz rybího přechodu bude vyžadovat přípojku el. vedení, která v dokumentaci EIA chybí. Proto požadujeme, aby nová dokumentace EIA zdroj energie pro ovládání rybího přechodu objasnila. Dle přílohy č. 8, znaleckého posudku RNDr. Jiřího Zahrádky, CSc.: „Volba detailního technického řešení dolního i horního konce rybího přechodu ve variantě V3 musí být posouzena jednak matematickým modelováním proudových poměrů a návazně posouzením ekologických nároků jednotlivých druhů ryb.“ I z této úvahy dle našeho názoru vyplývá, že dokumentaci EIA je třeba dopracovat.

*Vypořádání: Zpracovatel posudku i krajský úřad vnímají otázku funkčního rybího přechodu pro plavební komoru Bělov jako zcela klíčovou, a proto pokládají za potřebné výstavbu plavení komory realizaci funkčního rybího přechodu přímo podmínit, aby nedošlo k situaci, že v rámci výstavby plavební komory bude řešení rybího přechodu opomenuto. Migrační bariéra na toku Morava představovaná stávajícím jezem je překážkou pro naplnění koncepčních cílů postupného migračního zprůchodnění vodních toků na území ČR. V tomto kontextu je důvodné především citované odborné stanovisko AOPK ČR, kde se mj. uvádí: Řeka Morava má v ohledu zajištění migrační propustnosti pro ryby a další vodní a na vodu vázané živočichy velký potenciál (absence přehrad), z tohoto důvodu byla Morava v celé délce na území ČR vymezena v rámci Koncepce, jako prioritní koridor. Úsek od státní hranice s návazností na řeku Bečvu (od soutoku s Moravou po soutok Vsetínské a Rožnovské Bečvy) představuje Mezinárodní prioritní koridor s vazbou na mořské prostředí. Z výše uvedeného vyplývá, že požadavek na plnohodnotné řešení migrační propustnosti v profilu Bělov je plně relevantní. Podle zpracovatele posudku je problémem, že zatím není žádná varianta rybochodu zahrnuta jako přímá součást záměru, přičemž realizaci některé z podvariant 3.1 či 3.2 je nutno přímo podmínit přípustnost*



*realizace části Plavební komora Bělov, jak je prezentováno v úvodu tohoto komentáře. A to včetně požadavku na rozpracování monitoringu. Z tohoto důvodu jsou v závazném stanovisku uplatněny podmínky: „Podmínkou přípustnosti realizace plavební komory Bělov je provedení rybního přechodu z důvodu snížení fragmentace říčního kontinua toku Moravy stávajícím jezem Bělov. Součástí projektové dokumentace pro územní řízení plavební komory Bělov bude levostranný rybochod podle některé z vyhodnocených subvarianty varianty 3. Při výběru vhodné varianty budou zohledněny výstupy „Studie zabezpečení migrace vodních živočichů jak na řece Moravě, tak do toků Mojena a Široký potok“ (AQUATIS, a. s., 2011), příp. dalších. Detailní technické rozpracování včetně vyhodnocení matematického modelování proudových poměrů a posouzení ekologických nároků jednotlivých druhů ryb bude projednáno s orgánem ochrany přírody a bude součástí dokumentace pro stavební povolení plavební komory.“; „Výstavbu levobřežního rybochodu kolem profilu jezu Bělov podle výsledné vybrané subvarianty dokončit nejdéle před dokončením výstavby vlastní plavební komory Bělov. Nejdéle k povolení zkušebního provozu zařízení plavební komory Bělov doložit faktickou existencí rybního přechodu.“ a „Po výstavbě rybochodu a v rámci zkušebního provozu plavební komory, s ohledem na obecnou problematiku funkčnosti řady rybochodů po jejich realizaci, zajistit provedení průzkumu vodního toku po realizaci záměru a rybochodu a ověření jeho funkčnosti s využitím standardních pokročilých metod pro sledování migrujících ryb využívaných v rámci biomonitoringů (např. Musil J. a kol., metodika AOPK ČR, 2020). Ověření funkčnosti rybochodu bude doloženo nejdéle ke kolaudačnímu řízení stavby plavební komory Bělov.“ Kontext stanovení provozovatele rybního přechodu přesahuje rámec posuzování vlivů na životní prostředí (majetkoprávní a provozně-správní vztahy je věcí smluvního řešení přes oznamovatele), zásadní je, aby nejdéle pro územní řízení plavební komory bylo naprojektováno technické řešení rybního přechodu a následně stanoveny zásady postprojektové analýzy a monitoringu tohoto díla jako nedílné součásti řešeného záměru. Přípojka elektrického vedení bude součástí projektového řešení rybního přechodu v rámci tzv. provozních objektů.*

V dokumentaci EIA se k Rekreačnímu přístavu Kroměříž uvádí, že: „Odkanalizování přístavu bude navrženo s ohledem na možnosti stávajících kanalizačních stok v lokalitě, případně řešeno vybudováním jímky nebo jímek. Návrh jímky (jímek) bude v případě umístění v záplavovém území respektovat minimalizaci vlivu na povodňové průtoky (§ 67 vodního zákona) a bude zahrnovat opatření bránící úniku odpadních vod do půdy nebo jejich nežádoucímú smísení se srážkovými vodami i povrchovými vodami při povodňových událostech. V přístavu budou odebírány jak odpadní vody z provozní budovy, tak i ze samotných plavidel. Srážkové vody spadlé na zpevněné plochy budou odvodněny do kanalizace, případně mohou být přes OLK svedeny do přístavního bazénu. Prostor v okolí servisního centra a nádrží PHM, kde by mohlo dojít k úniku ropných látek při manipulaci, bude vyspádovaný tak, aby odpadní vody z této plochy odcházely přes nádrž nádních vod.“ ... „Stáčecí místo PHM je v blízké prostorové vazbě na nádrže na média či v blízkosti plovoucího servisního centra (délka cisteren se předpokládá do 15 m). Návrh a provedení objektu bude splňovat požadavky zákona č. 254/2001 Sb., v platné znění, na zamezení vniknutí závadné látky do povrchových nebo podzemních vod. Stáčecí místo PHM vč. technologie výdejních stojanů a nádrže budou řešeny v souladu platnou legislativou a příslušnými ČSN v další projekční přípravě (dokumentace pro územní a stavební řízení). Povolování a návrh ČS PHM se bude řídit především zákonem č. 311/2006 Sb., o pohonných hmotách a čerpacích stanicích PHM. Čerpací stanice, která je stavbou, musí splňovat požadavky stanovené zvláštními předpisy, např. zákonem č. 183/2006 Sb., o územním plánování a stavebním řádu ve znění pozdějších předpisů, zákonem č. 133/1985 Sb., o požární ochraně ve znění pozdějších předpisů, zákonem č. 201/2012 Sb., o ochraně ovzduší ve znění pozdějších předpisů, zákonem č. 353/2003 Sb., o spotřebních daních, ve znění pozdějších předpisů, vyhláškou č. 268/2009 Sb., o technických požadavcích na stavby, normou ČSN 73 6060 Čerpací stanice pohonných hmot a další předpisy.“ Subjekt namítá, že v dokumentaci nejsou zpracovány a posouzeny výše jmenované součásti záměru (objekty), tzn., že nemají konkrétnější popis technického řešení a prostorové vymezení. Jde například o kanalizaci, jímky, OLK, nádrž nádních vod, plovoucí servisní centrum, nádrž PHM, stáčecí místo PHM a čerpací stanici. Obecné ujištění, že tyto objekty budou navrženy a posouzeny později, resp. že jejich provedení bude v souladu s příslušnými předpisy, nestačí. S realizací jmenovaných objektů bez zpracování a posouzení v procesu EIA Egeria nesouhlasí, neboť mohou mít vliv na životní prostředí. Proto je požadováno, aby bylo v nové dokumentaci EIA podrobně zpracováno a posouzeno konkrétní technické řešení a prostorové vymezení jmenovaných objektů, jak držitelům autorizace ukládá metodické sdělení MŽP ze dne 06.03.2015, čj.18130/ENV/15. Podle něj mají držitelé autorizace „Záměr více konkretizovat tak, aby se znalost a popis záměru přibližovala ke stávajícím dokumentům pro navazující řízení např. dokumentaci pro územní rozhodnutí.“ Rozsah a obsah dokumentace pro vydání rozhodnutí o umístění stavby stanovuje vyhláška č. 499/2006 Sb., ve své příloze č. 1, jež ukládá

zpracovat například Koordinační situační výkres v měřítku 1:200 až 1:1000, nebo Speciální situační výkres zobrazující speciální požadavky objektů technologických zařízení, technických sítí, infrastruktury, nebo souvisejících inženýrských opatření. V územním řízení se dále vyžadují také charakteristické půdorysy a řezy. Dokumentace EIA svou nízkou podrobností vůbec nepřipomíná dokumentaci pro územní řízení, jediná situace přístavu zabírá malou část listu A4. Nic podobného by v územním řízení jako dokumentace nemohlo obstát

*Vypořádání: Uvedený nedostatek vyplývá ze skutečnosti, že záměr rekreačního přístavu zatím nemá k dispozici projektovou dokumentaci, ale objektová skladba a pojetí vychází z předprojektové fáze přípravy na základě studie (Kotas&Partners, 2018). Tato okolnost mj. vyplývá i ze skutečnosti, že rekreační přístav zatím nemá oporu v územně plánovací dokumentaci, takže reálná projektová dokumentace zatím nemůže být vypracována (kontext regulativů plochy R.X1). Z tohoto důvodu je navržena zásadní vstupní podmínka, že projednání projektové dokumentace a následná realizace rekreačního přístavu Kroměříž je podmíněna účinností nového územního plánu v případě, že bude zahrnovat kladně projednané příslušné plochy rozdílného způsobu využití pro přístav a náhradní polohu LBC Vlčetín včetně příslušných regulativů. Tento zásadní výstup byl zpracovatelem posudku předběžně sdělen i oznamovateli. S připomínkou ohledně absence bližších údajů k objektům rekreačního přístavu, které mohou být zdrojem ohrožení kvality vod, lze souhlasit. Tento kontext opět vyplývá z okolností, že na rozdíl od částí plavební komory Bělov a přístaviště Kroměříž není pro přístav Kroměříž řešena projektová dokumentace, ale záměr je popsán zatím jen na základě předprojektové přípravy. Potenciální vlivy budoucího provozu přístavu Kroměříž s ohledem na deklaraci provozu čerpací stanice, nakládání s nádnými vodami a odpadními vodami z plavidel je nutno pokládat za více potenciálně rizikové oproti oběma dalším částem posuzovaného záměru. I přes zatím pouze rámcově prezentovaný charakter této části je zřejmé, že v případě velké povodně budou přístavní bazén a související objekty včetně objektů ČS PHM a objektů pro nakládání se závadnými látkami vystaveny případnému přeplavení s rizikem kontaminace toku za povodní. Z tohoto důvodu jsou v závazném stanovisku uplatněny následující podmínky: „V další fázi přípravy záměru zajistit, že technický způsob ochrany povrchových vod v rámci rekreačního přístavu Kroměříž v rámci přípravy a realizace provozních objektů plovoucího servisního centra, čerpací stanice PHM včetně stáječích místa a stojanů, nádrží PHM a jímek pro akumulování odpadních vod bude rozpracován jako součást vyšších stupňů projektové přípravy záměru (dokumentace pro stavební povolení, plán organizace výstavby).“, „Veškeré parkovací plochy v rámci rekreačního přístavu vybavit odlučovači ropných látek.“ a „Pro stavbu (každou její část) vypracovat a projednat konkrétní plán havarijních opatření pro případ havarijního úniku látek škodlivých vodám, s jehož obsahem budou seznámeni všichni pracovníci stavby; v případě havárie bude nezbytné postupovat podle pokynů zpracovaných v havarijním plánu.“*

Subjekt požaduje, aby k nové dokumentaci EIA bylo doloženo vyjádření příslušného úřadu územního plánování k záměru z hlediska územně plánovací dokumentace. Tedy aby toto vyjádření bylo doloženo i k rybímu přechodu a dále k těm objektům, které sice současná dokumentace EIA zmiňuje, ale zatím nejsou jako stavební objekty pojmenovány a prostorově vymezeny.

*Vypořádání: Vzhledem k tomu, že pro dokumentaci nebylo požadováno přepracování, nelze této připomínce vyhovět. „Objekty, které současná dokumentace zmiňuje, ale zatím nejsou jako stavební objekty pojmenovány a prostorově vymezeny“, budou buďto součástí záměru, nebo bude jejich realizace požadována v rámci podmínek závazného stanoviska, jedná se např. o rybí přechod či přírodě blízká opatření v okolí plavební komory Bělov. Tyto stavební objekty se budou v příslušných povolenacích řízeních chovat jako standardní stavba, jejíž povolení se řídí platnými právními předpisy.*

Hortus Moraviae, z.s. – vyjádření k dokumentaci ze dne 10.01.2023, čj. KUZL 2545/2023

Připomínající subjekt podává následující vyjádření:

Projekt jezu – jedná se o vážný zásah do vodního režimu řeky. Předložené podklady postrádají řádné modelové výpočty, jak bude jez a výškový transport lodí ovlivňovat řeku zejména v době extrémního sucha.

*Vypořádání: Jde o projekt plavební komory v rámci jezu Bělov, nikoli o projekt nového jezu. Dokumentace na str. 116 až 117 v rámci kapitoly vlivů na vody mj. konstatuje, že v případě výskytu extrémních průtokových poměrů (povodně, mimořádně nízké průtoky) bude přerušen provoz plavební komory i plavba. Vliv záměru na povrchové vody bude v takovém případě nulový. Pro hodnocení vlivu výstavby plavební komory na povodňové průtoky bylo provedeno hydraulické posouzení (AQUATIS, a. s., 2022) pro současný stav jezu Bělov a MVE na levém břehu, pro model s navrženou plavební komorou Bělov na pravém břehu a také pro variantu výstavby, kdy je realizována stavební jímka s úrovní koruny v horní vodě 184,7 m n. m. a s úrovní*

v dolní vodě 184,5 m n. m. (což odpovídá úrovni průtoku  $Q_2 + 0,2$  m). Prvním posuzovaným průtokem je průtok  $Q = 480$  m<sup>3</sup>/s, při kterém se dle manipulačního řádu jezu Bělov vyhláší III. povodňový stupeň. Druhým posuzovaným stavem bylo dosažení maximální kapacity ochranných hrází v nadjezí, která odpovídá průtoku  $Q = 625$  m<sup>3</sup>/s. Při průtoku  $Q = 480$  m<sup>3</sup>/s dochází vlivem narušeného rychlostního pole k mírnému snížení celkové kapacity a k nárůstu úrovně hladiny, který se projevuje v prostoru horní rejdy a nemění velikost rozlivu. V případě modelování průtoku  $Q = 625$  m<sup>3</sup>/s (blízký průtok  $Q_{20}$ ) dochází také k mírnému snížení kapacity jezu vlivem obtékání dělicí zdi horní rejdy. Proto byla simulována varianta, kdy dochází k přepadu přes horní vrata a dolní vrata jsou otevřena. Ovlivnění kapacity touto variantou je nižší. Při otevření i horních vrat komory je celkový průtok shodný se stávajícím stavem. Z analýzy ovlivnění proudění v prostoru jezu Bělov novou plavební komorou provedené pomocí matematické simulace v prostředí FLOW-3D lze citovat závěr: „Zjištěné odchylky povodňových průtoků a úrovně hladin v modelech s umístěnou novou plavební komorou jsou nižší než zjištěné chyby modelu. Lze tedy konstatovat, že vliv umístění nové plavební komory na průtok a na úroveň hladiny při povodňových průtocích v řešeném úseku zdrže jezu Bělov je minimální. Od úrovně hladiny 185,6 m n. m. v nadjezí (stav nastává při průtoku  $Q = 594$  m<sup>3</sup>/s) je možné vliv nové plavební komory minimalizovat otevřením dolních vzpěrných vrat a umožnit přepad přes horní vzpěrná vrata komory. Při provozu nové plavební komory Bělov nedojde ke zhoršení stávajících odtokových poměrů v korytě řeky Moravy“. Z výše uvedeného vyplývá, že modelové výpočty pro extrémní situace byly provedeny (nebyly přiloženy) a že v období sucha při dosažení úrovně vodopravně stanoveného minimálního průtoku pro plavbu nebude vodní cesta provozována.

Přístaviště Kroměříž – záměr je v rozporu s platným územním plánem a je v kolizi s projektem ÚSES v místě vyústění Kotojedky.

Vypořádání: Návrh rekreačního přístavu nemá zatím reálnou oporu v platné územně plánovací dokumentaci města Kroměříž. Zpracovatel posudku tuto otázku s úřadem územního plánování konzultoval s tím, že připravovaný nový územní plán Kroměříže ve fázi Návrhu pro společné jednání uplatňuje pro rekreační přístav zastavitelnou plochu 100 – RX.1 a pro návrh nové polohy LBC Vlčetín plochu přírodní 942 – P. Podle aktuálních informací je projednávání nového územního plánu Kroměříž prakticky pozastaveno. Jednak pro vydané nesouhlasné stanovisko SEA Krajského úřadu Zlínského kraje jako příslušného úřadu, ale také z důvodu nesouhlasného postoje ministerstva kultury jako ústředního orgánu státní památkové péče. Úřad územního plánování při MěÚ Kroměříž konzultačně sdělil, že pravděpodobně budou z důvodu nemožnosti dohody mezi správními úřady zahájeny práce na nové podobě územně plánovací dokumentace. Za této situace na návrh zpracovatele posudku jako zcela zásadní výstup uplatňuje krajský úřad základní podmínku ve smyslu, že projednání projektové dokumentace přístavu a jeho následná realizace je podmíněna účinností nového územního plánu v případě, že bude zahrnovat kladně projednané příslušné plochy rozdílného způsobu využití pro přístav a náhradní polohu LBC Vlčetín včetně příslušných regulativů. LBC Vlčetín dle změny č. 6 územního plánu Kroměříž bylo vymezeno rovněž na orné půdě jakožto nefunkční, analogicky jako navrhovaná náhradní poloha LBC. Z metodického hlediska byla původní poloha LBC blíže soutoku výhodnější, ale poněvadž nedochází k zásahu do LBK podél Kotojedky a součástí nové polohy LBC může být i lesík nad levým břehem Kotojedky jižně, lze mít za to, že náhrada je adekvátní, navíc s konkrétními zásadami pro vytvoření náhradního LBC, které vyplynuly z provedeného hodnocení vlivů dle § 67 zákona o ochraně přírody a krajiny.

Je těžko pochopitelné, že v době, kdy veřejné rozpočty jsou mnoho let deficitní, vyhazuje stát peníze za stamilionové projekty, jejichž cílem je jen splavnění kusu řeky pro rekreační účely.

Vypořádání: Tato připomínka se nachází mimo posuzování vlivů na životní prostředí, bez dalšího komentáře.

Předložené projekty neobsahují prakticky žádná kompenzační opatření, která se přímo nabízí – obnova mrtvých ramen ve zbývajících lužních lesích.

Vypořádání: Z obecného hlediska je tato připomínka relevantní, ale poněvadž záměr nezasahuje do přírodních lesních biotopů ani vodních ploch s mokřady, nelze ji uplatnit jako environmentální kompenzaci v rámci procesu posuzování vlivů. Oznamovatel však navrhuje opatření, která lze považovat za zmírnění stávajících vlivů lodní dopravy, představuje návrh úpravy ústí Panenského potoka a pláže u Kvasic. Obdobné úpravy jsou plánovány na zaústění Novodvorského či Kamenického potoka. Dále je jako náhrada za stanoviště zaniklá při výstavbě plavební komory (odstraněním břehového opevnění) navrženo zřízení prvků pro xerofyta a suchomilné druhy živočichů ve formě kamenných zídek nebo mohyl na vhodných místech (mimo záplavové území). Tuto problematiku ošetřuje rovněž podmínka tohoto závazného stanoviska „Minimálně 1 rok před kolaudací plavební komory dokončit realizaci dokumentací navrhovaných zmírňujících opatření - úprava ústí

*Panenského a Novodvorského potoka, úprava pláže u Kvasic a náhradní stanoviště ve formě kamenných zídek nebo mohyl.“*

*Veřejnost 1 – vyjádření k dokumentaci (k části Rekreační přístav Kroměříž) ze dne 01.02.2023, čj. KUZL 12305/2023*

Veřejnost 1 pokládá v rámci vyjádření několik dotazů: Bude zachována průjezdnost osobních vozidel po celou dobu stavby z Kroměříže do Trávnických zahrad? Objížďka by byla pro obyvatele časově i finančně náročná. Dále je upozorněno na nedostatečnou šířku vozovky, upozorněno na nutnou úpravu nájezdů na most u Rybářské bašty a na špatný směrový úhel napojení nové komunikace na most nad vodotečí Kotojedka, komunikace podél přístavu je spíše obslužná a šíře není dostačující pro provoz místních obyvatel, kteří denně dojíždějí do Kroměříže a zpět, vizualizace na obr. 11 připomíná spíše parkoviště a ne vytiženou komunikaci. Je nutno zajistit důslednou úpravu (zřejmě míněna údržba) vozovky v zimních měsících. Dotaz na to, kudy budou jezdit stroje ZD Kvasice mezi letištěm a budoucím přístavem, proč není v návrhu most přes průplav, jakou výšku budou mít lodě, aby se musela stavět cesta okolo přístavu. Dále je navrhovaná lávka přes Kotojedku u lesíka jižně.

*Vypořádání: Problematika byla řešena rovněž na veřejném projednání, kde na otázky reagovali zástupci oznamovatele i města Kroměříž. Zpracovatel posudku toto téma následně konzultoval ještě s oznamovatelem. Zjistil, že bylo provedeno jednání s městem Kroměříž a zástupci lokality Trávnických zahrad s tím, že dojde k úpravám pojetí přístavu:*

- *přes vjezdový kanál bude zřízeno přemostění, a to pěší + cyklisti + automobily, nebo pouze pěší + cyklisti, dle požadavku města Kroměříž a Trávnických zahrad,*
- *záměr bude koordinován s plánovanou cyklostezkou, kterou připravuje město Kroměříž,*
- *po celou dobu stavby bude zachován přístup přes stávající přemostění Kotojedky a stavbu přístavu (bude vymezen koridor umožňující přístup směrem od města Kroměříž),*
- *bude prověřena šířka komunikace okolo přístavu, a to ve vazbě na navrhované parkoviště a bezpečný pohyb vozidel, pěších a cyklistů (bude odvislé od skutečnosti, zda tato komunikace bude pouze pro auta, nebo ne - viz první odrážka) a*
- *bude prověřen přístup od města Kroměříž pro automobilovou dopravu – bude dodrženo stanovisko odboru dopravy k navazující PD.*

*Ve výstupech posudku je v této souvislosti navrhována následující podmínka, kterou krajský úřad přejal do závazného stanoviska: „V dalším stupni projektové přípravy (nejdéle v rámci územního řízení) podrobněji rozpracovat přemostění budoucího průplavu z Moravy do přístavního bazénu a způsob zachování přístupu přes stávající přemostění Kotojedky i ve fázi výstavby přístavu.“ Ostatní dotazy jsou spíše v kompetenci oznamovatele a navazující projektové dokumentace.*

*Veřejnost 2 – vyjádření k dokumentaci (k části Rekreační přístav Kroměříž) ze dne 02.02.2023, čj. KUZL 13124/2023*

Těžiště vyjádření se týká situace kolem přístupnosti města od lokality Trávnických zahrad na základě podrobného popisu současné situace a obav z budoucí situace při výstavbě a provozu přístavu, včetně požadavku na přemostění Kotojedky a budoucího průplavu.

*Vypořádání: Problematika byla řešena rovněž na veřejném projednání, kde na otázky reagovali zástupci oznamovatele i města Kroměříž. Zpracovatel posudku toto téma následně konzultoval ještě s oznamovatelem. Zjistil, že bylo provedeno jednání s městem Kroměříž a zástupci lokality Trávnických zahrad s tím, že dojde k úpravám pojetí přístavu:*

- *přes vjezdový kanál bude zřízeno přemostění, a to pěší + cyklisti + automobily, nebo pouze pěší + cyklisti, dle požadavku města Kroměříž a Trávnických zahrad,*
- *záměr bude koordinován s plánovanou cyklostezkou, kterou připravuje město Kroměříž,*
- *po celou dobu stavby bude zachován přístup přes stávající přemostění Kotojedky a stavbu přístavu (bude vymezen koridor umožňující přístup směrem od města Kroměříž),*
- *bude prověřena šířka komunikace okolo přístavu, a to ve vazbě na navrhované parkoviště a bezpečný pohyb vozidel, pěších a cyklistů (bude odvislé od skutečnosti, zda tato komunikace bude pouze pro auta, nebo ne - viz první odrážka) a*
- *bude prověřen přístup od města Kroměříž pro automobilovou dopravu – bude dodrženo stanovisko odboru dopravy k navazující PD.*

Ve výstupech posudku je v této souvislosti navrhována následující podmínka, kterou krajský úřad přejal do závazného stanoviska: „V dalším stupni projektové přípravy (nejdéle v rámci územního řízení) podrobněji rozpracovat přemostění budoucího průplavu z Moravy do přístavního bazénu a způsob zachování přístupu přes stávající přemostění Kotojedky i ve fázi výstavby přístavu.“ Ostatní dotazy jsou spíše v kompetenci oznamovatele a navazující projektové dokumentace.

### Veřejnost 3 – vyjádření k dokumentaci ze dne 02.02.2023, čj. KUZL 13451/2023

Jako vlastník blízké nemovitosti kritizuje neexistenci řešení parkoviště pro zákazníky plavby lodí.  
Vypořádání: problematika parkování návštěvníků se po uvedení přístaviště do technicky více vyhovujícího stavu zřejmě nezmění. Zajištění plochy pro rezervační parkování pro přístaviště, je v kompetenci úřadu územního plánování a orgánu státní správy/samosprávy pro dopravu.

Neřešení vibrací a vlivů na nemovitost při vytváření štětovnicových stěn, požadavek na propracování ochrany objektu.

Vypořádání: Problematiku vibrací vnímá rovněž zpracovatelský tým dokumentace: z údajů uvedených v kapitole III o možných vibracích během výstavby vyplývá, že v době výstavby bude dosah vibrací podle použité mechanizace v rozsahu 0 (tj. bez vibrací) až první desítky metrů (při klasickém zarážení štětovnic). Rovněž hluková studie v rámci fáze výstavby pro přístaviště podrobněji vyhodnocuje pro fázi výstavby hluk z nárazového beranění štětovnic, který pro 3 nejbližší výpočtové body na Erbenově nábřeží a na Švabinského nábřeží vychází v rozsahu  $L_{A,eq} = 50,3$  až  $62,5$  dB (limit 65 dB). Tato informace v rámci souhrnného vyhodnocení v příslušné kapitole dokumentace není přímo obsažena. I přes výše uvedené zpracovatel posudku s ohledem na polohu části záměru přístaviště v zastavěném území města pokládá za potřebné prověřit možnost preferenčního využití buď technologie beranění s použitím vibračního beranidla, nebo technologie hydraulického vtlačení pro snížení vlivů této operace na okolí, poněvadž řeší i problematiku vibrací. Proto pokládá zapotřebné uplatnit následující podmínku do závazného stanoviska: „S ohledem na polohu části záměru přístaviště Kroměříž v zastavěném území města pro štětování prověřit možnost preferenčního využití buď technologie beranění s použitím vibračního beranidla, nebo technologie hydraulického vtlačení pro snížení vlivů této operace na okolí.“. Krajský úřad návrhu vyhověl a podmínku přejal do závazného stanoviska.

Nejsou definovány příjezdové cesty na staveniště přístaviště.

Vypořádání: V dokumentaci záměru nejsou příjezdové cesty na staveniště explicitně jmenovány. Avšak v textu kapitoly na str. 42 „Nároky na dopravní a jinou infrastrukturu“ se uvádí, že staveniště je přístupné po veřejné komunikační síti. V rozptylové studii je příjezdová trasa řešena podrobněji, a to na str. 10, kde je uvedeno, cit. „Z hlediska příjezdu stavební mechanizace je možno využít příjezd z komunikace Spáčilova. Dále je počítáno s příjezdem po vodě. Ponton je možno spustit na vodu u jezu v Bělově a k lokalitě dojet po vodě.“

Zastaralost použitých vizualizací, odkaz na změny stavu v území.

Vypořádání: Uvedené aspekty nemají zásadní vliv na proces posouzení vlivů na životní prostředí. Změnu situace v majetkoprávních vztazích a nové skutečnosti je potřeba promítnout do pokročilejších stupňů projektové přípravy této části záměru.

Požadavek na přemístění přístaviště do prostoru mezi mostem K. Rajnocha a lávkou.

Vypořádání: Obnova přístaviště je logická v místě, kde je již částečně k dispozici infrastruktura na základě dřívějšího využití, plocha pro přístaviště je v souladu s platnou územně plánovací dokumentací města Kroměříž.

### Veřejnost 4 – vyjádření k dokumentaci ze dne 28.02.2023, čj. KUZL 22261/2023 (dodáno po ukončení veřejného projednání)

Jde o vyjádření občana bydlicího v Trávnických zahradách. Úvodem upozorňuje na situaci kolem návrhu rekreačního přístavu Kroměříž, plochu mezi letištěm a tokem Kotojedka, uzavírané ze severu místní komunikací. Po stručném seznámení adresáta s poměry na lokalitě je uplatněna řada postojů a připomínek.

Problematika ÚSES a jeho dotčení.

Vypořádání: Dle změny č. 6 územního plánu Kroměříž je původně navrhované LBC Vlčetín řešeno na části bloku orné půdy u soutoku Kotojedky s Moravou, mezi levým břehem Kotojedky a místní komunikací z Trávnických zahrad do města. LBC Vlčetín bylo tedy vymezeno na orné půdě jakožto nefunkční, analogicky

jako navrhovaná náhradní poloha LBC. Z metodického hlediska byla původní poloha LBC blíže soutoku výhodnější, ale poněvadž nedochází k zásahu do LBK podél Kotojedky a součástí nové polohy LBC může být i lesík nad levým břehem Kotojedky jižně, lze mít za to, že náhrada je adekvátní, navíc s konkrétními zásadami pro vytvoření náhradního LBC, které vyplynuly z provedeného hodnocení vlivů dle § 67 zákona o ochraně přírody a krajiny. Zatím pozastavený nový územní plán Kroměříž navrhuje novou polohu LBC Vlčetín jako plochu přírodní 942 – P západněji v rozsahu 3,896 ha. Lokální zásah do pravostranné příbřežní hrany směrově i technicky upraveného toku Moravy včetně 10m koridoru pro průplav v rámci vymezení NRBK 142 nemůže ohrozit ekologicko-stabilizační funkci NRBK.

Určení plochy přístavu na plochy krajinné zeleně, vazba na prvky ÚSES, přípustnost rozsahu vodních ploch v ploše zeleně, rozpor s návrhem přístavu.

Vypořádání: Popisovaná situace odpovídá platnému stavu územně plánovací dokumentace města Kroměříže po změně č. 6 a dokládá rozpor záměru s platným územním plánem. Návrh rekreačního přístavu zatím nemá reálnou oporu v platné územně plánovací dokumentaci. Zpracovatel posudku tuto otázku s úřadem územního plánování konzultoval s tím, že připravovaný nový územní plán Kroměříže ve fázi Návrhu pro společné jednání uplatňuje pro rekreační přístav zastavitelnou plochu 100 – RX.1 a pro návrh nové polohy LBC Vlčetín plochu přírodní 942 – P. Podle aktuálních informací je projednávání nového územního plánu Kroměříž prakticky pozastaveno. Jednak pro vydané nesouhlasné stanovisko SEA Krajského úřadu Zlínského kraje jako příslušného úřadu, ale také z důvodu nesouhlasného postoje ministerstva kultury jako ústředního orgánu státní památkové péče. Úřad územního plánování při MěÚ Kroměříž konzultačně sdělil, že pravděpodobně budou z důvodu nemožnosti dohody mezi správními úřady zahájeny práce na nové podobě územně plánovací dokumentace. Za této situace na návrh zpracovatele posudku jako zcela zásadní výstup uplatňuje krajský úřad základní podmínku ve smyslu, že projednání projektové dokumentace přístavu a jeho následná realizace je podmíněna účinností nového územního plánu v případě, že bude zahrnovat kladně projednané příslušné plochy rozdílného způsobu využití pro přístav a náhradní polohu LBC Vlčetín včetně příslušných regulativů.

Obavy ze znečištění povrchových vod v laguně přístavu, ohrožení zdrojů pitné vody včetně zdrojů pitné vody pro velkou část Zlínska.

Vypořádání: V dokumentaci je v rámci kapitoly vlivů na podzemní vody mj. uvedeno, že z pohledu dotčených vodních útvarů podzemních vod lze vlivy hodnotit jako nevýznamné. Riziko nedosažení cílů Rámcové směrnice o vodách v důsledku realizace či provozu záměru je prakticky nulové. Hydrogeologické charakteristiky (směr proudění, propustnost kolektoru, výška hladiny, infiltrační oblast) nebudou záměrem dotčeny. Nedojde k žádnému ovlivnění vodárenských jímacích území nebo mokřadních ekosystémů v širším okolí záměru. Pro posouzení předloženého záměru je rozhodující, že žádná jeho část neleží v jímacím území ani jeho ochranném pásmu, část dotčené vodní cesty leží v ochranném pásmu 2. stupně. Protože provoz záměru nezahrnuje žádné nakládání nebo ovlivnění podzemních vod, lze vyloučit ovlivnění kvalitativních i kvantitativních parametrů podzemních vod. Protože nedojde k ovlivnění směru proudění podzemních vod ani k ovlivnění propustnosti prostředí, lze vyloučit také nepřímé vlivy na jímací území v okolí dotčeného území. Zpracovatel posudku se zabývá ale i dalším aspektem návrhu přístavu, který vyplývá z polohy záměru s vazbou přímo na vodní cestu tokem Moravy a tudíž i s vazbou na záplavové území a jeho aktivní zónu. Na problematiku některých objektů zasahujících do aktivní zóny záplavového území v rámci návrhu přístavu upozornila rovněž ČIŽP. Potenciální vlivy budoucího provozu přístavu Kroměříž s ohledem na deklaraci provozu čerpací stanice, nakládání s nádnými vodami a odpadními vodami z plavidel je nutno pokládat za více potenciálně rizikové oproti oběma dalším částem posuzovaného záměru. I přes zatím pouze rámcově prezentovaný charakter této části je zřejmé, že v případě velké povodně budou přístavní bazén a související objekty včetně objektů ČS PHM a objektů pro nakládání se závadnými látkami vystaveny případnému přeplavení s rizikem kontaminace toku za povodní. Z tohoto důvodu zpracovatel navrhuje uplatnit v závazném stanovisku následující podmínky: „V další fázi přípravy záměru zajistit, že technický způsob ochrany povrchových vod v rámci rekreačního přístavu Kroměříž v rámci přípravy a realizace provozních objektů plovoucího servisního centra, čerpací stanice PHM včetně stáčecího místa a stojanů, nádrží PHM a jímek pro akumulování odpadních vod bude rozpracován jako součást vyšších stupňů projektové přípravy záměru (dokumentace pro stavební povolení, plán organizace výstavby).“, „Veškeré parkovací plochy v rámci rekreačního přístavu vybavit odlučovací ropných látek.“ a „Pro stavbu (každou její část) vypracovat a projednat konkrétní plán havarijních opatření pro případ havarijního úniku látek škodlivých vodám, s jehož obsahem budou seznámeni všichni pracovníci stavby; v případě havárie bude nezbytné postupovat podle pokynů zpracovaných v havarijním plánu.“. Krajský úřad navržené podmínky do závazného stanoviska přejal.

Nejde o veřejně prospěšnou stavbu, která má nahradit kompenzační opatření LBC Vičetín při soutoku Moravy a Kotojedky.

*Vypořádání: S uvedenou připomínkou lze vyslovit souhlas, ani nově připravovaný zatím pozastavený územní plán města Kroměříž plochu 100 - R.X1 nevede jako veřejně prospěšnou stavbu. Další aspekty vztahu lokality přístavu k územně plánovací dokumentaci a ve vztahu k LBC Vičetín viz předchozí komentáře.*

Polemika s rekreačním využitím přístavu, popis komplikací na přístupových komunikacích stávajících i budoucích, doprava nadměrných nákladů.

*Vypořádání: Problematika byla řešena rovněž na veřejném projednání, kde na otázky reagovali zástupci oznamovatele i města Kroměříž. Zpracovatel posudku toto téma následně konzultoval ještě s oznamovatelem. Zjistil, že bylo provedeno jednání s městem Kroměříž a zástupci lokality Trávníckých zahrad s tím, že dojde k úpravám pojetí přístavu:*

- přes vjezdový kanál bude zřízeno přemostění, a to pěší + cyklisti + automobily, nebo pouze pěší + cyklisti, dle požadavku města Kroměříž a Trávníckých zahrad,
- záměr bude koordinován s plánovanou cyklostezkou, kterou připravuje město Kroměříž,
- po celou dobu stavby bude zachován přístup přes stávající přemostění Kotojedky a stavbu přístavu (bude vymezen koridor umožňující přístup směrem od města Kroměříž),
- bude prověřena šířka komunikace okolo přístavu, a to ve vazbě na navrhované parkoviště a bezpečný pohyb vozidel, pěších a cyklistů (bude odvislé od skutečnosti, zda tato komunikace bude pouze pro auta, nebo ne - viz první odrážka) a
- bude prověřen přístup od města Kroměříž pro automobilovou dopravu – bude dodrženo stanovisko odboru dopravy k navazující PD.

*Ve výstupech posudku je v této souvislosti navrhována následující podmínka, kterou krajský úřad přejal do závazného stanoviska: „V dalším stupni projektové přípravy (nejdéle v rámci územního řízení) podrobněji rozpracovat přemostění budoucího průplavu z Moravy do přístavního bazénu a způsob zachování přístupu přes stávající přemostění Kotojedky i ve fázi výstavby přístavu.“*

*V souvislosti s poslední odrážkou ohledně možných přístupů krajský úřad upozorňuje, že zpracovatel posudku obdržel v rámci konzultace záměru informaci úřadu územního plánování, že je k dispozici dopravní studie řešení dopravního uzlu Trávnícké zahrady (Řihák V., prosinec 2022), která mj. pro obsluhu přístavu navrhuje částečné využití polní cesty od jihu od silnice II/367. Tato okolnost ale může vyplynout až v rámci finálního projednání nové verze územního plánu Kroměříž včetně vyhodnocení dopravních vztahů k lokalitě Trávnícké zahrady a navrhovaného přístavu a nelze ji v předstihu přímo promítnout jako podmínku návrhu závazného stanoviska. V souladu s doporučením akustické studie ve smyslu, že stavební práce včetně stavební dopravy nebudou prováděny v nočním období (22:00-6:00 hodin) ani v časném ranním a pozdním večerním období (6:00-7:00, 21:00-22:00 hodin), je tato zásada promítnuta do podmínek závazného stanoviska. Zpracovatel posudku v kontextu vlivů na obyvatelstvo a veřejné zdraví navrhnul následující podmínky a doporučení: „V dalším stupni projektové přípravy (nejdéle v rámci územního řízení) podrobněji rozpracovat přemostění budoucího průplavu z Moravy do přístavního bazénu a způsob zachování přístupu přes stávající přemostění Kotojedky i ve fázi výstavby přístavu.“, „Nejdéle do dokumentace pro stavební povolení rekreačního přístavu Kroměříž rozpracovat garanci zásady maximálního počtu průjezdů nákladních automobilů max. 50 NA/den (max. 100 pohybů/den).“ a „V rámci fáze výstavby důsledně zajistit, že veškeré práce fáze výstavby včetně pohybu obslužné dopravy budou omezeny jen na denní dobu od 7:00 do 21:00 (tedy s výjimkou časně ranního a pozdně večerního období).“ Krajský úřad navržené podmínky přejal do závazného stanoviska. Ostatní připomínky a upozornění jsou spíše v kompetenci oznamovatele a navazující projektové dokumentace, kde je nutno je podrobně rozpracovat.*

Posouzení vlivu na okolní lokality, vazba na obavu ze zrušení zákazu motorové dopravy na úseku řeky z důvodu, že ochrana přírody má ustoupit komerčnímu záměru

*Vypořádání: K prezentaci vlivů dílčí části záměru Rekreační přístav Kroměříž na biotu a ekosystémy je možno opět (i na základě vlastních terénních šetření zpracovatele posudku) potvrdit, že většina přímo dotčeného území se týká odpřírodněných biotopů na agrocenózách, část v průmětu budoucího vstupního kanálu/průplavu do přístavu je navrhována na úkor úzké části pozemku s lesním porostem, v zastoupení keřů a mladých jasanů (i přes charakter mimolesních porostů „de jure“ o mimolesní porosty dřevin nejde). Z výstupů provedeného hodnocení dle § 67 zákona o ochraně přírody a krajiny mj. vyplynulo, že rekreační přístav Kroměříž nepředstavuje mimořádně významnou plochu z hlediska biologické rozmanitosti především z důvodu zemědělského využití většiny ploch. Vodní tok je v okolí přístavu výrazně antropogenně ovlivněn (technicky*

upravené koryto s obvodovými ochrannými hrázemi), jeho hydromorfologická hodnota je nízká a ekologický stav podprůměrný. Mimo zemědělské plochy představuje záměr pouze dočasný vliv na stávající přírodní biotopy, které obývají převážně běžné a v území rozšířené druhy rostlin a živočichů, nedojde k likvidaci ani poškození významného stanoviště. Zásah do okraje lesního porostu je velmi malý stejně jako zásah do břehových porostů. Z hlediska prostorových vazeb ekosystémů nevznikne realizací přístavu bariéra neumožňující migraci, nebude omezena prostupnost ÚSES, prostupnost pro faunu bude zachována jak pro vodní, tak pro terestrickou část. Výrazně pozitivní je doplnění lokálního biocentra v okolí přístavu, které zlepší funkci lokálního ÚSES ve srovnání s aktuálním stavem. V této souvislosti dle povahy okolí a nového biotopu se může přístav stát vhodnou funkční součástí LBC, podmínkou bude doplňující realizace chybějících výsadeb dřevin na území LBC, jež budou kompenzovat lokální negativní vlivy (záběr části území, rušení po dobu stavby). S provedenou klasifikací vlivů na prvky ÚSES je možno v zásadě souhlasit. Podle vymezení plochy pro polohu přístavu tato zasahuje na jihu až k okraji smíšeného lesního porostu charakteru velkého remízu v polích nad levým břehem Kotojedky; ten dle výstupů provedených průzkumů v příloze č. 1 dokumentace představuje nepůvodní biotop X9B lesní kultury s nepůvodními dřevinami (dominance hybridních topolů) a náletových dřevin biotopu X12, dle názoru zpracovatele posudku lze i podle druhové skladby dřevin dohledat i prvky měkkých luhů. Z hlediska vlivů na tento porost případného trasování přeložené obvodové komunikace kolem přístavu až k lesnímu okraji je nutno pokládat za kontroverzní, proto je ve výstupech posudku doporučeno maximálně respektovat ochranné pásmo lesa a prověřit možnosti řešení odstupů přístavu/objezdové komunikace od okraje lesa (předběžně na základě konzultace s oznamovatelem na cca 10 – 15 m s tím, že přesnou vzdálenost odstupů lze prověřit a vyhodnotit v rámci navazujících projekčních prací). Ve vztahu k dalším aspektům provozu na vodní cestě je i na základě výstupů Hodnocení dle § 67 zákona o ochraně přírody a krajiny stěžejním požadavek na vyloučení tzv. plavby v kluzu v rámci provozu záměru na propojené vodní cestě. Z tohoto důvodu krajský úřad akceptoval návrh zpracovatele posudku a do závazného stanoviska promítnul následující podmínku pro fázi provozu, obecněji navrhovanou již dokumentací: „V rámci provozu na propojené vodní cestě Otrokovice – Kroměříž neobnovovat povolení tzv. plavby v kluzu.“

#### Zemědělské družstvo Kvasice – vyjádření k dokumentaci ze dne 18.01.2023, čj. KUZL 7383/2023

Subjekt nesouhlasí se záměrem ZLK908 - rekreační přístav Kroměříž z důvodu vynětí půdy ze zemědělského půdního fondu. Na půdě hospodaří.

Vypořádání: Jde o legitimní postoj zemědělského subjektu, který není třeba podrobněji komentovat. Zpracovatel posudku doplnil informaci, že i podle platné územně plánovací dokumentace města po změně č. 6 je poloha LBC Vlčetín na ploše cca 6 ha trvalým zábořem hospodářsky využívané zemědělské půdy ve III. třídě ochrany.

#### Vypořádání vyjádření z veřejného projednání

Veřejné projednání záměru ve smyslu ust. § 17 zákona se konalo dne 28.02.2023 v 15:00 hodin ve velké zasedací místnosti Městského úřadu Kroměříž, Velké nám. 115/1, 767 01 Kroměříž. Na veřejném projednání byla diskutována témata, která obsahově odpovídají vyjádřením k dokumentaci. Vznesené připomínky k záměru byly náležitě vypořádány v rámci veřejného projednání, případně je na ně reagováno v části V. posudku v komentáři zpracovatele posudku k doručeným vyjádřením. Průběh veřejného projednání je zaznamenán v zápisu z veřejného projednání, který byl vydán dne 27.03.2023 pod čj. KUZL 29798/2023 a který je zveřejněn v Informačním systému EIA.

## **II.6. Okruh dotčených územních samosprávných celků**

Dotčenými územními samosprávnými celky jsou Zlínský kraj, město Otrokovice, město Hulín, město Kroměříž, obec Žlutava, obec Bělov, obec Kvasice a obec Střížovice.



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

**Správní úřad příslušný pro vydání rozhodnutí nebo opatření dle zvláštních právních předpisů je povinen zahrnout do svého rozhodnutí nebo opatření dle zvláštních právních předpisů podmínky k ochraně životního prostředí uvedené v tomto závazném stanovisku.**

**Platnost tohoto stanoviska je 7 let ode dne jeho vydání s tím, že jeho platnost může být na žádost oznamovatele prodloužena o 5 let v souladu s ustanovením § 9a odst. 4 zákona, a to i opakovaně.**

Podrobnosti o procesu posuzování vlivů na životní prostředí jsou zveřejněny na internetu v Informačním systému EIA ([www.cenia.cz/eia](http://www.cenia.cz/eia)) pod kódem **ZLK908**.

Krajský úřad zveřejňuje toto závazné stanovisko spolu s posudkem v souladu s ust. § 16 odst. 1 písm. f), g) zákona v Informačním systému EIA na adrese [https://portal.cenia.cz/eiasea/detail/EIA\\_ZLK908](https://portal.cenia.cz/eiasea/detail/EIA_ZLK908)

**Dotčené územní samosprávné celky** – Zlínský kraj, město Otrokovice, město Hulín, město Kroměříž, obec Žlutavu, obec Bělov, obec Kvasice a obec Střížovice žádáme ve smyslu ustanovení § 16 odst. 2 zákona o neprodlené vyvěšení informace o tomto závazném stanovisku a o tom, kdy a kde je možné do něj nahlížet, na úřední desce. Doba vyvěšení je nejméně 15 dní. Zároveň žádáme v souladu s § 16 odst. 2 citovaného zákona o **zaslání písemného vyrozumění** o dni vyvěšení informace o stanovisku na úřední desce v nejkratším možném termínu.

#### **Poučení**

Proti tomuto závaznému stanovisku není podání samostatného odvolání přípustné. V souladu s ustanovením § 149 odst. 4 zákona č. 500/2004 Sb., správní řád, ve znění pozdějších předpisů je toto závazné stanovisko přezkoumatelné v rámci odvolání podaného proti rozhodnutí vydanému v navazujícím řízení, které bylo podmíněno tímto závazným stanoviskem.

**Ing. Pavel Kulička**

*Vedoucí oddělení hodnocení ekologických rizik*

**Rozdělovník:**

**Dotčené územní samosprávné celky:**

Zlínský kraj, tř. T. Bati 21, 761 90 Zlín  
Město Otrokovice, nám. 3. května 1340, 765 02 Otrokovice  
Město Hulín, nám. Míru 162, 768 24 Hulín  
Město Kroměříž, Velké náměstí 115/1, 767 01 Kroměříž  
Obec Žlutava, Žlutava 271, 763 61 Žlutava  
Obec Bělov, Bělov 77, 768 21 Bělov  
Obec Kvasice, A. Dohnala 18, 768 21 Kvasice  
Obec Střížovice, Střížovice 55, 768 21 Střížovice

**Dotčené správní úřady:**

Krajský úřad Zlínského kraje, odbor životního prostředí, tř. T. Bati 21, 761 90 Zlín  
Městský úřad Otrokovice, odbor životního prostředí, nám. 3. května 1340, 765 02 Otrokovice  
Městský úřad Napajedla, odbor správy majetku, Masarykovo náměstí 89, 763 61 Napajedla  
Městský úřad Hulín, odbor rozvoje města a životního prostředí, nám. Míru 162, 768 24 Hulín  
Městský úřad Kroměříž, odbor životního prostředí, Velké náměstí 115, 767 01 Kroměříž  
Obecní úřad Žlutava, Žlutava 271, 763 61 Žlutava  
Obecní úřad Bělov, Bělov 77, 768 21 Bělov  
Obecní úřad Kvasice, A. Dohnala 18, 768 21 Kvasice  
Obecní úřad Střížovice, Střížovice 55, 768 21 Střížovice  
Krajská hygienická stanice Zlínského kraje se sídlem ve Zlíně, Havlíčkovo nábřeží 600, 760 01 Zlín  
Krajská hygienická stanice Zlínského kraje se sídlem ve Zlíně, územní pracoviště Kroměříž, Havlíčkova 13, 767 01 Kroměříž  
ČIŽP oblastní inspektorát Brno, Lieberzeitova 14, 614 00 Brno  
Povodí Moravy, s. p., Dřevařská 11, 601 75 Brno

**Oznamovatel:**

Ředitelství vodních cest ČR, nábř. L. Svobody 1222/12, 110 15 Praha 1

**Na vědomí:**

RNDr. Dalibor Bílek, AQUATIS a. s., Botanická 834/56, 602 00 Brno  
RNDr. Milan Macháček, Holíkova 3834/71, 586 01 Jihlava