

Olomouc dne 30. září 2020
Č. j.: MZP/2020/570/13881388
Sp. zn.: ENV/2020/88324

ZÁVĚR ZJIŠŤOVACÍHO ŘÍZENÍ ROZHODNUTÍ DORUČOVANÉ VEŘEJNOU VYHLÁŠKOU

Ministerstvo životního prostředí v rámci své působnosti vymezené ustanovením § 19 zákona ČNR č. 2/1969 Sb., o zřízení ministerstev a jiných ústředních orgánů státní správy České republiky, ve znění pozdějších předpisů, a ustanovením § 21 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“),

r o z h o d l o

podle ustanovení § 7 odst. 6 zákona, že záměr

**„Modernizace trati Brno-Přerov, 5. Stavba Kojetín-Přerov“ (posouzení změn)
nemůže mít významný vliv na životní prostředí a nebude posouzen podle zákona.**

Identifikační údaje záměru:

Zařazení záměru dle přílohy č. 1 k zákonu:

kategorie I, bod 44 Celostátní železniční dráhy - změna záměru dle § 4 odst. 1 písm. b) zákona

Kapacita (rozsah) záměru:

Záměr představuje modernizaci stávající železniční trati mezi městy Kojetín a Přerov, v úseku Kojetín-Přerov v rozsahu v km 72,141-87,824 tratě Brno-Přerov a v žst. Přerov v km 181,173-182,547. Začátek kolejových úprav navazuje na plánovanou stavbu „Modernizace trati Brno-Přerov, 4. Stavba Nezamyslice-Kojetín.“ v km 72,141. Konec kolejových úprav je situován v žst. Přerov km 182,547. Celková délka řešeného úseku činí 17,05 km dle stávajícího staničení. Jedná se o zdvojkolejnění trati, přičemž se uvažuje o navýšení traťové rychlosti až na max. 200 km/h, tím dojde k rozšíření drážního tělesa a k přebudování mostních objektů (včetně propustků). Zrušeny budou také všechny železniční přejezdy, které nahradí mimoúrovňové křížení. V návaznosti na modernizaci žst. Kojetín dojde nevyhnutelně i ke stavebním zásahům v navazujících tratích, v trati Kojetín-Valašské Meziříčí, v t. ú. Kojetín-Kroměříž jsou hlavní práce navrženy v rozsahu 1 484 m v km 0,000-1,484. V trati Kojetín-Tovačov, v t. ú. Kojetín-Lobodice jsou hlavní stavební práce navrženy v rozsahu 766 m v km 0,000-0,766. Uvedené kilometráže představují provedení hlavních stavebních prací. Reálný rozsah stavby může toto vymezení přesahovat drobnými stavebními pracemi bez zásahu

do železničního spodku a jeho staveb – pokládkou kabelů, strojní úpravou geometrické polohy koleje podbitím apod.

Součástí výše zmíněného záměru je rovněž výstavba nového silničního obchvatu Kojetína, který je situován do oblasti podél jihozápadního okraje Kojetína. Také bude nutná úprava některých přístupových cest. Menší přeložky trati jsou zamýšleny v oblouku u Přerova, posun oblouku mezi Kojetínem a Chropyní a změně směrového uspořádání odbočky trati na Kroměříž. Realizace nově navrženého silničního obchvatu by měla vyřešit problematický průjezd přes Kojetín, především pro nákladní automobilovou dopravu.

Součástí záměru je nadzemní linkové vedení 25 kV mimo trasu dráhy přes polní pozemky v délce cca 5 km spojující trať s trakční napájecí stanicí Říkovice.

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

Umístění záměru:

kraj: Olomoucký, Zlínský
 obec: Kojetín, Chropyně, Věžky, Vlkoš, Bochoř, Přerov, Bezměrov, Kyselovice, Žalkovice, Říkovice
 k. ú.: Kojetín, Chropyně, Vlkoš u Přerova, Věžky u Přerova, Bochoř, Lověšice u Přerova, Bezměrov, Popůvky u Kojetína, Kyselovice, Kanovsko, Žalkovice, Říkovice u Přerova

Charakter záměru a možnost kumulace s jinými záměry:

Záměr představuje standardní liniovou stavbu dopravní infrastruktury. Záměr se nachází v Olomouckém a Zlínském kraji. Poloha záměru je dána stávající železniční tratí mezi městy Kojetín a Přerov, nově navrženým silničním obchvatem situovaným západně až jihozápadně od Kojetína a realizací nadzemního linkového vedení 25 kV mimo trasu dráhy přes polní pozemky v celkové délce cca 5 km spojující železniční trať s trakční napájecí stanicí Říkovice. Označení železniční trati dle knižního jízdního řádu je č. 300. Záměr se nachází v ochranném pásmu dráhy na pozemcích Správy železnic, státní organizace a ČD, a. s., tedy převážně na drážních pozemcích, avšak realizací nově navrženého silničního obchvatu a nadzemního linkového vedení 25 kV mimo trasu dráhy budou dotčeny i mimodrážní pozemky.

Modernizace tohoto úseku je z hlediska kumulace s jinými zájmy úzce spojena se sousedními souvisejícími investičními akcemi (investorem je ve většině případů Správa železnic, státní organizace):

- Modernizace trati Brno–Přerov, 4. stavba Nezamyslice–Kojetín
- Rozšíření Centrálního dispečerského pracoviště (CDP) Přerov
- Modernizace trati Kojetín–Hulín–Valašské Meziříčí
- Rekonstrukce žst. Přerov, 3. stavba
- Zvýšení trakčního výkonu TNS Říkovice
- Zřízení účelového kolejiště OŘ Olomouc v žst. Přerov

Návaznost hodnocené stavby na jiné nedrážní investice:

- Plavební kanál Dunaj–Odra–Labe

- Přeložka silnice II/367
- Cyklostezka Kojetín–Bezměrov
- Dálnice D1 stavba úseku 0136 Říkovice–Přerov

Jiné záměry, které by byly navrženy k výstavbě v období realizace posuzovaného záměru a které by tak mohly přispět k navýšení negativního vlivu na životní prostředí a veřejné zdraví, nejsou v současné době zpracovatelům oznámení známy.

Stručný popis technického a technologického řešení záměru:

Železniční svršek a spodek, žel. přejezdy

Určujícím liniovým prvkem je těleso železničního spodku s kolejištěm železničního svršku. Nový kolejový rošt v hlavní trati bude tvořen kolejnicemi 60 E2 na betonových pražcích s pružným bezpodkladnicovým upevněním. Koleje budou svařeny do bezстыkové koleje. Osová vzdálenost mezi kolejemi č. 1 a č. 2 je standardně navržena v traťových úsecích na 4,2 m; v žel. stanicích 5,0 m, resp. 5,5 m. V rámci žel. svršku je navržena rekonstrukce tří železničních přejezdů na jednokolejných tratích připojených do žst. Kojetín, žel. přejezdy hlavní tratě Brno – Přerov (celkem 14) budou v celém rozsahu stavby zrušeny. Na základě poznatků z průzkumů je navržena nová konstrukce pražcového podloží zahrnující konstrukční vrstvu štěrkodrti fr. 0/32 o tl. 300 mm uloženou na vrstvě cementové stabilizace z centra o tl. 300 mm. Pro rozšíření dosavadního tělesa za účelem zdvoukolejnění se předpokládá využití zlepšených zemin.

Náhrada železničních přejezdů P7202 a P7201

Provedení náhrady žel. přejezdu P7202 v ev. km 73,747 na silnici II/367 (ul. Kroměřížská/Padlých hrdinů) lokální úpravou – novým podjezdem (železničním mostem) v dosavadní stopě komunikace. Podjezd je navržen na sníženou výšku 3,40 m (max. 3,59 m), která umožňuje průjezd osobních vozidel, nízkých nákladních vozidel, vozidel RZS a nižších vozidel HZS. V rámci stavby se uvažuje s náhradou rušeného žel. přejezdu P7201 (ul. Křenovská), který bude nahrazen silničním nadjezdem. Aby bylo zajištěno překonání modernizované trati i pro pěší a cyklisty, dojde v místě rušeného přejezdu P7201 v ev. km 72,546 k vybudování podchodu.

Směrový posun osy koleje

Dochází ke korekci uspořádání výhybkového zhlaví žel. stanice a větší úpravě propojení trasy přípojné tratě směr Kroměříž, směrový posun osy koleje až 58 m. V místě napojení se železniční násep posunuté koleje dostává do kolize se stávající vodní nádrží. Ve vzdálenosti 100 m od dosavadní nádrže bude zřízena náhradní vodní plocha, nádrž o ploše hladiny 0,17 ha. Žel. přejezd P7232 v ev. km 1,469 je navržen ke zrušení v souvislosti se snahou snižovat počet úrovnových křížení. V rámci stavby bude zřízena náhradní zpevněná komunikace vlevo trati od žel. přejezdu P7231 v ev. km 1,108, který bude rekonstruován a nově zabezpečen v posunuté poloze (posun 50 m).

Poloměr oblouků a osová vzdálenost kolejí

V průběhu zpracování DÚR bylo přistoupeno k řešení dvou jednokolejných konstrukcí ocelových mostů přes Moravu. Tuto úpravu způsobilo zvětšení osová vzdálenosti kolejí na 9,5 m a tedy zvětšení záboru – odsun paty levé strany náspu oproti původnímu řešení o cca max. 6 m. Posun se projeví pouze v části před (ze strany od Kojetína) křížením s místní komunikací.

Náhrada žel. přejezdu P7205 a zrušení žel. přejezdu P7206

V trase rušeného žel. přejezdu P7205 v ev. km 76,461 je navržen podjezd na sníženou výšku 3,4 m pro pěší a cyklisty a osobní automobily. Rovněž dojde ke zrušení žel. přejezdu v ev. km 77,022. Pro nákladní vozidla lesní techniky jsou uvažovány polní a lesní cesty, které budou pro tento účel rekonstruovány a zpevněny v délce 2,7 km. Tato komunikace bude sloužit pro vozidla zemědělská techniky hospodařící v lokalitě zvané Skržeň v k. ú. Chropyně

sevřené tokem Malé Bečvy, dráhou a kat. hranicí Kojetín/Chropyně. Dosud byl příjezd do této lokality zajištěn přes žel. přejezd P7206 v ev. km 77,022, který bude zrušen.

Železniční mosty, propustky, podchody, podjezdy, a související komunikace

Nedílnou součástí stavby jsou novostavby mostních objektů překonávající vodoteče, inundační oblasti, komunikace II. a III. třídy, místní a účelové komunikace, chodníky a cyklostezky a přístupy pro cestující. Konstrukce mostních objektů jsou navrženy dle potřeby a podmínek - železobetonový uzavřený rám, železobetonový polorám, ocelová spřažená konstrukce nebo spřažená ocelo-betonová konstrukce. Největším mostním dílem je konstrukce přes koryto řeky Moravy s celkovou délkou 120 m. Tvoří ji 3 samostatné ocelové nosné konstrukce – prosté nosníky s dolní ortotropní mostovkou (krajní pole s plnostěnnými hlavními nosníky, střední pole s trámovou konstrukcí vyztužený obloukem – langrův trám). Propustky jsou navrženy povětšinou jako prefabrikované rámy s šikmými čely.

Silniční obchvat Kojetína

Tranzitní průjezd nákladních vozidel bude uvažován po zcela nové komunikaci obchvatu, který je navržen západně od města ve stopě územní rezervy a jehož jižní část o délce 3,3 km bude vybudována jako vyvolaná investice dráhy. Křížení obchvatu s dráhou je zajištěno silničním nadjezdem v lokalitě rušeného žel. přejezdu P7201 (ul. Křenovská). Obchvat nahradí mimo tranzitní dopravy i silniční propojení města Kojetín s místní částí Popůvky a obcí Křenovice. Pro pěší a cyklisty je navržen podchod přímo v místě žel. přejezdu P7201 v ev. km 72,546 ul. Křenovská.

Nově vzniklé zpevněné komunikace

V rámci stavby bude zřízena náhradní zpevněná komunikace vlevo od trati, a to od žel. přejezdu P7231 v ev. km 1,108, který bude rekonstruován a nově zabezpečen v posunuté poloze (posun 50 m).

Vlivem zrušení žel. přejezdu P7205 v ev. km 76,461 dojde k realizaci podjezdu na sníženou výšku 3,4 m pro pěší, cyklisty a osobní automobily. Rovněž dojde ke zrušení žel. přejezdu P7206 v ev. km 77,022, což si vyžádá rekonstrukci a zpevnění komunikace v délce cca 2,7 km. Tato komunikace by měla sloužit pro vozidla zemědělské techniky hospodařící v lokalitě zvané Skrzeň v k. ú. Chropyně. Jedná se o lokalitu sevřanou tokem Malé Bečvy, dráhou a kat. hranicí Kojetín/Chropyně. Dosud byl příjezd do této lokality zajištěn přes žel. přejezd P7206 v ev. km 77,022, avšak tento žel. přejezd bude zrušen.

V rámci DÚR je navržen plnohodnotný systém polních, účelových nebo lesních cest tak, aby po zrušení žel. přejezdů (viz text výše) zůstalo propojení jednotlivých lokalit zachováno. Ve velké míře jsou navrhovány souběžné účelové cesty nahrazující dosavadní, zrušené z důvodu zdvoukolejnění tratě.

Silniční podjezd v km 78,040 na III/4349

Silniční podjezd je navržen v odsunuté poloze. Předpokládá se výkup a demolice 2 rodinných domů na straně vně města. Na straně bližší městu budou v ulici rodinné domy zachovány včetně příjezdu.

Podchod pro pěší a cyklisty

V trase rušeného žel. přejezdu P7214 v ev. km 85,650 je navržen podchod pro pěší a cyklisty s volnou výškou 2,6 m. Náhradní trasou pro zemědělskou techniku bude nový silniční nadjezd na silnici II/436 Vlkoš–Bochoř (u Věžek) nebo stávající žel. přejezd P8186 v Horní Moštěnici. V trase rušeného žel. přejezdu P7215 v ev. km 87,087 je navržen podchod pro pěší a cyklisty s volnou výškou 2,5 m. Náhradní trasou pro zemědělskou techniku bude nový silniční nadjezd na silnici II/436 Vlkoš–Bochoř (u Věžek) nebo stávající žel. přejezd P8186 v Horní Moštěnici.

Podjezd Lověšice

Na základě rozpracování výškové a směrové polohy rekonstruovaných hlavních kolejí od Brna je dosavadní mostní konstrukce obtížně využitelná, jelikož slouží současně pro převedení

hlavních kolejí ze směru Břeclav a výtažné koleje seřazovacího nádraží. Konstrukce jsou ve špatném technickém stavu.

Zabezpečovací a sdělovací zařízení

Zabezpečení provozu dráhy a přenos informací zajišťují slaboproudé technologie. V konečném stavu bude zabezpečení dráhy řešeno výhradním provoz evropského vlakového zabezpečovače (ETCS) umožňujícího dálkové ovládání zabezpečovacího zařízení (DOZ), napojeného do Centrálního dispečerského pracoviště (CDP) Přerov. V rámci sdělovacího zařízení bude položen traťový kabel (TK), dálkový optický kabel (DOK) a místní kabelizace (MK). Kabelový přenos informací bude doplněn rádiovým systémem GSM-R. Bezpečnost a informovanost zajistí systém elektronické signalizace (EZS), kamerové a rozhlasové zařízení.

Výpravní budovy, technologické objekty

Na základě vyhodnocení stavebně-technického stavu dosavadních výpravních budov v žst. Kojetín a žst. Chropyně jsou uvažovány tyto objekty k demolici. Náhradou jsou navrženy objekty nové, dispozičně uzpůsobené potřebám cestujících, požadavkům pokročilého řízení dopravy a prostorovým nárokům zabezpečovací a sdělovací techniky. Samostatně jsou situovány 4 nové technologické objekty pro umístění silnoproudé technologie.

Nástupiště, zpevněné plochy, přístupy pro cestující

Nástupiště s nástupní hranou 550 mm nad temenem kolejnice jsou navrženy o délkách nástupních hran 350 m (ostrovní) v žst. Kojetín pro vlaky dálkové osobní dopravy. Pro vlaky regionální osobní dopravy jsou uvažovány délky 170 m (ostrovní) v žst. Chropyně, 140 m (jednostranné) v zast. Věžky a v žst. Kojetín (jednostranné směr Kroměříž).

Přístup na ostrovní nástupiště žst. Kojetín a Chropyně je umožněn podchodem pro cestující po schodištích nebo bezbariérovou cestou po šikmém chodníku. V oblasti zpevněné plochy u výpravních budov obou stanic jsou výstupy z podchodu směřovány k tomu určenému východu z budovy, cestující mají možnost vstoupit do podchodu i přímo z uličního prostoru. Podchod v žst. Kojetín slouží i pro bezbariérové překonání kolejíště pro necestující občany jako náhrada za rušenou lávku. K jednostranným nástupišťům zast. Věžky se cestující dostanou bezbariérovou cestou po chodníku navrhovaného přilehlého silničního nadjezdu.

Příchod z výpravní budovy na nástupiště je celý přestřešen včetně schodišťových ramen a šikmých chodníků. V žst. Kojetín jsou zastřešeny ostrovní nástupiště na jejich celou šířku v délce 100 m, v žst. Chropyně a zast. Věžky jsou na nástupišťích navrženy přístřešky.

Protihluková opatření

Na základě výsledků akustické studie jsou navrženy protihlukové stěny o celkové ploše 7 980 m², o výšce 2,0–5,0 m nad temenem kolejnice, předpokládá se řešení s panely třídy pohltivosti A3/A2, na mostech nahrazeny transparentními panely z tvrzeného skla nebo plexiskla. Ojedinele se předpokládá realizace individuálních protihlukových opatření – výměna oken.

Kabelovody

Pro systémové vedení slaboproudých i silnoproudých kabelů jednotlivých drážních správ je především v žel. stanicích navrhován kabelovod. Stavba je tvořena souborem šachet (plastových nebo betonových) propojených příslušným počtem multikánálů.

Trakční zařízení

Rozsáhlou skupinou stavebních objektů zajišťující provoz dráhy jsou trakční a energetická zařízení. Předpokládaný rozsah stavebních úprav TV v této stavbě je od elektrického dělení žst. Kojetín do elektrického dělení žst. Přerov. Zapojení do žst. Přerov vyvolá i nutnost úprav ve stanici. Předpokládáme zachování nových stožárů a základů pouze v žst. Přerov. Bude navržena sestava „R“ na celém rameni Brno–Přerov. Projektovaná výška troleje je navržena 5,30 m nad TK nové koleje. Neutrální pole je nově navrženo ve vzdálenosti cca 5 km

od žst. Přerov. Z napájecí stanice Říkovice je navrženo napájecí vedení, které bude připojeno za tento neutral směřem na Brno. Nové odpojovače jsou navrženy na nových stožárech TV a budou použity schválené typy s ručním nebo motorovým pohonem.

Energetická zařízení

V rámci skupiny SO energetických zařízení je navržen kabelový rozvod 22 kV, z něhož budou napájeny všechna netrakční energetická zařízení – elektrický ohřev výhybek v žst. Kojetín, Chropyně a v odb. Hruška, dálkové ovladače ústředních odpojovačů trakčního vedení a osvětlení žst. Kojetín, Chropyně, odb. Hruška a zast. Věžky. Energetické řešení doplňují samostatné stavební objekty uzemnění a ukolejnění. Napájení netrakčních odběrů zajistí systém trafostanic 22/0,4 kV, přičemž tento systém silnoproudé technologie bude možné ovládat dálkově z elektrodispečinku (ED) Přerov prostřednictvím dispečerské řídicí techniky (DRT).

Samostatné nadzemní linkové vedení napájecí, zpětné a 22 kV

Mimo základní lokalitu stavby je navrženo doplnění rozvodny 22 kV Říkovice. Tento trakční a napájecí bod je navrženo propojit s tratí Brno–Přerov v novém žel. km 80,200 nadzemní linkou napájecího, zpětného vedení a vedení 22 kV, vedenou volným terénem nejkratší cestou – mimo trasy dráhy. Nadzemní vedení bude vedeno přes oblasti těchto katastrálních území: Vlkoš u Přerova, Kyselovice, Kanovsko, Žalkovice a Říkovice u Přerova. Délka nové nadzemní linky je cca 5000 m.

Demolice

V rámci demolic se předpokládá zrušení 2 samostatně stojících rodinných domů ve městě Chropyně a dále několika rekreačních objektů. Odstraněny budou dosavadní výpravní budovy v žst. Kojetín a Chropyně a další zbytné a kolizní drážní objekty menšího rozsahu. Také všechny dosavadní zařízení a stavby dráhy budou odstraněny v rámci všech profesí drážního stavitelství před realizací zařízení a staveb nových. Výjimku tvoří vlastní těleso dráhy, které bude rozšířeno pro umístění 2. koleje.

Obchodní firma oznamovatele: Správa železnic, státní organizace

IČ oznamovatele: 709 94 234

Sídlo oznamovatele: Dlážďená 1003/7, 110 00 Praha 1, Nové Město

Stavební správy východ

Nerudova 1, 779 00 Olomouc

Zpracovatel oznámení: RNDr. Petr Blahník
(držitel autorizace podle § 19 zákona)

O d ů v o d n ě n í

Správa železnic, státní organizace, Dlážďená 1003/7, 100 00 Praha 1 – Nové Město, IČ: 709 94 234 (dále jen „oznamovatel“), zastoupená na základě plné moci firmou Ecological Consulting a.s., Legionářská 1085/8, 779 00 Olomouc, IČ: 25873962, předložila dne 6. 5. 2020 Ministerstvu životního prostředí (dále jen „příslušný úřad“) oznámení záměru „Modernizace trati Brno–Přerov, 5. stavba Kojetín–Přerov“ (posouzení změn), zpracované podle přílohy č. 3 k zákonu. Oznámení splňovalo náležitosti dle § 6 odst. 4 zákona a příslušný úřad zahájil dopisem č. j. MZP/2020/570/794 dne 24. 6. 2019 zjišťovací řízení podle § 7 zákona, zaslal kopie oznámení s žádostí o vyjádření dotčeným orgánům a dotčeným územním

samosprávným celkům a zajistil zveřejnění informace o oznámení podle § 16 zákona a na internetu. Informace o oznámení byla zveřejněna na úřední desce Olomouckého kraje dne 9. 7. 2020, Zlínského kraje dne 8. 7. 2020. Záměr byl rovněž zveřejněn na internetu v Informačním systému EIA pod kódem OV8267. Lhůta pro vyjádření k oznámení záměru uplynula dne 9. 8. 2020. Cílem zjišťovacího řízení bylo stanovení, zda výše uvedený záměr bude předmětem posuzování podle zákona, v kladném případě upřesnění informací, které je vhodné uvést do dokumentace vlivů záměru na životní prostředí.

1. Odůvodnění vydání rozhodnutí a úvahy, kterými se příslušný úřad řídil při hodnocení zásad uvedených v příloze č. 2 k tomuto zákonu:

I. Charakteristika záměru

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

Záměr „Modernizace trati Brno–Přerov, 5. stavba Kojetín–Přerov“ je situován na stávající železniční trať mezi městy Kojetín a Přerov, v úseku Kojetín–Přerov v rozsahu v km 72,141 - 87,824 tratě Brno–Přerov a v žst. Přerov v km 181,173 - 182,547. Začátek kolejových úprav navazuje na plánovanou stavbu „Modernizace trati Brno–Přerov, 4. stavba Nezamyslice Kojetín.“ v km 72,141. Konec kolejových úprav je situován v žst. Přerov km 182,547. Celková délka řešeného úseku je 17,05 km dle stávajícího staničení. Jedná se o zdvojkolejnění trati, přičemž se uvažuje o navýšení traťové rychlosti až na max. 200 km/h, tím dojde ke zvýšení přepravní kapacity. Při realizaci záměru dojde k rozšíření drážního tělesa a k přebudování mostních objektů (včetně propustků). Zrušeny budou také všechny železniční přejezdy, které nahradí mimoúrovňové křížení. V návaznosti na modernizaci žst. Kojetín dojde nevyhnutelně i ke stavebním zásahům v navazujících tratích. V trati Kojetín–Valašské Meziříčí, v t.ú. Kojetín–Kroměříž jsou hlavní stavební práce navrženy v rozsahu 1484 m v km 0,000 - 1,484. V trati Kojetín–Tovačov, v t.ú. Kojetín–Lobodice jsou hlavní stavební práce navrženy v rozsahu 766 m v km 0,000 - 0,766. Uvedené kilometráže představují provedení hlavních stavebních prací. Reálný rozsah stavby může toto vymezení přesahovat drobnými stavebními pracemi bez zásahu do železničního spodku a jeho staveb – pokládkou kabelů, strojní úpravou geometrické polohy koleje podbitím apod.

Součástí výše zmíněného záměru je rovněž výstavba nového silničního obchvatu Kojetína, který je situován do oblasti podél jihozápadního okraje Kojetína. Také bude nutná úprava některých přístupových cest. Menší přeložky trati jsou zamýšleny v oblouku u Přerova, posun oblouku mezi Kojetínem a Chropyní a změně směrového uspořádání odbočky trati na Kroměříž. Realizace nově navrženého obchvatu by měla vyřešit problematický průjezd přes Kojetín, především pro nákladní automobilovou dopravu.

Součástí záměru je nadzemní linkové vedení 25 kV mimo trasu dráhy přes polní pozemky v délce cca 5 km spojující trať s trakční napájecí stanicí Říkovice.

Nulová varianta, tedy nerealizace záměru výstavby sdruženého vedení, není uvažována.

Realizace záměru si vyžádá trvalý i dočasný zábor zemědělské půdy (ZPF) a trvalé či dočasné odnětí, resp. omezení využívání pozemků určených k plnění funkcí lesa (PUPFL). V případě záboru půdy došlo k navýšení rozsahu záboru ZPF, vyvolaného především navýšením silničních staveb a přeložek (obchvat města Kojetína, prodloužení náspů a nových silničních nadjezdů).

U trvalého záboru ZPF došlo celkově ke zvýšení odnímané plochy oproti původní dokumentaci o cca 35 ha (předchozí EIA 2,2 ha x DÚR 37,2 ha), u lesních pozemků je navýšení o cca 2,2 ha. Ve studii proveditelnosti nejsou záboru pozemků detailně řešeny, v rámci dokumentace EIA se tedy vycházelo pouze z orientačního výpočtu. Větší rozsah záborů ZPF si vyžádá obchvat Kojetína, který nebyl předmětem posouzení EIA, navýšení záborů půdního

fondy souvisí také s detailním rozpracováním rozšíření zemního tělesa dráhy v uspořádání se souběžnými konstrukcemi odvodnění, drážními i mimodrážními sítěmi a přeloženými účelovými komunikacemi.

Odběr vody lze předpokládat jak ve fázi výstavby (vlastní stavba, zkrápění staveniště), tak ve fázi provozu. Při výstavbě bude docházet ke spotřebě technologické vody, a to zejména na kropení materiálu při hutnění náspů, kropení betonu při betonářských pracích, čištění spár, resp. čištění techniky před výjezdem ze staveniště. Velikost spotřeby vody bude záviset na ročním období provádění prací a souvisejícím počasí. Zásobování vodou bude řešeno ze stávajících veřejných vodovodních řadů a hydrantů. Do lokalit bez stávající vodovodní sítě bude voda dle potřeby dovážena.

Předmětný záměr bude klást zvýšené nároky na dopravní infrastrukturu v **období výstavby**. Doprava materiálu na staveniště vyvolá nárůst dopravy na přilehlých komunikacích, případně provizorních přístupových cestách, který bude časově omezen pouze na dobu výstavby. Dále budou využívány stávající zpevněné a nezpevněné polní a lesní cesty. Tyto cesty budou po ukončení realizace stavby uvedeny do původního (sjízdného) stavu.

V rámci stavby bude probíhat přeprava stavebních materiálů a odpadů vč. materiálů určených k recyklaci. Je pravděpodobné, že rozsah automobilové dopravy podmíněný realizací plánovaného záměru bude v určitých měsících značný, a tím bude představovat určitou zátěž (hlukovou i emisní) pro obyvatelstvo podél dopravních tras.

Záměr si nevyžádá žádné dodatečné nároky na těžbu nerostných surovin (otvírání nových ložisek, navýšení těžby ze stávajících zdrojů apod.).

Stavba nezasahuje do žádného národního parku ani do velkoplošného chráněného území. Nejbližší se od záměru nachází, z kategorie velkoplošným chráněným územím, CHKO Litovelské Pomoraví, které je vzdáleno 24 kilometrů severovýchodním směrem.

Plánovaná stavba bude zasahovat do ochranného pásma PP Včelínské louky (kód ÚSOP 6011) a do maloplošně zvláště chráněného území PP Záříčské louky (kód ÚSOP 6110). V širším okolí záměru se cca 4,1 km jihovýchodně od trati nachází PP Přestavlký les (kód ÚSOP 5731), dále PP Vlkoš – statek (kód ÚSOP 5852) vzdálený přibližně 1,5 km jihovýchodním směrem od předmětného záměru. Z národních přírodních památek se v širším okolí záměru nachází NPP Chropyňský luh (kód ÚSOP 133), který je lokalizován jihovýchodním směrem od trati ve vzdálenosti přibližně 1,3 km. Dalším z kategorie maloplošně zvláště chráněných území nacházející se v širším okolí záměru je národní přírodní rezervace (NPR) Zastudánčí (kód ÚSOP 530), která je lokalizována přibližně 4,5 km severozápadním směrem od stavby.

Záměr v celém svém rozsahu překračuje 11 vodních toků, u většiny těchto vodních toků se jedná pouze o menší toky protékající mezi poli. Ve většině případů se nejedná o příliš zvodnělé toky, naopak po větší část roku jsou vyschlé, a to především v letních měsících. Z významnějších vodních toků, které budou dotčeny stavbou, se jedná o Moravu, Malou Bečvu a Hanou. V rámci realizace obchvatu Kojetína bude nutné přemostit toky Hané, Vlčidolka, jeden bezejmenný vodní tok a meliorační kanál. V rámci realizace stavby budou břehy všech vodních toků v podmostí opevněny, to si vyžádá odstranění břehové vegetace. Na základě dostupných podkladů a informací projektantů stavby lze tvrdit, že realizací záměru bude ekologicko-stabilizační funkce vodních toků a jejich niv zachována.

K záměru bylo vydáno stanovisko příslušného orgánu ochrany přírody (kraj Olomoucký a Zlínský) podle § 45i a § 67 zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, v platném znění (dále jen „zákon o ochraně přírody a krajiny“), vylučující možný významný vliv záměru na lokality soustavy Natura 2000, resp. není nutné provést hodnocení vlivu zamýšleného zásahu dle § 67 zákona o ochraně přírody a krajiny (viz příloha 2 Oznamení záměru).

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

Vliv stavby na ovzduší v období výstavby lze omezit na emise tuhých částic do ovzduší při manipulaci se sypkými hmotami a na emise ze stavebních strojů a nákladních automobilů. Dopad vlastní stavební činnosti (včetně zemních prací) bude co nejvíce minimalizován zvolenou technologií provádění stavby. Pro ochranu ovzduší při realizaci záměru bylo doporučeno dodržet navrhovaná opatření.

Posuzovaný záměr je ve velké míře trasován přes pozemky zemědělského půdního fondu, zábor je nicméně navržen v rozsahu nezbytně nutném. Navržené řešení je v souladu se ZÚR Olomouckého i Zlínského kraje, plochy vymezené pro daný záměr již byly s orgánem ochrany ZPF (v souladu s § 5 odst. 2) projednány. Rozměry vlastní stavby, které zejména determinují nutné zábory ZPF, jsou dány požadavky norem a předpisů pro provoz železničních tratí a jeho bezpečnost. Trasa železniční trati je navrhována tak, aby nebyla narušena organizace zemědělského půdního fondu (např. vznik "enkláv" či problematicky obhospodařovatelných pozemků), případně síť zemědělských účelových komunikací.

Celkově došlo k významnému navýšení záborů především zemědělského půdního fondu. To je dáno zejména tím, že navrhovaná stavba nebyla ve Studii proveditelnosti řešena v podrobnosti záborového elaborátu, v této fázi tedy byly zábory ZPF a PUPFL provedeny pouze hrubým a nepřesným odhadem. K dalšímu navýšení záborů ZPF dochází v souvislosti se silničním obchvatem města Kojetína, který nebyl součástí původního záměru k posouzení EIA a který se stal součástí posuzované železniční stavby až ve fázi zpracování dokumentace pro územní řízení. Další upřesnění, a tedy často navýšení, záborů, sebou nesou drobnější projekční úpravy, případně požadavky vyplývající z vyjádření dotčených subjektů (státní správy, samosprávy, případně investora stavby).

Jako hlavní faktor působící na zdraví obyvatel v období provozu byl identifikován hluk. Na základě hodnot uvedených v hlukové studii, bylo provedeno porovnání stávajícího (rok 2018) a výhledového stavu (rok 2040) pro železniční dopravu a rovněž vyhodnocení hlukového zatížení pro nově navržený silniční obchvat Kojetína. Hluk v období výstavby nebyl pro potřeby oznámení samostatně modelován. Hlavními zdroji hluku po dobu výstavby záměru budou stavební mechanismy nasazené v průběhu stavebních a zemních prací. Hlavním liniovým zdrojem bude stavební doprava. Předpokládá se nasazení běžných stavebních mechanismů - bagry, nakladače, nákladní auta, hutní mechanismy apod. Hluk ze staveniště bude v čase proměnlivý a bude závislý na druhu, množství a místě prováděných prací, druhu a stavu stavebních strojů, počtu pracovníků a organizaci práce. Hlukové působení bude maximálně redukováno organizací výstavby a bude časově omezeno. Pro etapu provozu byla vypracována hluková studie, ve které je posuzován jak stávající stav (rok 2018) pro železniční dopravu, tak výhledová varianta po rekonstrukci (rok 2040). Intenzity vlakové dopravy vycházejí z podkladů poskytnutých od zadavatele (MORAVIA CONSULT Olomouc a. s.). V rámci vypracované hlukové studie rovněž došlo k posouzení hluku z nově realizovaného silničního obchvatu města Kojetína, kdy intenzity dopravy byly získány z dopravní studie „II/367 dopravní model obchvatu Kojetína“, která byla zpracována firmou HBH Projekt spol. s r. o. a je datována

na září 2018. Intenzity dopravy jsou vypočteny na roky 2025 a 2045 viz kapitola *B. II. 6. Nároky na dopravní a jinou infrastrukturu.*

S ohledem na charakter záměru lze předpokládat, že kvalita ovzduší v dotčeném území může být ovlivněna pouze v období výstavby železniční trati a souvisejících stavebních objektů v důsledku emisí výfukových plynů způsobených dopravními mechanismy a stavebními stroji v prostoru prováděných činností. S ohledem na liniový charakter stavby, prostorové a časové rozptýlení s nízkou intenzitou prováděných činností v jednotlivých lokalitách nebude množství emisí z hlediska vlivů na kvalitu ovzduší významné. Vlastní provoz nové trati vzhledem k charakteru záměru nemá žádný vliv na ovzduší a klima, vliv emisí z dopravních mechanismů při běžné údržbě koridoru vedení či kontrole vedení je zanedbatelný. S ohledem na výše uvedené lze konstatovat, že běžný provoz záměru nebude představovat rizika ohrožení životního prostředí nebo veřejného zdraví.

II. Umístění záměru

Záměr bude realizován na území deseti obcí (Kojetín, Chropyně, Věžky, Vlkoš, Bochoř, Přerov, Bezměrov, Kyselovice, Žalkovice, Říkovice) a dvou krajů (Olomoucký a Zlínský). Na území těchto krajů prochází trasa záměru přes okres Přerov (Olomoucký kraj), okres Kroměříž (Zlínský kraj). Záměr je v souladu se Zásadami územního rozvoje (ZÚR) Zlínského a Olomouckého kraje.

Záměr se nachází v ochranném pásmu dráhy na pozemcích Správy železnic, státní organizace a ČD, a. s., tedy převážně na drážních pozemcích, avšak realizací nově navrženého silničního obchvatu a nadzemního linkového vedení 25kV mimo trasu dráhy budou dotčeny i mimodrážní pozemky.

Trať a její umístění představuje důležitou spojnicí pro železniční spojení metropole jižní Moravy, Brna, severovýchodním směrem na střední Moravu a především vytváří nejkratší a přímé železniční spojení s významným okresním městem Přerovem. Význam trati spočívá v regionální a příměstské železniční dopravě i nákladní železniční dopravě. Záměr je situován na stávající železniční trať mezi městy Kojetín a Přerov, v úseku Kojetín–Přerov v rozsahu v km 72,141 - 87,824 tratě Brno–Přerov a v žst. Přerov v km 181,173 - 182,547. Začátek kolejových úprav navazuje na plánovanou stavbu „Modernizace trati Brno–Přerov, 4. stavba Nezamyslice Kojetín.“ v km 72,141. Konec kolejových úprav je situován v žst. Přerov km 182,547. Celková délka řešeného úseku je 17,05 km dle stávajícího staničení. Jedná se o zdvojkolejnění trati, přičemž se uvažuje o navýšení traťové rychlosti až na max. 200 km/h, tím dojde ke zvýšení přepravní kapacity.

Z hlediska Územních systémů ekologické stability (ÚSES) na území Přerova železnice překračuje navržený lokální biokoridor, který je vymezený podél vodoteče Svodnice. Další prvky ÚSES ve střetu se záměrem se nacházejí až v katastru obce Vlkoš. Zde trať křížuje tok Svodnice, podél kterého jsou navrženy prvky lokální biokoridor BK17/54 a biocentrum BC11/54. V místech křížení železnice se silnicí III/4348 je při okrajích navrženo lokální biocentrum BC1/61 Dráha. Obě zmíněná biocentra jsou propojena podél pravé strany dráhy (ve směru staničení) navrženým lokálním biokoridorem BK18/54,61, dále pokračuje navržený lokální biokoridor BK7/61. Cca v km 81 (kilometráže dle projektu) navazuje na levý okraj dráhy navržený lokální biokoridor BK6/60 a interakční prvek IP13/30, cca v km 80,750 navazuje na levou stranu železnice rovněž pouze navržený biokoridor BK6/61. Na přejezd polní cesty cca v km 80,5 navazuje z pravé strany trati navržený interakční prvek IP5/60,61. Lesní celek Rasina tvoří v místech vedení železnice několik funkčních prvků lokálního ÚSES – BC3/60 Pod Rasinou, IP10b/60, BC1/60IP10c/60, BK3/60, IP10e/60, IP10g/60. Na území Chropyně se ve střetu se záměrem nachází jen nadregionální biocentrum NRBC 3104 Chropyňský luh. V katastru Kojetína dráha křížuje v km 74,10 bezejmenný vodní tok, který je vymezen jako funkční interakční prvek IP10/64,65. Podél trati je od Chropyňského luhu až po Moravu situován také funkční interakční prvek IP9/64,65. Tok Moravy je vymezen jako biokoridor BK1/64,65. Prostor mezi cestou k ČOV a řekou je navržen jako IP57/64. Od Moravy směrem na Kojetín doprovází trať IP54/64, který zahrnuje stromové porosty a úzké vodní plochy. Za ČOV cca v km 73,2 na železnici navazuje navržený IP56/54. Doprovodné porosty odbočky na Kroměříž jsou vytyčeny jako IP14/64,65.

Realizace záměru si vyžádá zásah pouze do jednoho registrovaného VKP, a tím jsou Včelínské louky, které se nacházejí na obou stranách trati mezi Kojetínem a Chropyní přibližně v km 74,750–75,250 (dle staničení projektu). V zásadě se bude jednat pouze o okrajové dotčení tohoto území, nepředpokládají se zábory lučních společenstev.

V trase stavby se nenachází žádný památný strom. Nejbližší záměru (stávající železniční trati) se nacházejí platany na hřbitově v Chropyni (cca 990 m od trati), které nebudou plánovanou stavbou jakkoliv dotčeny.

Trasa záměru prochází napříč volnou krajinou. V rámci posuzovaného záměru nebudou dotčeny žádné kulturní památky chráněné ve smyslu zákona č. 20/1987 Sb., o státní památkové péči, v platném znění, a evidované v Ústředním seznamu kulturních památek České republiky. Stejně tak nezasahuje trasa záměru do žádného památkově chráněného území ani ochranného pásma.

Realizace záměru ani jeho provoz nebudou mít žádný významný vliv přesahující státní hranice.

III. Charakteristika předpokládaných vlivů záměru na obyvatelstvo a životní prostředí

1. Vlivy na obyvatelstvo včetně sociálně ekonomických vlivů

Realizace záměru bude mít zřejmý pozitivní trvalý vliv na cestování v regionu. Nejen že se zvýší estetická úroveň železničních zastávek a stanic, ale navrhovanými změnami dojde k výraznému zvýšení bezpečnosti cestujících i silniční dopravy. Nadto díky realizaci obchvatu Kojetína dojde k odklonění tranzitní dopravy mimo intravilán města Kojetín.

Faktory psychické pohody by mohly být ovlivněny zejména v době výstavby. Rušivým faktorem může být jednak doprava stavebních materiálů na stavbu a pak vlastní stavební práce. Tyto vlivy (které jsou dočasné) však budou minimalizovány na nejnižší možnou míru dodržováním opatření pro omezení prašnosti a dále pak jednotlivými konkrétními organizačními opatřeními.

2. Vliv na ovzduší a klima

Z hlediska kvality ovzduší a ovlivnění obyvatel v rámci realizace záměru, lze předpokládat zhoršení kvality ovzduší, avšak pouze po omezenou časovou dobu, a to během realizace stavby, kdy vlivem přesunu materiálu a z důvodu rekonstrukce šterkového lože trati dojde ke zvýšení prašnosti v trase železniční trati, v trase nově navrženého obchvatu a blízkém okolí. Mezi oblasti, které budou ovlivněny znečištěním ovzduší během etapy výstavby lze zahrnout jednak prostor zařízení stavenišť a jednak celý úsek rekonstruované trati i se silničním obchvatem, kde budou probíhat stavební práce.

V období provozu dojde ke zhoršení kvality ovzduší v trase nově navrženého silničního obchvatu a jeho blízkém okolí. Nicméně je nutno zohlednit fakt, že vybudováním obchvatu se zlepší situace v intravilánu Kojetína, jelikož doprava (zejména nákladní doprava) bude převedena na obchvat, čímž se sníží intenzita provozu na komunikaci II/367 procházející centrem města. Rovněž je nutné uvést skutečnost, že výstavbou obchvatu dojde k oddálení dopravního proudu od zástavby, a to do volné krajiny, kde vliv na obyvatelstvo bude výrazně nižší. V celkovém kontextu bude mít realizace silničního obchvatu akceptovatelný vliv na ovzduší a do jisté míry i pozitivní vliv na zdraví obyvatel.

3. Vliv na hlukovou situaci a eventuálně další fyzikální a biologické charakteristiky

V období výstavby budou ovlivněni obyvatelé žijící v blízkosti samotného staveniště a obyvatelé žijící v okolí přístupových komunikací na staveniště a k samotné stavbě. Předmětná trať a silniční obchvat Kojetína prochází v převážné míře mimo zastavěné území. Část posuzovaného úseku ale prochází intravilánem obcí. Pro období výstavby je proto nutné přijmout opatření především organizačního charakteru. Negativním vlivům bude předcházet logicky sestavený harmonogram prací a dodržování režimu výstavby tak, aby tyto nepříznivé vlivy byly minimalizovány. Například přístupové komunikace budou v suchých obdobích roku pravidelně kropeny, bude zajištěno udržování sjízdnosti komunikací a jejich čištění, klopení ploch zařízení stavenišť v suchém a větrném počasí.

Zařízení, která budou používána v době výstavby (stavební mechanizace) a která budou zdrojem hluku, musí být situována tak, aby okolí co nejméně ovlivňovala hlukem. V blízkosti obytné zástavby budou hlučné práce realizovány v denní době mimo dny pracovního klidu (soboty, neděle, svátky).

Jako hlavní faktor působící na zdraví obyvatel v období provozu byl identifikován hluk. Na základě hodnot uvedených v hlukové studii, bylo provedeno porovnání stávajícího (rok 2018) a výhledového stavu (rok 2040) pro železniční dopravu a rovněž vyhodnocení hlukového zatížení pro nově navržený silniční obchvat Kojetína.

Předmětný záměr spočívá v modernizaci stávající železniční trati v úseku Kojetín–Přerov a vybudováním nového silničního obchvatu města Kojetín. Obecně platí, že již samotná rekonstrukce trati vede ke snížení hlukového zatížení lokality. Dalším příspěvkem ke snížení

hluku je i nové trasování stavby a navržená protihluková opatření. Výše uvedená tvrzení platí v podstatě i pro nově navržený silniční obchvat, jelikož zatížení obyvatel hlukem ze silniční dopravy, zejména nákladní silniční dopravy, bude převedeno na trasu nově vzniklého obchvatu, který je veden mimo intravilán města Kojetína. Ke snížení hlučnosti přispěje realizace protihlukových opatření.

Lze tedy konstatovat, že výstavbou ani provozem záměru nedojde k významnému ovlivnění obyvatel hlukem.

4. Vliv na povrchové a podzemní vody

Železniční trať a nově navržený silniční obchvat Kojetína protínají několik vodních toků. Část zájmového území náleží do chráněné oblasti přirozené akumulace vod kvartér řeky Moravy, nachází se zde také ochranná pásma vodních zdrojů, která vytvářejí severní hranici s železniční tratí. Železniční trať přichází do kontaktu se záplavovým územím pro Q_{100} vodních toků Moravy a Malé Bečvy. Silniční obchvat Kojetína svým rozsahem zasahuje do záplavového území pro Q_{100} vodního toku Hané. Lokalizace předpokládaného záměru přichází do kontaktu s aktivní zónou záplavového území toků Hané a Moravy. V záplavových územích a v aktivních zónách záplavových území nebudou zřizována zařízení staveniště, nebudou zde skladovány žádné stavební materiály apod.

Při rekonstrukci železniční tratě bude ovlivněno celkem osm vodních toků. Část z nich představuje pouze menší vodní toky, které nebývají příliš zvodnělé a často vysychají. Pro stavbu obchvatu Kojetína bude dále nutné přemostit toky Haná, Vlčidolka, jeden bezejmenný vodní tok a meliorační kanál. V místech křížení bude navíc nutné odstranit část břehových porostů. Břehy všech toků budou v podmostí opevněny, čímž dojde k odstranění břehové vegetace (má význam např. při zasakování vody). Celkově lze říci, že k zásadnímu ovlivnění vodních toků v rámci stavby nedojde, bude se jednat spíše o menší zásahy do těchto vodních linií spjaté s úpravou mostních objektů.

Záměr ovlivní rovněž vodní plochy, jelikož kvůli rozšíření trati (zvoukolejnění) zcela úplně zanikne vodní plocha, která se nachází severně od železniční trati přibližně v km 71,1–71,2 (dle stávajícího staničení). Ke zrušení další vodní plochy dojde z důvodu přeložky odbočky trati na Kroměříž, tato vodní plocha slouží lihovaru v Kojetíně. Nicméně bude provedena náhrada této vodní plochy, a to formou vybudování zcela nové vodní plochy.

Záměr, přesněji železniční trať, tvoří severní hranici ochranného pásma vodního zdroje Plešovec Břetský les, nicméně v rámci stavebních prací se nepředpokládá ovlivnění tohoto ochranného pásma vodního zdroje. Do vodních zdrojů nebude v rámci realizace záměru zasahováno.

Negativní vlivy mohou být spojeny pouze s havarijními stavy souvisejícími se samotnou stavbou, např. při rekonstrukcích mostních objektů a propustků (únik pohonných látek nebo stavebních materiálů do půdy, resp. podzemní vody či vod povrchových apod.). K prevenci těchto havárií byly navrženy konkrétní podmínky a opatření, při jejichž dodržení bude sníženo riziko možné havárie na minimum. V případě úniku znečišťujících látek je třeba postupovat podle schváleného plánu při případné havárii.

5. Vliv na půdu

Realizace záměru si vyžádá trvalý i dočasný zábor zemědělské půdy (ZPF) a trvalé či dočasné odnětí, resp. omezení využívání pozemků určených k plnění funkcí lesa (PUPFL). Pro potřeby oznámení byly plochy záborů stanoveny odborným odhadem.

Posuzovaný záměr je ve velké míře trasován přes pozemky zemědělského půdního fondu, zábor je nicméně navržen v rozsahu nezbytně nutném. Navržené řešení je v souladu se ZÚR Olomouckého i Zlínského kraje, plochy vymezené pro daný záměr již byly s orgánem ochrany ZPF (v souladu s § 5 odst. 2) projednány. Rozměry vlastní stavby, které zejména determinují nutné zábory ZPF, jsou dány požadavky norem a předpisů pro provoz železničních tratí a jeho bezpečnost. Trasa železniční trati je navrhována tak, aby nebyla narušena organizace

zemědělského půdního fondu (např. vznik "enkláv" či problematicky obhospodařovatelných pozemků), případně sít zemědělských účelových komunikací.

V rámci realizace stavby dojde také k dočasnému záboru zemědělského půdního fondu. Jedná se o pozemky, na které se trvale neumísťuje stavba, jejich zábor je vyžadován zejména z důvodu zřízení manipulačních pruhů, zařízení staveníšť a přístupových komunikací pro stavbu. Na těchto plochách dojde v rámci stavby ke krátkodobému využití pro přejezd, nebo manipulaci techniky, pohotovostní odložení stavebních materiálů a konstrukcí, případně deponování skrývaných zemin. Nepředpokládá se tedy jejich dlouhodobá zátěž výstavbou, jejich zachování v ZPF (navrácení do ZPF) je přirozeným zájmem.

Celkově došlo k významnému navýšení záborů především zemědělského půdního fondu. To je dáno zejména tím, že navrhovaná stavba nebyla ve Studii proveditelnosti řešena v podrobnosti záborového elaborátu, v této fázi tedy byly záborů ZPF a PUPFL provedeny pouze hrubým a nepřesným odhadem. K dalšímu navýšení záborů ZPF dochází v souvislosti se silničním obchvatem města Kojetína, který nebyl součástí původního posouzení EIA a který se stal součástí posuzované železniční stavby až ve fázi zpracování dokumentace pro územní řízení. Další upřesnění, a tedy často navýšení, záborů, sebou nesou drobnější projekční úpravy, případně požadavky vyplývající z vyjádření dotčených subjektů (státní správy, samosprávy, případně investora stavby)

6. Vliv na horninové prostředí a přírodní zdroje

Posuzovaná trasa železnice a nově navržený silniční obchvat Kojetína neprochází žádným dobývacím prostorem těženým či netěženým, také neprochází přes chráněná ložisková území, plochy vymezených ložisek, prognózních zdrojů atd. Nejbližše záměru se nachází ložisko nevyhrazených nerostů Chropyně (ID 3155300) vymezené kvůli těžbě štěrkopísků. Nejbližší hranice tohoto území je cca 50 metrů severně od posuzovaného záměru. Vzhledem k charakteru záměru, kterým je zdvojkolejnění stávající trati, nejsou předpokládány negativní vlivy na zdroje nerostných surovin ani na geologické prostředí. Celkově lze říci, že posuzované změny záměru nemají negativní vliv na nerostné zdroje ani na geologické prostředí.

7. Vliv na faunu, flóru a ekosystémy

Přírodní či přírodě blízké biotopy v dotčeném území byly zaznamenány v území lesního komplexu Rasina (tvrdé luhy nížinných řek) a na území EVL Morava – Chropýňský luh resp., v PP Včelínské louky a v PP Záříčské louky a v jejich ochranných pásmech. Zde se jedná o hodnotné porosty tvrdých a měkkých luhů nížinných řek, eutrofní vegetace bahnitých substrátů, vegetace vysokých ostřic, makrofytní vegetace mělkých stojatých vod a aluviálních psárkových luk. Z velké části se jedná o velmi hodnotné biotopy, s nízkými stupni degradace a s vysokou reprezentativností. Vzhledem ke zdvojkolejnění železnice dojde k úbytku plochy těchto biotopů v území. V EVL Morava – Chropýňský luh bude železniční těleso rozšířeno severně, resp. severozápadně od stávajícího tělesa, mimo nejhodnotnější biotopy. Předpokládat lze posun ruderalní vegetace vázané na násypy do hodnotnějších částí biotopů. Riziko představuje také šíření invazních a expanzních druhů.

V souvislosti se zdvojkolejněním dojde také k odstranění, resp. zmenšení pásu vegetace mezi stávající jednokolejnou železniční tratí a poli. Na tento pás jsou vázány drobné fragmenty aluviálních psárkových luk, resp. drobné rákosiny či porosty ostřic, a to zejména v úseku mezi Věžkami a lesním komplexem Rasina. Nejedná se sice o jedinečné či reprezentativní biotopy, své opodstatnění však v intenzivně obhospodařované krajině zcela jistě mají. Zmenšení jejich rozlohy v souvislosti se zdvojkolejněním, posunem osy kolejí a realizací přístupových cest lze očekávat o cca 1/2.

Většina řešeného úseku železnice prochází zemědělskými plochami, které nejsou z pohledu výskytu živočichů příliš významné. Zjištěné ochránářsky významné druhy jsou vázány hlavně na mokřady podél trati v Chropýňském luhu a dotčené větší vodní toky (Haná, Morava, Malá Bečva, Svodnice).

K zajištění ochrany bezobratlých je doporučeno minimalizovat zásahy do terénních depresí na jižní straně železničního tělesa v km 75,7–77,3 (stávající drážní staničení); zcela nežádoucí

je jejich zasypání a odvodnění. V případě zásahů do břehů vodních toků budou práce způsobující zákal vody realizovány mimo hlavní období jejich reprodukce, které lze vymezit od počátku března do konce května. Tyto práce mohou být prováděny po dobu maximálně pěti dnů, poté jsou žádoucí minimálně dva dny klidu na pročištění vody od zakalení. U obojživelníků je nutno nezbytné zásahy do jejich biotopu omezit mimo období rozmnožování, a kdy část na souši zimující populace nebude dotčena. Během měsíců září až říjen (případně i později, dokud budou obojživelníci aktivní) je nutné zajistit odlov dotčených jedinců a jejich transfer na náhradní lokalitu, tak aby riziko usmrcení obojživelníků zimujících ve vodě bylo minimalizováno. Během stavby proto bude nezbytná přítomnost ekologického dozoru, který pro odvrácení nebezpečí zranění nebo usmrcení obojživelníků bude přijímat potřebná opatření (především transfer dotčených jedinců na vhodnou lokalitu, ohrazení plochy stavby a přístupových cest dočasnou zábranou apod.). Pro zachování migrační prostupnosti plazů platí stejná pravidla jako v případě obojživelníků; tj. maximalizovat světlost mostních objektů a zachovat uvnitř suché postranní lavice z přírodního materiálu). Pro ochranu plazů bude během stavebních prací rovněž nutný ekologický dozor. U ptáků navýšení rizika tkví v souvislosti s navýšením vlakové dopravy, ale i traťové rychlosti až na 200 km/h. Někteří ptáci mohou navíc využívat trolejové vedení jako vyhlídku k lovu, případně se v kolejišti krmit na mršinách po srážce s vlakem. Přes vodní toky bude ochrana ptáků zajištěna již vhodně řešenou konstrukcí mostů (oblouky). Riziko představují rovněž průhledné protihlukové stěny. V případě realizace stěn bylo doporučeno jako opatření provést z vnější strany svislou povrchovou úpravu (ideálně pískováním) vertikálními pruhy o šíři min. 2,5 cm v max. rozteči 12 cm. U savců se při realizaci záměru lze očekávat částečné vyprázdnění okolí stavby a přesun živočichů do klidnějších částí krajiny. Tento stav však bude pouze dočasný, po ukončení stavby dojde k opětovnému osídlení opuštěného území. V případě navýšení traťové rychlosti až na 200 km/h, což zvyšuje možnost jejich střetů s vlaky je navržena v úsecích vedení železnice přes Chropyňský luh v km 74,600–75,600 (staničení podle projektu) a lesní celek Rasina v km 78,650–80,350, kde je aktivita zvěře nejvyšší, na okraje dráhy instalace reflexních komponentů, které částečně mohou eliminovat vstup savců pohybujících se v okolí železniční trati do kolejiště při průjezdu vlaku. Bezpečný průchod drážním tělesem bude zajišťovat dostatečný počet mostních objektů a propustků, které jsou navrženy i s ohledem na migrující živočichy. Obecně budou živočichové ovlivněni lokálním záborem biotopů, rušením během výstavby a zvýšeným rušením při provozu záměru. Protože se jedná o modernizaci stávající dráhy, nedojde k další fragmentaci území. Z důvodů výrazného navýšení vlakového provozu a traťové rychlosti bude snížena migrační prostupnost. Stavba ovšem předpokládá dostatečné množství mostních objektů, které umožní podchod i živočichům. Celkově lze konstatovat, že žádný druh nebude dotčen takovou mírou, která by vedla k ohrožení jeho lokální nebo i regionální populace.

8. Vliv na krajinný ráz

V případě krajinného rázu lze konstatovat, že vliv záměru (modernizace železnice a realizace ochvatu Kojetína) bude akceptovatelný. Tento zásah do krajinného rázu se bude projevovat převážně v těsné blízkosti stavby, přičemž se vzrůstající vzdáleností od záměru bude toto ovlivnění klesat. Realizace záměru nevyžaduje návrh specifických opatření k ochraně krajinného rázu. Při pohledu z větší vzdálenosti železniční trať pohledově splývá s okolním rovinným terénem. Realizací stavby dojde především ke zvoukolejnění současné jednokolejné trati, proto nelze předpokládat, že by došlo k významnému narušení krajinného rázu.

V současnosti je trakční vedení jediným rušivým prvkem v dotčené oblasti, pouze v okolí Přerova se kumuluje vliv trakčního vedení s vedením vysokého napětí. I přes skutečnost, že dojde k rozšíření trakčního vedení vlivem zvoukolejnění, nebude tento vliv na krajinný ráz zásadní.

9. Vliv na hmotný majetek, kulturní památky

Záměr nekoliduje s žádnou kulturní památkou typu světového kulturního dědictví, v bezprostřední blízkosti trati a nově navrženého silničního ochvatu Kojetína se nenacházejí městské či vesnické památkové zóny, nebo rezervace, krajinné památkové zóny či archeologické památkové rezervace. Žádná z nemovitých kulturních památek nebude

plánovanou výstavbou přímo dotčena. Realizací záměru nedojde k nepříznivému ovlivnění hmotného majetku nebo nemovitých kulturních památek.

V případě odkrytí archeologických nálezů při provádění zemních prací bude umožněno provedení záchranného archeologického výzkumu dle zákona č. 20/1987 Sb. V širším dotčeném území přítomné kulturní památky se nachází v dostatečné vzdálenosti od osy vedení, lze tedy předpokládat jejich minimální ovlivnění záměrem.

Trasa záměru nezasahuje do památkově chráněných území, tj. do žádné památkové rezervace ani památkové zóny či jejich ochranných pásem. Vesnické památkové zóny se nachází v dostatečné vzdálenosti od osy vedení, lze tedy předpokládat jejich minimální ovlivnění záměrem.

Možnost archeologického nálezu vzhledem k rozsahu prováděných zemních prací je minimální. V trase záměru se nenachází žádné kulturní památky ve smyslu zákona č. 20/1987 Sb. a evidované v Ústředním seznamu kulturních památek České republiky, ani památkově chráněná území vyhlášených dle zákona č. 20/1987 Sb. ve znění pozdějších předpisů.

Lze konstatovat, že při dodržení zákonných podmínek nebude mít záměr vliv na hmotný majetek, kulturní památky a archeologické lokality.

2. Seznam subjektů, jejichž vyjádření příslušný úřad obdržel v průběhu zjišťovacího řízení:

- Krajský úřad Olomouckého kraje, odbor životního prostředí a zemědělství,
- Statutární město Přerov,
- Město Chropyně,
- Obec Říkovice,
- Obec Žalkovice,
- Magistrát města Přerova, odbor stavebního úřadu a životního prostředí,
- Městský úřad Kojetín, odbor výstavby, životního prostředí a dopravy,
- Krajská hygienická stanice Olomouckého kraje se sídlem v Olomouci,
- Krajská hygienická stanice Zlínského kraje se sídlem ve Zlíně,
- Česká inspekce životního prostředí, oblastní inspektorát Brno,
- Česká inspekce životního prostředí, oblastní inspektorát Olomouc,
- Ministerstvo životního prostředí, odbor ochrany vod,
- Ministerstvo životního prostředí, odbor OVSS VIII, oddělení ochrany ZPF a lesa
- Ministerstvo životního prostředí, odbor obecné ochrany přírody a krajiny,
- Ministerstvo životního prostředí, odbor ochrany ovzduší.

3. Vypořádání vyjádření obdržených v průběhu zjišťovacího řízení (uvedeno kurzívou):

Krajský úřad Olomouckého kraje, Odbor životního prostředí a zemědělství (č. j.: KUOK 76749/2020 ze dne 7. 8. 2020),

z hlediska zákona o ochraně lesa konstatuje, který správní orgán bude příslušný ve věci souhlasu se stavbou v území do 50 m od okraje lesa, stejně tak který správní orgán má příslušnost k vydání souhlasu s odnětím ploch z PUPFL.

Za ochranu vod je konstatováno, že ten kdo zamýšlí realizaci záměru, který může ovlivnit vodní poměry, má právo požádat příslušný vodoprávní úřad o vydání vyjádření podle ustanovení § 18 vodního zákona. Dále je konstatováno, že záměr je situován v CHOPAV Kvartéru řeky Moravy a zasahuje do záplavových území, ochranných pásem vodního zdroje a ochranného pásma přírodních minerálních vod stolních. Při výstavbě a provozu zařízení musí být tedy dbáno zvýšené opatrnosti při nakládání s látkami závadnými vodám, přičemž má uživatel závadných látek povinnosti v duchu ustanovení § 39 zákona o vodách a prováděcí vyhlášky č. 450/2005 Sb. Dále je uvedeno, že ke stavbám, zařízením nebo činnostem, k nimž není třeba povolení podle vodního zákona je třeba souhlasu podle ustanovení § 17 vodního

zákona. V konkrétním případě se to týká udělení souhlasu podle § 17 odst. 1 písm. a), c), d) a e) vodního zákona. Stavba je zčásti umístěna v ochranném pásmu přírodního léčivého a minerálního zdroje „Horní Moštěnice“ a je nutno respektovat podmínky spojené s dotčením tohoto pásma. K vydání závazného stanoviska je pak příslušným správním orgánem Ministerstvo zdravotnictví. V závěru pak krajský úřad upozorňuje na skutečnost, kdy pro případný odběr podzemních či povrchových vod v rámci stavby či provozu záměru je nutné mít příslušné vodoprávní povolení.

Orgán ochrany ovzduší nemá připomínek, pouze klade důraz na maximální míru eliminace znečišťování ovzduší, zejména pak sekundární prašnosti, která může vznikat z provozu mobilních stavebních mechanismů a při přesunu sypkých hmot. Odkazuje na využití Metodiky pro stanovení opatření ke snížení vlivů stavební činnosti na imisní zatížení částicemi PM₁₀.

Z vyjádření orgánu ochrany přírody lze zjistit, že záměr nemůže mít významný vliv na předmět ochrany nebo celistvost evropsky významné lokality ani ptačí oblasti. V působnosti krajského úřadu pak je v území evropsky významné lokality vyhlášeno zvláště chráněné území – přírodní památka Včelínské louky, kdy záměr prochází ochranným pásmem tohoto území. Činnosti související s realizací záměru pak byly v duchu navrhovaných zmírňujících opatření označeny za aktivity, které vzhledem ke svému charakteru nemají potenciál způsobit přímé, nepřímé či sekundární vlivy na celistvost a předmět ochrany výše uvedené lokality.

Krajský úřad Olomouckého kraje nemá k oznámení záměru zásadní připomínky a nepožaduje jeho další posouzení podle zákona. Připomínky se týkají zákonných povinností.

**Magistrát města Přerova, odbor stavebního úřadu a životního prostředí
(č. j.: MMP/158946/2020/STAV/ZP/Ča ze dne 29. 7. 2020),**

z hlediska zákona o ochraně ovzduší a v duchu Programu zlepšování kvality ovzduší zóna Střední Morava – CZ07, části E.4, bodu BD3, Omezování prašnosti ze stavební činnosti, je požadováno při výstavbě „Trasy západního obchvatu (přeložka silnice II/367) města Kojetín“ zavedení důsledných a účinných opatření k omezení prašnosti, spočívající např. v maximální izolaci stavby od okolní zástavby, vhodná forma zvlhčování potencionálních zdrojů prašnosti, omývání vozidel před výjezdem ze staveniště a zakrývání převáženého prašného nákladu plachtou.

Připomínky se týkají povinností, vyplývajících z citovaného dokumentu, které je třeba při realizaci záměru respektovat.

**Městský úřad Kojetín, odbor výstavby, životního prostředí a dopravy
(č. j.: MK 7624/2020-VŽPD/Izs ze dne 7. 7. 2020),**

nemá k záměru připomínky.

Vzhledem k obsahu vyjádření bez komentáře.

**Statutární město Přerov
(č. j.: MMP/158943/2020/STAV/ZP/Ča ze dne 29. 7. 2020),**

nemá zásadní připomínky a nepožaduje posouzení záměru podle zákona.

Vzhledem k obsahu vyjádření bez komentáře.

**Město Chropyně
(č. j.: MCH 4467/2020 ze dne 22. 7. 2020),**

rada města Chropyně ve svém usnesení vyslovila nesouhlas se záměrem, resp. s jeho částí, v níž se jedná o změnu polohy silničního podjezdu v km 78,040 na komunikaci III/4349 pro nesoulad s územním plánem Chropyně a předpokládané vlivy na životní prostředí a veřejné zdraví. Dále nesouhlasí s navrženou protihlukovou ochranou města před vlivy záměru. Město Chropyně vymezilo v rámci procesu EIA požadavek na řešení opatření k omezení hluku a vibrací rovněž v úseku staničení 77,171-77,500, kde je podle územního plánu v sousedství záměru zastavitelné území s plochami pro bydlení, kde již probíhá výstavba. Odkazuje

na předchozí projednání záměru, kdy autor posudku s požadavkem města souhlasí a doporučil jej dopracovat v dalším stupni projektové dokumentace. Město Chropyně pro absenci řešení problematiky omezení hluku a vibrací v dotčených lokalitách navrhuje stanovení takových podmínek, týkajících se následné projektové přípravy stavby, které zajistí řádnou protihlukovou ochranu dotčeného současně zastavěného území i zastavitelných ploch. Dále vyjadřuje nesouhlas s křížením trati s pozemní komunikací, které je podle jeho názoru rozporné s územním plánem, stejně tak jako demolice obytné zástavby v důsledku této změny na ul. Tovačovská je pro město nepřijatelné. Uvádí, že křížením železniční tratě s pozemní komunikací v tomto místě povede ke zvýšení hlučnosti z dopravy, prašnosti včetně emisí od vozidel vyjíždějících z podjezdu. Navrhovaným stavebním řešením záměru v dané lokalitě dojde podle názoru města ke stísněným poměrům mezi jednotlivými stavbami a obtížím při řešení dešťových vod z podjezdu. V důsledku těchto skutečností město navrhuje, aby se křížení pozemní komunikace s tratí uskutečnilo ve smyslu pořizované změny č. 3 územního plánu Chropyně. Tato varianta by podle názoru města pozitivně přispěla ke zlepšení veřejného zdraví ve velké části města.

Ve stávajícím stavu je lokalita dotčena zátěží od startujících, zastavujících a rozjíždějících se vozidel v případě, kdy je přejezd ve výstraze, a nelze tedy v plné míře přisvědčit tvrzením, že realizací podjezdu dojde ke zhoršení hlučnosti, prašnosti a emisí vyjíždějících vozidel z podjezdu. Realizací podjezdu dojde naopak ke snížení těchto zátěží vzhledem k možnosti plynulého průjezdu vozidel bez nutnosti zpomalování, zastavování, rozjíždění případně i startování. Samotné stavební řešení reaguje na prioritní požadavek na rušení úrovněových přejezdů, které jsou z hlediska hlavní železniční trati s návrhovou rychlostí 200 km/h z bezpečnostního hlediska nepřijatelné. Náhrada úrovněového křížení za podjezd je navržena v souladu s platnou legislativou jak z hlediska směrových a sklonových poměrů komunikací, tak i z hlediska nakládání s dešťovými vodami. Předložený záměr, který je součástí širšího záměru zdvojkolejnění železniční trati Brno-Přerov, je v souladu se Zásadami územního rozvoje dotčených krajů.

Požadavek města na řešení opatření k omezení hluku a vibrací v úseku staničení 77,171-77,500, kde je podle územního plánu v sousedství záměru zastavitelné území s plochami pro bydlení, bude projednán a následně zapracován v podobě závazné podmínky příslušného navazujícího rozhodnutí.

**Obec Žalkovice
(ze dne 7. 7. 2020),**

nemá zásadní připomínky a nepožaduje posouzení záměru podle zákona.

Vzhledem k obsahu vyjádření bez komentáře.

**Obec Říkovice
(ze dne 12. 8. 2020),**

nemá zásadní připomínky a nepožaduje posouzení záměru podle zákona.

Vzhledem k obsahu vyjádření bez komentáře.

**Krajská hygienická stanice Olomouckého kraje se sídlem v Olomouci
(č. j.: KHSOC 22415/2020/PR/HOK ze dne 24. 7. 2020),**

nemá zásadní připomínky a nepožaduje posouzení záměru podle zákona.

Vzhledem k obsahu vyjádření bez komentáře.

**Krajská hygienická stanice Zlínského kraje se sídlem ve Zlíně
(č. j.: KHSZL 17102/2020 ze dne 20. 7. 2020),**

nemá k záměru připomínky a nepožaduje posouzení záměru podle zákona. Požaduje však následně doplnit dokumentaci přípravy a provedení stavby o konkrétní způsob řešení

protihlukové ochrany staveb objektů k bydlení Nádražní č.p. 332 a Nádražní č.p. 386 v k. ú. Chropyně, u nichž je v předložené hlukové studii navrženo řešení těchto objektů bez existence chráněného venkovního prostoru staveb navržením individuálních protihlukových opatření.

Uvedený požadavek bude projednán a následně zapracován jako závazná podmínka v příslušném navazujícím rozhodnutí a oznamovatel ji musí v rámci přípravy dalších stupňů projektové dokumentace předjednat s orgánem veřejného zdraví a zapracovat jako opatření k ochraně venkovního prostoru předmětných obytných staveb.

**Česká inspekce životního prostředí, Oblastní inspektorát Brno
(č. j.: ČIŽP/47/2020/6840 ze dne 28. 7. 2020),**

požaduje, aby přístupové cesty, zařízení staveniště a další byly situovány mimo území EVL Morava-Chropynský luh. Další požadavek se dotýká stanovení ekodozoru pro období výstavy. Plánované kácení dřevin bude probíhat mimo období hnízdění tj. od 15. srpna do 15. března.

Uvedené požadavky budou zapracovány jako závazné podmínky příslušných navazujících rozhodnutí a oznamovatel ji musí v rámci přípravy a realizace záměru respektovat.

**Česká inspekce životního prostředí, Oblastní inspektorát Olomouc
(č. j.: ČIŽP/48/IPP/1616438.001/16/OZP ze dne 16. 12. 2016, č. j.: ČIŽP/48/IPP/1616438.002/17/OZP ze dne 13. 6. 2017),**

zaslaná vyjádření z let 2016 a 2017 se vztahují k původnímu záměru, projednávanému před jeho současnou změnou. Vznesené připomínky byly řádně vypořádány ve zjišťovacím řízení a dále pak v rámci procesu EIA a jsou stanoveny jako podmínky závazného stanoviska EIA č. j.: MZP/2017/570/1168 ze dne 20. 12. 2017.

Vzhledem k obsahu vyjádření bez komentáře.

**Ministerstvo životního prostředí, odbor ochrany vod
(č. j.: MZP/2020/740/827 ze dne 22. 7. 2020),**

z předloženého oznámení vyplývá, že zájmová lokalita je situovaná v záplavovém území pro Q₂₀, resp. Q₅ vodních toků Morava a Malá Bečva a lokalizace předpokládaného záměru přichází do kontaktu s aktivní zónou záplavového území vodních toků Haná a Morava. Vzhledem k uvedenému je nutno posoudit realizaci úseků záměru, které jsou umístěny v těchto záplavových územích z hlediska posouzení ovlivnění jejich možného vlivu na průběh povodní v těchto úsecích.

Uvedený požadavek bude zapracován jako závazná podmínka konkrétních navazujících rozhodnutí a oznamovatel ji musí v rámci přípravy a realizace záměru respektovat. Odborné posouzení a namodelování míry možného ovlivnění průběhu povodně je oznamovatel povinen zpracovat a předložit v průběhu řízení o vydání souhlasu podle § 17 odst. 1 písm. c) vodního zákona.

Ministerstvo životního prostředí, odbor ochrany ovzduší,

nemá zásadní připomínky a nepožaduje posouzení záměru podle zákona.

Vzhledem k obsahu vyjádření bez komentáře.

**Ministerstvo životního prostředí, odbor obecné ochrany přírody a krajiny
(č. j.: MZP/2020/610/2852 ze dne 27. 8. 2020),**

nemá zásadní připomínky a nepožaduje posouzení záměru podle zákona.

Vzhledem k obsahu vyjádření bez komentáře.

Ministerstvo životního prostředí, odbor výkonu státní správy VIII, ochrana ZPF a lesa,

podle „Oznámení EIA zpracovaného podle § 6 zákona č. 100/2001 Sb., přílohy č. 3“ (zhotovitel Ecological Consulting a.s. duben 2020, číslo projektu 310/19167), dále jen „Oznámení EIA“, prošel záměr stavby již procesem posuzování vlivů na životní prostředí, a to v letech 2016 a 2017 s tím, že následně došlo ke změně záměru. Tato změna mohla mít podle stanoviska ministerstva ze dne 29. 1. 2020 významný negativní vliv. Podle tabulky „Srovnání změn záboru ZPF“ (viz dokumentace str. 12) měl být celkový trvalý zábor ZPF původně posuzovaný v rámci procesu EIA 2,2064 ha, následně podle dokumentace pro navazující řízení (dokumentace pro územní řízení „DÚR“) mělo dojít k navýšení předpokládaného trvalého záboru na celkových 37,2056 ha. Podle nyní předložené dokumentace se předpokládá trvalý zábor dokonce 40,1615 ha ZPF, což představuje další navýšení výměry o 2,9559 ha. I když podle ustanovení § 4 odst. 1 zákona lze odnímat jen nejnútnejší plochu ZPF, není v „Oznámení EIA“ nezbytnost navýšení požadované výměry trvalého odnětí zemědělské půdy ve vazbě na uvedenou podmínku zákona příliš hodnocena, chybí např. případné odkazy, na základě jakých relevantních a prokazatelně nezbytných důvodů muselo v požadovaném rozsahu k tak významnému navýšení dojít, a to nejen navýšení původně posuzovaného záměru, ale i k dalšímu navýšení trvalého záboru ZPF nad rámec řešení, které již bylo dokonce pro požadovaný záměr vyhodnoceno v dokumentaci vypracované pro územní řízení („DÚR“). V kapitole D.1.5 „Vlivy na půdu“ (str. 108) je uvedeno, cit.: *„Rozměry vlastní stavby, které zejména determinují nutné zábory ZPF, jsou dány požadavky norem a předpisů pro provoz železničních tratí a jejich bezpečnost“*. Ministerstvo takové obecné požadavky nijak nezpochybňuje, dá se však předpokládat, že tyto požadavky byly zohledněny již v rámci řešení, které bylo navrženo pro územní řízení („DÚR“). V této souvislosti je třeba upozornit, že z celkové výměry 40,1615 ha je 25,9037 ha půd vysoce chráněných, které jsou zařazeny podle vyhlášky č. 48/2011 Sb., v platném znění, do I. a II. třídy ochrany (viz tabulka na str. 33). V kapitole D.1.5 „Oznámení EIA“ se však tímto vlivem na půdu vysoce chráněných půd nezabývá, pouhý odkaz cit.: *„Další upřesnění, a tedy často navýšení záborů, sebou nesou drobnější projekční úpravy, případně požadavky vyplývající z vyjádření dotčených subjektů (státní správy, samosprávy, případně investora stavby)“* nelze za kvalifikované vyhodnocení vlivů na půdu považovat. Přesto, že je zcela nezpochybnitelné, že navýšení původně vyčísleného záboru ZPF ze 2,2064 ha na celkových 37,2056 ha (a nyní dokonce na 40,1615 ha) má zcela nezpochybnitelně významný negativní vliv na jednu ze složek životního prostředí, což nakonec vyplývá i ze stanoviska ministerstva ze dne 29. 1. 2020 (viz výše), uvedeným stavem se zhotovitel nezabýval ani v kapitole G. „Všeobecně srozumitelné shrnutí netechnického charakteru“ (str. 120 a násl.). K problematice dopadu posuzovaného záměru na ZPF je zde uvedeno pouze konstatování, že ten bude realizován přednostně na pozemcích ČD, a.s. a Správy železnic, státní organizace s tím, že dojde i k záboru dalších mimodrážních pozemků (mimo jiné ZPF a pozemků určených k plnění funkcí lesa) a že k záborům ZPF dojde zejména z důvodu výstavby nového silničního obchvatu města Kojetín. Míru vlivu na ZPF (zejména s přihlédnutím k tomu, že z celkové výměry 40,1615 ha má být 64,5 % půd zařazených do I. a II. třídy ochrany) zhotovitel nehodnotil, stejně tak nebyly navrženy případné podmínky či opatření ke zmírnění negativních vlivů, což je zřejmé i z odkazů uvedených v kapitole D.4 „Charakteristika opatření k prevenci, vyloučení a snížení všech významných nepříznivých vlivů na životní prostředí a popis kompenzací, pokud je to vzhledem k záměru možné“. Ministerstvo nezpochybňuje, že se v daném případě jedná o veřejně prospěšnou liniovou stavbu. Tento stav však neznamená, že nejde o záměr, který představuje významný negativní vliv na jednu z důležitých složek životního prostředí (zemědělskou půdu, z velké části přitom bonitně nejcennější, zařazenou do I. a II. třídy ochrany), a který bude ve svém důsledku (z důvodu předpokládaného trvalého odnětí zemědělské půdy ze ZPF) vlivem nevratným. **I když „Oznámení EIA“ z hlediska vlivů na ZPF pojednává o těchto vlivech s poněkud nízkou úrovní svého rozsahu, lze vzhledem k charakteru záměru**

realizaci „Modernizace trati Brno – Přerov, 5. stavba Kojetín – Přerov“ připustit, aniž by bylo nyní nezbytné vyžadovat proces posouzení vlivu záměru na životní prostředí s tím, že veškeré aspekty zajišťující ochranu ZPF (včetně případných podmínek zmírňujících negativní dopad na ZPF, zejména ve smyslu ustanovení § 4 zákona a ustanovení § 8 odst. 1 zákona) budou muset být v plném rozsahu respektovány v rámci následujících řízení.

Uvedené požadavky na řešení trvalého odnětí, včetně konkrétní a konečné specifikace výměry, včetně případných kompenzačních opatření budou řešeny v navazujícím řízení o odnětí ploch ze ZPF a PUPFL. V řízení o odnětí a v přípravě podkladů pro uvedené řízení, budou respektovány připomínky a požadavky orgánu ochrany ZPF a lesa.

Závěr:

Zjišťovací řízení bylo provedeno podle zásad uvedených v příloze č. 2 k zákonu, s přihlédnutím k povaze a rozsahu záměru, jeho umístění a charakteristice předpokládaných vlivů záměru na veřejné zdraví a životní prostředí. Při hodnocení záměru dále vycházel příslušný úřad z obdržených vyjádření dotčených územních samosprávných celků a dotčených orgánů. V rámci zjišťovacího řízení neobdržel příslušný úřad žádný požadavek na posouzení předmětného záměru podle zákona. Připomínky uvedené ve vyjádřeních se týkaly povinností vyplývajících z příslušné legislativy nebo měly charakter upozornění či doporučení pro navazující řízení a stanovení konkrétních podmínek v dílčích správních aktech. Relevantní připomínky a požadavky byly vypořádány s tím, že danou specifickou problematiku je nezbytné dále odborně řešit v samostatných navazujících řízeních, za současného předložení nezbytných podkladů pro tato řízení. Veřejnost a dotčená veřejnost uvedená v § 3 písm. i) bodě 2 zákona se k oznámení záměru nevyjádřily.

Jedná se o záměr veřejně prospěšné liniové stavby, která představuje některými svými úseky z pohledu vlivů na životní prostředí a zdraví lidí nepochybně některé vlivy, jejichž charakter a rozsah však nebyl přesto klasifikován jako tak významný, aby nutně vyloučil možnost jeho realizace v dané lokalitě anebo vedl k dalšímu posouzení záměru. Zásadním vlivem byl shledán zábor ZPF, který byl v důsledku zejména výstavby dopravního obchvatu města Kojetín jako vyvolané investice navýšen, včetně dočasného záboru, způsobeného vybudováním obslužných komunikací pro období stavební realizace záměru. V rámci oznámení záměru jsou však formulována odpovídající opatření k prevenci a vyloučení či zmírnění negativních vlivů na jednotlivé složky životního prostředí, za kterých lze považovat záměr z hlediska vlivů na životní prostředí a veřejné zdraví jako akceptovatelný. Nejsou dále známy překážky z hlediska ochrany životního prostředí a veřejného zdraví, které by bránily realizaci předmětného záměru v dané lokalitě. Jednotlivé dílčí připomínky či požadavky budou předmětem zpracování projektové dokumentace, jejího připomínkování a navazujících řízení, včetně stanovení konkrétních podmínek, za kterých je možno provádět jednotlivé činnosti, vedoucí k realizaci záměru. Na základě výše uvedeného dospěl příslušný úřad k závěru, že záměr nemůže mít významný vliv na životní prostředí a nebude posouzen podle zákona, a rozhodl tak, jak je uvedeno ve výroku tohoto rozhodnutí.

Poučení:

Proti tomuto rozhodnutí mohou podat do 15 dnů ode dne jeho doručení oznamovatel a dotčená veřejnost uvedená v § 3 písm. i) bodě 2 zákona rozklad k ministru životního prostředí podáním učiněným u Ministerstva životního prostředí, odboru výkonu státní správy VIII, Krapkova 3, 779 00 Olomouc.

O rozkladu rozhoduje ministr životního prostředí na základě návrhu rozkladové komise. Splnění podmínek podle § 3 písm. i) bodu 2 zákona doloží dotčená veřejnost v rámci podání žádosti o rozklad.

Dotčené územní samosprávné celky ve smyslu § 16 odst. 2 zákona vyvěsí toto rozhodnutí neprodleně po jeho obdržení na své úřední desce po dobu nejméně 15 dnů. Zároveň v souladu s tímto ustanovením dotčené územní samosprávné celky neprodleně vyrozumí elektronickou datovou nebo e-mailovou zprávou (petr.matecka@mzp.cz), příp. písemně, příslušný úřad o dni vyvěšení rozhodnutí na úřední desce.

Do rozhodnutí a obdržných vyjádření lze také nahlédnout v Informačním systému EIA na internetových stránkách https://portal.cenia.cz/eiasea/view/eia100_cr, kód záměru **OV8267**.

Bc. Ing. František Ondráš

ředitel odboru výkonu státní správy VIII

podepsáno elektronicky

Rozdělovník:

Účastníci řízení:

Oznamovatel:

Správa železnic, státní organizace, Dlážďená 1003/7, 110 00 Praha 1 – Nové Město - Stavební správa východ, Nerudova 1 779 00 Olomouc

Dotčená veřejnost veřejnou vyhláškou vyvěšením na úřední desce Ministerstva životního prostředí po dobu 15 dnů, přičemž patnáctým dnem od vyvěšení se písemnost považuje za doručenou

Ke zveřejnění na úřední desce ve smyslu § 16 zákona:

Dotčené územní samosprávné celky:

Olomoucký kraj, Jeremenkova 40a, 779 11 Olomouc
Zlínský kraj, třída Tomáše Bati 21, 761 90 Zlín
Obec Vlkoš, Ke Mlýnu č. p. 206, 751 19 Vlkoš
Obec Bochoř, Náves 41, 751 08 Bochoř
Obec Věžky, Věžky 17, 751 19 Vlkoš u Přerova
Obec Bezměrov, Bezměrov 155, 767 01 p. Kroměříž
Obec Kyselovice, Kyselovice 189, 768 11 Chropyně
Obec Žalkovice, Žalkovice 97, 768 23 Břest
Obec Říkovice, Říkovice 68, 751 18 Říkovice
Město Kojetín, Masarykovo náměstí 20, 752 01 Kojetín
Město Chropyně, nám. Svobody 29, 768 11 Chropyně
Statutární město Přerov, nám. T. G. Masaryka 2, 750 11 Přerov

Na vědomí po nabytí právní moci:

Oznamovatel:

Správa železnic, státní organizace, Dlážďená 1003/7, 110 00 Praha 1 – Nové Město - Stavební správa východ, Nerudova 1 779 00 Olomouc

Dotčené územní samosprávné celky:

Olomoucký kraj, Jeremenkova 40a, 779 11 Olomouc
Zlínský kraj, třída Tomáše Bati 21, 761 90 Zlín
Obec Vlkoš, Ke Mlýnu č. p. 206, 751 19 Vlkoš
Obec Bochoř, Náves 41, 751 08 Bochoř
Obec Věžky, Věžky 17, 751 19 Vlkoš u Přerova
Obec Bezměrov, Bezměrov 155, 767 01 p. Kroměříž
Obec Kyselovice, Kyselovice 189, 768 11 Chropyně
Obec Žalkovice, Žalkovice 97, 768 23 Břest
Obec Říkovice, Říkovice 68, 751 18 Říkovice
Město Kojetín, Masarykovo náměstí 20, 752 01 Kojetín
Město Chropyně, nám. Svobody 29, 768 11 Chropyně
Statutární město Přerov, nám. T. G. Masaryka 2, 750 11 Přerov

Dotčené orgány:

Krajský úřad Olomouckého kraje, odbor životního prostředí a zemědělství, Jeremenkova 40a, 779 11 Olomouc

Krajský úřad Zlínského kraje, odbor životního prostředí a zemědělství, třída Tomáše Bati 21, 761 90 Zlín

Magistrát města Přerova, odbor životního prostředí, Bratrská 34, 750 11 Přerov

Městský úřad Kojetín, odbor výstavby, životního prostředí a dopravy, Masarykovo náměstí 20,
752 01 Kojetín

Městský úřad Chropyně, odbor výstavby a životního prostředí, nám. Svobody 29, 768 11
Chropyně

Městský úřad Kroměříž, odbor životního prostředí, Husovo náměstí 534, 767 01 Kroměříž

Krajská hygienická stanice Olomouckého kraje se sídlem v Olomouci, Wolkerova 6, 772 00
Olomouc

Krajská hygienická stanice Zlínského kraje se sídlem ve Zlíně, Havlíčkovo nábřeží 600,
760 01 Zlín

ČIŽP oblastní inspektorát Brno, Lieberzeitova 14, 614 00 Brno

ČIŽP oblastní inspektorát Olomouc, Tovární 40, 779 00 Olomouc

Drážní úřad, pracoviště Olomouc, Nerudova 1, 779 00 Olomouc

Zpracovatel oznámení:

Ecological Consulting a.s., Legionářská 1085/8, 779 00 Olomouc

Na vědomí:

Ministerstvo zemědělství, Těšnov 65/17, 110 00 Nové Město

Ministerstvo zdravotnictví, Český inspektorát lázní a zřídels, Palackého náměstí 375/4, 128 00
Praha, Nové Město

Archeologický ústav AV ČR, Brno, v. v. i., Čechyňská 363/19, 602 00 Brno

Povodí Moravy, s. p., Dřevařská 11, 601 75 Brno

Odbory MŽP (na vědomí):

odbor ochrany ovzduší

odbor ochrany vod

odbor obecné ochrany přírody a krajiny

odbor druhové ochrany a implementace mezinárodních závazků

odbor posuzování vlivů na životní prostředí a integrované prevence