

SMO / 333603 / 25 / 027

20.6.

Ministerstvo životního prostředí

Odbor posuzování vlivů na životní prostředí
a integrované prevence

Praha dne 2. června 2025
Č. j.: MZP/2025/710/5
Vyřizuje: Ing. Jan Kuta
Tel.: 267 122 280
E-mail: jan.kuta@mzp.gov.cz

Město Ostrava odbor vnitřních věcí	
příjemnost ev.č.:	1393
vyvěšena dne:	4-06-2025
sněta dne:	
za správnost:	Jana Kotousová
souběžně zveřejněna na internetu	

ZÁVAZNÉ STANOVISKO K POSOUZENÍ VLIVŮ PROVEDENÍ ZÁMĚRU NA ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ

(dále také jen „závažné 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“)

Výroková část

Název záměru:

RS 1 VRT Prosenice – Ostrava-Svinov

Kapacita (rozsah) záměru:

Předmětem záměru je realizace dvoukolejné vysokorychlostní železniční trati (dále také jen „VRT“) mezi Prosenicemi a Ostravou-Svinov. Jedná se o úsek vysokorychlostní železniční trati v celkové délce 63,4 km, který bude součástí plánované sítě vysokorychlostních tratí v ČR i globální transevropské dopravní sítě TEN-T a který bude sloužit výlučně pro osobní železniční dopravu. Maximální provozní rychlost se předpokládá 320 km/h, minimální provozní rychlost 200 km/h.

Záměr je členěn do dvou dílčích úseků, a to úseku RS 1 VRT Prosenice – Ostrava-Svinov, I. část, Prosenice – Hranice na Moravě, v délce 19,8 km mezi Prosenicemi a Hranicemi, se začátkem stavby v ž. km 94,194 a koncem stavby v ž. km 114,000 (dále také „Moravská brána I“, nebo „MBI“), a úseku RS 1 VRT Prosenice – Ostrava-Svinov, II. část, Hranice na Moravě – Ostrava-Svinov, v délce 43,6 km mezi železničními stanicemi (dále také jen „ŽST“) Hranice na Moravě a Ostrava-Svinov, se začátkem stavby v ž. km 114,000 a koncem stavby v ž. km 157,632 (dále také jen „Moravská brána II“, nebo „MBII“).

Elektronický podpis
Mgr. Evžen Doležal
Ministerstvo životního prostředí
02.06.2025 17:14

Stavba zahrnuje kromě realizace samotné VRT napojení na stávající infrastrukturu (napojení do ŽST Prosenice, Drahotuše a Hranice na Moravě), včetně vyvolaných přeložek konvenční železniční trati č. 271, přípravu napojení na navazující úseky VRT ve směru na Brno a Ostravu a výstavbu doprovodné infrastruktury (zázemí pro údržbu VRT v ŽST Lipník nad Bečvou, trakční napájecí stanice, mimoúrovňová křížení atd.). Součástí záměru jsou také dílčí přeložky silnic I., II. a III. třídy a místních komunikací, přeložky vodních toků a úpravy rybníků, přeložky vodovodů a plynovodů, elektrického vedení apod.

Předpokládaný termín zahájení realizace záměru: 2026

Předpokládaný termín uvedení záměru do provozu: 2034

**Zařazení záměru
dle přílohy č. 1 k zákonu:**

Bod 44, kategorie I (Celostátní železniční dráhy) a bod 49, kategorie II (Silnice všech tříd a místní komunikace I. a II. třídy o méně než čtyřech jízdních pružích od stanovené délky (2 km); ostatní pozemní komunikace od stanovené délky (2 km) a od stanovené návrhové intenzity dopravy předpokládané pro novostavby a ročního průměru denních intenzit pro stávající stavby (1 000 voz/24 h))

Umístění záměru:

kraj: Olomoucký, Moravskoslezský

obec: Prosenice, Osek nad Bečvou, Veselíčko, Lipník nad Bečvou, Jezernice, Klokočí, Hranice, Olšovec, Střítež nad Ludinou, Bělotín, Vražné, Odry, Mankovice, Suchdol nad Odrou, Hladké Životice, Kujavy, Pustějov, Bílov, Studénka, Velké Albrechtice, Jistebník, Ostrava

k. ú.: Proseničky, Osek nad Bečvou, Tupec, Trnávka u Lipníka nad Bečvou, Lipník nad Bečvou, Jezernice, Slavíč, Klokočí, Drahotuše, Velká u Hranic, Hranice, Olšovec, Střítež nad Ludinou, Nejdek u Hranic, Bělotín, Hynčice u Vražného, Vražné u Oder, Odry, Mankovice, Suchdol nad Odrou, Kletné, Hladké Životice, Kujavy, Pustějov, Bílov, Butovice, Studénka nad Odrou, Velké Albrechtice, Jistebník, Polanka nad Odrou, Svinov

Obchodní firma oznamovatele: Správa železnic, státní organizace

IČ oznamovatele: 709 94 234

Sídlo (bydliště) oznamovatele: Dlážďená 1003/7, 110 00 Praha 1 – Nové Město

Ministerstvo životního prostředí jako příslušný úřad na základě § 21 písm. c) zákona a na základě § 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

„RS 1 VRT Prosenice – Ostrava-Svinov“

ve variantě 1c.

Ministerstvo životního prostředí na základě § 9a odst. 1 zákona

stanoví

následující podmínky pro navazující řízení:

I. Podmínky pro fázi přípravy

1) V rámci navazující projektové přípravy provést:

- a) Soubor podrobných inženýrskogeologických, resp. hydrogeologických a pedologických průzkumů. Výsledky průzkumů využít a zohlednit při projekčních pracích v příslušných částech projektové dokumentace pro povolení záměru i při konkretizaci opatření k minimalizaci vlivů záměru. Uvedené průzkumy budou zahrnovat:
 - a. Vybudování hydrogeologických monitorovacích vrtů. Umístění vrtů musí postihnout jak oblast neovlivněnou stavbou, tak území s očekávaným (potenciálním) vlivem stavby, zejména v oblastech s výskytem ohrožených vodních zdrojů.
 - b. Provedení hydrodynamické zkoušky na hydrogeologických vrtech v úsecích hlubokých zářezů a tunelů, a to pro účely výpočtů reálných hydraulických parametrů horninového prostředí. Na jejich základě bude upřesněn dosah možného vlivu hydraulických depresních kuželů vzniklých drenážním účinkem stavby.

- c. Doplnění množství a počtu sond v místě základových prvků tunelů nezbytných pro podrobnou etapu geotechnického průzkumu, s provedením souboru laboratorních zkoušek zaměřených na upřesnění parametrů zastižených zemin, podzemní vody, doplnění korozního průzkumu a představebního hydrogeologického monitoringu (ověření hydrogeologického režimu podzemních vod), a to v souvislosti s plánovaným tunelem Osek nad Bečvou, tunelem Lipník, tunelem Slavíč, tunelem Velká a tunelem Drahotuše). V úsecích zářezů budou pro upřesnění technologie úpravy zastižených zemin provedeny průkazní technologické zkoušky zemin.
 - d. Podrobný pedologický průzkum zpracovaný v oblasti plánované přeložky silnice III/44021 (tzv. severozápadního obchvatu Hranic) a přeložky silnice III/44023 (tzv. obchvatu místní části Hranice III-Velká).
 - e. Odběry a rozborů povrchových vod pro zjištění a monitoring jejich kvality a chemického složení. A to jak vodních ploch s potenciálním kvalitativním ohrožením ze strany záměru, tak zejména i recipientů, do kterých je navrženo zaústění vod odváděných z navržených úseků veřejných pozemních komunikací (alespoň třídy silnic) s režimem zimní údržby).
- b) Upřesňující geotechnický průzkum (geofyzikální měření a jejich interpretace, další vrtané, příp. kopané sondy a příp. polní zkoušky, sledování svahových pohybů pomocí inklinometrických vrtů, sledování hladiny podzemní vody pomocí hydrogeologických pozorovacích vrtů), na základě kterého budou stanovena podrobná opatření pro realizaci předmětného záměru a bezpečné založení stavby, a to i s ohledem na vymezené svahové nestability (cca km 100,650 až 100,920 VRT, km 106,030–106,320, km cca 111,770–111,845 VRT). Výsledky průzkumu využít a zohlednit při projekčních pracích v příslušných částech projektové dokumentace i při konkretizaci opatření k minimalizaci vlivů záměru.
- c) Návrh konkrétního vodohospodářského řešení tunelu Slavíč zpracovaný hydrogeologem s příslušnou odbornou způsobilostí, a to na základě geotechnického a hydrogeologického průzkumu s upřesněním hydraulických parametrů horninového prostředí průzkumnými hydrogeologickými vrty v trase tunelu i v intravilánu obce a s upřesněným modelem proudění podzemních vod včetně tunelového objektu. Součástí návrhu bude zpřesnění dosahu a míry vlivu drenážního efektu tunelu a aktualizace předběžného hydraulického modelu v prostoru tunelu Slavíč nacházejícího se v největší blízkosti zdrojů vod, tj. v prostoru obce Slavíč.
- 2) V rámci žádosti o rozhodnutí o výjimce z ochranných podmínek zvláště chráněných druhů (dále jen „ZCHD“) ve smyslu § 56 zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „zákon č. 114/1992 Sb.“) (dle § 83 odst. 9 zákona č. 114/1992 Sb. bude rozhodnutí o výjimce z ochranných podmínek ZCHD součástí tzv. společného rozhodnutí, které vydá příslušný orgán ochrany přírody), doložit hlukový výpočet upřesněného řešení záměru v úseku přes lokalitu soustavy Natura 2000 v km 249,5–249,8 vlevo (dle staničení stávající železniční trati v úseku viaduktu Stará Bílovka/estakády Bílovka), včetně posouzení vlivu na dotčené ptáčí druhy z hlediska odborně stanoveného kritického limitu 52 dB a včetně porovnání se stávající hlukovou situací v lokalitě. Případné navýšení protihlukové stěny (dále jen „PHS“) posoudit

i z hlediska vlivu na krajinný ráz a zabývat se také možnostmi polouzavřené estakády ve vhodném barevném a materiálovém řešení či dalšími způsoby snížení hlukové zátěže v této lokalitě, pro dosažení uvedené kritické hodnoty. Ze závěrů provedeného posouzení musí vyplývat, že vlivy hluku záměru na dotčené druhy, spolu s vlivy případných souvisejících úprav protihlukových opatření na krajinný ráz jsou akceptovatelné, a také které z konstrukčních řešení je z těchto hledisek vhodnější. Takové řešení přijmout a předložit v rámci dokumentace pro povolení záměru.

- 3) V rámci žádosti o rozhodnutí o výjimce z ochranných podmínek ZCHD ve smyslu § 56 zákona č. 114/1992 Sb. (dle § 83 odst. 9 zákona č. 114/1992 Sb. bude rozhodnutí o výjimce z ochranných podmínek ZCHD součástí tzv. společného rozhodnutí, které vydá příslušný orgán ochrany přírody), doložit Podrobný projekt náhradních (kompenzačních) opatření pro ekologickou újmu způsobenou závažným zásahem ve smyslu § 67 odst. 1 a 4 zákona č. 114/1992 Sb., zahrnující lokality:

- a) Biokoridor u trafostanice v Hladkých Životicích

Umístění: k.ú. Kletné, Hladké Životice (přesný rozsah bude předmětem projektu)

Rozsah: Pro navedení migrujících živočichů bude na pomezí k.ú. Kletné a Hladkých Životic navržena liniová výsadba dřevin (šíře biokoridoru 15 m), která propojí zalesněné plochy Vítkovské vrchoviny a mostní objekty na VRT a dálnici D1 přes bezejmenný tok.

- b) Revitalizace Butovického potoka a realizace regionálního biokoridoru (dále také jen „RBK“) RBK 644

Umístění: Pozemky parc. č. 2859, 3074, 2857 v k.ú. Butovice

Rozsah: Revitalizace napřímeného koryta Butovického potoka a jeho drobné nivy, zahrnující vytvoření menších meandrů, vykopání tůňek a výsadby doprovodné zeleně.

- c) Revitalizace bývalého rudiště u Polanky v chráněné krajinné oblasti (dále jen „CHKO“) Poodří

Umístění: Lokalita zahrnuje bývalou vlečku pro vlaky s železnou rudou pro ocelářské podniky na stávajících pozemcích oznamovatele.

Rozsah: Odstranění stávajících ruderních porostů křovin a původního násypu se starým kolejovým štěrkem a vysypanými rudami.

- d) Obnova zamokřených luk na soutoku potoků Jamník a Sezina

Umístění: k.ú. Bravantice (přesný rozsah bude předmětem projektu)

Rozsah: Odstranění náletových dřevin a vybudování několika tůň na značně degradovaných vlhkých loukách v k.ú. Bravantice.

- 4) V rámci dokumentace pro povolení záměru, jako součást obsahu projektové dokumentace pro povolení stavby dopravní infrastruktury, doložit identifikaci všech objektů určených k demolici, a to s řádným zdůvodněním nezbytnosti jejich odstranění a způsobu dohodnuté kompenzace a včetně popisu, zda je tato kompenzace (např. v podobě nového vodojemu, infrastruktury apod.) součástí dokumentace pro povolení záměru.

- 5) V rámci dokumentace pro povolení záměru, jako součást obsahu projektové dokumentace pro povolení stavby dopravní infrastruktury, doložit Podrobný projekt monitoringu výskytu zvláště chráněných druhů v plochách stavebních a inženýrských objektů před zahájením výstavby a v jejím průběhu.
- 6) V rámci dokumentace pro povolení záměru, jako součást obsahu projektové dokumentace pro povolení stavby dopravní infrastruktury, doložit Podrobný projekt monitoringu migrace živočichů pro fázi před zahájením výstavby, v jejím průběhu, v prvních dvou letech po zahájení zkušebního provozu a jedenkrát za 5 a 10 let od zahájení zkušebního provozu, zahrnující:
- a) Monitoring funkčnosti průchodů pro migrující živočichy: Po dobu pěti let od zahájení zkušebního provozu bude v úsecích křížení VRT s biotopem zvláště chráněných druhů velkých savců a v evropsky významné lokalitě (dále jen „EVL“), resp. CHKO Poodří sledována funkčnost migračních objektů.
 - b) Cílem monitoringu bude rovněž prověřit synergické působení VRT a dálnice D1 na migrační průchodnost územím, resp. provázanost migračních objektů na obou liniových stavbách, případně, zda mezi VRT a dálnicí nevznikají izolované populace živočichů (zejména savců, plazů a obojživelníků). Na základě prověření pak vhodně navrhnout, resp. realizovat příslušná opatření.
 - c) Předběžný návrh postupu a možná opatření na podporu migrační průchodnosti územím s ohledem na možné výsledky monitoringu, pokud je lze již v této fázi přípravy předpokládat.
- 7) V rámci dokumentace pro povolení záměru, jako součást obsahu projektové dokumentace pro povolení stavby dopravní infrastruktury, doložit Podrobný projekt monitoringu povrchových a podzemních vod z hlediska kvality a kvantity, zahrnující:
- a) Aktualizaci pasportu vodních zdrojů (studny a jímací zařízení) v dotčeném okolí záměru s podrobným návrhem jejich hydrogeologického (dále také jen „HG“) monitoringu pro sledování kvality a kvantity podzemních vod. V případě zachování části stávající zahrádkářské osady v úseku km cca 100,1 až 100,5 v Lipníku n. Bečvou zařadit do návrhu hydrogeologického monitoringu také alespoň referenční vodní zdroje (studny pro zálivky) v těchto plochách s nárokem na případná kompenzační opatření (prohloubení či zajištění nového zdroje apod.).
 - b) Stanovení systému hydrogeologických monitorovacích vrtů v oblastech s výskytem ohrožených vodních zdrojů, a to pro režimní monitoring kolísání hladiny podzemní vody v kvartérním kolektoru. Umístění HG vrtů musí postihnout jak oblast neovlivněnou stavbou, tak území s očekávaným (potenciálním) vlivem stavby.
 - c) Kvantitativní monitoring vod bude sestávat z pravidelného sledování hladiny podzemní vody (dále také jen „HPV“) vytipovaných domovních studní v oblasti potenciálního ovlivnění a HG vrtech.
 - d) Kvalitativní monitoring vod musí obsahovat minimálně stanovení základního chemického rozboru podzemní vody, včetně in situ sledování fyzikálně-chemických parametrů (pH, Eh, vodivost, teplota) při odběru vzorků. Rozsah analýz a četnost odběrů budou stanoveny na základě podrobného průzkumu v Projektu monitoringu.

- e) Kvantitativní a kvalitativní monitoring vod bude započat nejméně 2 roky před zahájením stavebních prací a bude probíhat nejméně následující 2 roky po uvedení stavby do zkušebního provozu.
 - f) Předběžný návrh postupu a možná opatření pro ochranu povrchových a podzemních vod s ohledem na možné výsledky monitoringu, pokud je lze již v této fázi přípravy předpokládat.
- 8) V rámci dokumentace pro povolení záměru, jako součást obsahu projektové dokumentace pro povolení stavby dopravní infrastruktury, doložit Podrobný projekt monitoringu hluku a vibrací, zahrnující:
- a) Minimálně 1x ročně realizovat autorizované měření hluku z výstavby a mimostaveništní dopravy, včetně sčítání vozidel stavby záměru na dotčené komunikační síti dle aktualizované akustické studie.
 - b) Minimálně 1x realizovat autorizované měření hluku a vibrací z provozu v rámci zkušebního provozu, a to v prvních dvou letech po uvedení stavby do zkušebního provozu.
 - c) Požadovaná měření a sčítání budou provedena minimálně u všech lokalit, které vyplynou z požadovaného soupisu rizikových míst navržených k monitoringu hluku v rámci aktualizovaných akustických studií a které jsou samostatně požadovány v rámci dalších podmínek (Společná akustická studie pro oba úseky pro fázi výstavby i provozu záměru (příp. v rozsahu stavebních objektů dokumentace pro povolení stavby – součást dokladové části obsahu projektové dokumentace pro povolení stavby dopravní infrastruktury), viz podmínka č. 40.
 - d) Návrh bude zahrnovat také postupy při zjištění překročení příslušných limitů, včetně možností nápravných opatření.
- 9) Podrobný projekt monitoringu dle podmínek č. 5–8 bude zpracován odborně způsobilou osobou s praxí v oboru, resp. držitelem platné autorizace dle § 19 zákona.
- 10) V rámci dokumentace pro povolení záměru, jako součást obsahu projektové dokumentace pro povolení stavby dopravní infrastruktury, doložit podrobný popis všech záměrem dotčených oficiálních cyklotras a cyklostezek, včetně popisu způsobu zajištění jejich funkčnosti, a to jak ve fázi provozu, tak i výstavby záměru.
- 11) V rámci dokumentace pro povolení záměru, jako součást obsahu projektové dokumentace pro povolení stavby dopravní infrastruktury, doložit aktualizovaný projekt vegetačních úprav vycházející z návrhu vegetačních úprav v rámci dokumentace EIA, zahrnující navíc následující požadavky:
- a) Podrobné prověření plošné či alespoň liniové výsadby vzrostlých dřevin v lokalitě Dvořiště, a to z obou stran budoucí estakády (směrem k Bílovce a směrem ke Studénce), a to i z hlediska jiných zájmů ochrany přírody. Na základě prověření pak výsadbu vzrostlých dřevin vhodně navrhnout, resp. realizovat.
 - b) Podrobné prověření návrhu vegetačních úprav dle dokumentace EIA z hlediska druhů vhodných pro danou oblast s ohledem na klimatické charakteristiky dané oblasti a z hlediska nevhodných druhů pro výsadby v předmětném území jako tavola kalinolistá a jasan úzkolistý podunajský, příp. náhrady výsadeb samovolně šířeného

bezu černého a bezu hroznatého, např. za brslen. Na základě prověření pak vegetační úpravy vhodně navrhnout, resp. realizovat.

- c) Podrobný návrh rozmístění výsadby 351 kusů dřevin jako kompenzaci za nárůst emisí v úseku MBI, a to ve vazbě na emisemi nejvíce ovlivněné úseky a lokality.
- d) Navrhnout vegetační úpravy okolí vysokorychlostní trati ve formě výsadeb dřevinné vegetace podél trati, a to zejména ve volné krajině, a dále vlevo od trati ve směru staničení při souběhu s dálnicí. Ozelenění navrhnout rovněž podél nových přístupových cest k trase VRT, v okolí nových technologických objektů (TNS Kletné), přeložek stávajících komunikací a dále v návaznosti na jednotlivé navržené ekodukty. Složení dřevinné vegetace by mělo obsahovat maximální podíl regionálních druhů.
- e) Stavbu procházející napříč Polanskými rybníky odclonit alespoň z jižní strany liniovou výsadbou dřevin, např. vrb seřezávaných „na hlavu“ či jiných vhodných druhů. Pokud to bude technicky proveditelné, navrhnout ze severní strany alespoň výsadbu křovinné vegetace podél nového náspového tělesa železnice. Vhodné druhy dřevin a formu výsadby odsouhlasit s orgánem ochrany přírody a krajiny.
- f) Náhradní výsadby směřovat do liniových výsadeb dřevin podél polních cest v blízkosti trasy VRT, či jako realizaci územního systému ekologické stability (dále jen „ÚSES“) dle územních plánů obcí.
- g) Jižní svahy zemních valů navrhnout k osázení regionální travinnou směsí s příměsí bylin, případně mozaikovitě keři, severní svahy osázet mozaikovitě keři v kombinaci s trávobylinnou směsí.
- h) V případě umístění protihlukových stěn na terén (mimo estakády a mostní objekty) navrhnout rovněž ozelenění stěn ostrůvkovitě (např. popínavými rostlinami v kombinaci s výsadbou nižších keřů, případně nízkých dřevin podél tělesa stěny apod.).
- i) Na výslunných svazích v zářezích a náspech nebude lokálně navrženo, pokud to bude technicky možné, ohumusování ploch s ohledem na podporu vývoje vegetace oligotrofních stanovišť. Na patě svahů bude navrženo umístění plazníků (úkryty pro plazy).
- j) Na co největší ploše náspů a svahů VRT v celé délce úseku navrhnout trvale udržované bezlesí. Na těchto náspech a svazích požadovat k vysetí tzv. motýlí směs s výraznějším zastoupením živných a nektaronosných rostlin pro motýly. Zatravnění a složení zatravněovací směsi by mělo být v souladu s metodikou pro tzv. Motýlí dálnice (více viz www.motyli-dalnice.cz). Návrh následné péče by měl spočívat v mozaikovitém sečení, které bude prováděno na různých místech v různou dobu tak, aby byly neustále přítomny neposečené plochy. Alespoň 10 % ploch by mělo zůstat každý rok neposečených, a to vždy na různých místech. Neposečené plochy každý rok střídat tak, aby nebyly na stejném místě ve dvou po sobě jdoucích letech.
- k) V širokém okolí lokality č. 3 (v rozsahu alespoň cca 1 ha) entomologického průzkumu (střed 49.5139994N, 17.5141544E, viz příloha č. I.6 a I.9 dokumentace EIA) požadovat výsadbu vysokokmenné třešně, a to nejlépe v alejích nebo extenzivních sadech, kde bude spon minimálně 10 m, jelikož je zapotřebí, aby byly stromy

maximálně osluněné. Provedení výsadeb požadovat při zahájení stavební činnosti, pokud to bude technicky možné.

- l) V rámci dokumentace EIA navržené výsadby dřevin podél obslužné komunikace upravit lokálně jako mozaiku dřevinných porostů a travnatých ploch s podporou výskytu opylovačů.
 - m) V blízkém i širokém okolí lokality č. 6 (v rozsahu alespoň cca 1 ha) entomologického průzkumu (střed 49.5296678N, 17.5562436E, viz příloha č. I.6 a I.9 dokumentace EIA) navrhnout k výsadbě na vhodných osluněných místech alespoň vyšší desítky až nižší stovky jilmu vazu (*Ulmus laevis*).
 - n) V širším okolí lokality č. 15 (v rozsahu alespoň cca 3 ha) entomologického průzkumu (střed 49.5416933N, 17.6421533E, viz příloha č. I.6 a I.9 dokumentace EIA) navrhnout výsadbu solitérních dubů letních (přednostně), případně i dubových alejí se sponem alespoň 15-20 m atp. v počtu alespoň nižších stovek stromů.
 - o) Prostor nad tunely, případně jiné potenciálně vhodné lokality, navrhnout k rekultivaci jako kompenzační opatření ztráty mezofilních ovsíkových luk.
 - p) V rámci celého úseku VRT v různých depresích, vlhčích místech a podél stálých či periodických vodních toků, kde to situace umožní, navrhnout výsadbu vrby bílé nebo vrby křehké, s požadavkem na zapěstování tak, aby z nich vznikly hlavaté vrby. Pro vznik hlavatých vrb je možné využít i již některých stávajících mladších stromů úzkolistých vrb. Výška ořezů a vzniku "hlav" by měla být minimálně 2 m a vyšší (nejlépe 2,5 m a více). Počty hlavatých vrb by se měly pohybovat alespoň ve stovkách jedinců, čím více, tím lépe. Ořezávané stromy "na hlavu" je nezbytné pravidelně ořezávat každých cca 5 let. S vytvořením hlavatých vrb by se mělo začít co nejdříve, nejlépe ještě před začátkem realizace výstavby VRT.
 - q) V EVL, resp. CHKO Poodří budou železniční násypy, protihlukové valy a náběhy i pláň ekoduktu Polanská niva navrženy k osetí travobylinnou směsí místního původu. Důležitá je přitom vhodná volba zdroje diaspor s ohledem na převážně sušší stanovištní podmínky objektů.
 - r) Úbytek hnízdních a potravních biotopů způsobený zásahem do zemědělských ploch (pro druhy jako bramborníček hnědý, bramborníček černohlavý, koroptev polní, křepelka polní a jiné) kompenzovat návrhem travnatých pásů na vhodných plochách (okolí obslužných komunikací, retenčních nádrží (kde bude možné porosty kosit 1x ročně), plochy stavenišť) s použitím travino-bylinné směsi, tzv. biopásů.
- 12) V rámci dokumentace pro povolení záměru doložit podrobné prověření možnosti zvýšení ochrany obyvatel a bezpečnosti cestujících formou vybavení průjezdních stanic a příp. také frekventovaných lávek nad VRT pokročilým zvukovým či vizuálním výstražným systémem, signalizující průjezd vysokorychlostních vlakových souprav. A to jak z hlediska návrhu konkrétních míst k umístění, tak i vhodného audiotechnického řešení, s návrhem konkrétních typů těchto zařízení vč. případných referencí ze zahraničí. Nebudou-li jejich zavedení bránit vážné technické, bezpečnostní či jiné provozní důvody, zapracovat vhodné řešení, které z požadovaného prověření vzejde, do dokumentace pro povolení záměru.
- 13) V rámci dokumentace pro povolení záměru, jako součást obsahu projektové dokumentace pro povolení stavby dopravní infrastruktury, doložit Zásady organizace výstavby

(dále jen „ZOV“), jejichž součástí bude podrobný harmonogram staveništní dopravy, s aktualizací dotčené dopravní infrastruktury a se zohledněním případného souběhu staveništní dopravy v rámci obou částí VRT (Prosenice – Hranice na Moravě; Hranice na Moravě – Ostrava-Svinov) či s jinými známými dopravními výstavbami. Harmonogram a trasy staveništní dopravy budou projednány s dotčenými územně samosprávnými celky a s příslušnými správci komunikací, se zohledněním povinností a nákladů spojených s případnými opravami a uvedením komunikací do původního stavu po ukončení stavební činnosti.

- 14) V rámci dokumentace pro povolení záměru jako součást ZOV doložit podrobné bilance a další podklady k provádění zemních prací, zahrnující:
- a) Aktualizované výpočty bilance přebytečných zemin záměru, včetně specifikace konkrétního místa či zařízení pro jejich ukládání a doložení jeho odpovídající kapacity. Pokud je to s ohledem na cílová místa uložení zemin možné, budou přebytečné zeminy přepravovány po železnici. Nakládání s těmito zeminami a jejich doprava budou předmětem popisu vlivu stavby na životní prostředí jako součást ZOV v rámci dokumentace pro povolení záměru.
 - b) Při hloubení tunelů nakládat s odtěženými zeminami odděleně podle půdních horizontů tak, aby svrchní části mohly být opětovně použity při rekultivacích a nedošlo k promíchání půdních horizontů.
- 15) V rámci dokumentace pro povolení záměru jako součást ZOV doložit podrobné požadavky na ochranu životního prostředí při výstavbě zahrnující:
- a) Na plochách přírodních biotopů (louky, lesy, mokřady) nebudou zřizovány stavební dvory ani deponie zemin. Pracovní prostor zde bude vymezen v nezbytně nutném rozsahu.
 - b) Provizorní přemostění bude provedeno pomocí přechodně umístěných mostů, nelze využívat přejezdů nivou a korytem toku s využitím brodů.
- 16) V rámci dokumentace pro povolení záměru jako součást ZOV doložit opatření na snížení hluku ze stavební činnosti zahrnující:
- a) V blízkosti obytné zástavby v době 6:00 - 7:00 hod nezačínat plný pracovní výkon těžké mechanizace, nejhluchnější fáze prací provádět až po 7:00 hod a používat čerpadla betonové směsi s hladinou akustického výkonu LWA = 93 dB nebo nižší.
 - b) V blízkosti obytné zástavby o víkendech a svátcích omezit činnost stavebních strojů a hlučné stavební práce (zejména podbíjení). Podbíjení kolejí plánovat tak, aby bylo prováděno v době, kdy již budou v úseku VRT Moravská brána I i u navrhované přeložky konvenční trati hotovy navržené PHS. Případné podbíjení kolejí v noční době plánovat do lokalit, v jejichž blízkosti se nenachází chráněná zástavba.
 - c) Významnější zdroje hluku (např. kompresory) neumísťovat do těsné blízkosti obytné zástavby. V případě nezbytnosti takového umístění, odstínit hluk z těchto zdrojů mobilními zástěnami nebo použít zdroje s nižším deklarovaným akustickým výkonem tak, aby bylo zajištěno plnění příslušného hlukového limitu.

- 17) V rámci dokumentace pro povolení záměru jako součást ZOV doložit opatření proti prašnosti zahrnující:
- a) Zařízení staveniště pravidelně skrápět a uklízet. Pravidelně čistit rovněž příjezdové komunikace, nákladní automobily a techniku přepravující stavební materiál.
 - b) Používat nákladní automobily splňující minimálně emisní limit pro nákladní automobily EURO IV a nesilniční stroje splňující emisní limity na úrovni stage IV. Zaplachtovat korby nákladních automobilů přepravujících prašný stavební materiál. V obytné zástavbě uskutečňovat veškeré práce spojené s návozem stavebního materiálu pouze v denní době (od 7:00 do 19:00).
 - c) Minimalizovat pojezd nákladních vozidel po nezpevněné ploše staveniště, ideálně nejvíce pojížděné úseky na staveništi zpevnit, případně skrápět. Komunikaci mezi zařízeními pro mytí kol nákladních vozidel a výjezdem z areálu řešit jako zpevněnou. Parkování zaměstnanců stavby zajistit výhradně na zpevněných plochách.
 - d) Neodkrývat celý povrch najednou, ale provádět zemní práce postupně v závislosti na postupu výstavby komunikace/železničního tělesa. V místech největšího přiblížení staveniště k obytné zástavbě vybudovat po dobu provádění zemních prací bariéru s protiprašnou funkcí (např. tkaninové clony).
 - e) Minimalizovat nebo zcela vyloučit volné deponování jemnozrnného materiálu (cement, vápno, bentonit, písek s frakcí do 4 mm) na staveništi. Dlouhodoběji ukládaný materiál shromažďovat v boxech, ohradit jednotlivé materiály a zamezit vyfoukání jemných částic do okolí (v prostoru zařízení staveniště).
 - f) Umisťovat venkovní skládky na závětrnou stranu a současně materiály na deponie umisťovat tak, aby horní vrstvu tvořil vždy nový přirozeně vlhký materiál. Deponie materiálu o zrnitosti menší než 8 mm zakrývat nebo při větrném počasí a v době sucha skrápět.
 - g) Odkryté suché plochy v době déletrvajícího sucha nebo při větrném počasí zvlhčovat (skrápět). Zatravnit skrývky svrchních vrstev půdy (ornice, podorničí apod.), které budou dočasně uloženy v mezideponiích. Plochy určené k následným vegetačním úpravám osázet co nejdříve po dokončení prací.
 - h) Recyklační linky Velké Albrechtice a Polanka nad Odrou provozovat pouze v pracovní dny v době od 8:00 – 18:00 hod, a to pouze za dobrých rozptylových podmínek (ne za inverzního počasí) a při činnosti skrápěcího či mlžícího zařízení, vyjma deštivého počasí a teplot klesajících pod 3° C. Maximální výkon recyklační linky omezit na 100 t/hod, po dobu max. 10 hodin za den. Pravidelně kropit rovněž mezideponie skladovaného recyklovaného materiálu a materiálu určeného k recyklaci. V případě delšího uložení a nevyužívání mezideponie (déle než dva týdny) mezideponii případně zakrývat nebo zatravnit.
 - i) Pojezdovou rychlost v areálu recyklační stanice a na stavbě (po provizorních komunikacích) omezit na max. 20 km/h.

- 18) V rámci dokumentace pro povolení záměru jako součást ZOV doložit opatření proti nežádoucím účinkům venkovního osvětlení stavby v noční době zahrnující:
- a) Staveniště v blízkosti vodních toků a přírodních biotopů nebudou trvale osvětlena, nejdéle od 6:00 do 19:00 hod.
 - b) Osvětlení bude směřováno přímo na místo, kde se pracuje, s cílem minimalizovat úniky světla do okolí.
 - c) V místech migračních koridorů osvětlení neinstalovat, vyjma případů v zájmu bezpečnosti provozu či jinými přednostními požadavky na osvětlení.
 - d) U všech instalací a úprav osvětlení aplikovat opatření pro eliminaci světelného znečištění, v souladu s požadavky normy ČSN 36 0459 – Omezování nežádoucích účinků venkovního osvětlení.
- 19) V rámci dokumentace pro povolení záměru jako součást ZOV doložit podrobné řešení dočasných bariér proti pronikání živočichů, včetně obojživelníků a plazů do staveniště, zahrnující jejich popis a umístění, včetně uvedení doby jejich trvání a požadavky:
- a) Bariéry budou umístěny na všech místech křížení trasy VRT s vodními toky, údolními nivami, mokřady a v dalších lokalitách dle upřesňující podmínky pro fázi realizace záměru. Proti vniknutí živočichů, včetně obojživelníků a plazů budou pevně oploceny a zajištěny rovněž stavební jámy u tunelů.
 - b) Zabezpečení dočasnými bariérami bude provedeno po dobu výstavby prostor budoucích skrývek a stavby v místech výskytu obojživelníků. Bariéry budou instalovány před započítáním skrývky.
 - c) Instalace dočasných bariér bude koordinována s biologickým dozorem (ekodozorem) stavby, který na základě aktuální situace a výsledků aktuálních průzkumů může rozhodnout o případné změně rozsahu instalace.
 - d) Zábrany budou zřízeny podle standardu Agentury ochrany přírody a krajiny ČR (dále jen „AOPK ČR“): SPPK E 02 001:2020 Zřizování a provoz mobilních zábran pro obojživelníky. Pro zachování migračního toku budou podél zábran zřízeny i odchytové nádoby, ze kterých budou dotčení jedinci přeneseni na vhodné místo, které určí ekodozor.
- 20) V rámci projektové dokumentace pro povolení stavby dopravní infrastruktury předložit konstrukční řešení nových kolejových svršků a spodků řešených konvenčních tratí tranzitního železničního koridoru (dále jen „TŽK“), které bude přednostně navrženo jako bezстыkové, a to minimálně v úsecích v souběhu s obytnou zástavbou.
- 21) V rámci projektové dokumentace pro povolení stavby dopravní infrastruktury navrhnout prefabrikované rámy tvořící estakádu konvenční trati v oblasti Bílovky (dle varianty 1c) s obložení čelních zdí rámu a dolní části říms kamenným obkladem nebo kamenným zdivem.
- 22) V rámci projektové dokumentace pro povolení stavby dopravní infrastruktury budou skleněné protihlukové stěny nebo jiné rozsáhlé skleněné plochy odrážející okolní zeleň z důvodu ochrany ptáků před střety navrženy z vnější strany s povrchovou úpravou svislými nebo vodorovnými pruhy. Podoba protihlukových stěn bude splňovat požadavky proti kolizím ptáků dle standardu AOPK ČR: SPPK E02 007:2022: Opatření v rámci

prevence kolizí ptáků s transparentními a reflexními materiály. Vizuální podobu protihlukových stěn v úseku CHKO Poodří řešit ve spolupráci s orgánem ochrany přírody a krajiny, realizovat je buď jako průhledné s dostatečnou ochranou ptáků, případně v zeleném provedení či čtvercovým zeleno-zeleným motivem (maskováním).

- 23) V rámci projektové dokumentace pro povolení stavby dopravní infrastruktury navrhnout oplocení a zejména jeho umístění podle obecných zásad pro zajištění migrace dle metodiky Doprava a ochrana fauny v ČR (AOPK ČR 2020, ve znění poslední verze metodiky v době zpracování projektu). V úseku souběhu VRT a tranzitního železničního koridoru je nutné oplocit obě železnice. V lesních úsecích by plot měl být vysoký 2 m. Mimo tyto úseky je dostačující výška plotu 1,8 m. Rozměry ok jsou s ohledem na umožnění průchodu přes pláň železnice alespoň drobným živočichům navrženy 7,5 × 15 cm (vodorovně × svisle). V úseku na příjezdu ke stanici Ostrava – Svinov, v místě křížení VRT s regionálním biokoridorem RBK 12-1 vymezeným v územním plánu Ostrava (cca v km 157,3) ponechat volný průchod, tj. přechod tohoto biokoridoru přes železniční koridor ponechat bez oplocení. V km 94,300 – 99,600, kde trasa VRT prochází územím s výskytem silně ohroženého křečka polního, navrhnout na základě podrobnějších průzkumů potřebný rozsah a typ oplocení, které zamezí průniku křečků do prostoru VRT a nasměruje je ke vhodnému migračnímu objektu.
- 24) Stavební a inženýrské objekty, kde je ÚSES přímo předmětem, nebo kterými jsou dotčeny prvky ÚSES, navrhnout v rámci projektové dokumentace pro povolení stavby dopravní infrastruktury ve spolupráci s osobou oprávněnou k projektování ÚSES na základě autorizace udělované Českou komorou architektů.
- 25) Vozovky účelových komunikací navrhnout v úsecích křížení biotopu zvláště chráněných druhů velkých savců a v EVL/CHKO Poodří v rámci projektové dokumentace pro povolení stavby dopravní infrastruktury přednostně z přírodního materiálu. Vhodné jsou nestmelené kryty vozovek např. z vibrovaného šterku, mechanicky zpevněného či hrubě drceného kameniva.
- 26) V rámci náhrady za dotčené mokřadní biotopy navrhnout a vyprojektovat podrobné objekty, které budou součástí povolovaného záměru (projektové dokumentace pro povolení stavby dopravní infrastruktury):
 - a) Revitalizace mokřadu, který se nachází v místě křížení Trnávky a stávající železniční trati, jižně od trati v km 98,961 (Trnávka).
 - b) Revitalizace mokřadu jihozápadně od stávajícího viaduktu (za parkovištěm) v km 104,374 (Jezernice), včetně zajištění dotace vodou.
 - c) Komplexní projekt revitalizace mokřadu a otevření zatrubněné části toku Splavná v km 110,250 (Splavná), včetně demolice stávajícího propustku.
- 27) Jako součást projektové dokumentace pro povolení stavby dopravní infrastruktury řešit v rámci revitalizace Nádražního rybníka úpravu sklonu břehového svahu, a to až do hodnoty 1:5. V případě nutnosti použití kamene je třeba dbát na zachování přírodě blízkého charakteru, tj. nelze uvažovat s dlážděním, urovnáváním líce apod. Nutné je použití i materiálů jemnějších frakcí, které umožní kořenění rostlin.
- 28) V rámci projektové dokumentace pro povolení stavby dopravní infrastruktury bude koryto vodního toku dotčeného stavbou složené s vloženou kynetou. Dno dotčeného vodního toku

i břehy budou upraveny vložением větších kamenů, aby bylo zpomaleno proudění. Kapacita dotčeného koryta bude odpovídat minimálně Q_{30d} , což ve zbytkovém pásu umožní rozliv vyšších průtoků. Plánované vyklínování koryt dotčených stavbou bude provedeno se spárami.

- 29) V rámci projektové dokumentace pro povolení stavby dopravní infrastruktury budou mostní objekty, které kříží vodní toky v zájmovém území, konstruovány v souladu s ČSN 73 6201 (Projektování mostních objektů) na průtok minimálně Q_{100} , s výjimkou odůvodněných případů dle této normy. V případech, kde je to možné a účelné, zvážit návrh a realizaci na průtok Q_{500} .
- 30) V rámci projektové dokumentace pro povolení stavby dopravní infrastruktury nebudou retenční nádrže v průchozích profilech mostů přes vodní toky navrženy s oplocením. Technické řešení nádrží musí respektovat požadavek na zamezení uvíznutí živočichů, tzn. nesmí se zde nacházet schodovité překážky (vyšší než 10 cm), břehy mají být pozvolné (sklon $< 1:2$). Dnový ventil bude zabezpečen proti vniknutí živočichů. Výtoky z retenčních nádrží před jejich zaústěním do vodních toků realizovat přírodě blízkým korytem jako meandrující s rozvolněnou výsadbou dřevin na březích.
- 31) V rámci projektové dokumentace pro povolení stavby dopravní infrastruktury budou přeložky vodních toků provedeny přírodě blízkým způsobem, a to mimo mostní objekty a úsek 15 m nad a 15 m pod mostním objektem. V tocích, kde ichtyologický průzkum potvrdil výskyt ryb, bude kamenné opevnění řešeno tak, aby vytvářelo různorodé tůně, které budou sloužit jako úkryt pro ryby. Přeložky projektovat dle metodiky Ochrana a zlepšování morfologického stavu vodních toků (AOPK ČR 2020, ve znění poslední verze metodiky v době zpracování projektu).
- 32) V rámci projektové dokumentace pro povolení stavby dopravní infrastruktury budou mosty a propustky přes vodní toky zahrnovat suché postranní bermy o min. šíři 20 cm, které budou plynule navazovat na okolní terén. V místech propustků nebudou schodovité překážky (vyšší než 10 cm) ani hluboké jímky. Propustky budou realizovány dle obecných zásad pro zajištění migrace dle metodiky Doprava a ochrana fauny v ČR (AOPK ČR 2020, ve znění poslední verze metodiky v době zpracování projektu).
- 33) V rámci projektové dokumentace pro povolení stavby dopravní infrastruktury bude podmostí navrženo v maximální možné míře s přírodním povrchem (hlína, písek). U méně vytížených cest v podmostí navrhovat nepevněný povrch. U propustků či menších mostů, kde je nutné zpevněné podmostí, preferovat kámen před betonem. Pro zlepšení průchodnosti podmostí pro menší druhy obratlovců požadovat do podmostí umístění napomáhajících prvků (větší kameny nebo hromádky kamení či dřeva). Podmostí u stávajícího objektu v km 191,738 navrhnout k vyčištění a opatření přírodním povrchem (hlína).
- 34) V rámci projektové dokumentace pro povolení stavby dopravní infrastruktury v návrhu jednotlivých mostních objektů a estakád respektovat následující:
- a) Most přes polní cestu (km 96,912) - součástí sadových úprav bude navádění vegetace a ozelenění okolí objektu tak, aby byl objekt začleněn do okolní krajiny. Retenční nádrž bude řešena jako polosuchý polder, který nebude oplocen. Pro zlepšení průchodnosti podmostí pro menší druhy obratlovců do podmostí podél zdi požadovat umístění napomáhajících prvků (větší kameny nebo hromádky kamení či dřeva).

- b) Most přes vodní tok Trnávka (km 98,961) a rámový most přes polní cestu (km 98,705) - součástí sadových úprav bude naváděcí vegetace a výsadby v okolí objektů. Retenční nádrže budou navrženy jako polosuché poldry bez oplocení. Pro zlepšení průchodnosti podmostí pro menší druhy obratlovců budou do podmostí podél zdi umístěny napomáhající prvky (větší kameny nebo hromádky kamení či dřeva). Povrch obslužné komunikace k retenční nádrži bude nezpevněný (např. mlatový). Zbytek podmostí bude s přírodním povrchem. Do podmostí budou umístěny prvky podporující migraci menších druhů (kameny, dřevo). V podmostí nebudou instalována svodidla ani oplocení.
- c) Most přes vodní tok Loučka (km 101,169) - podmostí bude řešeno tak, že na obou stranách koryta budou suché bermy. Povrch bermy bude kamenný, nikoliv betonový. Původní koryto vodního toku bude po přeložení v co největší míře zachováno, aby se zde vytvořila tůň.
- d) Most přes místní komunikaci a potok Hlásenec (km 102,610) - v krajním poli bude mezi patou náspu a pilířem volný prostor, který může sloužit jako migrační plocha pro středně velké a drobné savce. Plocha bude ponechána s přírodním povrchem. Koryto přeložky toku Hlásenec bude mimo mostní objekty (a úsek 15 m nad a 15 m pod mostním objektem) řešeno přírodě blízkým způsobem.
- e) Most přes polní cestu (km 103,391) - součástí sadových úprav bude liniová výsadba za účelem propojení mostu a estakády. Povrch obslužné komunikace k retenční nádrži bude nezpevněný (např. mlatový).
- f) Estakáda přes dvě silnice, potok Jezernice a migrační koridor ZCHD velkých savců pod souhrnným názvem Nový Jezernický viadukt (km 104,374) - z důvodu křížení trasy VRT s migračním koridorem ZCHD velkých savců bude pro snížení rušivého vlivu z provozu na viaduktu umístěna oboustranně PHS. Retenční nádrže budou navrženy jako polosuché poldry, které nebudou oploceny. Podmostí bude kromě komunikací a čistírny odpadních vod (dále jen „ČOV“) s přírodním povrchem. V podmostí dojde k opevnění lomovým kamenivem v úseku 15 m před a 15 m za mostním objektem. Zbylé úseky vodních toků budou zachovány ve stávajícím stavu. Součástí sadových úprav bude naváděcí vegetace a výsadby v okolí viaduktu. Na toku Jezernice nesmí vzniknout stupně, které by bránily migraci ryb. Do podmostí umístit prvky podporující migraci menších druhů (kameny, dřevo) a vypracovat projekt revitalizace mokřadu, který se nachází jihozápadně od stávajícího viaduktu (za parkovištěm), včetně zajištění dotace vodou. Nový Jezernický viadukt bude podrobně rozpracován z hlediska vhodného začlenění do lokality s nemovitou kulturní památkou Jezernický Viadukt. Jeho architektonické ztvárnění a výslednou podobu průběžně konzultovat a koordinovat s požadavky Národního památkového ústavu (dále také jen „NPÚ“).
- g) Most přes vodoteč, obslužnou cestu a migrační koridor ZCHD velkých savců (km 105,352) - součástí sadových úprav bude naváděcí vegetace, která propojuje objekty v km 104,374, km 105,352 a tunel Slavíč. Retenční nádrž bude řešena jako polosuchý poldr, který nebude oplocen. Původní koryto překládaného toku nebude severně od doprovodné komunikace zasypáno a zůstane jako slepé rameno. Z důvodu křížení trasy VRT s migračním koridorem ZCHD velkých savců budou na mostní objekt umístěny oboustranně PHS. Do podmostí umístit prvky podporující

migraci menších druhů (kameny, dřevo). V podmostí nebudou umístěna svodidla. Podmostí bude s přírodním povrchem, cesta k retenční nádrži bude nebezpečná (např. mlatová).

- h) Estakáda přes vodní tok Žabník a migrační koridor ZCHD velkých savců (km 107,309) - úpravy toku Žabník budou řešeny opevněním lomovým kamenivem pouze v místě mostního objektu (+ 15 m před a 15 m za mostním objektem). Zbylé úseky vodního toku budou zachovány ve stávajícím stavu. Na toku nesmí vzniknout stupně, které by bránily migraci ryb. Součástí sadových úprav bude naváděcí vegetace a výsadby v okolí viaduktu. Z důvodu křížení trasy VRT s migračním koridorem ZCHD velkých savců a z důvodu snížení rizika kolizí letounů a ptáků s vlaky budou na mostní objekt umístěny oboustranně PHS. V podmostí ani v okolí mostního objektu (např. podél obslužné komunikace) nebudou umístována svodidla ani oplocení, které by mohlo představovat migrační překážku. Do podmostí umístit prvky podporující migraci menších druhů (kameny, dřevo). Podmostí bude s přírodním povrchem (hlína). Retenční nádrže nebudou oploceny. Doprovodná vegetace podél Žabníku bude redukována pouze z důvodu ochrany mostní konstrukce. Na stávající železniční trati č. 271 je mostní objekt přes potok Žabník, který je nevyhovující pro migraci velkých savců. V rámci rekonstrukce trati je nezbytné tento objekt dimenzovat tak, aby byl vyhovující pro migraci živočichů z kategorie A.
- i) Soumostí přes místní komunikaci a Uhřínovský potok (km 109,290) - součástí sadových úprav bude doprovodná vegetace podél přeložky Uhřínovského potoka. Z jižní strany bude na objekt umístěna PHS. Koryto vodního toku bude navrženo z větší části jako přirozené koryto s ohumusováním a zatravněním. Kamenné opevnění bude realizováno tak, aby vytvářelo různorodé tůně, které budou sloužit jako úkryt pro ryby, to zahrnuje vytváření mělkých částí. Kromě místní komunikace a obslužných cest bude podmostí ponecháno s přírodním povrchem (hlína). Do podmostí umístit prvky podporující migraci menších druhů (kameny, dřevo). Vzhledem k přítomnosti ohrožené střeve potoční bude přeložka potoka realizována přírodě blízkým způsobem, bez stupňů, a to i v podmostí. Důležité je zapracovat do projektu vloženou kynetu do dna koryta, která bude sloužit pro minimální průtoky.
- j) Estakáda přes přístupovou komunikaci, nivu a vodní tok Splavná (km 110,350) - jako součást sadových úprav budou v místě migračního profilu navrženy vegetační výsadby a úpravy, které budou podporovat migrační prostupnost. S ohledem na komplikované řešení v uzlu je navržena úprava vodního toku Splavná v celkové délce 609,34 m. Celá délka úpravy bude otevřená, v lichoběžníkovém průřezu. Celková délka úpravy s přirozeným charakterem bude v délce 370,93 m a opevnění kamenem bude v délce 238,41 m. Kamenné opevnění bude realizováno tak, aby vytvářelo různorodé tůně, které budou sloužit jako úkryt pro ryby, to zahrnuje vytváření mělkých částí.
- k) Estakáda přes vodní tok Velička a estakáda na obchvatu Hranic přes Veličku (novostavba) (km 112, 000) - doprovodná vegetace podél Veličky bude redukována pouze z důvodu ochrany mostní konstrukce. Kromě ochrany pilířů, cyklostezky a místní komunikace bude povrch podmostí s přírodním povrchem, a to u obou objektů. Úpravy toku Velička budou realizovány opevněním lomovým kamenivem pouze v místě mostního objektu (+ 15 m před a 15 m za mostním objektem). Zbylé

úseky vodního toku budou zachovány ve stávajícím stavu. Po obou stranách mostu budou instalovány PHS.

- l) Most přes bezejmennou vodoteč (km 112,822) - součástí sadových úprav bude naváděcí vegetace z jižní strany mostu. Bermy v podmostí budou s přírodním povrchem (hlína) pro snazší pohyb živočichů.
- 35) Tunel Slavič (km 105,945 – 106,655) - v rámci projektové dokumentace pro povolení stavby dopravní infrastruktury bude součástí sadových úprav podél doprovodné komunikace naváděcí vegetace pro usnadnění migrace živočichů. Plochy staveniště budou po dokončení stavby tunelu rekultivovány tak, aby došlo k nahrazení zničených stanovišť. V rámci těchto ploch rozmístit hromady dřeva a kamenů jako náhradní stanoviště pro plazy a obojživelníky. Povrch doprovodné komunikace nesmí být tmavý (např. asfalt), aby nebyl atraktivní pro plazy a obojživelníky k vyhřívání.
- 36) Obchvat Hranice III – Velká (mezi km 111,3 a 111,4) - v rámci projektové dokumentace pro povolení stavby dopravní infrastruktury nebude silnice oplocená, což by v daném místě mohlo vést ke zvýšení rizika srážek živočichů s vozidly na připravovaném obchvatu Velké. Výsadby na svahu tělesa proto nebudou navrženy blíže než 7 m od krajnice, z důvodu zachování přehlednosti jak pro řidiče, tak pro živočichy vstupující na komunikaci. Zároveň na tomto úseku osadit dopravní značky „pozor zvěř“. Přeložku potoka řešit přírodě blízkým způsobem. Bermy v podmostí požadovat s přírodním povrchem.
- 37) V rámci projektové dokumentace pro povolení stavby dopravní infrastruktury budou k zajištění ochrany povrchových vod proti proniknutí škodlivých látek ze splachů ze silničních komunikací během výstavby navrženy retenční objekty s usazovacím prostorem se stálou hladinou, záchytnou plovoucí nornou stěnou a redukováním odtokem. Tyto budou sloužit i pro zachycení většího množství látek škodlivých povrchovým vodám včetně lehkých kapalin, které nejsou mechanicky odstranitelné, při haváriích především v lokalitě odvodňující hlavní silniční úseky.
- 38) Na odtoku zachycených dešťových vod z údržbového střediska Lipník před zaústěním do recipientu bude v rámci projektové dokumentace pro povolení stavby dopravní infrastruktury navržen filtr ropných látek.
- 39) Návrh venkovního osvětlení záměru bude v rámci projektové dokumentace pro povolení stavby dopravní infrastruktury respektovat požadavky ČSN 36 0459 Omezování nežádoucích účinků venkovního osvětlení, zejména pak specifických požadavků normy na osvětlení v úseku lokality Natura 2000 – evropsky významná lokalita a ptačí oblast (dále také jen „PO“) Poodří (zóna Z0), zahrnující:
- a) Neosvětlovat prostory určené ke spánku a rozmnožování (hnízdění) živočichů, neosvětlovat vodní plochy a oblasti břehů přírodních (přírodě blízkých) tekoucích i stojatých vod (včetně rybníků).
 - b) Neosvětlovat koruny stromů ve vegetačním období.
 - c) Používat světelné zdroje s co nejnižší náhradní teplotou chromatičnosti.
 - d) Používat světlomety s úhlem poloviční svítivosti vhodné z pohledu velikosti osvětlovaného prostoru.
 - e) Svícení zdola směrem vzhůru používat pouze ve zvláště odůvodněných případech.

- f) Pro zóny Z0 a Z1 dále platí omezení náhradní teploty chromatičnosti v nočních hodinách (22:00 – 6:00) na ≤ 2200 K. Pro zónu Z2 platí hodnota ≤ 3000 K.
- 40) V rámci dokumentace pro povolení záměru doložit aktualizované akustické posouzení, společné pro oba úseky (příp. v rozsahu stavebních objektů dokumentace pro povolení stavby – součást dokladové části obsahu projektové dokumentace pro povolení stavby dopravní infrastruktury), a to:
- a) Pro fázi výstavby záměru, kde kromě plošného růstu výhledové dopravy budou zohledněny i předchozí připravované relevantní záměry v dotčeném území dle Informačního systému EIA (dále jen „IS EIA,“) příp. dalších, které by mohly v době výstavby významně ovlivnit akustickou situaci. Součástí studie bude také výpočet hluku z výstavby protihlukových opatření a soupis lokalit navržených k monitoringu hluku z výstavby i staveništní dopravy, a to na základě predikovaného přiblížení se úrovni hlukového limitu až do rozsahu nejistoty měření (2 dB).
 - b) Pro fázi provozu záměru, kde kromě aktualizovaného návrhu protihlukových opatření bude také soupis rizikových míst navržených k monitoringu hluku, s předpokladem překročení nebo přiblížení úrovně hlukového limitu, a to až do rozsahu nejistoty měření (2 dB). Součástí studie budou dále samostatně rozpracované části:
 - a. Návrhy protihlukových stěn budou rozšířeny o pozvolné náběhy, které budou sloužit pro eliminaci efektu úleku při rychlé změně akustické situace vyvolané průjezdem vlaku.
 - b. Protihlukové stěny v nivách toků budou svou výškou zasahovat nad výšku vozidlových souprav, s výjimkou tzv. bezkolizních lokalit (lokality s doloženým vyloučením významnějších kolizí s ptáky). Z toho protihlukové stěny v nivě potoka Lubeň (nyní pouze jednostranná PHS), Hlásenec a Uhřínovský potok (nyní pouze jednostranná PHS) budou umístěny na obě strany mostu, z důvodu omezení kolizí ptáků s vlakovými soupravami.
 - c. Podrobné prověření možnosti zvýšení účinnosti PHS 4 (zejm. z hlediska výšky a délky) v úseku staničení cca 101,7 až 102,1 v Lipníku n. Bečvou, a to zejména ve vazbě na chráněnou zástavbu nemocničního areálu v tomto úseku. Na základě prověření pak zvýšení účinnosti PHS 4 vhodně navrhnout, resp. realizovat.
 - d. Podrobné prověření možnosti zvýšení účinnosti a optimalizace protihlukových opatření v rámci úseků, kde je záměr dominantním zdrojem hluku a dochází zde k významnějším souběhům synergického hlukového působení např. s dálnicí D1 a/nebo konvenční tratí TŽK, s cílem více přispět ke snížení tohoto spolupůsobení, nad rámec prostého plnění hlukových limitů z jednotlivých zdrojů. Na základě prověření pak zvýšení účinnosti a optimalizace protihlukových opatření vhodně navrhnout, resp. realizovat.
 - e. Podrobné prověření všech reálně dostupných možností protihlukových opatření přímo na zdroji (přednostně oddálení trasy komunikací, tichý asfalt apod.) u výpočtových bodů Vel_1163a, resp. také Vel_1163b (ul. Potštátská, Hranice) a u výpočtových bodů S4, S5, S6 (ul. Svinovská, Polanka n. Odrou) a S10 a S11 (ul. 1. května, Polanka nad Odrou). Hlukově vyhovující řešení bude předmětem dokumentace pro povolení záměru, resp. jeho souvisejících stavebních objektů.

V opačném případě doložit zajištění vyhovujícího řešení přímo na dotčených objektech (výměna oken, nucené větrání s rekuperací, plnostěnné oplocení, rekolaudace apod.). Uvedené lokality budou zahrnuty mezi body požadované k monitoringu hluku z provozu.

- f. Stanovení minimálních požadavků na vysokorychlostní soupravy z pohledu šíření hluku v rámci Evropských předpisů pro interoperabilitu a posouzení, zda požadavky odpovídají předpokladům ve výpočtových modelech hlukových studií.
- g. Podrobné prověření možnosti nahrazení protihlukových stěn zemními valy, které budou mít za úkol odclonit trasu vysokorychlostní železnice od okolní krajiny, a to v km konvenční trati cca 252,8–253,5, 253,6–253,85, 254,1–254,4, 254,7–255,3, 255,4–255,75, v km VRT 129,9–130,1 (severně od trati), 130,6–131,25 (severně od trati) v návaznosti na ekodukt Kletné, 149,9–151,15, 151,1–151,35, 152,2–152,85, a dále v prostoru okolo TNS Kletné (km cca 132,0–132,3). Na základě prověření pak nahrazení protihlukových stěn zemními valy vhodně navrhnout, resp. realizovat. Valy jako náhradu PHS však minimálně provést v úsecích km konvenční trati cca 253,85 – 254,1 (podél konvenční trati), km VRT 152,9–153,2 (podél trati VRT). Optimální výška valů je do 2–4 m, maximální výška je 6 m nad terénem (v odůvodněných případech může být akceptována i vyšší výška). Odvrácené svahy valů budou mít co nejmenší sklon (nejméně 1:2, optimálně 1:2,5 a vyšší).

41) V rámci dokumentace pro povolení záměru doložit aktualizované posouzení vlivu vibrací, společné pro oba úseky (příp. v rozsahu stavebních objektů dokumentace pro povolení stavby – součást dokladové části obsahu projektové dokumentace pro povolení stavby dopravní infrastruktury), zahrnující:

- a) Podrobnější hodnocení ovlivnění nejbližší relevantní zástavby z hlediska zatížení technickou seismicitou a potenciálně nadlimitními vibracemi z provozu VRT, a to jednotnou metodikou společnou pro oba úseky a na základě pasportizace stavu a typu stavební konstrukce konkrétních dotčených objektů. Hodnocení bude provedeno rovněž pro nejbližší objekty v blízkosti opěr a podpěr navržených mostních konstrukcí.
- b) Konkrétní návrh typu a provedení antivibračních rohoží, příp. řádné zdůvodnění, proč v hodnoceném úseku se zástavbou není antivibrační opatření navrženo.
- c) Soupis objektů navržených k monitoringu vibrací dle kritérií zvolené metodiky. Do soupisu budou zahrnuty rovněž dále uvedené jednotlivé konkrétní objekty požadované k měření vibrací v rámci zkušebního provozu.

42) V rámci dokumentace pro povolení záměru doložit aktualizovanou rozptylovou studii, společnou pro oba úseky (příp. v rozsahu stavebních objektů dokumentace pro povolení stavby – součást dokladové části obsahu projektové dokumentace pro povolení stavby dopravní infrastruktury), a to pro fázi výstavby, zvláště zaměřenou na:

- a) Lokalitu nejbližší zástavby vůči recyklační základně v Polance nad Odrou. Výpočty bude doloženo plnění limitů maximálních denních koncentrací PM₁₀ včetně predikce maximálního počtu překročení, a to se zohledněním stávajícího provozu recyklační základny a předpokládané účinnosti navržených opatření.

- b) Možná další opatření ke snížení negativních vlivů na ovzduší, a to např. z hlediska změny umístění zdrojů, rozložení výstavby, snížení potřeby kácení apod. V případě kompenzační zeleně upřesnit vhodné lokality pro jejich výsadbu s ohledem na požadovaný efekt.
 - c) Celkové doložení plnění imisních limitů vlivem provozu souvisejících mobilních betonárek a recyklačních zařízení, s kvantifikací očekávaného efektu navrhovaných protiprašných opatření primárně na těchto zdrojích.
- 43) V rámci dokumentace pro povolení záměru doložit aktualizované posouzení vlivů na povrchové a podzemní vody, společné pro oba úseky (příp. v rozsahu stavebních objektů dokumentace pro povolení stavby – součást dokladové části obsahu projektové dokumentace pro povolení stavby dopravní infrastruktury), a to:
- a) Posouzení vlivu na podzemní vody, zahrnující:
 - a. Podrobné prověření ekologické zátěže území dotčeného záměrem v návaznosti na přítomnost kontaminovaných lokalit v těsné blízkosti záměru dle Informačního systému evidence kontaminovaných míst (dále jen „SEKM“) a případný návrh opatření, resp. postupů pro fázi realizace záměru.
 - b. Podrobné prověření navrženého řešení z hlediska ovlivnění ochranného pásma vodního zdroje (dále také jen „OPVZ“) „Ostrava Dubí, Nová Ves prameniště“, a to z hlediska dostatečnosti rozsahu a účinnosti opatření k minimalizaci vlivu na podzemní vody v dotčeném okolí při výstavbě nejbližších základových konstrukcí záměru. Na základě prověření pak vhodně navrhnout, resp. realizovat příslušná opatření, resp. úpravu opatření již navržených.
 - b) Posouzení vlivu na povrchové vody, zahrnující:
 - a. Konkretizovaný způsob odvodnění stavebních jam a zářezů, zejména předpokládané množství, místo a způsob vypouštění těchto vod, včetně způsobu čištění těchto vod od sedimentů a dalších případných látek. Je-li to provozně i technicky možné a ve výše uvedeném smyslu účelné, navrhnout retenční a sedimentační nádrže určené pro provoz záměru k realizaci přednostně před zahájením vlastní výstavby záměru.
 - b. Výsledky rozborů povrchových vod pro zjištění a monitoring jejich kvality a chemického složení, s výpočtem směšovacích rovnic obsahu chloridů pro navrhované veřejné pozemní komunikace třídy silnic s režimem zimní údržby, a s porovnáním s příslušnými limity pro kvalitu povrchových vod.
 - c. Podrobnou specifikaci kapacitních parametrů ČOV ve Velkém údržbovém středisku (dále jen „VÚS“) Lipník n. B., včetně zdrojů, množství a rozsahu znečištění vod.
 - d. Podrobné zhodnocení účinnosti návrhu odvodnění s retenčními nádržemi z hlediska povodňových průtoků v obci Kujavy, a to včetně zohlednění rizik spojených s erozí půdy, resp. splachů z okolních pozemků. V případě možného významného zhoršení těchto průběhů vlivem záměru zajistit doplňující opatření ke snížení tohoto rizika opatřeními přímo ze strany záměru, příp. na záměru nezávislé prvky protipovodňové ochrany obce.

- e. Modelový výpočet s grafickým výstupem změn v průběhu záplavových území v lokalitě obce Velké Albrechtice ve stavu po realizaci záměru.
 - f. Podrobné prověření opatření na vodních tocích z hlediska kapacit těchto vodních toků vůči zvýšeným průtokům. Zejména pak vodních toků, na které byly v minulosti napojeny retenční nádrže z dalších významných staveb (např. vodní tok Trnávka aj.). Případné úpravy či dodatečná opatření pro zajištění potřebné kapacity toků zohlednit v rámci předloženého řešení záměru.
 - g. Podrobné prověření vlivu záměru a úprav vodních toků na systém stávajících zádržných příkopů v úseku mezi km 139,7 až 140,5, a to z hlediska povodňových rizik a ohrožené nejbližší zástavby. Případné úpravy či dodatečná opatření pro zajištění jejich funkčnosti zohlednit v rámci předloženého řešení záměru.
 - h. Podrobnou analýzu škod způsobených povodněmi v září 2024 na záměrem řešených konvenční tratích i v území s navrhovanými úseky VRT, a to s ohledem na snížení případných budoucích škod na majetku a ohrožení zdraví a životů obyvatel ve vztahu k posuzovanému záměru. Případná technicky, provozně či jinak proveditelná opatření zohlednit v rámci dokumentace pro povolení záměru.
- 44) V rámci dokumentace pro povolení záměru doložit aktualizované posouzení vlivu záměru na klimatický systém a odolnost vůči změně klimatu, společné pro oba úseky (příp. v rozsahu stavebních objektů dokumentace pro povolení stavby – součást dokladové části obsahu projektové dokumentace pro povolení stavby dopravní infrastruktury). Posouzení bude zahrnovat také zhodnocení dostatečnosti navržených opatření na zmírnění rizik spojených s extrémními projevy změny klimatu (extrémní výkyvy teplot včetně účinků vysokého rozpálení povrchů, odvod přívalových vod, povodňové situace, aj.), které mohou vést k poškození navrhovaných objektů a konstrukcí.
- 45) V rámci dokumentace pro povolení záměru se v návrhu kompenzačních opatření nezbytných pro zajištění celkové soudržnosti soustavy Natura 2000 – kompenzace významně negativního vlivu záměru na lokalitu soustavy Natura 2000 vyplývajícího ze záborů vodních stanovišť čolka velkého (*Triturus cristatus*) – předkládanému příslušnému orgánu ochrany přírody v souladu s ustanoveními § 45i zákona č. 114/1992 Sb. soustředit přednostně na lokality ploch u rybníka Palarňový, rybníka Spasitel, louky u Bažantuly a V trojúhelníku u Pustějova (pokud z následných jednání oznamovatele s příslušným orgánem ochrany přírody po procesu EIA nevyplyne jinak). Povinnosti vyplývající z § 45i odst. 3 a násl. zákona č. 114/1992 Sb. (mimo jiné prokázání převažujícího veřejného zájmu) nejsou touto podmínkou dotčeny.

II. Podmínky pro fázi realizace (výstavby) záměru:

- 46) Provádět průběžné a další podmínkami upravené specifické kontroly nad prováděním stavebních prací a souvisejících zásahů včetně plnění stanovených souvisejících podmínek:
- a) Hydrogeologický dozor bude provádět odborně způsobilá a kvalifikovaná osoba s odpovídajícími zkušenostmi a znalostmi o vodních režimech, podzemních vodách a geologických poměrech. Úkolem je zajištění ochrany vodních zdrojů, prevence znečištění a řízení hladiny podzemní vody včetně odvodňování během výstavby.

- b) Geotechnický dozor bude provádět odborně způsobilá a kvalifikovaná osoba s odpovídajícími zkušenostmi a znalostmi v oblasti geologie, inženýrské geologie a stavebního inženýrství, specialista na geotechniku. Úkolem bude zejména kontrola plnění parametrů, podmínek a požadavků na správnost a bezpečnost prací spojených s geotechnickými podmínkami při provádění tunelů, výkopů, svahů apod.
- c) Biologický dozor (ekodozor) bude provádět odborně způsobilá a kvalifikovaná osoba disponujícími potřebnými znalostmi, zkušenostmi a prostředky k provádění biomonitoringu a zajištění včasného i úspěšného transferu zvláště chráněných živočichů a ryb do náhradních lokalit a s oprávněním zastavit provádění činnosti v případě pouhé hrozby závažného poškození chráněných zájmů. Úkolem ekodozoru bude zejména kontrola výskytu živočichů v prostoru stavby, dodržování ochranných opatření a vyhodnocování skutečných vlivů prováděných zásahů na místní populace rostlin a živočichů. Ekodozor zajistí odbornou součinnost při plnění náhradních opatření.
- d) Během výstavby záměru v úsecích s dotčením EVL a PO Poodří přizvat k součinnosti a průběžné kontrole nad realizací opatření, včetně rekultivací dokončených ploch, rovněž AOPK ČR, RP Správa CHKO Poodří, příslušný orgán ochrany přírody.

Z činnosti těchto dozorů vypracovat souhrnnou závěrečnou zprávu shrnující závěry a zjištění za každý uplynulý kalendářní rok, která bude na vyžádání k dispozici stavebnímu úřadu nebo dotčeným orgánům.

47) Zásahy do dřevin v rámci přípravy území řešit následovně:

- a) Kácení dřevin realizovat bezprostředně před zahájením stavby, s ohledem na ochranu volně žijících druhů ptáků, netopýrů a dalších chráněných živočichů. Kácení proběhne přednostně mimo hnízdní období ptáků, tedy od 1. října do 15. března.
- b) Pro vzrostlé stromy s průměrem kmene nad 1 m podél vodních toků a rybníků bude kácení prováděno mimo období hibernace nebo vyvádění mláďat netopýrů, konkrétně od 1. září do 15. listopadu, a to při venkovní teplotě nad 11 °C. Před kácením bude proveden průzkum stromových dutin, a pokud budou zjištěny netopýři, budou instalovány jednosměrné zábrany, které umožní jejich bezpečný odchod. Kácení bude provedeno nejméně 5 dnů po instalaci zábran s využitím plošiny nebo lezecké techniky a s postupným snášením části stromů na zem. Do prostoru předpokládaných dutin neřezat a části stromů s dutinami spouštět opatrně na zem. V případě přítomnosti netopýrů v dutině ponechat části kmenů s dutinami na místě, aby je netopýři mohli spontánně opustit. Takové opatření neplatí, pokud by ke kácení došlo v čase možné hibernace dutinových druhů letounů (15. listopadu až 31. března). V takovém případě je třeba zajistit odborný transfer nalezených netopýrů do územně příslušné stanice pro handicapované živočichy.
- c) Na lokalitě č. 15 entomologického průzkumu mezi obcí Jezernice a městskou částí Hranice-Slavíč (porosty podél bezejmenného toku se středem na pozici 49.5416933N, 17.6421533E, viz příloha č. I.6 a I.9 dokumentace EIA) zásadně omezit kácení dubů (zejména těch starých) a jakýchkoliv jiných starších stromů. Veškeré zásahy do dřevin v této lokalitě mohou být provedeny pouze za přítomnosti biologického dozoru (ekodozoru) stavby, který stanoví maximální míru zásahu s ohledem na nežádoucí dotčení biotopu zvláště chráněného roháče obecného a podmínky jeho

zákonné ochrany. Pařezy ze všech kácených starších stromů umístit na okraji zbývajících lesního porostu a částečně přehrnout zeminou.

- d) Po vytyčení staveniště v nivách potoka Hlásenec a v nivě Uhřínovského potoka bude proveden cílený průzkum a případně odebrány řízky vrby lýkovcové pro transfer jedinců mimo ovlivněné území. Výrub starších vrb, které rostou podél Uhřínovského potoka, minimalizovat v co největší možné míře, zásahy do nich provádět pouze na základě řádného odůvodnění nezbytnosti kácení každého jednotlivce v rámci povolení kácení a pouze za dohledu biologického dozoru (ekodozoru).
- e) V EVL, resp. CHKO Poodří alespoň část starších stromů s průměrem kmene nad 1 m namísto skácení seřezat na torzo, které již provoz na železnici neohrozí. Vysokokmenná torza zajistí podmínky pro vývoj dotčených saproxylických organismů. Alespoň část vrb s průměrem kmene nad 0,5 m mimo kritickou zónu (8 m od osy kolejí VRT) bude seřezána a udržována tzv. na hlavu.
- f) Alespoň část dřevní hmoty z kmenů a větví kácených dřevin s průměrem nad 20 cm ze všech lokalit ponechat poblíž těchto lokalit, a to vždy pokud možno v lesnatém biotopu či na jeho okraji. Dřevní hmotu ponechat na tomto místě až do úplného zetlení. Stromy přednostně nekrátit, případnou délku volit i s ohledem na jejich možné odcizení, nejméně však 3-4 m. Množství takto ponechaného mrtvého dřeva by mělo být maximálně možné. Umístění a rozsah opatření stanoví biologický dozor (ekodozor) stavby.
- g) Zachované dřeviny, které mohou být dotčeny, budou chráněny před poškozením a ničením v nadzemní i podzemní části. Při výkopech nebudou přetínány kotvící kořeny, nezpevněný povrch na ploše do 2,5 m od kmene stromu nebude hutněn.

48) Pro ochranu dotčených živočišných a rostlinných druhů:

- a) Před demolicí plánovaných objektů bude proveden průzkum synantropních druhů živočichů. V případě zjištění jejich výskytu navrhnout opatření k minimalizaci vlivu (vhodný termín, technologický postup demolice, způsob transferu apod.) a projednat toto s příslušným orgánem přírody.
- b) Před zahájením skryvek a stavebních prací umístit oboustranně dočasné bariéry proti pronikání obojživelníků v místě, kde se trasa VRT těsně přimyká k mokřadu na Splavné (km 110,300 – 110,800) a u Drahotušského rybníka. Bariéry rovněž umístit na obchvatu Velké v místě křížení se Splavnou a na obchvatu Hranic v místě křížení s Veličkou. Bariéry dále umístit na všech místech křížení trasy VRT s vodními toky a dalších dle podrobného popisu v rámci ZOV. Instalace dočasných bariér koordinovat s biologickým dozorem (ekodozorem) stavby, který na základě aktuální situace a výsledků aktuálních průzkumů rozhodne o případné změně rozsahu instalace.
- c) Před zahájením zemních prací provést v úseku km 94,300 až 99,600 VRT aktualizaci průzkumu výskytu křečka polního (*Cricetus cricetus*) a v případě zjištění jeho výskytu provést opatření na jeho vymístění z ovlivněného území dle ekodozorem stanoveného a příslušným orgánem přírody odsouhlaseného postupu. Opatření by mělo spočívat v udržování plochy plánovaného záboru stavby zcela bez vegetace po dobu jedné vegetační sezóny. Vhodnou metodou je opakovaná podmítka nebo mělká orba.

Křečci, kteří tím ztratí vegetační kryt, takto ošetřené plochy spontánně opustí. Méně šetrnou alternativou jsou odchyty křečků a jejich transfery do náhradních biotopů (okolní pole). Transfery vyžadují vytvoření umělých náhradních nor a lze je provádět jen v určité části roku, kdy se křečci nerozmnožují a jsou aktivní na povrchu, tj. v dubnu a také v období od 15. srpna do konce září.

- d) Před zásahem do sídel bobra evropského (*Castor fiber*) na lokalitách 8 (Drahotuše – Okolí železniční tratě v Drahotuších, mokřad na Splavné) a 9 (Velička - Křižování toku Velička s navrhovanou trasou VRT) dle mammalogického průzkumu (viz příloha I.6 a I.9 dokumentace EIA) budou na základě aktuálního stavu těchto lokalit a přesného harmonogramu a rozsahu prací zajištěny na lokalitách takové podmínky, aby bobři lokalitu samovolně opustili. Teprve po těchto opatřeních může zásahům předcházet eliminace výskytu odchylem nebo odlovem v souladu s programem péče o bobra evropského, aby nedošlo k usmrcení jedinců během stavebních prací. Opatření a zásahy v těchto lokalitách budou realizovány ve spolupráci s biologickým dozorem (ekodozorem) a příslušným orgánem ochrany přírody.
- e) Před zahájením prací v korytech Ludiny a Odry budou dotčené úseky toků přehrazeny sítí (velikost ok 15–20 mm) a opakovaně v nich budou pomocí živolovných vrší s návnadou odchyťováni raci říční (*Astacus astacus*). Lov bude probíhat soustavně 20 dní před zásahem při teplotě vody min. 8 °C. Odchytení jedinci budou transferováni výše po toku do míst s dostatkem potenciálních úkrytů. Z důvodu ochrany populací raka říčního před infekcí račích moru lze do Ludiny a Odry vstupovat jen s řádně dezinfikovanou mechanizací a výstrojí personálu, což je možno provést i úplným očištěním vodou od bláta a následným vysušením mimo bezprostřední okolí Ludiny a Odry.
- f) Před zásahem do půdního krytu v EVL, resp. CHKO Poodří budou odstraněny porosty invazních rostlin s významným potenciálem degradovat okolní cenné biotopy, a to zejména:
 - a. Křídlatka japonská (*Reynoutria japonica*): údolní niva Bílovky, Polanecké rybníky, PR Rezavka;
 - b. Třapatka dřípátá (*Rudbeckia laciniata*): železniční koridor podél Jistebnických mokřadů.

Eradikace těchto druhů bude prováděna pomocí šetrných metod, např. kosením nebo aplikací šetrných herbicidů. Odstranění porostů nelze provést bezprostředně před zahájením stavby. Je nutné je zahájit s dostatečným předstihem, aby byly zlikvidovány veškeré partikule (zejména podzemní) s potenciálem opětovné invaze. Během stavby a alespoň po dobu pěti let po jejím ukončení, bude probíhat monitoring, na základě kterého budou navrženy další kroky k vyloučení nadměrného šíření křídlatky a třapatky.

- g) Zásah do rybníků bude proveden po jejich vypuštění v rámci běžného obhospodařování. Pro účely stavební činnosti není možné rybníky vypouštět během období vývoje obojživelníků, tj. v měsících duben–září. Reprodukční biotopy obojživelníků u Polanky n. Odrou, které nelze vypustit, tj. tůň mezi železnicí a Palarňovým rybníkem a rybník Spasitel, budou před zahájením zimování obojživelníků v měsících srpen–říjen vyloveny pomocí ručních sítí a živolovných pastí.

- h) Mokřady podél železnice v údolní nivě Bílovky, podél Jistebnických mokřadů a Polaneckých rybníků není možno zasypávat v období reprodukce či aktivity obojživelníků. Zásah je možno provádět pouze v měsících říjen–únor.
 - i) Podél rybníků a Jistebnických mokřadů budou v hnízdním období duben–červen vyloučeny hlučné stavební práce (zejména demolice, sanace železničního spodku a pokládka železničního svršku).
 - j) Realizací stavby a doprovodných opatření (přeložky toků, retenční nádrže, revitalizace mokřadů aj.) může dojít ke změně pohybu drobných obratlovců v území. Trvalé naváděcí bariéry pro obojživelníky proto instalovat až na základě požadavků, které vzejdou z výsledků monitoringu bioty při výstavbě, resp. při provozu.
 - k) Před zahájením prací v korytech vodních toků s potvrzených výskytem ryb budou zasažené úseky přehrazeny sítí (velikost ok 15–20 mm) a opakovaně zde budou provedeny elektroodlovy ryb. Odchycení jedinci budou transferováni na vhodné místo výše po toku (min. 500 m). Piskoři pruhovaní (*Misgurnus fossilis*) ve výpustích rybníků u Jistebníku a na Mlýnce budou navíc odchytávány pomocí živolovných vrší s návnadou. Jejich transfer bude směřován do kanálu Křípopa. Záchranný odlov zajistí ekodozor v součinnosti s uživatelem rybářského revíru a po projednání s rybářským orgánem státní správy.
 - l) Stavební práce ve vodním toku Velička neprovádět v době tření ryb a rozmnožování raků (květen a červen, říjen a listopad), u ostatních vodních toků tyto práce v uvedených obdobích minimalizovat, s ohledem na minimalizaci vzniku zakalení.
 - m) V těsném sousedství lokality č. 29 entomologického průzkumu (souřadnice 49.5671494N, 17.7144150E, viz příloha I.6 a I.9 dokumentace EIA) byl zaznamenán výskyt modráška bahenního (*Phengaris nausithous*). Ploše s výskytem tohoto druhu je třeba se vyhnout při všech stavebních pracích a pojezdech technikou. Rozsah zásahů v této lokalitě bude upřesněn ekodozorem na základě aktuálních bioprůzkumů, zásahy zde budou prováděny pouze pod jeho dohledem.
 - n) U lokality č. 16 entomologického průzkumu (Břehové porosty u toku Hlásenec, souřadnice 49.5442272N, 17.6498619E, viz příloha I.6 a I.9 dokumentace EIA) nezasahovat do ploch s výskytem švestek a planých trnek, zábory půdy v této lokalitě celkově minimalizovat.
- 49) Pro kompenzaci zásahů do hnízdních příležitostí ptačích druhů a letounů:
- a) Úbytek hnízdních a úkrytových příležitostí při odstranění stromů kompenzovat budkami pro ptáky a netopýry v nedotčených částech porostů dřevin, s ohledem na riziko kolizí a rušení však alespoň ve vzdálenosti větší než 200 m od osy VRT. Jejich instalaci do vhodného prostředí v dotčených porostech dřevin provede ekodozor po domluvě s orgánem ochrany přírody. Rámcově by kompenzační opatření mělo vypadat následovně:
 - a. Ludina: 20 sýkorníků, 5 polobudek pro lejsky, 5 budek pro sovy, 10 budek pro netopýry.
 - b. Luha: 10 sýkorníků, 1 budka pro poštolky, 5 budek pro netopýry.

- c. Oderské rybníky: 20 sýkorníků, 5 budek pro sovy, 2 budky pro poštolky, 15 budek pro netopýry.
 - d. Odra: 10 sýkorníků, 1 budka pro sovy, 5 budek pro netopýry.
 - e. CHKO Poodří: 80 sýkorníků, 20 polobudek pro lejsky, 10 budek pro sovy a dravce, 30 budek pro netopýry.
 - f. V ostatních lokalitách po 10 budkách různých typů a konstrukcí.
- b) Zásah do hnízdiště čápa bílého (*Ciconia ciconia*) v žst. Jistebník a zábor či degradaci jeho potravního biotopu kompenzovat vybudováním dvou hnízdních podložek v CHKO Poodří. Jejich umístění bude projednáno s AOPK ČR, příslušným orgánem ochrany přírody.

50) Pro minimalizaci účinků hluku a vibrací:

- a) V obou úsecích záměru realizovat navrhované PHS pokud možno v předstihu před zahájením hlučných stavebních prací. Není-li to z technologického hlediska možné, provizorně umístit alespoň mobilní protihlukové stěny podobného rozsahu v nejvíce exponovaných lokalitách v blízkosti obytné zástavby. V případě MBI se jedná zejména o PHS 4, PHS 16, PHS 17, PHS 18, PHS 19, PHS 1S a PHS 3S, resp. o mobilní PHS o výšce 3,0 m dle kontrolních výpočtových bodů Dra_233, ST_26, Jez_230, Klo_54, Klo_57, Klo_120a a Klo_120b (dle přílohy č. I.2 dokumentace EIA). Pro úsek MBII budou tyto úseky a parametry mobilní PHS prověřeny, konkretizovány a doloženy v rámci aktualizovaného akustického posouzení.
- b) V lokalitě Velká omezit vrtné soupravy na 2 h v denní době a umístit kolem nich mobilní protihlukové stěny ve tvaru „U“ o výšce alespoň 2 m.
- c) Při výstavbě PHS je při pilotáži nutné v bezprostřední blízkosti objektů, u kterých se nacházejí kontrolní výpočtové body Dra_233, Dra_489 a ST_25 (viz příloha I.2 dokumentace EIA), omezit činnost vrtné soupravy na 45, 30 a 90 minut v denní době s tím, že při její činnosti nebude v dané lokalitě v provozu jiný stavební stroj.
- d) Pro kompenzaci nárůstu LAeq,T vlivem obslužné dopravy stavby na železnici realizovat mobilní protihlukovou stěnu pro ochranu objektu Na Horecku č. p. 682/34, Lipník nad Bečvou, a dále realizovat PHS 16 (viz příloha I.2 dokumentace EIA) pro ochranu objektů v lokalitě Drahotuše.
- e) V úseku podél objektu č. p. 190 (výpravní budova, stavba pro dopravu na poz. parc. č. 217 v k.ú. Jistebník) doplnit pod nejbližší průjezdnou kolej TŽK antivibrační rohože o min. délce 45 m.

51) Před zahájením stavby provést pasportizaci nejen stávajících komunikací, ale i případných dalších okolních objektů za přítomnosti zadavatele, správce a zhotovitele stavby. Po skončení stavby budou poškozené vozovky, případně jiné objekty, uvedeny do původního stavu.

52) Pro minimalizaci vlivu na podzemní a povrchové vody:

- a) V případě nutnosti snižování hladiny podzemních vod během zakládání stavebních objektů, budování tunelů či umístění úseků trati v zářezech v blízkosti obytné zástavby provést u nejbližších zdrojů podzemních vod (studní) hydrogeologický monitoring

kvality a vydatnosti a zaměřit a zdokumentovat stav hladin podzemních vod v těchto zdrojích, a to v dostatečném předstihu před zahájením stavebních prací. V případě významného negativního ovlivnění vydatnosti anebo úplné ztráty podzemních vod v těchto zdrojích bezodkladně přistoupit k individuální kompenzaci dle § 29 odst. 2 zákona č. č. 254/2001 Sb., o vodách a o změně některých zákonů (vodní zákon), ve znění pozdějších předpisů (dále také jen „zákon č. 254/2001 Sb.“).

- b) V předstihu před výstavbou nejbližších hlubinných základových konstrukcí vůči ochrannému pásmu vodního zdroje „Ostrava Dubí, Nová Ves prameniště“ realizovat okolo těchto konstrukcí pažící a těsnicí podzemní stěny (např. ze štětovnic), které omezí vliv výstavby na podzemní vody v okolí stavby. Konkrétní rozsah a umístění těchto konstrukcí budou upřesněny v rámci aktualizovaného hydrogeologického posouzení. V případě odchýlného řešení doložit podrobné hydrogeologické posouzení s vyloučením významného vlivu na toto OPVZ.
- c) Během realizace vrtných prací pro pilotové základy či realizaci plošných základů v místech propustků zajistit staveniště před přívaly srážkových vod (obvodová drenáž, izolace, pažení apod.) a zamezit tak průniku povrchových vod do podzemního kolektoru či stavební jámy.

53) Pro minimalizaci vlivu na kulturní památky budou před zahájením výstavby přemístěny dotčené památkově chráněné objekty, a to na vhodné předem určené lokality dle dohody s dotčenými obcemi:

- a) Boží muka (souřadnice 49.5615186N, 17.7120939E, poz. parc. č. 2495, k.ú. Velká u Hranic, obec Hranice).
- b) Kříž mezi Studénkou a Velkými Albrechticemi, cca 500 m východně od cyklostezky č. 6011 (Kovářská cesta, souřadnice 49.7359019N, 18.0624156E, poz. parc. č. 2828, k.ú. Velké Albrechtice, obec Velké Albrechtice).

54) V případě hrozících sesuvných pohybů nelze bez jejich zajištění provádět stavební činnost. Zajištění provést na základě statických výpočtů pomocí statických prvků, které zajistí dostatečnou stabilitu území. Při zakládání nových stavebních objektů v sesuvných územích dodržovat zásady, které nezhorší, ale naopak zvýší stabilitu sesuvného území, a to jak potenciálního, tak uklidněného:

- a) Při stavebních zásazích zajistit řádné odvodnění svahu, hladinu podzemní vody je nutné snížit pod smykovou plochu.
- b) Nelze odtěžovat materiál v patě svahu bez jeho předchozího zajištění.
- c) V případě přesunu hmot odebírat hmoty nejdříve z horní aktivní části svahu a poté je umisťovat do spodní pasivní části svahu.
- d) Staticky náročnější objekty umisťovat do dolní části svahu.
- e) Při hlubinném zakládání objektů piloty vetknout pod nejhlubší smykovou plochu.

55) Bezprostředně po dokončení jednotlivých výstaveb budou související dočasné stavby a plochy komunikací na půdách zemědělského půdního fondu (dále jen „ZPF“) (zejména II. třídy ZPF) průběžně odstraňovány, plochy budou technicky a biologicky rekultivovány a navraceny zpět do ZPF k zemědělskému využití.

- 56) Povýsadbová péče o provedené výsadby v souvislosti s ozeleněním záměru bude prováděna alespoň 5 let, v případě keřů minimálně 3 roky. Odumřelé stromy či keře či další neperspektivní jedince nahradit novými. V případě předání ploch k užívání dalším subjektům je povinnost přenositelná v plném rozsahu a je třeba ji při předání ploch dalším subjektům zakotvit smluvně.

III. Podmínky pro fázi provozu záměru:

- 57) Provést kontrolní měření hluku a vibrací v rámci zkušebního provozu VRT, zahrnující:
- a) Kontrolní měření hluku a vibrací u objektů č. p. 190 (výpravní budova oznamovatele, stavba pro dopravu na poz. parc. č. 217), č. p. 195 (poz. parc. č. 227) a č. p. 331 (poz. parc. č. 326) v k.ú. Jistebník. V případě nesplnění příslušných hygienických limitů ani realizovanými protihlukovými a antivibračními opatřeními zajistit změnu způsobu využití s odebráním funkce bydlení.
 - b) Měření seismických účinků provozu VRT na objekty Jezernice pod navrhovanou estakádou, včetně posouzení z hlediska odolnosti objektu vůči technické seismicitě záměru. Před zahájením provozu a měření bude provedena pasportizace technického stavu objektů ČOV, která bude součástí dokumentace k měření.
 - c) Měření tzv. hlukových špiček a vibrací u vybraných nejbližších objektů obytné zástavby, a to včetně počtu těchto špiček a porovnání s hodnotami maximální hladiny akustického tlaku $L_{Amax} = 80$ dB a efektivní rychlosti vibrací 0,16 mm/s. V případě zjištění překračování těchto hodnot projednat s příslušným orgánem ochrany veřejného zdraví potřebnost a možnosti případného snížení této zátěže.
 - d) Termín kontrolního měření bude stanoven ve spolupráci s příslušným orgánem ochrany veřejného zdraví.
- 58) Za účelem zajištění bezpečnosti provozu zavést opatření technicko-organizačního charakteru spočívající v častějších kontrolách traťového úseku při nastalých extrémních klimatických jevech. Provádět řádnou a pravidelnou údržbou tratě a přilehlých drážních pozemků za účelem udržení akceptovatelné výšky a mohutnosti porostů dřevin nacházejících se v dopadové vzdálenosti.
- 59) Při provozu záměru průběžně likvidovat porosty invazních druhů rostlin odborným způsobem. Jedná se zejména o likvidaci v nivách vodních toků, a to druhů jako netýkavka žláznatá (*Impatiens glandulifera*) a křídlatka japonská (*Reynoutria japonica*). Železniční koridor v EVL, resp. CHKO Poodří bude proti rozrůstání plevelů přednostně ošetřován mechanicky, nikoliv chemicky pomocí herbicidů, které se mohou akumulovat v okolním vodním prostředí a intoxikovat organismy.
- 60) Pro zimní údržbu navržených přeložek a spojek silnic preferovat používání soli s minimálními obsahy těžkých kovů a preferovat používání vodných roztoků solí pro minimalizaci kontaminace vod a půd. A to zejména v těch úsecích nových veřejných pozemních komunikací třídy silnic s režimem zimní údržby, kde se výpočty směšovacích rovnic blíží limitům stanovených pro kvalitu povrchových vod.

IV. Podmínky pro monitorování a rozbor vlivů záměru na životní prostředí:

- 61) V průběhu výstavby a provozu záměru realizovat monitoring složek životního prostředí dle Podrobného projektu monitoringu a jednotlivých upřesnění v rámci výše uvedených podmínek tohoto stanoviska (zejména podmínek č. 5–9, č. 46, příp. souvisejících podmínek č. 40, 41, 43, 48 a 50). V případě, že požadovaný monitoring zjistí překračování limitů či jiné významné negativní vlivy předmětného záměru, neprodleně zahájit řešení nápravy tohoto stavu ve spolupráci s dotčenými orgány státní správy.

Odůvodnění***Odůvodnění vydání souhlasného stanoviska včetně odůvodnění stanovení uvedených podmínek:***

Předmětem navrhovaného záměru je realizace dvoukolejné vysokorychlostní železniční trati o délce 63,4 km vedené převážně nezastavěným územím mezi železničními stanicemi Prosenice v Olomouckém kraji a Ostrava-Svinov v Moravskoslezském kraji. Kromě realizace samotné VRT je součástí záměru také napojení na stávající infrastrukturu (napojení do ŽST Prosenice, Drahotuše a Hranice na Moravě), včetně vyvolaných přeložek konvenční železniční trati č. 271, přípravy napojení na navazující úseky VRT ve směru na Brno a Ostravu a výstavby doprovodné infrastruktury (zázemí pro údržbu VRT v ŽST Lipník nad Bečvou, trakční napájecí stanice, mimoúrovňová křížení ad.). Dále jsou součástí záměru dílčí přeložky silnic I., II. a III. třídy a místních komunikací, přeložky vodních toků, plynovodů, elektrického vedení a dalších.

Cílem navržené vysokorychlostní trati by měla být maximalizace benefitů z využívání železniční sítě v regionu, zvýšení kapacity a rychlosti pro dálkovou vnitrostátní a mezinárodní dopravu i zlepšení obsluhy hlavních metropolitních regionů s jejich centry a jejich aglomeračních a spádových oblastí.

Trať je koncipována jako dvoukolejná s maximální předpokládanou provozní rychlostí 320 km/h (geometrie trati neznemožná v dlouhodobém výhledu zvýšení rychlosti až na 350 km/h, provoz vlakových souprav v této rychlosti nicméně nebyl v dokumentaci EIA a podkladových studiích posouzen z hlediska vlivů na životní prostředí a veřejné zdraví) a minimální provozní rychlostí 200 km/h. Trať bude vybavena evropským zabezpečovacím systémem ETCS v úrovni L2. Bližší popis záměru je uveden v kapitole „Hodnocení technického řešení záměru s ohledem na dosažený stupeň poznání, pokud jde o znečišťování životního prostředí“ níže v textu tohoto závazného stanoviska.

K provedení zjišťovacího řízení bylo na Ministerstvo životního prostředí, odbor posuzování vlivů na životní prostředí a integrované prevence (dále také jen „MŽP“) dne 22. 3. 2023 předloženo oznámení první dílčí části záměru s názvem „RS 1 VRT Prosenice – Ostrava-Svinov, I. část, Prosenice – Hranice na Moravě“ zpracované autorským kolektivem pod vedením Ing. Libora Ládyše, držitele autorizace dle § 19 zákona (osvědčení o odborné způsobilosti č.j.: 3772/603/OPV/93; poslední rozhodnutí o prodloužení platnosti autorizace č.j.: MZP/2021/710/4183), podle přílohy č. 3 k zákonu (EKOLA group, spol. s r.o., 3/2023).

Dne 31. 5. 2023 bylo na MŽP předloženo k provedení zjišťovacího řízení oznámení druhé dílčí části záměru s názvem „RS 1 VRT Prosenice – Ostrava-Svinov, II. část, Hranice na Moravě – Ostrava-Svinov“ zpracované autorským kolektivem pod vedením RNDr. Petra Blahníka, držitele autorizace dle § 19 zákona (osvědčení o odborné způsobilosti č.j.: MZP/2018/710/481; poslední

rozhodnutí o prodloužení platnosti autorizace č.j.: MZP/2022/710/4980), podle přílohy č. 3 k zákonu (Ecological Consulting a.s., 5/2023).

Následně, ve dnech 25. 9. 2023 a 26. 9. 2023, vydalo MŽP k oběma výše zmíněným oznámením (resp. k oběma dílčím částem záměru) závěry zjišťovacího řízení, ve kterých byly na základě informací uvedených v oznámeních dílčích částí záměru, písemných vyjádření dotčených územních samosprávných celků, dotčených orgánů, veřejnosti, dotčené veřejnosti a zjišťovacího řízení provedeného dle § 7 zákona stanoveny oblasti, na které je třeba se zaměřit při zpracování dokumentace EIA s tím, že jedním z požadavků bylo i sloučení obou dílčích částí záměru a předložení již pouze jediné dokumentace EIA, ve které budou obě dílčí části sloučeny v jeden záměr.

Dne 17. 4. 2024 byla na MŽP předložena společná dokumentace EIA obou dílčích úseků s názvem „RS 1 VRT Prosenice – Ostrava-Svinov“, zpracovaná autorským kolektivem pod vedením RNDr. Petra Blahníka, držitele autorizace dle § 19 zákona, v rozsahu přílohy č. 4 k zákonu (Ecological Consulting a.s., 4/2024). Předložená dokumentace EIA obsahuje celkem 5 společných příloh, zahrnujících výkresové a mapové podklady, vyjádření úřadů územního plánování a kopii autorizace zpracovatele. Dále celkem 17 samostatných příloh pro úsek Moravská brána I (I.1 Dopravně-inženýrské podklady, I.2 Akustické posouzení, I.3 Rozptylová studie a Opatření ke snížení vlivů záměru na kvalitu ovzduší, I.4 Vyhodnocení vlivu hluku na veřejné zdraví a Vyhodnocení vlivů na veřejné zdraví z expozice chemickým látkám v ovzduší, I.5 Posouzení vibrací, I.6 Celoroční přírodovědný průzkum, I.7 Předpokládaný rozsah kácení a návrh sadových úprav, I.8 Detailní migrační studie, I.9 Hodnocení vlivu závažného zásahu na zájmy ochrany přírody a krajiny dle § 67 zákona č. 114/1992 Sb., I.10 Posouzení vlivu navrhované stavby na krajinný ráz dle § 12 zákona č. 114/1992 Sb., I.11 Posouzení vlivu záměru na klimatický systém a odolnost a zranitelnost projektu vůči klimatickým změnám, I.12 Posouzení vlivu záměru na povrchové a podzemní vody, I.13 Posouzení vlivu záměru na území soustavy Natura 2000 § 45i zákona č. 114/1992 Sb. – SCREENING REPORT, I.14 Rušivé světlo, I.15 Geotechnický průzkum, I.16 Výkresová část, I.17 Mapová část). Dále pak celkem 13 samostatných příloh pro úsek Moravská brána II (II.1 Akustické posouzení a vibrace, II.2 Rozptylová studie, II.3 Vyhodnocení vlivu na veřejné zdraví, II.4 Posouzení vlivu záměru na území soustavy Natura 2000 § 45i zákona č. 114/1992 Sb., II.5 Hodnocení vlivu závažného zásahu na zájmy ochrany přírody a krajiny dle § 67 zákona č. 114/1992 Sb., II.6 Posouzení vlivu navrhované stavby na krajinný ráz dle § 12 zákona č. 114/1992 Sb., II.7 Detailní migrační studie, II.8 Předpokládaný rozsah kácení a návrh sadových úprav, II.9 Posouzení vlivu záměru na klimatický systém a odolnost a zranitelnost projektu vůči klimatickým změnám, II.10 Posouzení vlivu záměru na povrchové a podzemní vody, II.11 Dopravně-inženýrské podklady, II.12 Výkresová část, II.13 Mapová část). Vlastní dokumentace EIA tak slučuje a v některých případech také doplňuje a rozšiřuje závěry jednotlivých odborných příloh různých zpracovatelů k samostatně řešeným úsekům. Výše uvedenou samostatnou přílohu č. II.4 dokumentace EIA tvoří tzv. naturové posouzení vlivu záměru na evropsky významné lokality a ptačí oblasti podle § 45i zákona č. 114/1992 Sb., které bylo zpracováno v březnu 2024 odpovědným zpracovatelem Mgr. Michalem Hykelem, Ph.D., autorizovanou osobou k provádění posouzení podle § 45i zákona č. 114/1992 Sb.: rozhodnutí MŽP o udělení autorizace č. j. 29556/ENV/09-1004/630/09, prodloužení platnosti č. j. MZP/2021/630/2255 ze dne 12. 10. 2021.

V dokumentaci EIA předložená podoba záměru navazuje na dříve proběhlé procesy a respektuje jejich závěry. Výše uvedené závěry zjišťovacích řízení požadovaly zejména sloučení obou dílčích úseků, zpracování podrobných studií o vlivu záměru na jednotlivé složky životního prostředí a důkladné posouzení variantního řešení záměru v dotčené lokalitě soustavy Natura 2000. Důležitou okolností, která významným způsobem ovlivňovala podobu dokumentace EIA, je rovněž skutečnost, že celý záměr i prověřovaná technická řešení, byla oznamovatelem průběžně projednávána s dotčenými orgány i příslušnými zástupci dotčených samosprávných celků.

Z hlediska vlivů na obyvatelstvo a veřejné zdraví lze konstatovat, že na základě provedeného posouzení v dokumentaci EIA se při dodržení navržených opatření nepředpokládá významné negativní ovlivnění zdraví obyvatel v souvislosti s realizací záměru a při dodržení v dokumentaci EIA navržených opatření. Pozitivní socio-ekonomické vlivy v období výstavby pak představuje např. posílení místní ekonomiky nabídkou pracovních míst, poptávkou po stavebních materiálech apod. V dlouhodobém výhledu se očekává zlepšení spojení mezi regiony a zvýšení atraktivity železniční dopravy, s pozitivním přínosem v podobě snížené zátěže spojené s automobilovou dopravou. Ovlivnění faktorů psychické pohody obyvatel souvisí zejména se zvýšenou hlukovou a dopravní zátěží během stavební činnosti. Tento vliv bude dočasný. Zmírnění negativních vlivů v podobě požadovaného omezení prací na denní dobu a pracovní dny případnou nepohodu dále snižuje.

Vlastní provoz záměru významný zdroj znečišťování ovzduší nepředstavuje. K dílčímu navýšení emisí může dojít v souvislosti s navýšením dieselové trakce na konvenční železniční trati, příp. s nárůsty intenzit dopravy na přeložkách komunikací. Toto navýšení však nebude významné. Realizace vysokorychlostní trati, resp. podpora rozvoje železniční dopravy obecně, může v důsledku vést k přesunu jak nákladní, tak osobní (zejména dálkové) dopravy na železnici, a tím vést ke snížení zátěže ze silniční dopravy. V tomto smyslu lze rovněž vlivy na klima hodnotit jako málo významné a v důsledku pozitivní. Výhledově se předpokládá obměna stávající dieselové trakce na konvenčních železnicích za elektrické a dieselelektrické trakce. Tyto potenciálně příznivější scénáře nicméně provedené hodnocení vlivů fakticky nezohledňuje a primárně vychází z předložených kvantifikovaných vlivů, jakožto z tzv. horších stavů.

Významnější ovlivnění ovzduší lze předpokládat zejména v období výstavby záměru, která je spojena s manipulací s velkým množstvím stavebního materiálu a hmot, včetně jejich výroby a recyklace, rozsáhlých zemních prací, související staveništní dopravy a dalších. Etapa výstavby tak bude významným zdrojem emisí zejména tuhých znečišťujících látek, resp. prašnosti. Provedené hodnocení konstatuje, že u většiny hodnocených škodlivin budou plněny příslušné imisní limity, vyjma benzo[a]pyrenu a prachových částic PM_{2,5}, příp. i PM₁₀. Z toho důvodu byla v dokumentaci EIA navržena širší řada omezení a opatření ke zmírnění negativních vlivů záměru na ovzduší.

Z hlediska vlivu záměru na akustickou situaci lze konstatovat, že provoz na řešených úsecích vysokorychlostní a konvenční železniční trati, stejně jako provoz na řešených úsecích silničních komunikací, nezpůsobí překračování platných hlukových limitů, a to vyjma nejbližších nádražních objektů v Jistebníku, u nichž je navrženo následné ověření a případné vykoupení nebo změna využití (jeden z objektů je ve vlastnictví oznamovatele). U nových úseků komunikací dochází k plnění příslušných limitů, případně ke snížení stávající historické zátěže.

K ovlivnění hlukové situace bude docházet rovněž během výstavby záměru. Umístění akusticky významnějších stacionárních zdrojů hluku je požadováno mimo dosah jejich vlivu

na obytnou zástavbu. Hlukové posouzení staveništní dopravy je provedeno v rámci celé širší sítě dotčených komunikací, včetně dočasných účelových komunikací záměru. Hodnocení je vztaženo k dostupným rezervám oproti hlukovým limitům, na základě kterých byly stanoveny maximální počty intenzit dopravy záměru v jednotlivých úsecích a tyto jsou požadovány k uplatnění v rámci podkladů navazujícího řízení.

Z dalších fyzikálních jevů byla v rámci dokumentaci EIA věnována pozornost také vibracím a technické seismicitě. Pro účely hodnocení bylo provedeno několik orientačních měření, z čehož jedno bylo provedeno v blízkosti reálně provozované VRT ve Francii. Z provedeného hodnocení vyplynulo, že se nepředpokládá překračování limitních hodnot pro vibrace v rámci pobytových prostor chráněné zástavby, s výjimkou nejbližších objektů v prostoru nádraží v Jistebníku (jeden z objektů je ve vlastnictví oznamovatele). U těchto objektů je zároveň předpoklad významnějších vlivů technické seismicity a je u nich požadováno antivibrační opatření. Další objekty s takovým předpokladem byly identifikovány v Lipníku n. Bečvou, nicméně s tím, že tyto objekty jsou již v kolizi s vlastní trasou záměru, a jsou proto určeny k demolici. Další objekty se pak nachází ve větší vzdálenosti a jsou u nich předběžně požadována měření vibrací ve zkušebním provozu. Obecně je však oblast vibrací a technické seismicity předběžnými metodami prakticky nehodnotitelná z důvodu nepredikovatelnosti reálné odezvy prostředí závislé na celé řadě dalších faktorů, včetně stavebně technického řešení samotného záměru i konkrétních sledovaných objektů.

V rámci dokumentace EIA byla dále podrobněji řešena oblast světelného znečištění a byla navržena opatření pro eliminaci venkovního osvětlení pro další stupně přípravy záměru, vycházející zejména z požadavků nové normy ČSN 36 0459 Omezování nežádoucích účinků venkovního osvětlení. U ostatních druhů záření není předpoklad významnějších vlivů.

Z hlediska vlivů na povrchové vody lze konstatovat, že během výstavby lze očekávat dočasné krátkodobé změny v průtoku povrchových toků vlivem zemních prací při budování přeložek. Tyto výkyvy průtoků nebudou mít zásadní negativní vliv, minimální průtok zůstane vždy zachován. Přeložky vodních toků jsou pak řešeny přednostně jako přírodě blízké a meandrující toky. V důsledku výstavby nových zpevněných povrchů (zejména železničních násypů a silničních komunikací) se zvýšeným odtokovým součinitelem dojde ke zvýšení povrchových odtoků z území. Pro jednotlivé plochy povodí dotčených útvarů povrchových vod však tato zvýšení nejsou zásadního charakteru. Zároveň bude nárůst zpevněných ploch záměrem navrženou vodohospodářskou soustavou (retenční a odpařovací zařízení) minimalizován a výsledný vliv záměru díky tomu není hodnocen jako významně negativní. Systém odtoku povrchových vod z povodí nebude významně ovlivněn navrženým záměrem, vzhledem k velkému rozsahu povodí. V průběhu stavebních prací existuje riziko ovlivnění jakosti povrchových, případně podzemních vod v případě havárií. Při dodržení v dokumentaci EIA navržených opatření lze však riziko havárií snížit na minimum. Vzhledem k intenzitě a rozsahu stavebních úprav během výstavby se nepředpokládá, že by tyto zásahy vedly ke zhoršení stavu jednotlivých biologických složek hodnocení ekologického stavu dotčených útvarů povrchových vod. Během výstavby může docházet k dočasným zákalům vody v dotčených vodních tocích z důvodů působení činností stavební techniky. Tato skutečnost vzhledem ke své malé intenzitě a omezené době trvání nebude příčinou trvalých změn ekologického ani chemického stavu uvedených útvarů povrchových vod.

V případě podzemních vod lze konstatovat, že v prostoru nejhlubších zářezů a tunelů může dojít stavbou k zastižení hladiny podzemní vody a následné drenáži podzemních vod, k vytváření

depresních kuželů a ke snižování hladiny podzemní vody vodního útvaru nejen v bezprostředním okolí zářezů či tunelů, ale také v širších oblastech po svahu níže ve směru od zářezů a tunelů. Dále v lokalitách určených pro budování mostních objektů dojde při hlubinném zakládání (piloty) k zásahu do podzemní vody. Jedná se však o vliv dočasný, který po vybudování stavby odezní. Záměr může znamenat významný dopad do kvantitativních hydrogeologických poměrů v území v prostoru hlubokých zářezů a tunelů. V dalších stupních přípravy projektové dokumentace bude proveden podrobný hydrogeologický a geotechnický průzkum, který toto riziko zhodnotí a případně navrhne opatření ke zmírnění těchto negativních vlivů na přijatelnou úroveň. Za účelem ochrany kvality i kvantity podzemních vod v individuálních jímacích objektech, u kterých může dojít v případě havárie spojené s únikem škodlivých látek v průběhu výstavby k ovlivnění kvality podzemních vod nebo k poklesu hladin podzemní vody vlivem zásahu do hydrogeologického prostředí, je v dokumentaci EIA navržen monitoring kvality i kvantity podzemních vod. Povinnost zajištění náhrady za ztrátu vodního zdroje vyplývá ze zákona č. 254/2001 Sb., v rámci hodnocení se předpokládá buďto zahloubení stávajícího, nebo realizace nového vodního zdroje či vodovodu.

Jedním z nejvýznamnějších vlivů záměru je zábor pozemků zemědělského půdního fondu. Trvalý zábor ZPF činí přibližně 4,3 mil. m², z toho se 48,27 % trvalého záboru nachází v Olomouckém kraji a 51,73 % v Moravskoslezském kraji. Více než polovina trvalého záboru a téměř polovina dočasného záboru nad 1 rok spadají do II. třídy ochrany, která je charakterizována nadprůměrnou produkční schopností a vysokým stupněm ochrany. Tyto půdy je možné vyjmout ze ZPF pouze za určitých podmínek (významné stavby veřejné dopravní infrastruktury s převažujícím veřejným zájmem, stavby určené platnou územně plánovací dokumentací apod.), které by záměr měl naplňovat. Z hlediska vlivu na půdu je proto záměr hodnocen jako akceptovatelný.

Realizací záměru budou dotčeny rovněž pozemky určené k plnění funkcí lesa (dále také jen „PUPFL“). Předpokládaný rozsah trvalého záboru PUPFL činí celkem cca 91 tis. m². V rámci záměru je rovněž uvažováno s dočasným zábohem PUPFL nad 1 rok. Předpokládaný rozsah dočasného záboru PUPFL nad 1 rok činí celkem 71 tis. m². Celkově lze konstatovat, že nedojde k výraznému negativnímu vlivu na lesní pozemky, zejména vzhledem celkovému rozsahu záměru a požadavkům na zábory PUPFL.

Vliv záměru na nerostné zdroje a geologické prostředí je možno vzhledem k charakteru záměru a jeho umístění považovat za akceptovatelný. Dílčí střety s plochami nerostných surovin a hornické činnosti nezpůsobí znemožnění ani významné omezení jejich případného dobývání a hospodárného využití. Rovněž záměr není těmito plochami významně ohrožen či limitován.

Realizací záměru dojde k negativnímu ovlivnění sedmi zvláště chráněných druhů rostlin, přičemž pouze ve dvou případech dojde k oslabení jedné z několika místních populací, přičemž populace ostatních zvláště chráněných druhů rostlin budou záměrem dotčeny pouze okrajově. Lze rovněž konstatovat, že většina trasy VRT je navržena po intenzivně obhospodařovaných zemědělských plochách, kde jsou významné vlivy na společenstva rostlin vyloučeny. Výstavbou bude dotčeno 81 taxonů zvláště chráněných živočichů. Vlivy záměru na faunu budou nejsilnější v místech křížení se zachovalými vodními toky a v mokřadech podél Odry, na které jsou vázány silné populace obojživelníků a ptáků. Celkově lze nicméně konstatovat, že při zajištění ochranných opatření při výstavbě nebudou populace živočichů významně redukovány. Ačkoliv realizace VRT posílí značnou stávající fragmentaci území, k úplnému vyloučení migrační propustnosti nedojde. V místech křížení významných migračních koridorů jsou navrženy tunely,

ekodukty a řada mostů včetně dlouhých estakád. Projekt tudíž požadavky na zajištění migrační prostupnosti reflektuje.

Mezi nejvýznamnější vlivy spojené s realizací záměru patří ovlivnění lokalit soustavy Natura 2000 (konkrétně EVL Poodří a PO Poodří), resp. ovlivnění jejich předmětů ochrany. Významně negativní vliv byl konstatován u druhu čolek velký (*Triturus cristatus*). Mírně negativní vlivy byly pak identifikovány pro druhy klínatka rohatá (*Ophiogomphus cecilia*), páchník hnědý (*Osmoderma eremita*), ohniváček černočárný (*Lycaena dispar*), modrásek bahenní (*Phengaris nausithous*), hořavka duhová (*Rhodeus amarus*), piskoř pruhovaný (*Misgurnus fossilis*), kuňka obecná (*Bombina bombina*), bukač velký (*Botaurus stellaris*), moták pochop (*Circus aeruginosus*), ledňáček říční (*Alcedo atthis*), kopřivka obecná (*Anas strepera*). U EVL Poodří (nikoliv však u PO Poodří) byl konstatován významně negativní vliv také na celistvost této lokality, a to z důvodu významné redukce plochy výskytu předmětů ochrany a narušení naplňování cílů ochrany lokalit Natura 2000. Dále byly mírně negativní vlivy konstatovány pro některé typy evropských stanovišť (především lužní lesy a zamokřené či vodní plochy). V případě mírně negativních vlivů dokumentace EIA navrhuje řadu zmírňujících opatření a v případě významně negativního vlivu bude navíc možné záměr povolit a realizovat výhradně při plnění všech požadavků a postupů dle § 45i odst. 3 a násl. zákona č. 114/1992 Sb.

Dle požadavků závěrů zjišťovacích řízení bylo součástí dokumentace EIA variantní řešení záměru v dotčených lokalitách soustavy Natura 2000 (EVL Poodří a PO Poodří). V rámci dokumentace EIA byly hodnoceny tři varianty záměru, které se liší zejména v trvalém záboru lužních lesů v nivě Bílovky. Varianta 1a (krátká estakáda VRT, TŽK po násypu) a varianta 1b (dlouhá estakáda VRT, TŽK po násypu) zvažovaly vedení částí trati po násypu, zatímco ve variantě 1c (dlouhá estakáda VRT+TŽK) je celý přechod nivy Bílovky řešen estakádou. Ve všech variantách byl v dokumentaci EIA konstatován významně negativní vliv na soustavu Natura 2000, nicméně varianta 1c byla v dokumentaci EIA vyhodnocena jako varianta s nejmenším významně negativním vlivem na dotčené území. Tato varianta představuje oproti variantám 1a a 1b významně negativní vliv pouze na jeden předmět ochrany – čolka velkého (a související významně negativní vliv na celistvost EVL Poodří, viz výše). Varianta 1c řeší průchod železnice nivou Bílovky namísto širokých násypů estakádou, což představuje ze všech variant nejnižší zábory mokřadních i terestrických stanovišť obojživelníků, nejmenší zásahy do kvalitních částí lesního porostu a nejlepší migrační prostupnost územím a byla, mimo jiné i s ohledem na předjednaná kompenzační opatření s orgánem ochrany přírody dle § 45i zákona č. 114/1992 Sb., označena za preferovanou.

Záměr bude představovat zásah do územního systému ekologické stability (ÚSES) i významných krajinných prvků (dále také jen „VKP“). Významnost vlivů byla vyhodnocena v rámci hodnocení záměru dle § 67 zákona č. 114/1992 Sb., která jsou přílohou I.9 a II.5 dokumentace EIA. Obecně lze konstatovat, že vlivy záměru z hlediska krajinného rázu budou v některých lokalitách na úrovni silného zásahu. Ke zmírnění vlivů byla v dokumentaci EIA navržena řada opatření, která je při realizaci stavebního záměru třeba dodržet. Jedná se např. o požadavky na obložení povrchu vybraných stavebních konstrukcí kamenivem, řešení protihlukových stěn, jejich nahrazení zemními valy a další.

Významné negativní kumulativní a synergické vlivy záměru byly za předpokladu respektování předloženého řešení a opatření navržených v dokumentaci EIA označeny za přijatelné.

Žádné další vlivy nebyly ve své významnosti (po zhodnocení velikosti vlivu, časového rozsahu, a dalších atributů) vyhodnoceny jako významně nepříznivé nebo takové, které by znemožnily

realizaci záměru. V rámci předložené dokumentace EIA nebyly zjištěny skutečnosti, které by vylučovaly realizaci záměru. Při přijetí v dokumentaci EIA navržených opatření k prevenci, vyloučení, snížení a kompenzaci vlivů, nepřinese výstavba ani provoz záměru významné negativní vlivy na životní prostředí a veřejné zdraví. Výjimkou jsou významné negativní vlivy na soustavu lokalit Natura 2000, které však *a priori* nevylučují možnost povolení a realizace záměru, a to s ohledem dikci § 45i odst. 3 a násl. zákona č. 114/1992 Sb.

Dopisem ze dne 26. 4. 2024 MŽP rozeslalo dokumentaci EIA dotčeným územním samosprávným celkům a dotčeným orgánům ke zveřejnění a vyjádření. Téhož dne byla dokumentace EIA zveřejněna na internetu v Informačním systému EIA. Každý mohl zaslat své písemné vyjádření k předložené dokumentaci EIA, a to ve lhůtě do 30 dnů ode dne zveřejnění informace o dokumentaci EIA na úřední desce posledního dotčeného kraje. Informace o dokumentaci EIA byla zveřejněna na úředních deskách dotčených krajů dne 2. 5. 2024 (Olomoucký kraj) a 3. 5. 2024 (Moravskoslezský kraj). Termín pro vyjádření k dokumentaci EIA uplynul dne 2. 6. 2024.

K dokumentaci EIA bylo příslušnému úřadu v zákonné lhůtě doručeno celkem 33 vyjádření (13 vyjádření dotčených územních samosprávných celků, 11 vyjádření dotčených orgánů, 8 vyjádření odborů Ministerstva životního prostředí, 1 vyjádření zástupců veřejnosti a dotčené veřejnosti). Po uplynutí lhůty pro vyjádření příslušný úřad obdržel 2 vyjádření od dotčených územních samosprávných celků. Obdržená vyjádření obsahovala následující oblasti připomínek: zásahy do ÚSES (kompenzační opatření); vliv záměru na krajinný ráz; křížení migračních tras (fragmentace území); vlivy záměru na EVL Poodří (hluk, zábor území, vliv na předmět ochrany a kompenzační opatření), preference varianty průchodu EVL Poodří; zásahy do lesního porostu (PUPFL); zábory ZPF; nakládání s odpady (zejména výkopové zeminy, stavební a demoliční odpad); poloha záměru v záplavových územích vodních toků; kapacita vodních toků v souvislosti s napojením retenčních nádrží (odtokové podmínky dešťových vod); vliv záměru na povrchové a podzemní vody (HG monitoring, kompenzace); výstavba a související staveništní doprava (kapacita a znečištění komunikací, dopravní trasy, prašnost, hluk, recyklační základny); účinky hluku a vibrací na zdraví obyvatelstva (protihluková opatření); kvalita hlukové studie; světelné znečištění; kumulativní vlivy (železnice, dálnice, místní komunikace, další záměry v území); vegetační úpravy (výsadba a údržba zeleně); finanční kompenzace; a další. Veškerá vyjádření k dokumentaci EIA obdržená v zákonné lhůtě jsou vypořádána v příloze č. 4 posudku o vlivech záměru na životní prostředí (dále také jen „posudek“). Vyjádření obdržená po uplynutí této zákonné lhůty neobsahují žádné nové připomínky, které by mohly mít vliv na výrok tohoto závazného stanoviska (z pohledu souhlasu či nesouhlasu nebo stanovení dalších podmínek). Podle § 8 odst. 3 zákona k vyjádřením zaslaným po lhůtě příslušný úřad nepřihlíží. Všechny relevantní požadavky vyplývající z vyjádření k dokumentaci EIA byly zpracovatelem posudku odpovídajícím způsobem převzaty do návrhu závazného stanoviska a jsou do tohoto závazného stanoviska zapracovány.

Dne 14. 6. 2024 rozeslalo MŽP pozvánku na veřejné projednání záměru dotčeným územním samosprávným celkům ke zveřejnění a dále dotčeným orgánům a zároveň ji zveřejnilo dle § 16 odst. 1 zákona na internetu v Informačním systému EIA. Informace o konání veřejného projednání byla na úředních deskách obou dotčených krajů (Moravskoslezský a Olomoucký kraj) zveřejněna dne 17. 6. 2024.

Veřejné projednání dokumentace EIA ve smyslu § 17 zákona se uskutečnilo dne 25. 6. 2024 od 15:00 hodin v Koncertním sále města Hranice, Zámecká ul. 118, 753 01 Hranice. Na veřejném

projednání zástupci oznamovatele seznámili přítomné zástupce dotčených územních samosprávných celků, dotčených orgánů a veřejnosti s posuzovaným záměrem a jeho účelem, zpracovatel dokumentace EIA poté seznámil účastníky projednání s výsledky hodnocení vlivů záměru na životní prostředí. Zpracovatel posudku shrnul jednotlivé činnosti, které vedou ke zpracování oponentního posudku. Zástupci dotčených územních samosprávných celků, dotčených orgánů, a v rámci navazující diskuze následně i zástupci veřejnosti a dotčené veřejnosti uplatnili svá vyjádření k záměru. Obsahově byla uplatněna obdobná vyjádření, jako ta, která byla MŽP zaslána již v písemné podobě (rozsah oblastí připomínek je tedy shodný). Na vznesené připomínky a dotazy bylo zástupci jednotlivých stan (oznamovatelem, zpracovatelem dokumentace EIA, zpracovatelem posudku, zástupci MŽP) reagováno. Údaje o účasti a závěry z projednání jsou podrobněji uvedeny v zápise z veřejného projednání ze dne 11. 9. 2024 pod č.j.: MZP/2024/710/3755.

Dne 11. 7. 2024¹ uzavřelo MŽP smlouvu o zpracování posudku s Ing. Mariem Petrů, držitelem autorizace dle § 19 zákona (rozhodnutí o udělení autorizace č.j.: 58628/ENV/12; poslední rozhodnutí o prodloužení platnosti autorizace č.j.: MZP/2022/710/1750).

Dopisem ze dne 16. 7. 2024 bylo zpracovateli posudku, Ing. Mariovy Petrů doručeno i oficiální pověření ke zpracování tohoto posudku, téhož dne si tento zpracovatel převzal všechny dostupné podklady pro zpracování posudku. Dne 10. 9. 2024 požádal zpracovatel posudku v souladu s § 9 odst. 3 zákona o prodloužení lhůty na zpracování posudku. Dopisem odeslaným dne 18. 9. 2024 MŽP prodloužilo zpracovateli posudku lhůtu pro zpracování posudku o 20 dní.

Dne 5. 10. 2024 příslušný úřad obdržel posudek zpracovaný autorským kolektivem pod vedením Ing. Maria Petrů v souladu s přílohou č. 5 k zákonu. Dopisem ze dne 14. 10. 2024 MŽP v souladu s § 9 odst. 7 zákona posudek vrátilo zpracovateli k doplnění, a to ve lhůtě do 30 dnů. Doplnění se týkalo tří částí, a to podrobného odůvodnění stanovených jednotlivých podmínek stanoviska EIA, uvedení pouze relevantních podmínek spolu se sloučením tematicky podobných podmínek a doplnění zhodnocení vlivů záměru na všechny dílčí složky životního prostředí.

Dne 13. 11. 2024 byl na MŽP předložen doplněný posudek zpracovaný autorským kolektivem pod vedením Ing. Maria Petrů v souladu s přílohou č. 5 k zákonu. Dopisem ze dne 1. 4. 2025, vrátilo MŽP v souladu s § 9 odst. 7 zákona s odkazem na nutnost zajištění zásad (ze strany MŽP) podle § 2 odst. 4 a § 3 zákona č. 500/2004 Sb., správní řád, posudek zpracovateli k aktualizaci, a to ve lhůtě do 15 dnů. Potřeba aktualizace posudku vzešla z aktualizace metodického pokynu Postup hodnocení vlivů koncepcí a záměrů na evropsky významné lokality a ptačí oblasti, uveřejněného ve Věstníku MŽP, březen 2025, částka 1 (č. j. MZP/2025/080/291).

Dne 15. 4. 2025 byl na MŽP předložen aktualizovaný posudek zpracovaný autorským kolektivem pod vedením Ing. Maria Petrů v souladu s přílohou č. 5 k zákonu. Přílohou posudku je i Posouzení naturového hodnocení (dle § 45i zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, ve znění pozdějších předpisů), RNDr. Marek Banaš, Ph.D., září 2024 (dále také jen „oponentní naturové posouzení“). Zpracovatel posudku s ohledem na údaje

¹ Výběrové řízení na zpracovatele posudku MŽP dokončilo dne 20. 6. 2024 a dne 21. 6. 2024 o výsledku informovalo zpracovatele posudku. V době konání veřejného projednání bylo tedy jméno zpracovatele posudku již známo, a zpracovatel posudku se tak veřejného projednání účastnil.

obsažené v dokumentaci EIA, v obdržených vyjádřeních k dokumentaci EIA, průběh veřejného projednání, doplňující informace, na základě vlastního šetření a rešerše literatury a s ohledem na ověření vstupních parametrů a údajů uvedených v dokumentaci EIA dospěl k závěru, že za předpokladu plnění stanovených podmínek umožňuje navržené řešení záměru zajištění ochrany životního prostředí a veřejného zdraví v míře požadované příslušnými legislativními předpisy, mezi které bude nutně patřit i splnění požadavků § 45i odst. 3 a násl. zákona č. 114/1992 Sb. (bez jejichž splnění by povolení ani realizace záměru nebyly možné) z důvodu vyhodnoceného významného negativního vlivu na soustavu Natura 2000. Navrhl proto vydat souhlasné závazné stanovisko se 61 závaznými podmínkami za účelem prevence, vyloučení, snížení, popřípadě kompenzace negativních vlivů záměru na životní prostředí a veřejné zdraví a za účelem monitorování a rozboru vlivů záměru na životní prostředí.

Zpracovatel posudku při návrhu stanoviska vycházel zejména z ustanovení § 45i odst. 2 až 5 zákona č. 114/1992 Sb., včetně jejich výkladů v rámci aktuálního Postupu hodnocení vlivů koncepcí a záměrů na evropsky významné lokality a ptačí oblasti, dle kterých lze výjimečně povolit i záměr s prokázaným významně negativním vlivem na předmět ochrany nebo celistvost evropsky významné lokality nebo ptačí oblasti. A to v případě, že záměr je do navazujícího řízení předložen v takové z variant, která má alespoň nejmenší možný významný negativní vliv na EVL, avšak pouze z naléhavých důvodů převažujícího veřejného zájmu a až po uložení kompenzačních opatření nezbytných pro zajištění celkové soudržnosti EVL, samostatným postupem příslušného orgánu ochrany přírody a krajiny dle zákona č. 114/1992 Sb., mimo proces EIA. V tomto specifickém případě je případná akceptovatelnost podmíněna konkrétními zákonnými požadavky, které je rovněž třeba vzít v potaz. Která z možných předložených dílčích variant má alespoň nejmenší možný významný negativní vliv na EVL Poodří, v daném případě z procesu EIA vyplývá, a je v rámci dokumentace EIA a posudku řádně odůvodněna a potvrzena a lze ji promítnout do stanoviska EIA včetně požadavku na upřednostnění konkrétních lokalit při zpracování návrhu kompenzačních opatření.

Částka za zpracovaný posudek ve smyslu § 18 odst. 3 zákona byla oznamovatelem uhrazena dne 10. 12. 2024.

Z výsledků hodnocení a autorizovaných studií předložených v rámci dokumentace EIA vyplývá, že realizace záměru nebude představovat významně negativní ovlivnění životního prostředí, kromě významně negativního vlivu na EVL Poodří, a že předmětný záměr je z hlediska vlivů na jednotlivé složky životního prostředí jinak akceptovatelný. V důsledku výstavby a provozu záměru nedojde k výrazným negativním vlivům (vyjma vlivu na EVL Poodří, která je součástí soustavy Natura 2000), které by nebylo možné eliminovat vhodně navrženými opatřeními, a které by bránily realizaci stavby. Vlivy na jednotlivé složky životního prostředí a veřejné zdraví byly v dokumentaci EIA a jejich přílohách dostatečně vyhodnoceny a vliv záměru označen za akceptovatelný.

S tímto hodnocením se ztotožnil rovněž zpracovatel posudku a po vyhodnocení dokumentace EIA, obdržených vyjádření a na základě veřejného projednání, doplňujících informací, vlastního šetření v dotčeném území a s ohledem na ověření vstupních parametrů a údajů uvedených v dokumentaci EIA doporučil záměr při respektování podmínek uvedených v návrhu závazného stanoviska realizovat. Podrobnější popis vlivů na jednotlivé složky životního prostředí a veřejné zdraví je předmětem následující části tohoto závazného stanoviska (Souhrnná charakteristika předpokládaných vlivů záměru na životní prostředí a veřejné zdraví z hlediska jejich velikosti a významnosti).

Vzhledem k výše uvedenému proto zpracovatel posudku konstatoval, že především z důvodu doloženého významně negativního vlivu na lokalitu soustavy Natura 2000, nebylo možné v rámci procesu EIA doložit naplnění všech souvisejících zákonných podmínek a požadavků pro případné „schválení záměru“ v rámci navazujících řízení. Naplnění těchto podmínek a opatření však bylo doloženo alespoň v dostupných možnostech procesu EIA, a to včetně předběžně projednaných kompenzačních opatření ve smyslu § 45i odst. 6 ZOPK s příslušným orgánem ochrany přírody. Na základě předložené dokumentace EIA, posudku a obdržených vyjádření příslušného orgánu ochrany přírody tedy dospěl k závěru, že prokázané významně negativní vlivy záměru není důvod považovat za nekompenzovatelné.

Vzhledem k výše uvedenému a k tomu, že stanovisko EIA může být zároveň i podpůrným podkladem pro rozhodování Evropské komise v případě potřeby postupu dle § 45i odst. 5 zákona č. 114/1992 Sb., navrhnul zpracovatel posudku příslušnému úřadu vydat souhlasné znění závazného stanoviska EIA.

Na základě výše uvedeného, dokumentace EIA, vyjádření k ní podaných, veřejného projednání a posudku se příslušný úřad ztotožnil se závěry posudku a dospěl k závěru, že negativní vlivy posuzovaného záměru nepřesahují míru stanovenou zákony a dalšími předpisy a že předmětný záměr lze při respektování podmínek tohoto závazného stanoviska realizovat, a tedy vydat souhlasné závazné stanovisko, avšak s potřebou uplatnění dalších postupů z hlediska soustavy Natura 2000 dle zákona č. 114/1992 Sb. Z ustanovení § 45i zákona č. 114/1992 Sb. jednoznačně vyplývá, které postupy je třeba zajišťovat prostřednictvím procesu EIA (§ 45i odst. 2 zákona č. 114/1992 Sb.), a které se zajišťují až po procesu EIA (§ 45i odst. 3 a násl. zákona č. 114/1992 Sb.). Zatímco otázky vyloučení nebo nevyloučení možnosti významného vlivu na lokality soustavy Natura 2000 orgánem ochrany přírody, otázky zpracování hodnocení podle § 45i odst. 2 zákona č. 114/1992 Sb. osobou autorizovanou podle § 45j zákona č. 114/1992 Sb., otázky zpracování a posouzení variant, konečné určení významnosti jejich vlivu na lokality soustavy Natura 2000, a tedy i určení varianty s nejmenším možným významným negativním vlivem na lokality soustavy Natura 2000, jsou v procesu EIA relevantní a podstatné, tak otázka prokázání naléhavých důvodů převažujícího veřejného zájmu a uložení kompenzačních opatření nezbytných pro zajištění celkové soudržnosti soustavy Natura 2000 je naopak otázkou, která je v procesu EIA bezpředmětná, neboť se podle § 45i odst. 3 a násl. zákona č. 114/1992 Sb. jedná o otázku, jejíž řešení spočívá v samostatných postupech, které jsou v těchto ustanoveních upraveny a časově směřovány do fáze schvalování, tedy do fáze navazujících nebo jiných řízení. Jinak řečeno v případě ovlivnění lokalit soustavy Natura 2000 platí, že předmětem procesu EIA je v takovém případě zjištění, popis, posouzení a vyhodnocení významnosti tohoto ovlivnění, a tedy i prokázání nebo vyloučení významného negativního vlivu na soustavu Natura 2000. V případě prokázání významného negativního vlivu na soustavu Natura 2000 je pak předmětem procesu EIA rovněž posouzení variant záměru s cílem nalézt variantu bez významného negativního vlivu nebo alespoň variantu s nejmenším možným významným negativním vlivem na soustavu Natura 2000. Předmětem procesu EIA ovšem s ohledem na výše uvedené není konstatování akceptovatelnosti či neakceptovatelnosti tohoto významného negativního vlivu z pohledu možnosti povolení záměru v kontextu s ním souvisejících legislativních podmínek, protože o akceptovatelnosti nebo neakceptovatelnosti lze v tomto případě v souladu § 45i odst. 3 a násl. zákona č. 114/1992 Sb. hovořit až mj. v případě ukládání kompenzačních opatření, resp. zjištění kompenzovatelnosti nebo nekompenzovatelnosti tohoto vlivu podle § 45i odst. 4 zákona č. 114/1992 Sb. a rovněž v případě prokázání nebo neprokázání naléhavých důvodů převažujícího veřejného zájmu na realizaci záměru podle téhož

ustanovení, k čemuž v souladu s uvedenými ustanovením dojde mimo režim procesu EIA (tj. po něm). Příslušný úřad v rámci obsahu předložené dokumentace EIA a jejich příloh dále v souladu s ustanovením § 1 písm. p) vyhlášky č. 142/2018 Sb., o náležitostech posouzení vlivu záměru a koncepce na evropsky významné lokality a ptačí oblasti a o náležitostech hodnocení vlivu závažného zásahu na zájmy ochrany přírody a krajiny, ve znění pozdějších předpisů, obdržel indikativní návrh možných kompenzačních opatření spolu s informací, že jsou tato předběžně projednaná s příslušným orgánem ochrany přírody, který je bude v budoucnu závazně ukládat. Z hlediska budoucího uložení kompenzačních opatření orgánem ochrany přírody lze (byť to není pro výsledek procesu EIA určující) usuzovat, že možnost nalezení a uložení kompenzačních opatření je pravděpodobná. Z těchto důvodů bylo vydáno souhlasné závazné stanovisko EIA. Otázka, zda i přes tento významně negativní vliv záměru na lokalitu soustavy Natura 2000 bude možné podle § 45i odst. 3 a násl. zákona č. 114/1992 Sb. záměr schválit či nikoliv, není předmětem procesu EIA a nelze v něm její výsledné řešení předjímat.

Odůvodnění stanovených podmínek:

V posudku je v návrhu stanoviska uvedeno celkem 61 podmínek (s řadou dílčích bližších specifikací) pro fázi přípravy, realizace a provozu záměru za účelem prevence, vyloučení, snížení, popřípadě kompenzace negativních vlivů záměru na životní prostředí a veřejné zdraví, z toho 1 podmínka stanovuje povinnost monitorování a rozboru vlivů záměru na životní prostředí. Do podmínek závazného souhlasného stanoviska byly zahrnuty podmínky vyplývající z předložené dokumentace EIA, obdržených vyjádření a navržené zpracovatelem posudku. Do podmínek navržených v posudku ani do podmínek tohoto závazného stanoviska nebyly zahrnuty podmínky, které bez dalšího pouze upozorňují na povinnosti stanovené právními předpisy, nebo ukládají povinnost, která je zakotvená v charakteru záměru. Do souboru podmínek byly dále zahrnuty podmínky, které vyplynuly z procesu hodnocení vlivů záměru na životní prostředí a jsou stanoveny za účelem eliminace negativních vlivů záměru na konkrétní složky životního prostředí. Do podmínek tohoto závazného stanoviska byly zahrnuty rovněž podmínky, které zákonnou povinnost zpřesňují či blíže specifikují.

V rámci předložené dokumentace EIA, kapitoly D.IV Charakteristika a předpokládaný účinek navrhovaných opatření k prevenci, vyloučení a snížení všech významných negativních vlivů na životní prostředí a veřejné zdraví a popis kompenzací, bylo navrženo celkem 220 jednotlivých opatření, s členěním dle předpokládaných účinků či řešených vlivů, dle úseků i společných opatření a dle fáze výstavby a provozu záměru. Kromě toho byla součástí této kapitoly také kompenzační opatření ve vztahu k hodnocení vlivu na soustavu Natura 2000, viz dále. Původní opatření dokumentace EIA byla zpracovatelem posudku výrazně přeskupena s tím, že do fáze přípravy byly přesunuty opatření zjevně směřující do této fáze, a dále opatření obecnějšího vyznění pro fázi výstavby, které lze zpracovat např. do zásad organizace výstavby. Do fáze vlastní realizace (výstavby) pak zejména konkrétněji specifikovaná opatření pro specifické lokality či postupy. Návrhy kompenzačních opatření vztahených k soustavě Natura 2000 dle dokumentace EIA byly v posudku přesunuty do fáze přípravy, a to ve formě požadavků na obsah podkladů žádostí o samostatná řízení příslušných orgánů ochrany přírody, mimo proces EIA. Tzn. pro jejich případné využití, nicméně bez zasahování do volnosti správní úvahy těchto orgánů. Návrhy podmínek byly dále v rámci posudku revidovány a redukovány, zároveň zpracovatel posudku doplnil také podmínky vzešlé z provedeného posouzení úplnosti a správnosti dokumentace EIA a z vypořádání připomínek z obdržených vyjádření k dokumentaci EIA. Do podmínek závazného stanoviska tak byly zahrnuty podmínky vyplývající z předložené

dokumentace EIA a z obdržených vyjádření a podmínky navržené zpracovatelem posudku, z nichž příslušný úřad neuplatnil zejména celý rozsah kompenzačních opatření ve vztahu k hodnocení vlivu na soustavu Natura 2000, z dále uvedených důvodů.

Podmínky uvedené v návrhu stanoviska v posudku byly v tomto závazném stanovisku příslušným úřadem formálně, resp. formulačně upraveny bez dopadu na jejich věcný obsah, u některých podmínek došlo k jejich technickému zpřesnění, resp. zpřesnění jednoznačnosti interpretace jednotlivých podmínek, a také ke konkretizaci následných kroků (zohlednění výstupů), které z naplnění příslušné podmínky vyplývají, případně upřesnění termínů či územního rozsahu stanovených opatření. Do tohoto závazného stanoviska nebyla zahrnuta první věta podmínky 9), která s mírnou odchylkou duplikovala termíny provedení monitoringů jednotlivých složek životního prostředí uvedených v podmínkách 5) – 8) a nad jejich rámec stanovovala pokračování monitoringů v dlouhém časovém horizontu (5 a 10 let), jejichž nezbytnost dle příslušného úřadu z dokumentace EIA pro všechny uvedené složky životního prostředí nevyplývala (s výjimkou přílohy č. I.8 - Detailní migrační studie), nehledě na obtížnost praktické vymahatelnosti takového opatření v navazujících řízeních. Dodatečné upřesnění termínů monitoringů pro relevantní složky životního prostředí vyplývající z první části podmínky 9) bylo příslušným úřadem zahrnuto přímo do podmínek 5) – 8). Do tohoto závazného stanoviska dále nebyla zahrnuta část podmínky 48) j) z důvodu věcné duplicity s částí podmínky 48) b). Dále celá v posudku navržená podmínka č. 45, která vychází z Posouzení vlivu záměru na území soustavy Natura 2000 § 45i zákona č. 114/1992 Sb., které je přílohou dokumentace EIA, byla příslušným úřadem zkrácena a přeformulována (podmínka č. 45) tak, aby upřednostňovala již existující indikativní s orgánem ochrany přírody předjednaný návrh kompenzačních opatření, aniž by ovšem zasahovala do volnosti správní úvahy orgánu ochrany přírody v době (mimo režim procesu EIA), kdy bude konečnou podobu kompenzačních opatření ukládat. Vzhledem k významně negativnímu vlivu záměru na EVL Poodří vyplývá povinnost realizace kompenzačních opatření z § 45i odst. 3 a násl. zákona č. 114/1992 Sb. Uložení kompenzačních opatření je plně v gesci příslušného orgánu ochrany přírody dle § 45i odst. 6 zákona č. 114/1992 Sb. v samostatném postup podle toho ustanovení s tím, že bez jejich uložení nelze záměr v navazujících řízeních schválit. Vzhledem k tomu, že kompenzační opatření uvedená v dokumentaci EIA byla oznamovatelem předběžně projednána s AOPK ČR, Regionální pracoviště Správa CHKO Poodří, byla po formální úpravě a sloučení se souvisejícím opatřením č. 80 dokumentace EIA zpracovatelem posudku pro úplnost uvedena i v závazné části návrhu stanoviska, a to jako podmínka č. 45. Příslušný úřad následně vyhodnotil, že z hlediska zachování volnosti správní úvahy orgánů ochrany přírody a s cílem předejít pochybnostem o závaznosti návrhu kompenzačních opatření pro tyto orgány, je, vzhledem k doporučujícímu charakteru návrhu opatření, vhodnější uvést je v této části stanoviska, tedy zejména v odůvodnění (viz dále), a na nezbytnost projednání a realizace kompenzačních opatření dle § 45i zákona č. 114/1992 Sb. v závazné části stanoviska ve znění podmínky pouze formálně odkázat s poukazem na předjednané potenciálně vhodné realizační lokality (podmínka č. 45). Konkrétní návrh kompenzačních opatření (včetně jejich umístění) tedy zůstává pouze v indikativní rovině (viz následující odstavec).

Významně negativní vliv záměru a nezbytnost stanovení kompenzačních opatření vyplývá ze zaborů vodních stanovišť čolka velkého (*Triturus cristatus*). Plochy s obdobnými ekologickými podmínkami, resp. s potenciálem rozvoje specifických složek ekologické struktury a funkcí, se v blízkosti zásahu nachází a kompenzace zaborů vytvořením nových stanovišť je hypoteticky možná. Záměrem dotčené vodní plochy na Polanecké rybniční soustavě jsou navíc přímo

vytvořeny člověkem. Hlavním východiskem kompenzačního opatření čolka velkého je proto nutnost jeho realizace na Polanecké rybníční soustavě. V EVL Poodří již bylo v minulosti vybudováno mnoho tůní, přičemž ochota druhu k jejich osídlení je nízká. To souvisí zřejmě s nízkou početností populace, jejíž většina konzervativně využívá pouze rodná vodní stanoviště. Návrh kompenzačního opatření zahrnuje vybudování několika tůní při západním břehu Palarňova rybníku. Zábor rybníku Spasitel by měl být kompenzován revitalizací zbylé části, která by měla spočívat v odbahnění a prořídnutí břehových porostů. Další tůně jsou navrženy na podporu stávajících subpopulací čolků v EVL, a to na loukách nedaleko Studénky a Pustějova. Na lokalitě V trojúhelníku poblíž Pustějova se nachází nejsilnější část populace v EVL Poodří. Následující indikativní návrhy kompenzačních opatření vychází z posouzení vlivu záměru na území soustavy Natura 2000 § 45i zákona č. 114/1992 Sb., které je přílohou dokumentace EIA. Tyto návrhy byly oznamovatelem rovněž předběžně projednány s AOPK ČR, Regionální pracoviště Správa CHKO Poodří. Návrh projektu kompenzačních opatření za významný negativní vliv na EVL Poodří dle dokumentace EIA zahrnuje lokality: plocha u rybníku Palarňový, rybník Spasitel, louka u Bažantuly a lokalita v trojúhelníku u Pustějova. Návrh kompenzačního opatření v lokalitě u rybníku Palarňový zahrnuje vybudování několika tůní při západním břehu Palarňova rybníku (pozemky parc. č. 3077/1, 3077/2, 3078 v k.ú. Polanka n. Odrou). Konkrétně návrh kompenzačních opatření v této lokalitě představuje vybudování čtyř tůní o rozloze cca 650 m² každá (celková rozloha tůní 0,26 ha), s diverzifikovanou břehovou linií a různou výškou vodní hladiny, max. hloubkou 1,5 m a sklonem břehů 1:5 až 1:10; demolici bývalé odchovny kachen; vykácení dřevin v místech realizace tůní a ponecháním ploch se vzrostlými dřevinami pro zachování terestrického stanoviště; vybudování napájecí strouhy od vodoteče na pozemku č. 3079 (před realizací zjistit možnost napájení tůní z této vodoteče (správce vodního toku CHOV RYB JISTEBNÍK s.r.o.) a provedení rozboru vody, zda má vhodné parametry s ohledem na skutečnost, že se jedná o pramenitou vodu vytékající z drobného lesního porostu obklopeného zemědělsky obhospodařovanými poli). Vhodná doba realizace pro výše uvedené navržené kompenzační opatření v lokalitě Palarňova rybníku je kdykoli během kalendářního roku. Další kompenzační opatření řeší zábor rybníku Spasitel (pozemek parc. č. 541 v k. ú. Polanka nad Odrou), který by měl být kompenzován revitalizací zbylé části, jež by měla spočívat v odbahnění a prořídnutí břehových porostů. Konkrétní návrh opatření v této lokalitě představuje: odbahnění rybníčního dna; v alespoň podstatné části nádrže vybudování pozvolných břehů o sklonu od 1:5 do 1:10; vyspádování dna pro efektivnější slovitelnost v případě nadměrného rozvoje nežádoucí rybí obsádky; obnovení nápusťního a výpusťního zařízení; vykácení všech vzrostlých dřevin z východní a jihovýchodní strany pro dostatečné oslunění vodní plochy; úprava terestrického biotopu v podobě uložení pařezů do suchých částí břehů pro vytvoření úkrytů. Vhodná doba realizace výše uvedeného navrženého kompenzačního opatření v lokalitě rybníku Spasitel je od 20. srpna do 30. září kalendářního roku (mimo období rozmnožování a zimování). Další tůně jsou navrženy na podporu stávajících subpopulací čolků v EVL na loukách nedaleko Studénky a Pustějova. Konkrétně se jedná o louku u Bažantuly (parc. č. 2224/2 v k. ú. Studénka nad Odrou), kde jde o vybudování dvou tůní o rozloze cca 1 000 m² každá (celková rozloha tůní 0,20 ha), s diverzifikovanou břehovou linií a různou výškou vodní hladiny, max. hloubkou 1,5 m a sklonem břehů 1:5 až 1:10. Vhodná doba realizace pro toto opatření je kdykoli během kalendářního roku. Na lokalitě V trojúhelníku (pozemky parc. č. 1188/1, 1190/59, 1190/60, 1190/62, 1190/74, 1191/1 v k.ú. Pustějov) poblíž Pustějova se nachází nejsilnější část populace v EVL Poodří. Rozsah opatření v této lokalitě představuje vybudování pěti tůní o rozloze cca 600, 250, 950, 250 a 750 m² (celková rozloha tůní 0,28 ha), s diverzifikovanou břehovou linií a různou výškou vodní hladiny, max. hloubkou 1,5 m a sklonem

břehů 1:5 až 1:1. Dále částečné vykácení křovin a odbahnění tůň na pozemcích parc. č. 1188/1, 1190/1 a 1191/1. Vhodná doba realizace je kdykoli během kalendářního roku, tůň na pozemcích parc. č. 1191/1 a 1188/1 od 20. srpna do 30. září kalendářního roku (mimo období rozmnožování a zimování). Tůň by měly být vybudovány dle standardu AOPK ČR Vytváření a obnova tůní SPPK B02 001:2014. Tento indikativní návrh kompenzačních opatření je zde, tedy v odůvodnění tohoto závazného stanoviska, uveden výhradně jako potenciální možný způsob návrhu kompenzačních opatření s tím, že pro orgán ochrany přírody není nikterak závazný a měl by sloužit toliko k možnému, resp. případnému využití. Zákon č. 114/1992 Sb. totiž stanoví kompenzačních opatření v případě záměru s prokázaným významným negativním vlivem na lokality soustavy Natura 2000 svěřuje do výhradní kompetence orgánu ochrany přírody s tím, že úkolem procesu EIA podle zákona č. 114/1992 Sb. je toliko prokázat/vyloučit významný negativní vliv záměru na lokality soustavy Natura 2000, a v případě prokázaného významného negativního vlivu všech variant záměru na tyto lokality nalézt tu z variant, jejíž významný negativní vliv je nejmenší možný. Stanovení kompenzačních opatření a prokazování případné převahy veřejného zájmu již v souladu s § 45i zákona č. 114/1992 Sb. probíhá mimo režim procesu EIA, tedy v období po jeho dokončení.

Pro všechny podmínky tohoto závazného stanoviska platí, že byly stanoveny způsobem, který upravuje § 5 odst. 4 zákona, jenž je dále promítnut v náležitostech dle přílohy č. 4 k zákonu (část D. IV), přílohy č. 5 k zákonu (části IV a VII) a přílohy č. 6 k zákonu (části I.8 a I.9) a v § 9a odst. 1 zákona, který k jejich stanovení příslušný úřad opravňuje. Celkem tedy bylo v rámci tohoto závazného stanoviska stanoveno 61 podmínek ke zmírnění, kompenzaci a monitoringu vlivů záměru na životní prostředí a obyvatelstvo.

Podmínky závazného stanoviska přihlížejí k charakteru předmětného záměru a charakteristikám prostředí, do kterého je umístěn. Ve stanovených podmínkách je kladen důraz na přípravu záměru i jeho vlastní realizaci a provoz.

Podmínka č. 1 vychází z opatření č. 165, 166, 167, 168, 174, 175, 176, 181, 182, 183, 184, 216 dokumentace EIA, s úpravou sloučením a redukcí ze strany zpracovatele posudku. Podmínka vychází ze skutečnosti, že v rámci projektové přípravy předcházející zpracování dokumentace EIA nebyly známy veškeré potřebné geotechnické, hydrogeologické a půdní charakteristiky složitějších úseků záměru vyžadující provedení náročnějších a podrobnějších průzkumů. V případě vod se jedná o podklady pro směšovací rovnice. Cílem podmínky je proto upřesnění znalostí a informací pro účely projekčních prací na jednotlivých objektech, včetně upřesnění vlivu tunelového úseku záměru po realizaci podrobných vrtných prací v upřesněné trase záměru, a to zejména na nejbližší dotčené vodní zdroje a hladinu pozemní vody celkově. V důsledku tak jde o minimalizaci vlivu na podzemní a povrchové vody, půdu a horninové prostředí.

Podmínka č. 2 byla formulována zpracovatelem posudku a byla stanovena za účelem minimalizace vlivů záměru na ptáčí druhy citlivé na hlukovou zátěž, ve smyslu informací uvedených v předložené dokumentaci EIA, v rámci které je předpokládáno překračování tohoto limitu ve variantě 1c, ke které je vydáno toto souhlasné závazné stanovisko. Účelem podmínky je zajistit řádné prověření a vyčerpání všech reálně dostupných možností snížení hlukové zátěže pro větší přiblížení se odborně stanovené limitní hodnotě pro ochranu dotčených ptáčích druhů v lokalitě. Cílem opatření je maximální snížení negativního vlivu záměru na dotčené ptáčí druhy v navazujících lokalitách soustavy Natura 2000 a povinnost takové opatření přijmout a realizovat.

Podmínka č. 3 vychází z přílohy II.5 (Hodnocení vlivu závažného zásahu na zájmy ochrany přírody a krajiny dle § 67 zákona č. 114/1992 Sb.) dokumentace EIA a byla po formální úpravě

zpracovatele posudku stanovena za účelem využití návrhů náhradních (kompenzačních) opatření předložených a uvažovaných v procesu EIA také ze strany příslušného orgánu ochrany přírody, při následných samostatných zákonných postupech spojených se závažným zásahem, mimo proces EIA. Povinnost realizace náhradních opatření vyplývá z § 67 odst. 1 a 4 zákona č. 114/1992 Sb. Účelem navržených náhradních (kompenzačních) opatření je vyrovnání vzniklé ekologické újmy v důsledku záboru cenných typů přírodních biotopů, resp. optimalizace podmínek pro migraci živočichů v dotčeném území. Rozšíření dopravní infrastruktury o VRT může zvýšit stresový faktor živočichů při průchodu územím, a snížit tak tendenci migrační profil využívat. Cílem kompenzace by proto mělo být minimalizovat účinek rušivých vlivů. Nepříznivé podmínky pro migrace živočichů panují na jižní straně dálnice, kde se nachází pouze pole s ornou půdou bez možností úkrytu. Butovický potok patří mezi nejvyužívanější trasu pro podchod dálnice D1. V případě revitalizace bývalého rudiště u Polanky v CHKO Poodří se předpokládá, že po odstranění propustného kameniva začne plocha samovolně zarůstat vlhkomilnými křovinami, resp. vrbami, topoly a olšemi, a vznikne tak přirozené společenstvo. Přesný rozsah a způsob provedení kompenzačních opatření nebyl v rámci dokumentace EIA dostatečně znám a bude upřesněn v rámci požadovaného projektu.

Podmínka č. 4 byla formulována zpracovatelem posudku a byla stanovena za účelem minimalizace vlivů záměru na hmotný majetek. Opatření vychází z nekonkretizované identifikace některých objektů určených k demolici v rámci dokumentace EIA s tím, že se předpokládá další upřesnění této potřeby a rozsahu po upřesnění konkrétní polohy a technického řešení záměru. V rámci objektů určených k demolici je také např. vodojem v lokalitě Slavíč a další, u nichž dokumentace EIA blíže nespecifikovala způsob náhradního řešení ani kompenzace. Cílem opatření je minimalizace vlivů na hmotný majetek a také upřesnění pro potřeby stanoviska k ověření změn a příp. dalších postupů.

Podmínky č. 5 až 9 se týkají monitoringu vlivů ne jednotlivé složky životního prostředí, vychází z opatření č. 168, 175, 213, 214, 215 dokumentace EIA a dále z opatření formulovaných ze strany zpracovatele posudku, a to jak na základě obdržených vyjádření k dokumentaci EIA, tak na základě vlastního vyhodnocení vlivů na životní prostředí. Cílem těchto opatření je zajistit kontrolu nad plněním požadovaných opatření z hlediska ochrany biologické rozmanitosti, účinků hluku a vibrací a ochrany vod, a to jak před zahájením výstavby, tak i během ní a během provozu záměru. V důsledku tak minimalizovat vlivy na uvedené složky životního prostředí. Cílem monitoringu výskytu zvláště chráněných druhů je zajištění plnění požadavků zákonné ochrany těchto druhů, a to včasným zjištěním jejich přítomnosti. Cílem projektu monitoringu migrace živočichů je ověření funkčnosti stanovených opatření k zajištění migrační prostupnosti území. Projekt monitoringu povrchových a podzemních vod slouží především k ověření a včasnému zjištění případných vlivů záměru na využívané zdroje podzemních vod, jakož i na kvalitu povrchových a podzemních vod. Podmínka č. 7 vychází částečně z opatření č. 168 dokumentace EIA, z části byla formulována zpracovatelem posudku na základě vyjádření města Lipník n. Bečvou k dokumentaci EIA ze dne 23. 5. 2024. Cílem je ověření a průkaznost případné ztráty vody ve stávajících vodních zdrojích, a to včetně rozšíření o zahrádkářskou osadu. Jedná se o opatření k minimalizaci vlivu na podzemní vody. Cílem projektu monitoringu hluku a vibrací v podmínce č. 8 je zajištění kontrolního mechanismu pro plnění hygienických limitů a předpokladů procesu EIA zejména ze staveništní dopravy, ale i z provozu samotného záměru vůči nejbližším objektům včetně obytné zástavby. Opatření vychází z hodnocení v rámci posudku, a to na základě informací v dokumentaci EIA o zvoleném přístupu zpracovatelů dokumentace EIA, v rámci kterého měly být počty nákladních vozidel stanoveny na základě

dopočtů do dostupné „rezervy“ oproti hlukovým limitům. Vzhledem k tomu bylo stanoveno prověření situace alespoň u těch úseků s možným zvýšeným rizikem významného vlivu. Kritérium pro identifikaci zvýšeného rizika bylo stanoveno v podobě tzv. nejistoty měření. Podmínka č. 9) vychází z opatření č. 214 a č. 215 z dokumentace EIA, která byla pro návrh stanoviska sloučena do jedné podmínky sjednocující požadavky na jednotlivé monitoringy.

Podmínka č. 10 byla formulována zpracovatelem posudku. Opatření vychází z neucelené identifikace této složky dopravní infrastruktury v dokumentaci EIA, vyjma popisu jednotlivých přeložek komunikací pro cyklistickou dopravu. Požadavek na doložení slouží k ověření nepřímo dovozených málo významných předpokládaných vlivů v rámci procesu EIA. Cílem opatření je minimalizovat případné negativní vlivy na obyvatelstvo v důsledku případného zhoršení či přerušení dostupnosti sportovních a rekreačních území, včetně cyklostezek.

Podmínka č. 11 vychází primárně z návrhu opatření č. 30, 58, 59, 60, 61, 62, 65, 85, 87, 88, 89, 90, 93, 95, 111, 116, 192, 128 v rámci dokumentace EIA, které byly zpracovatelem posudku upraveny a dále sloučeny a seskupeny z důvodu nezbytné početní redukce. Cílem uvedených opatření je jednak zajistit stabilní a lokálně odpovídající skladbu vegetačních výsadeb, jednak pak vhodnými návrhy přispět k podpoře biotopů zjištěných významnějších druhů a celkově k biologické rozmanitosti krajiny po umístění záměru. Kompenzační výsadba 351 kusů dřevin byla vypočtena nad rámec povinných kompenzačních opatření v rámci rozptylové studie pro úsek MBI, bez konkretizace vhodných lokalit. Další části podmínek směřují k návrhu takové skladby výsadeb, která bude odpovídat místním podmínkám a zajistí potřebnou životaschopnost a odolnost opatření vůči klimatickým podmínkám. Cílem opatření je podpora biodiverzity a minimalizace vlivů na ovzduší a klima. Cílem podmínky trvalého bezlesí náspů s výsevem motýlí směsi je výrazná podpora hmyzu vázaného právě na bezlesí, a to jak motýlů, tak fytofágních brouků, rovnokřídlých, kudlanek a dalších.

Podmínka č. 12 byla formulována zpracovatelem posudku, a to na základě prověření podnětných informací o tomto možném řešení v rámci akustické studie v příloze I.2 dokumentace EIA. Cílem opatření je minimalizovat riziko úleku z rychle jedoucích vlakových souprav v místech s pohybem osob, a v důsledku tím přispět k minimalizaci vlivu na zdraví obyvatel.

Podmínky č. 13 až 19 se týkají zásad organizace výstavby a částečně vychází z opatření č. 1, 4, 3, 5, 6, 7, 8, 9, 10, 11, 14, 15, 17, 18, 19, 21, 22, 23, 24, 25, 27, 28, 29, 32, 35, 36, 41, 42, 84, 68, 72, 76, 79, 81, 108, 217 a 218 dokumentace EIA, s úpravou a rozšířením ze strany zpracovatele posudku na základě provedeného posouzení a požadavků v obdržených vyjádřeních Městského úřadu Hranice. Podmínky byly stanoveny za účelem minimalizace vlivů z kumulace staveništní dopravy, v důsledku pak vlivů záměru na obyvatelstvo a hmotný majetek.

Podmínka č. 13 částečně vychází z opatření č. 217 a 218 dokumentace EIA, s úpravou formulace zpracovatelem posudku na základě provedeného posouzení a požadavků v obdržených vyjádřeních. Vychází z potřeby dalšího upřesňování řešení dopravy tak, aby souběh staveništní dopravy i případných dalších výstaveb byl pokud možno minimalizován a nedocházelo tímto k nadlimitním zatížením dílčích komunikací, a v důsledku toho byl minimalizován také vliv na obyvatelstvo.

Podmínka č. 14 částečně vychází z opatření č. 29 a 84 dokumentace EIA, s formální úpravou ze strany zpracovatele posudku. Cílem opatření je zajištění dalšího stupně kontroly nad informacemi o případných dopadech změn v řešení na životní prostředí. Opatření vychází z připomínek v rámci obdržených vyjádření k dokumentaci upozorňujících na možnou

nedostatečnou kapacitu předpokládaného místa určení přebytečných zemin (Centrální odval Zárubek) dle dokumentace EIA, což bylo zpracovatelem posudku potvrzeno. Přeprava těchto přebytečných zemin do Centrálního odvalu Zárubek byla v dokumentaci EIA uvažována po železnici, tj. bez specifikovaných nároků na nákladní dopravu po veřejných komunikacích. V případě možných změn ve směrování těchto zemin je proto požadována konkretizace místa či míst určení, včetně uložitelného množství zemin a způsobu dopravy, se zapracováním do popisu vlivů na životní prostředí. Cílem zbylé části opatření je minimalizace negativních vlivů na půdu a horninové prostředí, které by mohly vzniknout v důsledku nevhodného promíchání půdních horizontů, včetně případných dopadů na vlastnosti takového prostředí.

Podmínka č. 15 vychází z opatření č. 68 a 79 dokumentace EIA, s dílčími úpravami a přeskupením ze strany zpracovatele posudku. Cílem opatření je minimalizovat vlivy na dotčené druhy snížením dotčení a zásahů do biotopů v rámci stavební činnosti, případně jejich samotná ochrana před zraněním či usmrcením stavební mechanizací. V případě přemostění je cílem zároveň ochrana kvality vod.

Podmínka č. 16 vychází z opatření č. 32, 35, 36, 41, 42 dokumentace EIA, s úpravami a přeformulováním ze strany zpracovatele posudku. Cílem opatření je eliminace rizika překračování hlukových limitů a minimalizace souvisejících negativních vlivů hluku na obyvatele.

Podmínka č. 17 vychází z opatření č. 1, 3, 4, 5, 6, 7, 8, 9, 10, 11, 21, 22, 14, 15, 17, 18, 19, 27, 7, 28, 23, 24, 25 dokumentace EIA, s úpravou, sloučením a přeskupením ze strany zpracovatele posudku, včetně zohlednění požadavků z vyjádření Městského úřadu Lipník nad Bečvou, odboru životního prostředí ze dne 31. 5. 2024. Cílem opatření je minimalizovat prašnost v souvislosti s prováděním stavebních činností, včetně přepravy materiálů a provozu recyklačních linek. Zejména u recyklační linky v Polance nad Odrou byly v rámci dokumentace EIA vypočteny významné hodnoty imisí prachových částic u nejbližší obytné zástavby. Jedná se o součást opatření, navržených v dokumentaci EIA pro minimalizaci prašnosti z provozu této linky. Další omezující opatření jsou převzata a stanovena také v následné podmínce č. 42, a to spolu s požadavkem na prověření akceptovatelnosti situování recyklační linky v předmětné lokalitě.

Podmínka č. 18 vychází z opatření č. 76 dokumentace EIA a z vyjádření MŽP, odboru politiky životního prostředí a udržitelného rozvoje ze dne 30. 5. 2024, upozorňující současně, že osvětlení ovlivňuje nejen migraci ptáků, ale i dalších druhů. A to s doplněním zpracovatele posudku o souladný postup s příslušnou normou pro případ, že by striktní požadavek nebylo možné plnit z jiných důvodů popsanych v této normě. Cílem opatření je minimalizovat negativní vlivy na přírodu spojené se světelným znečištěním.

Podmínka č. 19 vychází z návrhu opatření č. 72, 81, 108 dokumentace EIA, s rozdělením na tuto podmínku dopracování podrobného řešení dalších bariér pro fázi přípravy a na podmínky pro fázi realizace (podmínky č. 48) b) a 48 j)) ze strany zpracovatele posudku. Cílem podmínek je minimalizace vlivu na biodiverzitu v podobě bránění v průniku obojživelníků do pracovních ploch stavby, kde by mohly být ohroženi zejména stavební mechanizací.

Podmínky č. 20 až 39 se týkají stavební, technické a technologické oblasti a vychází z převážné většiny z opatření č. 63, 66, 73, 74, 82, 83, 101, 102, 103, 105, 107, 137, 138, 140 až 143, 145, 146, 147, 149 až 155, 157 až 162, 178, 189, 193, 202 až 209 dokumentace EIA, které byly zpracovatelem posudku doplněny, upraveny a přeskupeny. Převážná část opatření

má za cíl podporu migrační průchodnosti přes navržené části řešené liniové stavby, příp. pak minimalizaci vlivů na biotu, krajinný ráz, vody a obyvatelstvo.

Podmínka č. 20 na bezstykové konstrukční řešení byla formulována zpracovatelem posudku na základě rešerše dostupných informací v rámci provedeného posouzení vlivů. Cílem opatření je přispět ke snížení hlukové zátěže a vibrací z provozu po záměrem řešených úsecích konvenčních tratí. Preference konstrukčního řešení přímo na zdroji vychází z předpokladu příznivějšího dopadu na životní prostředí, včetně vlivu na krajinný ráz, biotu atd. oproti např. instalaci protihlukových stěn.

Podmínka č. 21 vychází z opatření č. 66 dokumentace EIA, s úpravou ze strany zpracovatele posudku směřující k výsledné akceptovatelné variantě. Cílem opatření je přírodě bližší vizuální řešení záměru, v důsledku snižující nepříznivý vliv této konstrukce na krajinný ráz této lokality v rámci CHKO Poodří.

Podmínka č. 22 vychází z opatření č. 63 a 73 dokumentace EIA, s úpravou a sloučením ze strany zpracovatele posudku. Cílem požadavku na řešení vizuální podoby protihlukových stěn je dosáhnout návrhu, který bude dostatečně přijatelný z hlediska vlivu na krajinný ráz i z hlediska ochrany ptačích druhů, pro které jsou průhledné plochy bez četných vizuálních znaků velmi nebezpečné. Návrh technického a materiálového řešení vychází z akustického posouzení, avšak povrchovou úpravu jejich vizuální podoby se již akustická studie nezabývá, a je proto požadována k dořešení v rámci projektové dokumentace záměru.

Podmínka č. 23 vychází z opatření č. 107, 142 a 162 dokumentace EIA, s úpravou a sloučením ze strany zpracovatele posudku. Požadavek má za cíl chránit větší živočišné druhy před střety s vlakovými soupravami i vozidly na pozemních komunikacích. Opatření bylo zpracovatelem posudku oproti dokumentaci EIA navíc rozšířeno a doplněno o výslovné vynechání oplocení v křížení RBK 12-1. To vychází z vyhodnocení vlivu na ÚSES, dle kterého biokoridor RBK 12-1 není významně ohrožen na funkčnosti v případě, že železniční koridor nebude oplocen a zneprůchodněn. V opačném případě by bylo vyžadováno důkladné prověření možné náhradní trasy, která v daném místě může být poměrně složitá. Cílem opatření je minimalizovat významný vliv na migrační průchodnost, a tím chránit biologickou rozmanitost, ale i zdraví osob a také hmotný majetek.

Podmínka č. 24 na zapojení autorizované osoby ÚSES do projektové přípravy byla formulována zpracovatelem posudku na základě připomínek z vyjádření k dokumentaci EIA. Cílem opatření je doplnění dalšího stupně odborné kontroly návrhu dotčených částí ÚSES ke zvýšení funkčnosti navrhovaných řešení a opatření k zajištění migrační prostupnosti a celého navazujícího systému, v důsledku pak minimalizace vlivu na biodiverzitu.

Podmínka č. 25 vychází z opatření č. 161 dokumentace EIA, s úpravou ze strany zpracovatele posudku. Cílem opatření je zvýšení funkčnosti navrhovaných opatření k zajištění migrační prostupnosti a celého navazujícího systému, v důsledku pak minimalizace vlivu na biodiverzitu.

Podmínka č. 26 vychází z opatření č. 105 dokumentace EIA, s dílčí úpravou ze strany zpracovatele posudku. Cílem opatření je kompenzace za dotčení mokřadních ploch spočívající v obnově funkcí mokřadu ve vhodných stávajících plochách s tímto potenciálem, a to mimo režim kompenzačních opatření v rámci postupů dle §§ 45i a 67 zákona č. 114/1992 Sb. V důsledku pak má podmínka za cíl minimalizovat vlivy na vody i biologickou rozmanitost.

Podmínka č. 27 byla formulována zpracovatelem posudku na základě požadavku z vyjádření k dokumentaci EIA od AOPK ČR ze dne 30. 5. 2024 odkazující na nevyhovující popis řešení revitalizace návodní strany Nádražního rybníka kamenným obkladem. Cílem opatření je přispět k úpravě rybníka směrem k přírodě bližšímu řešení, a tím k podpoře biodiverzity i snížení negativního vlivu na krajinu.

Podmínky č. 28 a 29 vychází z opatření č. 101, 102 a 193 dokumentace EIA, s úpravou a sloučením ze strany zpracovatele posudku, resp. z požadavku na zvládání zvýšených průtoků, kdy užší profily mohou sice působit jako hráz ke zpomalení průtoků, ale také mohou být příčinou vzednutí hladin s důsledkem zatopení výše položených objektů včetně vlastních převáděných těles. Cílem opatření je vyšší připravenost záměru na klimatické extrémy a zmírnění průběhu zvýšených průtoků a ochrana před zvýšenými průtoky.

Podmínky č. 30 až 36 vychází z opatření č. 74, 83, 103 a 140, 141, 160, 137, 138, 143, 145, 146, 147, 148, 149, 150, 189, 151, 153, 154, 155, 157, 158, 152, 159 dokumentace EIA, s úpravou a sloučením ze strany zpracovatele posudku. S tím, že u převážné části opatření nebylo možné s jistotou odlišit, nakolik jsou uváděné popisy jednotlivých objektů v opatřeních dokumentace EIA pouze přepisem již navrženého řešení (obsahují i popisy, které se jinde v dokumentaci EIA neobjevují), tudíž vhodné k vypuštění, a nakolik se jedná o požadavky vyplývající z provedeného hodnocení vlivů, požadované k zapracování. Především z důvodu této nejistoty, nejednoznačnosti a nepřehlednosti byly proto zpracovatelem posudku navrženy k převzetí v původním rozsahu dle dokumentace EIA, s dílčími úpravami formulací směrem k jednoznačnosti vyznění. Cílem těchto opatření je především podpora migrační prostupnosti navržených mostních objektů, vodních toků a ploch a zvýšení ochrany dotčených druhů. V důsledku je cílem minimalizace vlivu na biologickou rozmanitost. Z toho část podmínky č. 34 f) vychází z opatření č. 150 a 189 dokumentace EIA, s úpravou ze strany zpracovatele posudku směrem ke zlepšení podmínek pro migrační prostupnost územím pod estakádou. Cílem opatření k vhodnému začlenění nového viaduktu je minimalizovat vliv na krajinný ráz a kulturní památku Jezernický viadukt, a to nejvíce vhodným způsobem i díky zapojení NPÚ jakožto odborného garanta. V důsledku tak je cílem minimalizace vlivů na biologickou rozmanitost a kulturní památky.

Podmínka č. 37 vychází z opatření č. 178 dokumentace EIA, s úpravou ze strany zpracovatele posudku. Cílem opatření je zajištění ochrany povrchových vod proti proniknutí škodlivých látek ze splachů ze silničních komunikací během výstavby. Za tímto účelem je požadováno navržení retenčních objektů s usazovacím prostorem a záchytnou plovoucí nornou stěnou, které jsou schopny zachytit škodlivé látky povrchovým vodám, které nejsou mechanicky odstranitelné. Tyto budou sloužit i pro zachycení většího množství lehkých kapalin při haváriích především v lokalitě odvodňující hlavní silniční úseky. Sedimenty jsou ukládány na dno a ropné látky se zachytávají na norné stěně. Z nádrže pak vytéká do vodních toků povolený redukovaný odtok.

Podmínka č. 38 vychází z opatření č. 82 dokumentace EIA, s úpravou ze strany zpracovatele posudku. Cílem požadavku na ropný filtr na odtoku dešťových vod z údržbového střediska Lipník je ochrana kvality vod a minimalizace souvisejících rizik a nebezpečí pro vodní organismy v toku v důsledku případných úniků ropných látek přes tento systém.

Podmínka č. 39 vychází z opatření č. 202 až 209 dokumentace EIA, s úpravou a přeskupením ze strany zpracovatele posudku. Vzhledem k tomu, že charakter technických norem nemá závaznost zákonných povinností a v daném případě je třeba věnovat zvýšenou pozornost tomuto tématu s ohledem na trasování přes lokality Natura 2000, navíc s vyhodnoceným významně

negativním vlivem z jiných důvodů, byly tyto normové požadavky převzaty a zvláště zdůrazněny v rámci podmínek stanoviska EIA. Cílem opatření je minimalizovat další nepříznivý vliv na dotčené živočišné druhy, a to omezením světelného znečištění. V důsledku tak je cílem minimalizovat vliv na biologickou rozmanitost.

Podmínka č. 40 částečně vychází z opatření č. 44, 45, 48, 49, 50, 56, 57, 109, 110 dokumentace EIA, s úpravou a rozšířením o další opatření ze strany zpracovatele posudku, a to na základě provedeného posouzení a připomínek z obdržených vyjádření. Cílem opatření je minimalizace hlukové zátěže při výstavbě i provozu záměru, v důsledku pak minimalizace vlivu na veřejné zdraví a obyvatelstvo i dotčené živočišné druhy. Oproti dokumentaci EIA bylo požadováno podrobnější identifikování možných omezení při výstavbě protihlukových opatření v celém řešeném úseku a také ostatní připravované záměry, u kterých může docházet k souběhu zejména se staveništní dopravou záměru, dle části podmínky č. 50. Přestože byla v rámci procesu EIA významnost těchto souběhů vyhodnocena jako málo významná, pro úplnost bylo žádoucí uvažovat v rámci hlukových výpočtů pro upřesnění řešení záměru také s těmito záměry a minimalizovat případné vlivy záměru na životní prostředí i s ohledem na tyto potenciální vlivy.

Část podmínky č. 40 b) a. vychází z opatření č. 45 dokumentace EIA, které však bylo požadováno pouze pro úsek MBI. Opatření bylo rozšířeno na celý záměr na základě posouzení vhodnosti zpracovatelem posudku. Cílem opatření je minimalizace rušivého hlukového projevu rychle jedoucích souprav. Vzhledem k tomu, že PHS jsou vesměs instalovány pouze v konkrétních úsecích s potřebou ochrany zdraví obyvatel a dotčených živočišných druhů, bylo opatření považováno za žádoucí na všech těchto úsecích.

Část podmínky č. 40 b) b. vychází z opatření č. 109 a 110 dokumentace EIA, s úpravou a sloučením ze strany zpracovatele posudku. Cílem opatření je zvýšit ochranu a minimalizovat negativní vlivy na ptačí druhy a s tím spojené také případné škody na vlakových soupravách či jiné.

Část podmínky č. 40 b) c. byla formulována zpracovatelem posudku. Cílem opatření je prověřit plnění hlukových limitů a optimalizovat návrh PHS s cílem vyšší efektivity PHS. V důsledku pak zajistit dostatečnou i přiměřenou ochranu chráněné zástavby včetně nemocničních objektů před hlukem, a to v lokalitě, kde umístění PHS v předložených podkladech prakticky nepřináší výraznější změny v průběhu izofon. Podmínka částečně vychází z vyjádření Lipníku n. Bečvou ze dne 23. 5. 2024.

Část podmínky č. 40 b) d. byla formulována zpracovatelem posudku. Cílem opatření je více přispět ke snížení hlukové zátěže při souběhu VRT s dálnicí D1, nad rámec zákonných limitů pro jednotlivé zdroje. Opatření vychází z návrhu zpracovatele posudku, mimo jiné na základě obdržených vyjádření upozorňujících na potřebu hlubšího řešení oblasti kumulativních, resp. synergických vlivů.

Část podmínky č. 40 b) e. vychází částečně z opatření č. 48, 49 a 50 dokumentace EIA, které byly zpracovatelem zásadně přepracovány a sloučeny. Cílem opatření je vytvoření podmínek pro možnost dosažení současného standardu akustické zátěže obyvatel z pozemní dopravy v souvislosti s nově řešenými komunikacemi v úsecích uvedených objektů, a tím přispět k dalšímu možnému snížení zdravotních rizik s tímto spojených. Opatření vychází z výsledků hlukových výpočtů v rámci dokumentace EIA, dle kterých je v souvislosti s realizací silničních přeložek a nadjezdů předpokládáno využití spíše stávajících limitů pro starší komunikace,

namísto přísnějších limitů pro nové komunikace. Zpracovatelem posudku bylo proto požadováno přednostní řádné prověření veškerých reálně dostupných možností na zajištění plnění přísnějších limitů, a to přesto, že realizací záměru by mělo dojít u předmětných bodů ke zlepšení situace oproti současnému stavu.

Část podmínky č. 40 b) f. byla formulována zpracovatelem posudku. Cílem opatření je přispět k dalšímu snížení případných negativních vlivů hluku a vibrací z provozu VRT. V důsledku pak k minimalizaci negativních vlivů na zdraví obyvatel a hmotný majetek. Vychází z rešerše mezinárodních zkušeností s inovativními technologiemi ke snížení hluku vysokorychlostních vlaků, které v případě starších modelů nemusí být aplikovány. Vychází zároveň z předpokladu, že provozovatel bude tyto požadavky nezbytně specifikovat také v rámci poptávky vysokorychlostních vlakových souprav.

Část podmínky č. 40 b) g. vychází z opatření č. 56 a 57 dokumentace EIA, která byla sloučena a přeformulována zpracovatelem posudku do jednoho opatření. Cílem opatření je minimalizovat negativní vlivy záměru na krajinný ráz, přičemž je třeba zohlednit např. i vyšší nároky na záборы zemědělských půd vlivem větší rozlohy zemních valů oproti protihlukovým stěnám, jejich zvýšené nároky na výstavbu a další. Výsledný návrh protihlukových opatření by měl směřovat k přijatelnému vyvážení všech těchto dotčených zájmů.

Podmínka č. 41 byla formulována zpracovatelem posudku, na základě provedeného posouzení a připomínek z obdržení vyjádření. Rámcově vychází také z opatření č. 52, 53, 54 dokumentace EIA. Cílem opatření je preventivní ochrana zdraví osob v nejbližších pobytových prostorách i jejich technického stavu, v důsledku pak minimalizace vlivu na veřejné zdraví a obyvatelstvo a hmotný majetek. Návrh podmínky vychází z rozdílných metod hodnocení vlivu vibrací v rámci dokumentace EIA, rozšířeného o požadavek na podrobnější zhodnocení sjednocenou metodikou a prověření potenciálního vlivu přenosu vibrací přes základové spáry opěr a podpěr mostních konstrukcí.

Podmínka č. 42 byla formulována zpracovatelem posudku, částečně na základě požadavků MŽP, odboru ochrany ovzduší ve vyjádření ze dne 28. 5. 2024 a současně vychází ze zhodnocení výpočtů předložené dokumentace EIA v rámci posudku. Cílem opatření je eliminovat riziko překračování imisních limitů pro polévatý prach a v důsledku také snížit dopad výstavby záměru na zdraví obyvatel v dosahu vlivů navrhované recyklační základny v Polance nad Odrou. Zároveň je cílem zabývat se také další optimalizací řešení záměru, tak, aby byly minimalizovány imise vlivem záměru, mimo jiné ve vztahu k možnému výhledovému zpřísnění limitů.

Podmínka č. 43 vychází zčásti z opatření č. 176, 180 dokumentace EIA, s úpravami, sloučením a rozšířením o další opatření ze strany zpracovatele posudku, a to mimo jiné na základě obdržení připomínek ve vyjádření k dokumentaci EIA. Obecným cílem podmínky je minimalizace nepříznivých vlivů na povrchové a podzemní vody, jakož i rizika povodní.

Část podmínky č. 43 a) a. vychází z opatření č. 180 dokumentace EIA s ohledem na zjištěnou přítomnost rizikových lokalit v blízkém okolí záměru, a to s přeformulováním ze strany zpracovatele posudku a s přesunutím pod nejvíce relevantní hydrogeologickou oblast. Cílem opatření je upřesnění případných rizikových kontaktů záměru s kontaminovaným horninovým a půdním prostředím, v jehož důsledku by mohlo při nesprávném postupu docházet k nežádoucímu šíření kontaminace do okolí. Případné postupy by mohly představovat např. předchozí odtěžení a likvidaci kontaminovaných horizontů apod.

Část podmínky č. 43 a) b. byla formulována zpracovatelem posudku a vychází z předpokládaného řešení záměru v rámci dokumentace EIA, které je žádoucí dále prověřit. Cílem opatření je přispět ke snížení významnosti vlivů záměru na podzemní vody v okolí stavby, zejména potenciálně negativních vlivů na nejbližší ochranné pásmo vodního zdroje.

Část podmínky č. 43 b) a. byla formulována zpracovatelem posudku na základě hodnocení úplnosti dokumentaci EIA. Cílem opatření je minimalizovat případné nepříznivé vlivy výstavby záměru na množství a kvalitu povrchových vod v případě, že do nich budou vypouštěny přebytečné vody ze stavebních jam záměrů.

Část podmínky č. 43 b) b. byla formulována zpracovatelem posudku na základě hodnocení úplnosti dokumentaci EIA, částečně vychází z opatření č. 176 dokumentace EIA. Cílem opatření je minimalizovat případné nepříznivé vlivy na podzemní a povrchové vody z vyšších obsahů chloridů v odváděných vodách z těchto ploch. Opatření vychází z nesouměrného rozsahu informací v rámci dokumentace EIA. Opatření by mělo ověřit případnou potřebu stejného postupu také u druhého z úseků.

Část podmínky č. 43 b) c. byla formulována zpracovatelem posudku na základě obdržených připomínek ve vyjádření k dokumentaci EIA a vlastních prověření. Opatření vychází z nejistot týkajících se charakteru a množství odpadních technologických vod z provozu VÚS v době zpracování dokumentace EIA, přičemž v rámci posudku byly na základě ostatních návodných informací související vlivy dovozeny jako málo významné. Upřesnění těchto skutečností a případný dopad na závěry vlivů na životní prostředí slouží k potvrzení těchto předpokladů hodnocení.

Část podmínky č. 43 b) d. byla formulována zpracovatelem posudku na základě obdržených připomínek ve vyjádření k dokumentaci EIA a vlastních prověření. Cílem opatření je zajistit vyšší ochranu obce před vyššími srážkovými úhrny, pokud by záměrem měla být situace v této lokalitě významněji zhoršena. Opatření vychází z upozornění na stávající neutěšenou situaci v rámci vyjádření obce Kujavy ze dne 31. 5. 2024 (včetně dodatečného doplnění ze dne 22. 10. 2024) a identifikace možných rizik ze strany zpracovatele posudku.

Část podmínky č. 43 b) e. byla formulována zpracovatelem posudku na základě obdržených připomínek ve vyjádření obce Velké Albrechtice ze dne 3. 6. 2024 odkazující na znepokojivé průběhy záplav vlivem nedostatečného odvodnění dálnice D1 a nekapacitních propustků. Cílem opatření je závazné doložení předpokládaného zlepšení stavu vlivem záměru a přispění k vyšší ochraně území vč. majetku a obyvatel před zvýšenými průtoky. Posouzené řešení záměru předpokládá dílčí zlepšení těchto průběhů.

Část podmínky č. 43 b) f. byla formulována zpracovatelem posudku na základě obdržených připomínek ve vyjádření Městského úřadu Lipník nad Bečvou, odboru životního prostředí ze dne 31. 5. 2024. Cílem opatření je minimalizovat negativní vlivy záměru na vodní toky, a to v souvislosti s dalšími již provedenými úpravami a vodními díly na těchto tocích.

Část podmínky č. 43 b) g. byla formulována zpracovatelem posudku na základě obdržených připomínek ve vyjádření města Studénka ze dne 30. 5. 2024 odkazujících na historickou zkušenost se záplavami v této lokalitě, na základě kterých byl v souvislosti s výstavbou stávajících komunikací dodatečně realizován systém záchytných příkopů. Tyto příkopy mají být záměrem zabráný. Cílem opatření je minimalizovat riziko záplav nejbližší dotčené zástavby.

Část podmínky č. 43 b) h. byla formulována zpracovatelem posudku, a to na základě vyhodnocení informací o riziku povodní v dokumentaci EIA, které vzhledem k termínu jejího zpracování nemohly dostatečně zohlednit také aktuálně nastalý stav. Cílem opatření je pokud možno přispět ke snížení případných škod a ohrožení zdraví a životů obyvatel také při podobných budoucích povodních, jejichž četnost se v důsledku klimatických změn bude spíše zvyšovat. Návrh opatření vychází z reálné zkušenosti s průběhem povodní, které zasáhly záměrem řešené dotčené území v průběhu zpracování posudku. Ke škodám na majetku došlo také na straně oznamovatele, a to přímo v rámci relevantní stanice Ostrava – Svinov a související konvenční trati. Účelem opatření je proto také snížení ohrožení samotného záměru.

Podmínka č. 44 vychází z opatření č. 197 dokumentace EIA s úpravou a rozšířením ze strany zpracovatele posudku na základě provedeného posouzení a připomínek z obdržených vyjádření. Cílem opatření je minimalizace škod na záměru vlivem klimatických změn, v důsledku pak minimalizace vlivu těchto změn na hmotný majetek a obyvatelstvo.

Podmínka č. 45 vychází z návrhu kompenzačních opatření v rámci dokumentace EIA po úpravě a rozšíření ze strany zpracovatele posudku a byla upravena příslušným úřadem. Podmínka vychází z posouzení vlivů na lokality soustavy Natura 2000, které prokázalo významný negativní vliv na předměty ochrany nebo celistvost EVL nebo PO. Z ustanovení § 45i zákona č. 114/1992 Sb. vyplývá, že pokud neexistuje variantní řešení bez významně negativního vlivu, lze schválit jen variantu s nejmenším možným významným negativním vlivem, a to pouze z naléhavých důvodů převažujícího veřejného zájmu a až po uložení a zajištění kompenzačních opatření nezbytných pro zajištění celkové soudržnosti soustavy PO a EVL, která stanovuje příslušný orgán ochrany přírody. Podmínka odkazuje na lokality, které byly na základě předběžné dohody mezi oznamovatelem a příslušným orgánem ochrany přírody shledány jako nejvhodnější pro realizaci kompenzačních opatření. Příslušný úřad však oproti posudku v podmínce ustoupil od stanovení konkrétních kompenzačních opatření nezbytných pro zajištění celkové soudržnosti soustavy Natura 2000 (ačkoliv byla již mezi oznamovatelem a orgánem ochrany přírody předjednána), neboť podle § 45i odst. 3 a násl. zákona č. 114/1992 Sb. se jedná o otázku, jejíž řešení spočívá v samostatných postupech, které jsou v těchto ustanoveních upraveny a časově směřovány do fáze schvalování, tedy do fáze navazujících nebo jiných řízení, a uložení těchto kompenzačních opatření tedy není předmětem procesu EIA. Příslušný úřad prostřednictvím zvolené formulace této podmínky cílí na to, že plnění podmínky bude prokazováno v průběhu navazujících řízení, a to při verifikaci změn záměru podle § 9a odst. 6 zákona, byť samotné ukládání kompenzačních opatření navazujícím řízením není. Plnění povinností uvedených v § 45i odst. 3 a násl. zákona č. 114/1992 Sb. musí být v navazujících a případně i v jiných řízeních prokazováno bez vazby na tuto podmínku; tyto povinnosti vyplývají ze zákona č. 114/1992 Sb. přímo, a to na základě faktu, že byl tímto závazným stanoviskem prokázán významně negativní vliv záměru na lokality soustavy Natura 2000.

Podmínka č. 46 vychází primárně z návrhu opatření č. 67, 169 a 185 dokumentace EIA, které byly zpracovatelem posudku upraveny a rozšířeny o popisy požadované kvalifikace, úkoly a způsob dokladování. Z toho část podmínky č. 46) d) byla formulována zpracovatelem posudku z důvodu žádoucího odborného dohledu příslušného orgánu ochrany přírody nad způsobem, kvalitou a detailním řešením realizovaných opatření. Opatření vychází z toho, že AOPK ČR se aktivně zapojila již do přípravy záměru, přičemž je žádoucí, aby měla možnost také fyzické kontroly a dohledu nad realizací řešeného záměru. Cílem opatření je další snížení vlivu na biodiverzitu i krajinný ráz. Cílem celé podmínky je zajištění odpovídající odborné kontroly

nad plněním požadavků na ochranu a bezpečnost hydrogeologických, geotechnických a environmentálních podmínek, a v důsledku tak zajištění účinnosti požadovaných opatření a minimalizace vlivů na vody, horninové prostředí, půdu a biologickou rozmanitost.

Podmínka č. 47 vychází z opatření č. 64, 70, 71, 91, 92, 96, 113, 119, 120, 121 dokumentace EIA, které byly zpracovatelem posudku upraveny a doplněny o připomínku z vyjádření AOPK ČR ze dne 30. 5. 2024, a dále sloučeny a seskupeny z důvodu nezbytné početní redukce. Z toho část podmínky 47) d) vychází z opatření č. 96 dokumentace EIA s úpravou a rozšířením ze strany zpracovatele posudku, včetně upřesňujícího znění požadavků na ochranu a zachování druhu dle přílohy č. I.6 a I.9 dokumentace EIA. Cílem opatření je minimalizovat kácení cenného druhu vrby lýkovcové uvedené v Červeném seznamu. V důsledku je pak cílem minimalizovat vliv na biologickou rozmanitost. Cílem podmínek celkově je minimalizace vlivu na biodiverzitu v podobě omezení zásahů do dřevin alespoň mimo nejméně nepříznivá období z hlediska rozmnožování a zimování dotčených druhů a současně sekundární podpora biodiverzity spočívající v možném využívání ponechaných zbytků dřevin a dalších. Ponechané dřeviny k zetlení mohou nadále vytvářet biotop ohroženým druhům živočichů a plnit svou ekologickou funkci. Hlavaté vrby mohou rovněž plnit náhradní opatření pro saproxylické organismy. Jejich výmladky navíc mohou alespoň částečně clonit železniční infrastrukturu od okolní krajiny. Požadavek na zachování starých dubů a dalších starých dřevin na lokalitě 15 vychází z návrhu entomologického průzkumu a z hodnocení závažného zásahu v rámci dokumentace EIA, a to z důvodu minimalizace vlivu vzhledem k významné přítomnosti zvláště chráněného roháče obecného (*Lucanus cervus*).

Podmínka č. 48 vychází z opatření č. 75, 78, 94, 97, 98, 104, 108, 112, 115, 123 až 126, 129, 130 až 134 dokumentace EIA, s úpravou a sloučením ze strany zpracovatele posudku. Cílem opatření je minimalizovat nepříznivý vliv na dotčené živočišné druhy, v důsledku tak minimalizovat vliv na biologickou rozmanitost.

Část podmínky č. 48 a) vychází z opatření č. 75 dokumentace EIA. Cílem opatření je vyloučení nežádoucích dopadů demolice na případné živočišné druhy, které mohou objekty osídlovat (např. vlaštovky, rorýs, netopýři aj.). Některé druhy nemusí být zvláště chráněné a nemusí vyžadovat samostatné postupy dle zákona č. 114/1992 Sb., proto je požadováno projednání s příslušným orgánem ochrany přírody.

Část podmínky č. 48 b) vychází z návrhu opatření č. 108 dokumentace EIA, s rozdělením na podmínku dopracování podrobného řešení dalších bariér pro fázi přípravy a na tuto podmínku pro fázi realizace ze strany zpracovatele posudku. Cílem podmínek je minimalizace vlivu na biodiverzitu v podobě bránění v průniku obojživelníků do pracovních ploch stavby, kde by mohly být ohroženi zejména stavební mechanizací.

Část podmínky č. 48 c) vychází z návrhu opatření č. 112 dokumentace EIA, s dílčí úpravou a doplněním ze strany zpracovatele posudku. Cílem podmínky je ochrana evropsky významného a zvláště chráněného druhu křeček polní před zraněním či usmrcením při provádění stavebních prací.

Část podmínky č. 48 d) vychází z návrhu opatření č. 115 dokumentace EIA, s přeformulováním a doplněním ze strany zpracovatele posudku, směrem k upřednostnění nepřímého vytlačení z lokality a k zajištění dohledu ze strany biologického dozoru (ekodozoru) a příslušného orgánu ochrany přírody. Cílem podmínky je ochrana evropsky významného a zvláště chráněného druhu bobr evropský před zraněním či usmrcením při provádění stavebních prací.

Část podmínky č. 48 e) vychází z opatření č. 129, 130 dokumentace EIA. Cílem podmínky je ochrana evropsky významného a zvláště chráněného druhu rak říční před zraněním či usmrcením, ale i před infekčním ohrožením při provádění stavebních prací.

Část podmínky č. 48 f) vychází z opatření č. 123 až 126 dokumentace EIA. Cílem podmínky je eliminace podmínek vhodných pro nežádoucí šíření invazních druhů v rozsáhlých plochách stavenišť s omezeným vegetačním pokryvem, a tím bránit jejich dalšímu nekontrolovanému šíření.

Část podmínky č. 48 g), h) vychází z opatření č. 131, 132, 133 dokumentace EIA. Cílem podmínky je ochrana dotčených zvláště chráněných obojživelníků, a to vhodným termínem provádění prací a způsobem ochrany před zraněním či usmrcením při provádění stavebních prací.

Část podmínky č. 48 i) vychází z opatření č. 134 dokumentace EIA. Cílem podmínky je minimalizace rušení ptáčích druhů při výstavbě, a to v nejvíce citlivých lokalitách.

Část podmínky č. 48 j) vychází z opatření č. 104 dokumentace EIA. Cílem podmínky je zvýšení ochrany obojživelníků vhodným řešením naváděcích bariér dle aktuálních podmínek a zastoupení dalších živočišných druhů v době výstavby a příp. i provozu záměru v dotčených lokalitách.

Část podmínky č. 48 k) vychází z opatření č. 78 dokumentace EIA. Cílem podmínky je ochrana rybích druhů, zejména pak evropsky významného a zvláště chráněného druhu piskoř pruhovaný před zraněním či usmrcením při provádění stavebních prací.

Část podmínky č. 48 l) vychází z opatření č. 98 dokumentace EIA. Cílem podmínky je ochrana rybích druhů a raků před rušením, zraněním či usmrcením včetně jejich vývojových stádií při provádění stavebních prací.

Část podmínky č. 48 m) vychází z opatření č. 97 dokumentace EIA. Cílem podmínky je ochrana evropsky významného a zvláště chráněného druhu modrásek bahenní před rušením, zraněním či usmrcením včetně jejich vývojových stádií při provádění stavebních prací.

Část podmínky č. 48 n) vychází z opatření č. 94 dokumentace EIA, s úpravou ze strany zpracovatele posudku důvodu přílišné obecnosti a absence podrobnějšího odůvodnění v rámci dokumentace EIA. Cílem podmínky je minimalizovat vliv na lokalitu, která je v rámci přílohy I.6 a I.9 dokumentace EIA označena za entomologicky nejvýznamnější v rámci zkoumaného úseku MBI.

Podmínka č. 49 vychází z opatření č. 114, 135, 136 dokumentace EIA, s úpravou, sloučením a redukcí ze strany zpracovatele posudku. Cílem podmínky je kompenzovat zásahy do hnízdních příležitostí dotčených ptáčích druhů a letounů, a tím podpořit oslabenou biodiverzitu dotčeného životního prostředí vlivem záměru, a to mimo režim kompenzačních opatření ve smyslu zákona č. 114/1992 Sb.

Podmínka č. 50 vychází z opatření č. 31, 33, 37, 54 dokumentace EIA, s úpravou, sloučením a redukcí ze strany zpracovatele posudku. Cílem opatření je minimalizace a eliminace rizika nadlimitní hlukové zátěže a vibrací z provozu záměru a s tím spojené vlivy na hmotný majetek a obyvatelstvo. Z toho část podmínky č. 50 a) vychází z opatření č. 31 dokumentace EIA, s úpravou a přeformulováním ze strany zpracovatele posudku, z důvodu směřování původního opatření pouze k úseku MBI. Poslední část podmínky č. 50 e) vychází z opatření č. 54 dokumentace EIA, s dílčí úpravou textace ze strany zpracovatele posudku. Cílem opatření je eliminace rizika nadlimitních vibrací z provozu po stávající trati TŽK.

Podmínka č. 51 vychází z opatření č. 217 dokumentace EIA. Cílem opatření je zdokumentování stavu komunikací a případných dalších objektů dotčených výstavbou záměru, a to před zahájením stavebních prací, pro účely rozlišení příp. významnějších vlivů záměru na tyto objekty. Toto zdokumentování umožní např. lepší a rychlejší identifikaci vlivů způsobených záměrem, včetně jejich následného vyhodnocení a zajištění nápravy. V důsledku tak jde o minimalizaci vlivů na hmotný majetek a obyvatelstvo.

Podmínka č. 52 vychází částečně z opatření č. 179 dokumentace EIA, zejména pak z opatření ze strany zpracovatele posudku. Cílem opatření je minimalizovat vlivy na povrchové a podzemní vody.

Část podmínky č. 52 a) byla formulována zpracovatelem posudku, vychází z vyjádření k dokumentaci EIA od MŽP, OVSS V ze dne 31. 5. 2024 a je stanovena s ohledem na indikované negativní vlivy záměru na podzemní vody popsané v dokumentaci EIA. Cílem opatření je minimalizovat případné dopady těchto negativních vlivů na vodní zdroje.

Část podmínky č. 52 b) byla formulována zpracovatelem posudku, a to na základě odkazovaného řešení záměru v rámci dokumentace EIA, které je však žádoucí vyžadovat samostatně. Cílem opatření je přispět ke snížení významnosti vlivů záměru na podzemní vody v okolí stavby a zejména potenciálně negativních vlivů na nejbližší potenciálně dotčené ochranné pásmo vodního zdroje.

Část podmínky č. 52 c) vychází z opatření č. 179 dokumentace EIA a jejím cílem je minimalizovat vlivy z rizikových srážkových úhrnů, které by mohly v důsledku zhoršit vlivy na podzemní vody vlivem realizace záměru.

Podmínka č. 53 vychází z opatření č. 190, 191 dokumentace EIA, s úpravou a sloučením ze strany zpracovatele posudku. Cílem opatření je ochrana památkově chráněných objektů, které se nachází v trase záměru, a to způsobem přemístění do vhodných náhradních lokalit, určených po dohodě s obcemi, na jejichž území se tyto památky nachází. V důsledku tak je cílem minimalizace vlivu na hmotný majetek a kulturní dědictví.

Podmínka č. 54 vychází z opatření č. 186, 187 dokumentace EIA, s úpravou a sloučením ze strany zpracovatele posudku. Cílem opatření je minimalizovat rizika spojená se svahovými nestabilitami, v důsledku pak zejména minimalizace vlivu na obyvatele a hmotný majetek, také pak na půdu, vody, biologickou rozmanitost a příp. další.

Podmínka č. 55 byla formulována zpracovatelem posudku a vychází z provedeného hodnocení vlivu na půdu. Účelem opatření je minimalizovat případné nežádoucí prodlevy v odstraňování dočasných staveb a v následných rekultivacích těchto ploch před navrácením do ZPF. Cílem opatření je zmírnění negativního vlivu záměru na ZPF, v důsledku tak minimalizace vlivu na půdy.

Podmínka č. 56 byla formulována zpracovatelem posudku a vychází z obdržení připomínek v rámci vyjádření k dokumentaci EIA, z provedeného hodnocení vlivu na biodiverzitu a z původní podmínky č. 118 dokumentace EIA. Cílem je zajistit dostatečnou funkčnost a trvání navrhovaných výsadeb. Opatření vyplývá z navrhovaných minimálních délek povýsadbové péče o nové dřeviny, na které závisí úspěšný růst a uchycení výsadeb. Bez řádné povýsadbové péče nedojde k naplnění předpokládaného efektu této výsadby ani ke kompenzaci vlivu na biodiverzitu a dalším předpokladům hodnocení. V rámci dokumentace EIA byla předpokládána pouze péče do předání ploch správcům, bez přenositelnosti této povinnosti.

Podmínka č. 57 vychází částečně z opatření č. 46, 47, 52, 53 dokumentace EIA, s úpravou, sloučením a doplněním opatření ze strany zpracovatele posudku. Cílem opatření je eliminovat případné negativní vlivy hluku a vibrací, resp. technické seismicity záměru na objekty technické infrastruktury.

Část podmínky č. 57 a) vychází z návrhu opatření č. 46, 47, 52, 53 dokumentace EIA a byla upravena a redukována zpracovatelem posudku. Cílem podmínky je ověření předpokladů v rámci posouzení vlivů hluku a vibrací v rámci procesu EIA s tím, že pokud se potvrdí nadlimitní zatížení v těchto objektech, mohou být provozem záměru působeny významné nepříznivé vlivy na zdraví osob a objekty proto nebude možné dále využívat k funkci bydlení. Oproti doporučujícímu charakteru opatření v dokumentaci EIA je podmínka stanovena striktně, s ohledem na její závazný charakter.

Část podmínky č. 57 b) byla formulována zpracovatelem posudku a vychází z nevyloučeného přenosu vibrací přes mostní konstrukce do podzákladí v rámci posudku. Cílem opatření je eliminovat případné negativní vlivy vibrací, resp. technické seismicity záměru na objekty technické infrastruktury.

Část podmínky č. 57 c) byla formulována zpracovatelem posudku a vychází z provedené rešerše zahraničních zkušeností s reálnými vlivy provozu VRT v rámci posudku, dle kterých uvedené hodnoty maximální hladiny akustického tlaku $L_{Amax} = 80$ dB a efektivní rychlosti vibrací 0,16 mm/s představují prahové hodnoty obtíží, při kterých je vhodné provést další opatření k ochraně obyvatel. Cílem opatření je tak přispět k dalšímu snížení případných negativních vlivů hluku a vibrací z provozu VRT. V důsledku je pak cílem minimalizace negativních vlivů na zdraví obyvatel a hmotný majetek.

Podmínka č. 58 vychází z opatření č. 171, 199, 200, 201 dokumentace EIA, s úpravou a sloučením ze strany zpracovatele posudku. Cílem opatření je minimalizovat vlivy na veřejné zdraví, hmotný majetek, riziko případných závad a nebezpečných jevů na trati. Cílem podmínky je rovněž prevence rizika ohrožení drážního provozu požárem vegetace či extrémním větrem a následným zatarasením popadanými stromy (přetrhání trakčního vedení).

Podmínka č. 59 vychází z opatření č. 117, 127 dokumentace EIA, s úpravou a sloučením ze strany zpracovatele posudku. Cílem podmínky je minimalizovat vlivy na biologickou rozmanitost v důsledku případného nekontrolovaného šíření invazních rostlinných druhů, zároveň pak minimalizovat rizika kontaminace vod při likvidaci těchto druhů v úseku zvláště chráněného území CHKO Poodří s četnými vodními plochami a cennou faunou. V důsledku je tak cílem minimalizovat vlivy na biologickou rozmanitost a na vody.

Podmínka č. 60 vychází z opatření č. 171 dokumentace EIA, se zobecněním a zároveň upřesněním podmínky směrem k úsekům s vyšším rizikem zhoršení kvality povrchových vod ze strany zpracovatele posudku. Cílem podmínky je minimalizace rizika nadlimitní kontaminace vod při zimní údržbě navržených silnic. V důsledku je tak cílem minimalizovat vlivy na vody a biologickou rozmanitost.

Podmínka č. 61 vychází z opatření č. 219 a 220 dokumentace EIA, s úpravou a sloučením ze strany zpracovatele posudku. Cílem podmínky je plnění monitoringu dle požadovaného Podrobného projektu monitoringu. V důsledku je tak cílem minimalizovat vlivy na ovzduší, hluk, vibrace, podzemní a povrchové vody a biologickou rozmanitost.

Výše uvedené podmínky reagují zejména na skutečnosti zjištěné v průběhu procesu posuzování vlivů záměru na životní prostředí (dále také jen „proces EIA“). V podmínkách tedy nejsou zahrnuty podmínky a požadavky vycházející z všeobecně závazných předpisů, a to i v případě, že byly předmětem vyjádření dotčených orgánů. Povinnost splnit takovéto podmínky ukládají oznamovateli platné právní předpisy, není tedy třeba je v tomto stanovisku uvádět. Právní rámec České republiky je v tomto ohledu pro přípravu a provoz záměru dostatečný, stanovené podmínky přitom stanovují některé další požadavky konkretizující způsob splnění zákonných požadavků, resp. stanovující další požadavky nad rámec požadavků zvláštních právních předpisů (v souladu s § 5 odst. 4 zákona).

Proces EIA posuzuje realizaci záměru z pohledu akceptovatelnosti z hlediska ochrany životního prostředí. Z hlediska tohoto aspektu nebyl nalezen natolik významný faktor, který by z pohledu příslušného úřadu bránil realizaci předmětného záměru při akceptování relevantních podmínek formulovaných zpracovatelem dokumentace EIA, dotčenými subjekty a zpracovatelem posudku, které se staly součástí tohoto závazného stanoviska, a při následných samostatných zákonných postupech spojených s významně negativním vlivem na soustavu Natura 2000, které budou v souladu s § 45i odst. 3 a násl. zajišťovány mimo režim procesu EIA.

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

Předmětem navrhovaného záměru je novostavba dvoukolejně vysokorychlostní železniční trati o délce 63,4 km. Posuzovaný záměr je situován na území Olomouckého kraje a Moravskoslezského kraje, v okresech Přerov, Nový Jičín a Ostrava-město. Začátek záměru je v ŽST Prosenice, na kterou je napojen, a končí zaústěním do ŽST Ostrava-Svinov. Pro účely projektové přípravy a schvalovacího procesu je záměr rozdělen do dvou na sebe navazujících úseků, a to úseku Moravská brána I. z Prosenic (km 94,194) do Hranic (rozhraní mezi úseky je v km 114,000) a úseku Moravská brána II. z Hranic (km 114,000) do ŽST Ostrava-Svinov (km 157,628). Trasa záměru je vedena převážně v nezastavěném území. Kromě realizace samotné VRT je součástí záměru také napojení na stávající infrastrukturu (napojení do ŽST Prosenice, Drahotuše a Hranice na Moravě) vč. vyvolaných přeložek konvenční železniční trati č. 271, přípravy napojení na navazující úseky VRT ve směru na Brno a Ostravu a výstavby doprovodné infrastruktury (zázemí pro údržbu VRT v ŽST Lipník nad Bečvou, trakční napájecí stanice, mimoúrovňová křížení ad.). Dále jsou součástí záměru také dílčí přeložky silnic I., II. a III. třídy a místních komunikací, přeložky vodních toků, plynovodů, elektrického vedení a dalších.

Zájmové území je z největší části situováno v krajinném celku Moravské brány, který představuje úzkou, tektonicky podmíněnou sníženinu Karpatské předhlubně, která je protažená ve směru jihozápad–severovýchod a je výrazně ohraničená prudkými tektonickými svahy s lineárním výrazným uspořádáním, zejména v jihozápadní části posuzovaného území. Na sníženinu Moravské brány navazují v severozápadní části prudké zlomové svahy Oderských vrchů a Vítkovské pahorkatiny. Záměr je tak zprvu veden mírně zvlněnou krajinou Jezernické pahorkatiny, kterou charakterizuje vysoká míra urbanizace a současně vysoký podíl zemědělské půdy. Struktura krajiny se mění ve vlastní Moravské bráně, kde sloučený záměr vstupuje do Bělotínské pahorkatiny. Dále přibližně od Oder po Studénku trasa VRT probíhá Klimkovickou pahorkatinou a následně vstupuje do Oderské nivy. Záměr prochází rovněž z části urbanizovanou krajinou jednak intravilánu města Ostravy a jednak intravilánu města Hranice a blízkého okolí. Záměr prochází územím CHKO Poodří, jehož převážnou část tvoří niva řeky Odry s navazujícími

říčními terasami a četnými přítoky. CHKO Poodří má převážně mokřadní charakter a vhodné podmínky pro řadu vzácných a ohrožených zástupců živočichů a rostlin.

Posuzovaný záměr lze na základě provedených modelových výpočtů, expertních hodnocení, odborných studií a terénních šetření a průzkumů (obsažených jak v dokumentaci EIA, tak posudku) hodnotit jako akceptovatelný zásah do životního prostředí s tím, že vlivy na jednotlivé složky životního prostředí byly na základě přeložených podkladů v rámci procesu posuzování vlivů na životní prostředí vyhodnoceny jako málo významné až významné (lokalita soustavy Natura 2000) s tím, že pro minimalizaci potenciálně významných vlivů jsou tímto závazným stanoviskem formulovány odpovídající podmínky.

Charakteristika vlivů záměru na životní prostředí a obyvatelstvo z hlediska jejich velikosti a významnosti je zaměřena především na popis a vyhodnocení dominantních vlivů způsobených realizací záměru. Podrobnější charakteristika vlivů na jednotlivé složky životního prostředí a veřejné zdraví je následující:

Vlivy na obyvatelstvo a veřejné zdraví

Významné negativní vlivy záměru „RS 1 VRT Prosenice – Ostrava-Svinov“ na obyvatelstvo a veřejné zdraví byly vyloučeny, při respektování opatření spojených s posuzovaným záměrem a podmínek tohoto závazného stanoviska lze vlivy posuzovaného záměru považovat za přijatelné.

Záměrem je situován na území dvou krajů, a to Olomouckého, s celkovým počtem 631 802 obyvatel a Moravskoslezského, s celkovým počtem cca 1 189 674 obyvatel k 31. 12. 2022.

Vzhledem k tomu, že je trasa záměru záměrně převážně vedena mimo centra osídlení, vyznačuje se dotčené území velkými rozdíly v hustotě obyvatel. Na jednu stranu se zde nacházejí území s hustotou obyvatel 50–60 obyv./km² (Mankovice, Bělotín, Vražné, Bílov, Střítež nad Ludinou, Kujavy) a naopak území statutárního města Ostravy, kde je hustota obyvatel 1 323 obyv./km². Porovnání jednotlivých katastrálních území uvádí dokumentace EIA v kapitole C.I.19, viz následující tabulka (Český statistický úřad, Veřejná databáze. Údaje k 31. 12. 2022), Dynamiku demografického vývoje orientačně udává sloupeček se změnou počtu obyvatel v porovnání s rokem 2010 (Český statistický úřad, Veřejná databáze. Údaje k 1. 1. 2010).

Obec	Počet obyvatel	Přírůstek / Úbytek	Hustota [obyv./km ²]	Obec	Počet obyvatel	Přírůstek / Úbytek	Hustota [obyv./km ²]
Prosenice	800	-11%	128	Odry	7424	1%	100
Osek nad Bečvou	1335	4%	102	Mankovice	551	-7%	54
Veselíčko	897	8%	68	Suchdol nad Odrou	2813	8%	122
Lipník nad Bečvou	7981	-4%	261	Hladké Životice	1047	9%	66
Jezernice	663	5%	71	Kujavy	558	4%	59
Klokočí	261	11%	71	Pustějov	976	-2%	114
Hranice	17978	-6%	361	Bílov	581	41%	56
Olšovec	505	5%	61	Studénka	9326	-8%	302
Střítež nad Ludinou	868	4%	59	Velké Albrechtice	1162	15%	89
Bělotín	1829	5%	55	Jistebník	1725	13%	109
Vražné	846	0%	56	Ostrava	283504	-7%	1323

Nízká porodnost je základním rysem současné populační situace nejen záměrem dotčených regionů, ale i v rámci celé republiky, a proto dochází k pozvolnému stárnutí populace. Vedle pokračujícího přirozeného úbytku obyvatel dochází navíc v Moravskoslezském kraji, na rozdíl od zbytku republiky, od roku 1993 k poklesu obyvatelstva migrací (vliv imigrace v důsledku válečného konfliktu na Ukrajině není u zpracovávaných statistik v rámci dokumentace EIA analyzován).

Vlivy na veřejné zdraví z hlediska expozice hluku

Z hlediska vlivu hluku na obyvatelstvo v dotčeném území se v rámci hodnocení vlivů hluku z železniční dopravy vychází z hladin hluku pro denní i noční dobu, a to jak pro stávající konvenční, tak vysokorychlostní trať. Z výpočtů uvedených v posouzení vlivu na veřejné zdraví vyplývá, že v místech, kde probíhá stávající konvenční trať, k níž se přimyká trasa VRT, nedojde k významnému zhoršení stávající hlukové situace. V souběhu s konvenční tratí budou v denní době oba zdroje hluku víceméně vyrovnané. V noční době bude dominantním provoz na konvenční trati, kde se projeví vliv nákladní dopravy. Po realizaci navržených protihlukových opatření pak bude hladina hluku od železniční dopravy v některých úsecích i významně snížena, oproti stavu bez záměru. V místech, kde převládá spíše hluk z navrhované dopravy na VRT, dojde ke zvýšení stávající hlukové zátěže z železniční dopravy, nicméně v obou hodnocených výhledech 2035 a 2055 se ve všech úsecích předpokládá plnění zákonem stanovených hygienických limitů. Výjimku tvoří pouze tři objekty, z nichž u objektu v Lipníku n. Bečvou dojde po realizaci záměru ke snížení hlukové zátěže oproti stavu bez záměru, a u dvou nádražních objektů v Jistebníku bude třeba plnění hygienických limitů ověřit, s požadavkem na případné zrušení funkce bydlení. Protihluková opatření zahrnují zejména výstavbu protihlukových stěn podél tratě dle návrhu dokumentace EIA. Například v Jistebníku dojde k instalaci stěn, které sníží hladinu akustického tlaku až o 5 dB ve dne a 2 dB v noci. Zároveň však v lokalitách, kde bude kumulován hluk z dopravy na VRT a stávající železniční trati, jako například v Polance nad Odrou, dojde k navýšení hlukové zátěže o 5 dB ve dne a o 2 dB v noci.

Z provedeného hodnocení tak vyplynulo, že procento velmi obtěžovaných obyvatel realizací záměru v jednotlivých hodnocených úsecích mírně stoupne nebo poklesne, případně se významně nezmění. Podobný trend je patrný i u vysoce rušených obyvatel ze spánku, kdy ve výhledových letech dojde pouze k mírnému nárůstu počtu obyvatel vystavených vysoké hlukové zátěži, v porovnání se stavem bez realizace záměru. Na tomto navýšení se podílí zejména změny v obcích Hranice, Lipník nad Bečvou a Osek nad Bečvou, kde je hlavním zdrojem hluku kombinace stávající železniční dopravy a nově zavedené VRT, s vyššími počty vysoce obtěžovaných osob již ve stavu bez záměru. Žádný z těchto vlivů nicméně nebyl vyhodnocen jako neakceptovatelný, což částečně odpovídá i předpokladu dodržení hygienických hlukových limitů s dostatečnou rezervou v převážné části hodnocených úseků. V úseku Nejdek – Jistebník bude trasa VRT zcela novým zdrojem hluku, z pohledu vlivu na obyvatelstvo tak bude tvořit dominantní, nicméně rovněž akceptovatelný zdroj hlukové zátěže v daném území. Obdobně se projeví situace u výpočtových bodů v úseku Jistebník – Polanka nad Odrou. Ve zbývajících úsecích dochází oproti současnému stavu buď ke snížení hlukové zátěže, nebo k navýšení, které je sluchově nepostižitelné.

Zpracovatel posudku se zcela neztotožnil se způsobem hodnocení vlivů na veřejné zdraví v úseku MBII v dokumentaci EIA, kdy byla uplatněna metodika hodnocení individuálního plnění zdravotních limitů u jednotlivých objektů, namísto standardní metodiky hodnocení procentuálního zastoupení jednotlivých zdravotních dopadů v širším spektru dotčeného

obyvatelstva. Oponenturou tohoto hodnocení však nebylo zjištěno neposouzené významné zdravotní riziko, hodnocená dokumentace EIA v důsledku toho generovala naopak spíše nadbytečná a nesystémová opatření, která byla zpracovatelem posudku vypuštěna.

Hodnocení vlivů hluku ze silniční dopravy konstatuje, že ve výhledových letech 2035 a 2055 se očekává celkové snížení počtu obyvatel vysoce obtěžovaných a rušených hlukem. K tomuto poklesu dojde především v obci Hranice, kde se díky přeložkám silnic doprava oddálí od obytné zástavby. Další pozitivní vliv bude mít instalace protihlukových stěn podél některých úseků silnic, což sníží hlukovou zátěž a zlepší akustickou situaci v okolí komunikací. V dokumentaci navržená opatření by měla v některých lokalitách snížit počet obyvatel rušených hlukem až o 13 % ve dne a o 10 % v noci. Přeložky komunikací budou mít pozitivní vliv také na snížení rizika zdravotních problémů souvisejících s dlouhodobou expozicí hluku ze silniční dopravy, jelikož hluková zátěž bude v některých místech klesat pod stanovené limity. V oblastech sousedících s přeloženými úseky komunikací, jako je Hranice a Velká u Hranic, se předpokládá pokles hlukové zátěže. Ve výhledových obdobích do roku 2035 a 2055 se tedy očekává celkové snížení počtu obyvatel vystavených vysoké hlukové zátěži. Přeložky silnic sníží expozici obyvatel hluku a zlepší akustické podmínky v lokalitách blízké obytné zástavby.

V rámci záměru VRT nemají stacionární zdroje hluku, jako jsou trakční napájecí stanice, autotransformátory a související infrastruktura, významný negativní vliv na okolní chráněné prostory obytných staveb. Vypočítané hladiny akustického tlaku z těchto zdrojů zůstávají pod prahovými hodnotami, které by mohly způsobit zdravotní rizika. Tyto zdroje budou umístěny mimo obytné oblasti, a proto se nepředpokládá, že by měly významný vliv na celkovou hlukovou zátěž v lokalitách.

Hluk ze stavební činnosti, včetně staveništní dopravy, je hodnocen jako časově omezený. Hluk ze stavební činnosti bude dočasný, ale v některých lokalitách intenzivní, především při těžkých stavebních pracích, jako jsou zemní práce a manipulace se stavebními materiály. Stavební práce budou probíhat zejména ve dne, čímž se minimalizuje rušení obyvatel v noční době. Přestože během stavby dojde ke zvýšení hlukové zátěže, zejména při přepravě stavebních materiálů a provozu těžké techniky, je jejich vliv na veřejné zdraví považován za omezený a dočasný. Při dodržování stanovených opatření, jako je omezení prací na denní dobu a pracovní dny a situování přepravních tras mimo obytné oblasti, je hluk ze stavebních činností hodnocen jako přijatelný. Hlukové vlivy budou tedy omezeny časově a lokalizovány na konkrétní úseky stavby, čímž se zajistí, že nebudou mít dlouhodobý negativní dopad na veřejné zdraví.

Vlivy znečištění ovzduší na veřejné zdraví

Vlivy na veřejné zdraví spojené s emisemi škodlivin do ovzduší jsou hodnoceny jak v rámci fáze výstavby, tak provozu VRT. V provozní fázi projektu se předpokládá významné omezení emisí škodlivin díky elektrifikovanému provozu vysokorychlostních vlaků, který neprodukuje žádné přímé emise. Nepřímo však budou některé oblasti ovlivněny také změnami v silniční dopravě vyvolanými přeložkami silnic, kde se očekává mírný nárůst emisí ze silniční dopravy. Dle výsledků rozptylových studií je většina vypočtených hodnot pod stanovenými limity pro ochranu veřejného zdraví. V blízkosti tras se očekává zvýšená prašnost, zároveň se však v roce 2055 očekává, že provoz VRT povede k mírnému zlepšení kvality ovzduší v některých lokalitách, kde dojde ke snížení koncentrací těchto látek. Pouze v lokalitách jako Jistebník se nicméně očekává také mírný nárůst koncentrací PM₁₀. Jedná se o nízké hodnoty, jejichž dopad na zdraví obyvatel je zanedbatelný, přičemž zvýšení mortality je nižší než 0,002 %.

Hlavními zdroji emisí během výstavby jsou stavební práce, těžká technika, a především staveništní doprava. Z rozptylových studií vyplývá, že při dodržení stanovených podmínek nárůst imisní zátěže nepřekročí stanovené hodnoty pro ochranu zdraví. Během výstavby dojde ke zvýšení emisí prachových částic (PM_{10} , $PM_{2,5}$) které budou vznikat nejen při stavebních pracích, ale i při přepravě materiálů staveništní dopravou. Koncentrace mohou být v těsné blízkosti staveniště vyšší než v běžných podmínkách, přičemž se očekává, že nejvyšší hodnoty budou dosaženy v oblastech intenzivní stavební činnosti. I když se během výstavby očekává dočasné zhoršení kvality ovzduší, koncentrace znečišťujících látek zůstanou pod limity stanovenými pro ochranu zdraví. V souvislosti s výrobou stavebních hmot a zejména s provozem recyklačních linek hodnocení předpokládá maximální úroveň opatření k minimalizaci prašnosti, na základě toho neshledává významné zvýšení zdravotního rizika ani v souvislosti s těmito zařízeními. V podmínkách tohoto stanoviska bylo stanoveno podrobnější prověření účinnosti těchto opatření a případné úpravy včetně změny umístění, přičemž u části z nich se jedná o využití již v současnosti provozovaných recyklačních zařízení. Po ukončení stavebních prací se očekává návrat kvality ovzduší na původní úroveň. Zdravotní dopady na obyvatelstvo, jako je zvýšení prevalence bronchitidy u dětí nebo zvýšená úmrtnost dospělých, byly hodnoceny jako nevýznamné, a to jak v období výstavby, tak provozu. V dlouhodobém výhledu se očekává zvýšení kapacity železniční dopravy, což povede ke zlepšení spojení mezi regiony a ke zvýšení atraktivity železniční dopravy pro obyvatele i návštěvníky. Tento přínos bude mít pozitivní dopad na snížení individuální automobilové dopravy a na zlepšení životního prostředí díky nižším emisím z dopravy.

Celkově lze konstatovat, že vlivy na veřejné zdraví z hlediska emisí škodlivin do ovzduší zůstávají v přijatelné míře, a to jak ve fázi výstavby, tak provozu. Vlivy staveništní dopravy a stavební činnosti na hluk a znečištění ovzduší budou krátkodobé a časově omezené. Oproti tomu dlouhodobý vliv provozu silniční dopravy po realizaci projektu povede v některých oblastech ke zlepšení kvality ovzduší a snížení hlukové zátěže, díky přeložkám silnic a dalším protihlukovým opatřením.

Vlivy vibrací na veřejné zdraví

Vlivy vibrací provozu VRT na veřejné zdraví jsou v rámci dokumentace EIA považovány za minimální, a to díky kvalitní konstrukci tratě a moderním vlakovým soupravám. Hodnocení vibrací je založeno na výsledcích provedených orientačních měření z provozu na konvenčních tratích a v blízkosti reálně provozované VRT ve Francii. Na základě toho jsou identifikovány objekty v blízkosti souběžné konvenční železnice, které by mohly být ohroženy zvýšenými vibracemi a jsou u nich v podmínkách tohoto stanoviska stanovena opatření, zajišťující, že vibrace nepřekročí limity stanovené pro ochranu zdraví. Další požadavky na upřesnění a monitoring vlivů spojených s technickou seismicitou vzešly z posudku a jsou součástí podmínek tohoto stanoviska.

Ovlivnění faktorů psychické pohody obyvatel souvisí hlavně se zvýšeným hlukem a dopravou během stavební činnosti. Tento vliv bude dočasný a omezený na fázi výstavby. Zmírnění negativních dopadů zajistí opatření jako omezení prací na denní dobu a pracovní dny a pravidelné informování obyvatel o průběhu stavby, což by mělo snížit jejich nepohodu.

V oblastech, kde se trasa VRT překrývá s konvenční tratí, dochází ke kumulaci hluku, ale díky stanoveným protihlukovým opatřením nebudou překročeny související limity. V případě kombinovaného hluku z železniční a silniční dopravy je vycházeno z předpokladu plnění limitů

stanovených pro řešení záměr. V rámci podmínek stanoviska EIA je požadováno prověření také dalších možných příspěvků záměru ke snížení kombinované zátěže.

V oblasti znečištění ovzduší mohou kumulativní vlivy působit především během fáze výstavby, kdy může dojít ke zvýšení koncentrací prachových částic a oxidu dusičitého vlivem kombinace stavebních aktivit a staveništní dopravy. Tento vliv bude však dočasný a omezený na bezprostřední okolí stavenišť a hlavních dopravních tras. Po ukončení stavebních prací se kvalita ovzduší vrátí na úroveň před zahájením stavebních činností, přičemž kumulativní vlivy z dopravy zůstanou v mezích přijatelných pro ochranu veřejného zdraví. Vzhledem k elektrické trakci VRT a přeložkám komunikací se jinak očekává spíše zlepšení kvality ovzduší v některých lokalitách vlivem provozu záměru.

Na základě provedeného posouzení se nepředpokládá významné negativní ovlivnění zdraví obyvatel v souvislosti s předloženým záměrem. Dlouhodobě bude vliv projektu pozitivní díky zvýšení atraktivity ekologické železniční dopravy, což může snížit negativní dopady automobilové dopravy na životní prostředí. Negativní vlivy, zejména hluk, jsou minimalizovány trasováním trati mimo obytnou zástavbu a stanovenými protihlukovými opatřeními.

Výsledný souhrnný vliv záměru na obyvatelstvo a veřejné zdraví je zpracovatelem posudku hodnocen jako akceptovatelný, středně až málo významný nepříznivý, dočasný během výstavby a realizace; málo významný nepříznivý, trvalý po dokončení a zprovoznění záměru, a to za předpokladu plnění požadovaných opatření dle podmínek stanoviska EIA.

Tato klasifikace reflektuje zejména skutečnost, že při výstavbě i provozu záměru budou emise hluku, vibrací a škodlivin do ovzduší u části dotčené zástavby dosahovat úrovně hygienických limitů, resp. je bude nezbytné požadovanými opatřeními udržet alespoň těsně pod touto úrovní, zároveň má záměr sloužit obyvatelstvu a v některých úsecích dojde v důsledku jeho realizace také ke snížení zátěže oproti stávajícímu stavu.

Vlivy na ovzduší a klima

Významné negativní vlivy záměru „RS 1 VRT Prosenice – Ostrava-Svinov“ na ovzduší a klima byly vyloučeny, při respektování opatření spojených s posuzovaným záměrem a podmínek tohoto závazného stanoviska lze vlivy posuzovaného záměru považovat za přijatelné.

Podle dat ČHMÚ jsou v části území překročeny imisní limity pro průměrnou roční koncentraci benzo[a]pyrenu a v Ostravské pánvi (v úseku od Jistebníku po Ostravu) je dále překračován imisní limit pro průměrné roční koncentrace suspendovaných částic PM_{2,5}. Imisní limity ostatních sledovaných znečišťujících látek jsou splněny.

Samotný záměr VRT představuje elektrifikovaný provoz, který nebude zdrojem významných emisí do ovzduší. Nejvýznamnější emise jsou spojeny s pohybem dieselových vlaků na přeložkách konvenční trati a doprovodnou silniční dopravou s přeložkami silnic a stavbou dopravních uzlů. Ve výhledu odpovídajícímu uvedení VRT do plného provozu budou stávající dieselové nebo diesel-elektrické lokomotivy nahrazeny lokomotivami hybridními, které budou na elektrifikovaných tratích poháněny elektrickou trakcí a na vlečkách nebo neelektrifikovaných přípojných tratích pohonem na baterie nebo dieselovým motorem.

Výpočet imisního zatížení byl proveden pro znečišťující látky NO₂, PM₁₀ a PM_{2,5}, benzen a benzo[a]pyren, a to v roce provozu 2035 a 2055 a v referenčních letech výstavby, resp. 2030 a 2031. V modelových výpočtech bylo provedeno rovněž posouzení imisních příspěvků ze staveništní dopravy. Doplňkově byl v rámci úseku MBI proveden také výpočet CO.

Koncentrace této látky v dotčeném imisním pozadí je však na velmi nízké úrovni (maximální denní osmi-hodinový průměr je do $4\,000\ \mu\text{g}/\text{m}^3$, přičemž imisní limit je $10\,000\ \mu\text{g}/\text{m}^3$). Nejvyšší nárůst maximálních hodinových koncentrací CO byl v roce 2035 vypočten do $4,0\ \mu\text{g}/\text{m}^3$ a v roce 2055 do $4,1\ \mu\text{g}/\text{m}^3$ podél severozápadního obchvatu Hranic, přičemž v obytné zástavbě nepřekročil v obou letech $3\ \mu\text{g}/\text{m}^3$. Pokles imisní zátěže byl v obou obdobích zaznamenán do $2,5\ \mu\text{g}/\text{m}^3$, zejména podél D1 v úseku Lipník nad Bečvou–Hranice. V žádné části zájmové oblasti se tak neočekává překročení tohoto imisního limitu, a to jak ve výchozím stavu, tak při realizaci záměru. V případě úseku MBII již tato škodlivina není hodnocena a s ohledem na minimální změny v počtech a umístění zdrojů znečišťování ovzduší a absenci vlastního zdroje znečišťování, nebyl v tomto úseku samostatně hodnocen ani provoz záměru VRT. Výpočet imisních příspěvků z provozu záměru tak v úseku MBI zahrnuje dopravu po železnici i silnici, v úseku MBII dopravu po silnici (přeložky). Kumulativní vlivy jsou zohledněny v tzv. stávajícím pozadí a v intenzitách dopravy dle dopravně inženýrských podkladů. Přehled nejvyšších vypočtených příspěvků z provozu záměru je následující.

V rámci provozu záměru v úseku MBI činí maximální vypočtený příspěvek roční průměrné koncentrace NO_2 ve výši $0,23\ \mu\text{g}/\text{m}^3$, a to zejména podél severozápadního obchvatu Hranic. Naopak pokles imisní zátěže byl vypočten především podél komunikace D1 (v úseku Hranice – Lipník nad Bečvou) a I/35 v úseku mezi D1 a I/47. Pokles byl vypočten nejvýše do $0,13 - 0,14\ \mu\text{g}/\text{m}^3$. V prostoru obytné zástavby nepřekročí nárůst koncentrací hodnoty $0,15 - 0,18\ \mu\text{g}/\text{m}^3$ na území Hranic, v lokalitě Za Viadukty. Stávající hodnoty imisního pozadí se zde pohybují v rozsahu $6,6 - 16,8\ \mu\text{g}/\text{m}^3$. Nejvyšší vypočtené kladné příspěvky roční průměrné koncentrace NO_2 z provozu silničních přeložek v úseku MBII jsou pouze ve dvou bodech, a to s hodnotou méně než $0,001\ \mu\text{g}/\text{m}^3$. Stávající maximální hodnota imisního pozadí zde činí $13,2\ \mu\text{g}/\text{m}^3$. V ostatních bodech jsou příspěvky záporné, přičemž nejvyšší pokles činí $0,019\ \mu\text{g}/\text{m}^3$, a to v lokalitě Polanka nad Odrou. Stávající maximální hodnota imisního pozadí zde činí $14,5\ \mu\text{g}/\text{m}^3$. Imisní limit pro roční koncentrace NO_2 ve výši $40\ \mu\text{g}/\text{m}^3$ nebude překročen.

Příspěvek k maximální hodinové koncentraci NO_2 při provozu záměru v úseku MBI je vypočten ve výši $1,2\ \mu\text{g}/\text{m}^3$, a to podél severozápadního obchvatu Hranic, v prostoru obytné zástavby pak nejvýše $0,7\ \mu\text{g}/\text{m}^3$. Naopak pokles imisní zátěže byl vypočten do $0,9\ \mu\text{g}/\text{m}^3$, zejména podél D1 v úseku Lipník nad Bečvou – Hranice. Stávající hodnoty imisního pozadí zde činí $9 - 16\ \mu\text{g}/\text{m}^3$. Nejvyšší vypočtený příspěvek hodinové průměrné koncentrace NO_2 z provozu silničních přeložek v úseku MBII činí $0,22\ \mu\text{g}/\text{m}^3$, a to u zástavby v Polance nad Odrou. V ostatních bodech jsou vypočtené hodnoty nižší, bez poklesů. Stávající maximální hodnota imisního pozadí zde činí $54,6\ \mu\text{g}/\text{m}^3$. V žádné části zájmového území nejsou očekávány hodnoty nad hranicí stanoveného imisního limitu $200\ \mu\text{g}/\text{m}^3$ a max. počtu 18 překročení. Nejvyšší koncentrace lze předpokládat pod hranicí $100\ \mu\text{g}/\text{m}^3$.

Nejvyšší nárůst průměrných ročních koncentrací PM_{10} z provozu záměru v úseku MBI byl vypočten v roce 2035 podél severozápadního obchvatu Hranic, kde dosahuje až $2,1\ \mu\text{g}/\text{m}^3$, a podél komunikace I/47 v úseku Hranice–Jezernice, kde zůstává pod hranicí $0,5\ \mu\text{g}/\text{m}^3$. Pokles imisní zátěže byl zaznamenán podél I/35 mezi D1 a I/47 a také podél komunikace D1 v úseku Hranice–Lipník nad Bečvou, s poklesem až $0,45\ \mu\text{g}/\text{m}^3$. V obytné zástavbě na území Hranic v lokalitě Za Viadukty nepřekročí nárůst koncentrací $1,3\ \mu\text{g}/\text{m}^3$. Stávající hodnoty imisního pozadí se pohybují v rozsahu $17,4 - 25,4\ \mu\text{g}/\text{m}^3$. Ani ve výchozím stavu, ani se záměrem, nedojde k překročení imisního limitu, který činí $40\ \mu\text{g}/\text{m}^3$. V roce 2055 se nárůst koncentrací očekává podobně jako v roce 2035 – podél severozápadního obchvatu Hranic do $2,2\ \mu\text{g}/\text{m}^3$.

a podél I/47 v úseku Hranice–Jezernice pod $0,5 \mu\text{g}/\text{m}^3$. Pokles imisní zátěže byl zaznamenán podél I/35 mezi D1 a I/47 a podél D1 v úseku Hranice–Lipník nad Bečvou, s maximálním poklesem $0,45 \mu\text{g}/\text{m}^3$. V obytné zástavbě v lokalitě Za Viadukty v Hranicích nepřekročí nárůst koncentrací $1,3 \mu\text{g}/\text{m}^3$. Jak ve výchozím stavu, tak se záměrem, nedojde k překročení imisního limitu. Nejvyšší kladný vypočtený příspěvek roční průměrné koncentrace PM_{10} z provozu silničních přeložek v úseku MBII činí $0,004 \mu\text{g}/\text{m}^3$, a to u zástavby v Jistebníku. Stávající maximální hodnota imisního pozadí zde činí $24,5 \mu\text{g}/\text{m}^3$. V ostatních bodech jsou příspěvky záporné, přičemž nejvyšší pokles činí $0,62 \mu\text{g}/\text{m}^3$, a to v lokalitě Polanka nad Odrou. Stávající maximální hodnota imisního pozadí zde činí $24,7 \mu\text{g}/\text{m}^3$. Imisní limit pro roční koncentrace PM_{10} ve výši $40 \mu\text{g}/\text{m}^3$ nebude překročen.

Nejvyšší nárůst maximálních průměrných denních koncentrací PM_{10} z provozu záměru v úseku MBI byl vypočten v roce 2035, a to lokálně až do $7,5 \mu\text{g}/\text{m}^3$ podél severozápadního obchvatu Hranic, zatímco v prostoru obytné zástavby dosahoval nárůst maximálně $4,0 \mu\text{g}/\text{m}^3$. Pokles imisní zátěže byl zaznamenán zejména podél I/35 u Lipníka nad Bečvou, kde činil maximálně $2,2 \mu\text{g}/\text{m}^3$. Stávající hodnoty imisního pozadí se pohybují v rozsahu $31 - 47 \mu\text{g}/\text{m}^3$. Imisní limit pro denní koncentrace PM_{10} je stanoven na $50 \mu\text{g}/\text{m}^3$, přičemž pro splnění limitu je rozhodující počet překročení této hodnoty, který nesmí být vyšší než 35 případů za rok. V blízkosti dálnice D1, mimo obytnou zástavbu, bylo vypočteno více než 35 překročení za rok, zatímco v okolí severozápadního obchvatu Hranic bylo zaznamenáno zvýšení počtu překročení o 1 až 6 případů ročně, aniž by bylo překročeno povolených 35 případů za rok. Ani s vlivem záměru nedojde k překročení imisního limitu v žádné obytné oblasti. V roce 2055 byl nejvyšší nárůst koncentrací PM_{10} vypočten do $7,8 \mu\text{g}/\text{m}^3$ podél severozápadního obchvatu Hranic, zatímco v obytné zástavbě dosahoval nárůst maximálně $4,2 \mu\text{g}/\text{m}^3$. Pokles imisní zátěže byl zaznamenán v úseku I/35 u Lipníka nad Bečvou, kde činil $2,3 \mu\text{g}/\text{m}^3$. Stejně jako v roce 2035 byl imisní limit $50 \mu\text{g}/\text{m}^3$ překročen více než 35krát pouze v blízkosti dálnice D1, a to mimo obytné zóny. V okolí severozápadního obchvatu Hranic došlo ke zvýšení počtu překročení o 1 až 6 případů ročně, ale i s vlivem záměru nedojde k překročení povoleného limitu 35 případů za rok v žádné části obytné zástavby. Nejvyšší kladný vypočtený příspěvek maximální denní průměrné koncentrace PM_{10} z provozu silničních přeložek v úseku MBII činí $4,3 \mu\text{g}/\text{m}^3$, a to u zástavby v Polance n. Odrou. Stávající maximální hodnota imisního pozadí zde činí $44,0 \mu\text{g}/\text{m}^3$. V ostatních lokalitách jsou vypočtené hodnoty dále pouze nižší, bez poklesů. Imisní limit pro maximální denní koncentrace PM_{10} ve výši $50 \mu\text{g}/\text{m}^3$ a počtu 35 překročení bude splněn.

Nejvyšší nárůst průměrných ročních koncentrací $\text{PM}_{2,5}$ z provozu záměru v úseku MBI lze očekávat zejména podél severozápadního obchvatu Hranic, kde dosáhne maximálně $0,55 - 0,56 \mu\text{g}/\text{m}^3$ a podél komunikace I/47 v úseku Hranice–Jezernice s nárůstem okolo $0,10 \mu\text{g}/\text{m}^3$. Naopak pokles imisní zátěže byl vypočten podél I/35 mezi D1 a I/47, kde pokles činí nejvýše $0,12 \mu\text{g}/\text{m}^3$. V prostoru obytné zástavby v lokalitě Za Viadukty v Hranicích nepřekročí nárůst koncentrací $0,35 \mu\text{g}/\text{m}^3$. Stávající hodnoty imisního pozadí se pohybují v rozsahu $13,0 - 19,7 \mu\text{g}/\text{m}^3$. V části výpočtové oblasti, zejména v lokalitě Hranic a okolí dálnice D1 hodnocení nevyloučilo případné překročení limitní hodnoty $20 \mu\text{g}/\text{m}^3$, a to při součtu pětiletého průměru koncentrací a příspěvku dopravy. Tento součet je však nadhodnocený, protože příspěvek stávajících zdrojů je již zahrnut v modelu pětiletých průměrů. Současně je v dokumentaci navržen minimální počet výsadby kompenzačních dřevin pro tento úsek. Lze proto předpokládat spíše možné dodržení tohoto limitu. Nejvyšší kladný vypočtený příspěvek roční průměrné koncentrace $\text{PM}_{2,5}$ z provozu silničních přeložek v úseku MBII činí $0,001 \mu\text{g}/\text{m}^3$, a to u zástavby v Jistebníku. Stávající maximální hodnota imisního pozadí zde činí $18,7 \mu\text{g}/\text{m}^3$.

V ostatních bodech jsou příspěvky záporné, přičemž nejvyšší pokles činí $0,17 \mu\text{g}/\text{m}^3$, a to v lokalitě Polanka nad Odrou. Stávající maximální hodnota imisního pozadí zde činí $19,0 \mu\text{g}/\text{m}^3$. Imisní limit pro roční koncentrace $\text{PM}_{2,5}$ ve výši $20 \mu\text{g}/\text{m}^3$ zde nebude překročen.

Nejvyšší nárůst průměrných ročních koncentrací benzenu z provozu záměru v úseku MBI lze očekávat podél severozápadního obchvatu Hranic, lokálně do $0,006 \mu\text{g}/\text{m}^3$, zatímco v ostatních částech výpočtové oblasti se změny pohybují na hranici $0,001 \mu\text{g}/\text{m}^3$. V prostoru obytné zástavby nepřekročí nárůst koncentrací $0,003 \mu\text{g}/\text{m}^3$, zejména v lokalitě silnice II/440 na území Hranic. Stávající hodnoty imisního pozadí se zde pohybují v rozsahu $0,8 - 1,5 \mu\text{g}/\text{m}^3$. Nejvyšší kladný vypočtený příspěvek roční průměrné koncentrace benzenu z provozu silničních přeložek v úseku MBII činí $0,006 \mu\text{g}/\text{m}^3$, a to u zástavby v Polance n. Odrou. Stávající maximální hodnota imisního pozadí zde činí $1,3 \mu\text{g}/\text{m}^3$. U většiny ostatních bodů jsou příspěvky záporné, přičemž nejvyšší pokles činí $0,005 \mu\text{g}/\text{m}^3$, a to v lokalitě Polanka nad Odrou. Imisní limit pro roční koncentrace benzenu ve výši $5 \mu\text{g}/\text{m}^3$ nebude překročen.

Nejvyšší nárůst průměrných ročních koncentrací benzo[a]pyrenu z provozu záměru v úseku MBI byl vypočten podél severozápadního obchvatu Hranic, kde dosahuje až $0,017 - 0,018 \text{ ng}/\text{m}^3$, a podél komunikace I/47 v úseku Hranice–Jezernice, kde nepřekročí $0,005 \text{ ng}/\text{m}^3$. Pokles imisní zátěže byl zaznamenán podél D1 v úseku Lipník nad Bečvou–Hranice a podél I/35 mezi D1 a I/47, kde činí maximálně $0,008 - 0,009 \text{ ng}/\text{m}^3$. V obytné zástavbě Hranic, v lokalitě Za Viadukty, nepřekročí nárůst koncentrací $0,007 \text{ ng}/\text{m}^3$. Na většině výpočtové oblasti je imisní limit překročen již v pětiletém průměru koncentrací, přičemž součet tohoto průměru a vypočteného příspěvku dopravy je nadhodnocený, protože příspěvek stávajících zdrojů je již v modelu zahrnut. Nejvyšší kladný vypočtený příspěvek roční průměrné koncentrace benzo[a]pyrenu z provozu silničních přeložek v úseku MBII činí $0,0004 \mu\text{g}/\text{m}^3$, a to u zástavby v Jistebníku. Stávající maximální hodnota imisního pozadí zde činí $2,0 \text{ ng}/\text{m}^3$. V ostatních bodech jsou příspěvky záporné, přičemž nejvyšší pokles činí $0,007 \text{ ng}/\text{m}^3$, a to v lokalitě Polanka nad Odrou. Stávající maximální hodnota imisního pozadí zde činí $2,1 \text{ ng}/\text{m}^3$. Příspěvky záměru jsou tak v některých oblastech zcela zanedbatelné a neprokazatelné, v jiných oblastech jsou záporné, tj. dochází zde ke snížení nadlimitní zátěže vlivem záměru, byť rovněž spíše neprůkazně. Dle § 12 odst. 1 zákona o ochraně ovzduší však není imisní limit pro benzo[a]pyrenu z hlediska ochrany ovzduší rozhodující, pouze se k němu přihlíží. Současně jsou stanovena opatření ke snížení prašnosti a emisí z provozu stavebních strojů, včetně kompenzační výsadby dřevin.

Z výše uvedeného vyplývá, že provoz samotné elektrifikované VRT není spojen s přímými emisemi znečišťujících látek a nepovede k překročení imisního limitu žádné ze sledovaných znečišťujících látek v dotčeném území. Příspěvky ze souvisejícího provozu záměru, zahrnující přeložky silnic a konvenční železniční trati v nových trasách k ročním i denním koncentracím znečišťujících látek jsou nízké. Nárůsty se pohybují v řádu desetin nebo setin $\mu\text{g}/\text{m}^3$ (u benzo[a]pyrenu v ng/m^3) a rovněž nepovedou k překračování imisních limitů. V případě $\text{PM}_{2,5}$ výpočty možné překročení limitu zcela nevykloučily z důvodu stávajících vysokých pětiletých imisních průměrů v některých lokalitách (např. Hranice a okolí D1), avšak vzhledem k již započtenému stávajícímu provozu v těchto průměrech a k navrženým opatřením se překročení limitu této látky vlivem záměru rovněž v praxi nepředpokládá. V případě benzo[a]pyrenu je již imisní limit v území v současnosti překročen, pouze se však k němu přihlíží. V některých lokalitách pak dochází k poklesu imisní zátěže, zejména podél dálnice D1 a silnice I/35.

Pro omezení vlivů stavby na kvalitu ovzduší je nutné realizovat stanovené podmínky pro ochranu nejvíce exponované zástavby. Při splnění těchto podmínek lze vlivy provozu záměru na ovzduší hodnotit jako akceptovatelné. Samotný vliv záměru je v kontextu celkové imisní zátěže málo významný. Kompenzační opatření dle zákona o ochraně ovzduší nejsou vyžadována. Navržená výsadba 351 kusů dřevin pro část MBI dle dokumentaci EIA vychází z teoretického výpočtu potřebného množství listnatých dřevin, a to pro kompenzaci (vyrovnání) produkovaných emisí záměrem, nikoliv jako povinné kompenzační opatření dle zákona o ochraně ovzduší.

Významnější vlivy na ovzduší lze očekávat zejména během výstavby, kdy se projeví intenzivní stavební činnosti, jako jsou výkopové práce, skrývka půdy, návoz materiálů, převoz zemin a štěrku, přesypávání zemin a pohyb stavebních strojů a nákladních aut na staveništi. K tomu se přidává provoz recyklačních zařízení. Stavba bude primárně zdrojem tuhých znečišťujících látek (TZL), zejména částic PM_{10} a $PM_{2,5}$, které jsou klíčovými ukazateli sledovanými v rámci imisních limitů. Dalšími emisemi budou NO_2 , benzen, benzo[a]pyren a CO, které však budou menší ve srovnání s podílem TZL. Emise tuhých látek vzniknou i při výrobě betonových prefabrikátů pro estakády, mosty, těžbě štěrku pro železniční svršky a výrobě betonu pro železniční spodek. Navíc se očekávají emise při pojezdu stavební mechanizace po nezpevněných površích a pohybu nákladních vozidel s materiálem, což povede ke zvýšení prachu z povrchu cest a stavenišť, tedy k sekundárním emisím. Výpočet z výstavby zahrnuje staveništní dopravu i provádění prací, samostatně pak provoz recyklačních linek. Kumulativní vlivy stavební činnosti a staveništní dopravy byly zjištěny jako významné především v oblasti Velkých Albrechtic a Polanky nad Odrou, kde jsou situovány recyklační linky. Přehled vypočtených nejvyšších příspěvků z výstavby záměru je následující.

Maximální příspěvky k průměrné roční koncentraci NO_2 z výstavby záměru činí $0,4 \mu g/m^3$ (v případě práce na zemním tělese pak do $2 \mu g/m^3$), přičemž stávající maximální hodnota dosahuje $16,8 \mu g/m^3$. V úseku MBII je maximální příspěvek k průměrné roční koncentraci NO_2 vypočten ve výši $0,099 \mu g/m^3$ v lokalitě Velkých Albrechtic s recyklační linkou. Stávající maximální hodnota imisního pozadí zde činí $12,8 \mu g/m^3$. V ostatních lokalitách včetně Polanky n. Odrou jsou vypočtené hodnoty dále pouze nižší. Imisní limit pro roční koncentrace NO_2 je stanoven na $40 \mu g/m^3$, bez předpokladu překročení.

Maximální vypočtené příspěvky k hodinové koncentraci NO_2 z výstavby záměru u nejvíce ovlivněné zástavby v úseku MBI je $22,7 \mu g/m^3$ (v případě práce na zemním tělese pak $47,3 \mu g/m^3$ - Hranice, Klokočí). Současné maximální hodnoty NO_2 v území dosahují $92 \mu g/m^3$, což je hluboko pod imisním limitem $200 \mu g/m^3$. V úseku MBII může hodinová koncentrace NO_2 dosáhnout max $1,94 \mu g/m^3$ v lokalitě Velkých Albrechtic s recyklační linkou. Stávající maximální hodnota imisního pozadí zde činí $54,6 \mu g/m^3$. Rovněž bez předpokladu překročení.

Příspěvky k průměrné roční koncentraci PM_{10} ze stavební činnosti byly v úseku MBI vypočteny v maximální výši $3,4 \mu g/m^3$ (v případě práce na zemním tělese pak $12,9 \mu g/m^3$), přičemž hodnoty stávajícího pozadí jsou $25,3 \mu g/m^3$. V úseku MBII v lokalitě Velké Albrechtice jsou pro průměrné roční koncentrace PM_{10} vypočteny hodnoty příspěvků do $2,26 \mu g/m^3$, přičemž hodnoty stávajícího pozadí se zde pohybují v rozsahu do $23,8 \mu g/m^3$. Maximální příspěvek PM_{10} v Polance nad Odrou dosáhl $1,63 \mu g/m^3$, přičemž hodnoty stávajícího pozadí jsou zde do $24,7 \mu g/m^3$. Limit pro roční koncentrace je stanoven na $40 \mu g/m^3$, jeho překročení se nepředpokládá.

Maximální vypočtené příspěvky k průměrné denní koncentraci PM_{10} ze stavební činnosti v rámci úseku MBI dosahují hodnoty $11,6 \mu g/m^3$ (v případě práce na zemním tělese

pak $26,6 \mu\text{g}/\text{m}^3$ - Hranice, Klokočí), přičemž hodnoty stávajícího pozadí jsou zde $47 \mu\text{g}/\text{m}^3$ a imisní limit činí $50 \mu\text{g}/\text{m}^3$, s maximálním počtem 35 překročení za rok. Bez dodatečných přísných opatření indikují výsledky možné překročení stanovených hodnot imisního limitu při navrhovaných činnostech u nejbližší zástavby v Lipníku nad Bečvou a v Hranicích. Pro omezení vlivů stavby na kvalitu ovzduší je nutné realizovat základní opatření a pro ochranu nejvíce exponované zástavby je nutné dodržovat doprovodná opatření dle podmínek tohoto stanoviska. Při dodržování požadovaných opatření bude u zástavby imisní limit splněn. U MBII může maximální denní koncentrace PM_{10} dosáhnout až $159,67 \mu\text{g}/\text{m}^3$ v Polance nad Odrou (nejbližší výpočtový bod č. 1 – rodinný dům od recyklační linky, vzdálený od ní 460 m), přičemž stávající hodnoty jsou zde $44 \mu\text{g}/\text{m}^3$.

V úseku MBI lze přispěvky k průměrné roční koncentraci $\text{PM}_{2,5}$ ze stavební činnosti u nejvíce ovlivněné zástavby očekávat v maximální výši do $0,5 \mu\text{g}/\text{m}^3$ (v případě práce na zemním tělese pak $3,1 \mu\text{g}/\text{m}^3$), přičemž hodnoty stávajícího pozadí jsou do $19,6 \mu\text{g}/\text{m}^3$. V úseku MBII jsou pro průměrné roční koncentrace $\text{PM}_{2,5}$ vypočteny hodnoty příspěvků v procesu výstavby i v hodnotách do $1,4 \mu\text{g}/\text{m}^3$ (např. bod č. 68 v Polance n. Odrou), a to rovněž při hodnotách stávajícího pozadí okolo $19 \mu\text{g}/\text{m}^3$. Nejvyšší hodnota příspěvků z provozu recyklačních linek činí $0,595 \mu\text{g}/\text{m}^3$, a to v lokalitě Velké Albrechtice, přičemž hodnoty stávajícího pozadí se zde pohybují v rozsahu do $17,9 \mu\text{g}/\text{m}^3$. V lokalitě Polanka n. Odrou jsou nejvyšší vypočtené příspěvky jen mírně nižší, a to okolo $0,46 \mu\text{g}/\text{m}^3$. Limit pro roční koncentrace je stanoven na $20 \mu\text{g}/\text{m}^3$. Bez dodatečných opatření tak výsledky hodnocení indikují při navrhovaných činnostech u nejbližší zástavby možné překročení stanovených hodnot imisního limitu. Pro omezení vlivů stavby na kvalitu ovzduší je nutné realizovat stanovené podmínky pro ochranu nejvíce exponované zástavby. Nezbytnost dodržení příslušných limitů je požadováno dále prověřit v rámci aktualizované rozptylové studie, a to včetně účinnosti navržených opatření ke snížení prašnosti, zejména v případě recyklační linky v Polance n. Odrou, které byly převzaty do podmínek tohoto stanoviska (podmínka č. 17).

V úseku MBI lze přispěvky k průměrné roční koncentraci benzenu ze stavební činnosti u nejvíce ovlivněné zástavby očekávat v maximální výši do $0,027 \mu\text{g}/\text{m}^3$ (v případě práce na zemním tělese pak do $0,098 \mu\text{g}/\text{m}^3$), přičemž hodnoty stávajícího pozadí jsou do $1,5 \mu\text{g}/\text{m}^3$. V úseku MBII z provozu recyklačních linek jsou pro průměrné roční koncentrace benzenu vypočteny nejvyšší hodnoty příspěvků do $0,002 \mu\text{g}/\text{m}^3$, a to v lokalitě Velké Albrechtice, přičemž hodnoty stávajícího pozadí se zde pohybují v rozsahu do $1,2 \mu\text{g}/\text{m}^3$. V ostatních bodech včetně Polanky n. Odrou jsou příspěvky výrazně nižší, v několika případech pak obdobné, nicméně rovněž nižší. Limit pro roční koncentrace je stanoven na $5 \mu\text{g}/\text{m}^3$, jeho překročení se nepředpokládá.

V úseku MBI lze přispěvky k průměrné roční koncentraci benzo[a]pyrenu ze stavební činnosti u nejvíce ovlivněné zástavby očekávat v maximální výši do $0,006 \text{ ng}/\text{m}^3$ (v případě práce na zemním tělese pak $0,018 \text{ ng}/\text{m}^3$), přičemž hodnoty stávajícího pozadí jsou do $1,9 \text{ ng}/\text{m}^3$. V úseku MBII jsou pro průměrné roční koncentrace benzo[a]pyrenu vypočteny nejvyšší hodnoty příspěvků do $0,0472 \text{ ng}/\text{m}^3$ v Polance n. Odrou, přičemž hodnoty stávajícího pozadí se zde pohybují v rozsahu do $2,1 \text{ ng}/\text{m}^3$. Hodnoty maximálních příspěvků v ostatních bodech hodnocené výstavby mimo Polanku n. Odrou jsou téměř řádově nižší. Limit pro roční koncentrace je stanoven na $1 \text{ ng}/\text{m}^3$, přičemž již v současné době je tento limit překročen na většině hodnocených lokalitách. Imisní koncentrace benzo[a]pyrenu jsou měřeny s přesností desetiny ng/m^3 , stejně tak pětileté průměry jsou udávány s přesností desetiny ng/m^3 , ostatní nárůsty

v řádu tisícín ng/m^3 tak budou v reálné situaci neprokazatelné a nedetekovatelné. Dle § 12 odst. 1 zákona o ochraně ovzduší však není imisní limit pro benzo[a]pyrenu z hlediska ochrany ovzduší rozhodující, pouze se k němu přihlíží.

Z výše uvedeného vyplývá, že rovněž ve fázi výstavby záměru bude plněna většina imisních limitů relevantních látek. Možné překročení hodnocení nevyloučilo u $\text{PM}_{2,5}$ a benzo[a]pyrenu, a to zejména kvůli vysokým stávajícím pětiletým imisním průměrům těchto škodlivin. Potenciálně pak také v případě krátkodobých koncentrací PM_{10} , kde k průnikům zvýšené zátěže s ostatními škodlivinami dochází zejména v lokalitě Polanka n. Odrou, kde je situována také jedna z recyklačních linek. Recyklace zde již probíhá v současnosti, přičemž pouze pro potřeby záměru je provoz této linky uvažován pouze v rozsahu 16 dnů, tj. méně než limitní maximální počet 35 překročení. Zpracovatel posudku pro tuto lokalitu stanovil podmínku podrobného prověření vlivu stávajícího provozu recyklace, spolu s prověřením účinnosti navrhovaných opatření, včetně případné změny umístění linky. A to z důvodu, že případné překračování limitů pro prachové částice není žádoucí, a to zejména z důvodu vypočtených vysokých příspěvků u nejbližší hodnocené zástavby. Pouze z délky provozu recyklační linky na potřeby záměru nelze v daném případě vycházet. Při přísném dodržení těchto podmínek tohoto stanoviska je možné předpokládat dodržení příslušných limitů, které je požadováno dále prověřit spolu s účinností opatření v rámci aktualizované rozptylové studie. V rámci hodnocení jsou dále stanovena opatření ke snížení prašnosti a emisí z nákladní dopravy, včetně omezení pohybu těžkých nákladních vozidel v oblastech se špatnými rozptylovými podmínkami, pravidelného kropení staveniště, používání stavebních strojů s nižšími emisemi a dalších.

V části MBII prochází trasa VRT CHKO Poodří a dalšími zvláště chráněnými územími. Záměr VRT nicméně negeneruje žádné emise a nedochází proto k hodnotitelným změnám v emisní zátěži z hlediska limitů pro ochranu vegetace a ekosystémů. Přeložka tranzitního železničního koridoru v oblasti Jistebníku také nepřináší žádné změny, jelikož intenzita dieselové trakce se oproti stávajícímu stavu nemění. Emise budou spojeny pouze s etapou výstavby, která je časově omezená, a po jejím dokončení se kvalita ovzduší vrátí k původním hodnotám. Imisní pozadí průměrné roční koncentrace NO_x v této lokalitě se pohybuje mezi 15,6 a 23,3 $\mu\text{g}/\text{m}^3$, což je pod imisním limitem 30 $\mu\text{g}/\text{m}^3$, který je stanoven pro ochranu vegetace a ekosystémů. Hlavním zdrojem NO_x je zejména silniční doprava. Při provozu elektrické trakce na železniční trati žádné oxidy dusíku emitovány nejsou. V části MBI trasa VRT neprochází žádným zvláště chráněným územím či oblastí citlivou z hlediska ochrany vegetace a ekosystémů.

Vlivy na klima byly hodnoceny v souvislosti s výstavbou a provozem VRT. Elektrická trakce železničních souprav byla posouzena jako bezemisní zdroj. V rámci předložených podkladů byly provedeny výpočty množství emitovaného CO_2 ve stavu bez realizace záměru a s realizací záměru. Výsledkem je vypočtená úspora CO_2 ve výši 973 905,36 tun za celé hodnotící období (2026 - 2055). Provedený výpočet vycházel dle dokumentace EIA z metodiky Státního fondu dopravní infrastruktury 2022 a lze usuzovat, že jsou uvažovány jak emise z provozu el. vlaků (tzn. z výroby elektřiny pro ně), tak úspory emisí z přechodu ze silniční na železniční dopravu. Lze proto obecně konstatovat, že záměr bude mít pozitivní vliv na množství vyprodukovaných emisí, jelikož dojde ke snížení emisí škodlivin CO_2 u individuální automobilové dopravy, a to z důvodů převedení tohoto druhu dopravy na železniční dopravu. Ve výsledku bude mít realizace záměru pozitivní vliv na snižování emisí škodlivin CO_2 .

Železniční doprava je z klimatického hlediska celkově šetrnější než silniční a letecká doprava. Je proto považována za klíčový prvek udržitelných dopravních systémů a zelené transformace

v rámci EU i ČR. Z hlediska odolnosti a adaptace záměru ve vztahu ke klimatickým změnám lze proto již samotný záměr považovat za adaptační a mitigační opatření na změnu klimatu. Z hlediska odolnosti záměru vůči klimatickým jevům souvisejícím se změnou klimatu dokumentace EIA na základě podkladových studií uvádí, že vyšší úroveň zranitelnosti záměru byla klasifikována pro výskyt povodní a přívalových povodní, nižší pak pro výskyt námrazových jevů a extrémně vysokých teplot. Nicméně plánované stavební a technické práce, které zohledňují výstupy výše zmíněných studií a jsou navrženy v rámci záměru, výše zmíněná rizika berou v úvahu a jak na potřebu odolnosti záměru vůči dlouhodobým klimatickým změnám, tak i vůči extrémním výkyvům počasí těmito změnami způsobenými, relevantně reagují (např. při návrhu vegetace v blízkosti železniční trati, použitím stavebních materiálů odolných vysokým teplotám i mrazům, zajištěním stability tělesa železnice proti sesuvům, aj.).

Na základě předložených podkladů lze konstatovat, že při respektování stanovených opatření je záměr akceptovatelný z hlediska znečištění ovzduší. Záměr jako celek zároveň představuje pozitivní vliv na množství produkovaných emisí v širším zájmovém území, a to z důvodu převedení části individuální automobilové dopravy na železnici. V případě dodržení všech navrhovaných opatření ke snížení emisí záměru v rámci podmínek tohoto stanoviska, nebude po realizaci záměru docházet k překračování stanovených závazných imisních limitů v žádné části hodnocené lokality. Současně je záměr koncipován tak, aby vliv klimatických změn byl co možná nejmenší a nedošlo k zásadnímu ovlivnění dopravy.

Výsledný souhrnný vliv záměru na ovzduší a klima je zpracovatelem posudku hodnocen jako akceptovatelný, málo až středně významný nepříznivý, dočasný během výstavby a realizace; nevýznamný příznivý, trvalý po dokončení a zprovoznění záměru, a to za předpokladu plnění požadovaných opatření dle podmínek stanoviska EIA.

Tato klasifikace reflektuje zejména skutečnost, že při výstavbě i provozu záměru budou emise škodlivin do ovzduší u části dotčené zástavby dosahovat úrovně hygienických limitů, resp. je bude nezbytné požadovanými opatřeními udržet alespoň těsně pod touto úrovní, zároveň má záměr potenciál k odvedení části cestujících od automobilové dopravy (nicméně s nepřímými emisemi z výroby elektrické energie a zvyšujícím se podílem elektromobility také na silnicích) a v některých úsecích dojde v důsledku jeho realizace také ke snížení zátěže oproti stávajícímu stavu.

Vlivy na hlukovou situaci a event. další fyzikální a biologické charakteristiky

Významné negativní vlivy záměru „RS 1 VRT Prosenice – Ostrava-Svinov“ na hlukovou situaci a event. další fyzikální a biologické charakteristiky byly vyloučeny, při respektování opatření spojených s posuzovaným záměrem a podmínek tohoto závazného stanoviska lze vlivy posuzovaného záměru považovat za přijatelné.

Vlivy na hlukovou situaci

Modelování hlukové zátěže během výstavby prokázalo, že v případě umístění stacionárních zdrojů do blízkosti obytné zástavby bez protihlukových opatření, by mohlo docházet k překračování hygienického limitu. Pro vyloučení tohoto rizika bude potřeba využívat mobilní protihlukové stěny, případně přistoupit k omezení délky činnosti hlučných zařízení. Podbíjení kolejí jako významný zdroj hluku musí být načasováno tak, aby tato činnost probíhala přes zastavěné oblasti výhradně přes denní dobu (od 7 do 21 hodin), a to až po realizaci protihlukových stěn. Na základě vyhodnocení vlivu umístění mobilní betonárny lze konstatovat, že vlivem jejího provozu nedochází u nejbližší chráněné zástavby k překročení hygienických

limitů hluku ze stavební činnosti. Obslužná silniční doprava stavby vedená po veřejných komunikacích zvýší intenzity dopravy, ale u většiny z výpočtových bodů nedochází k významnému zhoršení akustické situace vlivem staveništní dopravy záměru. K překročení hygienických limitů vlivem staveništní dopravy by dále mohlo docházet u výpočtového bodu ST_02 (bytový dům Proseničky, lokalita U Nádraží), kde je překročen hygienický limit ve výchozím stavu v noční době. V případě, že by obslužná staveništní doprava byla v provozu v tomto profilu i v noční době, bylo vypočteno vyhovující omezení staveništní dopravy v profilu výpočtového bodu ST_02 na 27 pohybů NA a 3 pohyby OA. K překročení hlukového limitu by dále mohlo docházet u výpočtových bodů ST_06; 11; 11,5 (rodinné domy Osek n. Bečvou) a ST_43 (rodinný dům Hranice), kde je limit překročen v denní i noční době v obou posuzovaných stavech (stav bez obslužné dopravy a stav s obslužnou dopravou). Ve výpočtových bodech ST_07 (rodinný dům Osek n. Bečvou); 14; 15; 16 (rodinné domy Slavíč); 40; 45; 46; 47; 48; 49 (rodinné domy Hranice) a 58 (rodinný dům Lipník n. Bečvou) dochází k překročení limitu v noční době v obou posuzovaných stavech (stav bez obslužné dopravy a stav s obslužnou dopravou). V žádném z těchto bodů však nedochází ke zhoršení akustické situace vlivem posuzované obslužné dopravy stavby. V ostatních úsecích nebude docházet k významnému zhoršení akustické situace vlivem staveništní dopravy. Zpracovatel posudku na základě předložených závěrů konstatoval, že hodnocení vychází z akceptovatelných předpokladů, neztotožnil se však s navrženým způsobem řešení v podobě striktně stanovených počtů vozidel v jednotlivých úsecích. Resp. vyjádřil pochybnost nad reálností následného vymáhání a kontroly dodržování takto stanovených podmínek v rámci rozhodnutí v navazujícím řízení, zejména pak z hlediska naplnění primárního smyslu těchto opatření, kterým je zajištění plnění příslušných hlukových limitů v době skutečně prováděných stavebních prací. Navrhnul proto podmínky, dle kterých budou v rámci aktualizovaného akustického posouzení vytipovány také úseky s hodnotami hlukové zátěže blížícími se hlukovým limitům, v rámci kterých bude následně sestaven plán hlukového monitoringu s nápravnými opatřeními a s minimální četností kontrolních měření 1x ročně. Při dodržení podmínek navržených v dokumentaci není předpokládáno překračování hlukových limitů v etapě výstavby.

V případě hlukové situace při provozu VRT výpočtový model prokázal, že ekvivalentní hladiny akustického tlaku by při uvažovaných intenzitách dopravy rovněž mohly představovat překračování hygienického limitu, a to v případě tzv. širé trati, tj. bez realizace protihlukových opatření do vzdálenosti cca 100 m od koleje. V souběhu s konvenční trati budou v denní době oba zdroje hluku vyrovnané. V noční době bude dominantním provoz na konvenční trati, kde se projeví vliv nákladní dopravy. Na základě těchto výsledků byla navržena protihluková opatření, a to tak, aby v žádném místě nedocházelo k překračování hygienických limitů, a to pokud možno s nadstandardní rezervou i při maximálním vytížení VRT v roce 2055. U všech obcí, podél kterých je trasována VRT, bylo provedeno zhodnocení akustického ovlivnění ve výhledovém stavu, a pro lokality, které by mohly být ovlivněny rušivým hlukem, byly provedeny návrhy protihlukových opatření, zajišťující nepřekračování hygienického limitu pro novostavbu VRT ve výši 60/55 dB (den/noc). Pro stávající železnice a úseky v souběhu s VRT, kde je vliv stávajících železničních tratí rozhodující, jsou navržena protihluková opatření na hygienický limit 68/63 dB (den/noc). Výraznější šíření hluku lze očekávat v případě estakád. Některé objekty ležící přímo pod estakádou jsou určeny k demolici, u zbývajících bude třeba potvrdit nepřekračování hygienického limitu v aktualizovaném posouzení, v návaznosti na upřesněné řešení záměru. V hodnoceném úseku trati se nepředpokládá ovlivnění chráněného území nebo staveb působením mikrotlakových vln (tzv. „sonic boom“), žádný z tunelů nesplňuje

podmínky pro vznik tohoto negativního jevu, tj. zejména potřebnou délku. Zpracovatel posudku se neztotožnil s návrhem a odůvodněním dokumentace EIA v případě pozvolných náběhů protihlukových stěn sloužících ke snížení efektu úleku. Tuto potřebu proto stanovil u všech protihlukových stěn, které jsou navrženy v úsecích s obytnou zástavbou nebo s výskytem zvláště chráněných živočišných druhů. Zároveň se ztotožnil s vhodností opatření na akustickou signalizaci přijíždějících souprav vysokorychlostních vlaků, a to rovněž s účelem snížení efektu úleku.

Součástí posuzovaného záměru je také provoz stávající konvenční železniční trati v trase nových přeložek. Tato trať je již v současnosti dopravně značně vytižena, přičemž zejména nákladní doprava způsobuje u objektů, které leží v blízkosti kolejí, překračování hygienického limitu. Pro ochranu před hlukem jsou navrženy PHS, aby zajistily nepřekračování příslušných hygienických limitů od provozu na drahách ve výhledovém stavu pro rok 2055. Tento železniční provoz nebude překračovat limit s výjimkou tří objektů. Jedná se o výpočtový bod Lip_682 (rodinný dům v Lipníku n. Bečvou), kde je příslušný hygienický limit překročen v noční době, avšak v tomto výpočtovém bodě dochází vlivem přerozdělení dopravy ve stavu se záměrem k mírnému zlepšení akustické situace oproti stavu bez záměru. Dalším citlivým místem je výpočtový bod č. 23 představující dva bytové objekty, které se nacházejí v prostoru nádraží v obci Jistebník, přibližně v km 252,5 vlevo. Koleje budou procházet velmi blízko objektů a protihluková stěna by procházela přímo u objektů. Jedná se o objekty č.p. 195 na poz. parc. č. st. 227 a výpravní budova oznamovatele č. p. 190 na poz. parc. č. st. 217 v k. ú. Jistebník. U těchto objektů je podmínkami tohoto stanoviska požadováno ověřující měření ve zkušebním provozu a příp. odebrání funkce bydlení.

Protože záměr prochází také oblastmi, které jsou významné s ohledem na hnízdění ptáků, návrh protihlukových opatření zohledňuje i jejich ochranu se snahou nepřekračovat ekvivalentní hladinu 52 dB během denní i noční doby ve výšce 1 m nad zemí. Z velké části lze ochranu zajistit, ale u ptačí oblasti v km 249,5 – 249,8 vlevo není ochrana snadná ani jednoznačná. Přestože je uvažováno s protihlukovou stěnou u kolejí tranzitního železničního koridoru (TŽK) o výšce 4 m a 3 m u kolejí VRT, předpokládaná hodnota se pohybuje na úrovni 56 dB. Vyšší účinnosti lze dle výpočtů dosáhnout dalším zvýšením PHS vedoucí na estakádě, což však může kolidovat se zájmem ochrany krajinného rázu. Zpracovatelem posudku je řešení tohoto úseku požadováno k podrobnějšímu prověření a porovnání se stávající hlukovou zátěží z konvenční tratě v této lokalitě s doložením výsledného řešení a zhodnocení vlivu také v žádosti o výjimku z ochranných podmínek zvláště chráněných druhů dle zákona č. 114/1992 Sb., resp. v rámci žádosti o společné rozhodnutí dle § 83 odst. 9 zákona č. 114/1992 Sb. Tato opatření jsou převzata do podmínek tohoto stanoviska.

Pro silniční dopravu jsou samostatné hygienické limity a každý provozovatel musí zajistit nepřekračování limitu zdroje hluku, který spravuje nebo provozuje. Realizací VRT nedojde k ovlivnění provozu na dálnici D1 a samotná konstrukce VRT bude provedena tak, aby převažoval pozitivní vliv clonění vloženou stavbou a byl minimalizován vliv odrazů od stávajících zdrojů hluku pod hodnotitelnou změnu hlučnosti. Stavba si vyžádá pouze lokální úpravu protihlukových stěn dálnice ve dvou případech. Přerušení PHS na necelých 20 m v km cca 129,27 bude vyřešeno krátkou 49 m dlouhou PHS, která bude překrývat přerušení. Druhá změna se týká úpravy exitu 330, nájezdové větve ve směru na Olomouc, kde dojde spolu s posunem nájezdové větve také k posunu PHS. V okolí nových překládaných komunikací je hlučnost porovnávána s přísnějším hygienickým limitem, proto byl proveden návrh na realizaci PHS. Hygienický limit hluku

z provozu silniční dopravy na silnicích umístěných a povolených po 31. 12. 2000, tj. 60/50 dB (den/noc) je dodržen ve všech kontrolních výpočtových bodech, s výjimkou bodu Vel_1163a (rodinný dům Hranice), kde dochází k překročení hlukového limitu v úrovni 5 m v noční době. V obci Hranice je podél nově navržených přeložek silnic III/44021 (tzv. severozápadní obchvat Hranic) a II/440 proveden návrh na realizaci tří PHS. Po realizaci protihlukových opatření bude dodrženo nepřekračování limitu ve všech kontrolních výpočtových bodech, s výjimkou již zmíněného bodu Vel_1163a, kde je hygienický limit překročen v noční době, s potřebou dalšího řešení dle stanovených opatření. Přerozdělení dopravy vyvolané realizací nových přeložek silnic III/44021 a III/44023 vyvolá zlepšení akustické situace v lokalitách Hranice a Velká, kde dojde ke zlepšení akustické situace. V Klokočí a severní části Jezernice je i při mírném zhoršení akustické situace hygienický limit hluku nepřekročen. V jižní části Jezernice a v lokalitě Drahotuše byly u stávající silnice I/47 navrženy protihlukové stěny, které zajistí nepřekročení příslušného hygienického limitu. V lokalitě Slavíč, kde jsou již ve stávajícím stavu u silnice I/47 protihlukové stěny, byla jako zmírňující opatření navržena výměna povrchu zajišťující kompenzaci nárůstů $L_{Aeq,T}$ vyvolanou realizací záměru. Z porovnání akustické situace ve výhledovém stavu se záměrem a bez záměru vyplývá, že na všech vybraných profilech dochází v obou posuzovaných stavech se záměrem ke zlepšení akustické situace z provozu osobní automobilové dopravy oproti stavu bez záměru, popřípadě nedochází ke změně akustické situace. V případě silničního nadjezdu v Jistebníku nedojde výstavbou nového mimoúrovňového křížení pozemní komunikace s železniční tratí k negativnímu ovlivnění hlukem pro nejbližší zástavbu, protože nová komunikace se oddaluje od zástavby. Výpočtový model zde nepředpokládá překročení hygienického limitu. Nejsou navrhována doplňující protihluková opatření. Výstavbou nového silničního nadjezdu železniční trati v Polance dojde k odsunutí dopravy z části obce. Napojení na silnici III/4785 ulice Svinovská pomocí kruhové křižovatky je poměrně blízko obytné zástavby, proto je nutné zajistit snížení hlučnosti od nové komunikace pomocí protihlukové stěny (je součástí návrhu projektového řešení). Na ulici Svinovská dojde v části komunikace od ul. 1. května po novou kruhovou křižovatku ke snížení intenzit dopravy i hlučnosti, ale také je mírně odsunuta osa komunikace. Dokumentace EIA předpokládá, že při stanovování hygienického limitu bude možné použít korekci pro stávající komunikace, a proto nebude hygienický limit překračován. V případě, že bude použit limit pro nové silnice, tak jediným možným opatřením je položení nízkohlučného povrchu. V jižní části navrhovaného nadjezdu se na ulici 1. května nachází skupina rodinných domů, u kterých sice dojde ke snížení hlukového zatížení, ale pokud bude nadjezd hodnocen jako novostavba, tak je hygienický limit nižší, a bude nutné zajistit protihlukovou ochranu. Protože navrhované řešení neumožňuje efektivní ochranu pomocí protihlukových stěn, byla proto uvažována protihluková ochrana na objektech. Zpracovatelem posudku je nicméně na základě situace v lokalitách požadováno podrobnější prověření dalších možností splnění nižšího limitu pro nové komunikace včetně možných úprav ve vedení tras, a to jako přednostní zájem z hlediska vlivu na veřejné zdraví. Součástí podmínek tohoto stanoviska je proto i prokázání využití všech reálně dostupných možností pro zajištění podmínek jako u nových komunikací, a to jako součást podkladů dokumentace navazujícího povolení.

Všechny akusticky významnější stacionární zdroje hluku zejména silnoproudé technologie jsou jinak umístěny mimo dosah jejich vlivu na obytnou zástavbu. Nepředpokládá se jejich negativní vliv obyvatele.

Dále byl posouzen hluk z provozu silniční dopravy související s provozem parkovacího domu velkého údržbového střediska žst. Lipník nad Bečvou, a to samostatně i v kumulaci s provozem

veškeré silniční dopravy. Vypočtené hodnoty ekvivalentní hladiny akustického tlaku A z provozu silniční dopravy generované v souvislosti s provozem parkovacího domu velkého údržbového střediska žst. Lipník nad Bečvou prokazují, že hygienický limit hluku z provozu silniční dopravy na pozemních komunikacích bude dodržen ve všech kontrolních výpočtových bodech.

Z hlediska kumulativních vlivů hluku je zohledněn vývoj silniční a železniční dopravy s ohledem na navazující stavby a předpokládané požadavky na dopravu ve výhledových letech (až rok 2055), včetně staveb s kumulativním potenciálem. Výpočty dokládají také součtové hodnoty pro nejvýznamnější zdroje hluku (silniční a železniční dopravu). Všechna protihluková opatření jsou tak koncipována tak, aby byly dodrženy hlukové limity pro dané stavby ve výhledových stavech, včetně vlivu staveb sousedních, navazujících či staveb ovlivňujících dopravní zatížení v širším okolí stavby VRT. Pro hodnocení kombinovaného vlivu různých zdrojů hluku nicméně není k dispozici odpovídající metodika, proto ji akustické studie dále nehodnotí a neporovnávají s hygienickými limity hluku. Zpracovatelem posudku je nicméně požadováno podrobnější rozpracování kumulativních vlivů se zohledněním také konkrétních připravovaných záměrů a prověření možnosti přispění ke snížení hlukové zátěže v lokalitách s nadměrným zatížením, nad rámec zákonných limitů pro každou stavbu zvlášť. Tato opatření jsou součástí podmínek tohoto stanoviska.

Při dodržení opatření stanovených podmínkami stanoviska EIA se nepředpokládá překračování hlukových limitů v etapě provozu, a to ani při zohlednění staveb majících kumulativní potenciál.

Vlivy vibrací

K lokálnímu výskytu vibrací ve fázi výstavby záměru může dojít vlivem nasazení stavebních strojů (kompresory, sbíjecí kladiva, pěchy, vibrační válce, vrtné soupravy, nakladače, rypadla apod.) nebo při průjezdu těžkých nákladních automobilů. Projevy vibrací z těchto zdrojů lze očekávat maximálně do vzdálenosti několika metrů od zdroje. Vzhledem ke vzdálenosti zdrojů od nejbližší zástavby a omezené délce trvání fáze výstavby na jednotlivých lokalitách se nadlimitní přenos vibrací do chráněné zástavby nepředpokládá. Rovněž se neočekává ani významně negativní vliv šíření vibrací v případě výstavby plánovaných tunelů. Všechny tunely jsou navrženy jako hloubené, trhavé práce nejsou uvažovány.

Šíření vibrací pro novostavbu VRT nebo i překládané koridorové trati je téměř nemožné predikovat jednoduchými dopočty (pro vyhodnocení zároveň neexistuje platná metodika, podle které by mohlo být postupováno). Přestože se jedná o napohled podobnou železniční stavbu jako stávající v ČR provozované tratě, jedná se o zcela odlišnou konstrukci železnice. Také provozované soupravy jsou rozdílné, především se pohybují dvojnásobnou rychlostí. Vysokorychlostní trať je však dopravní síť, která je vybudována a provozována v té nejvyšší kvalitě, aby mohlo být dosahováno maximálních návrhových rychlostí. Tomu musí také odpovídat kvalita provozovaných souprav. Kombinace kvalitní železniční trati vybudované s maximálně možnou přesností a vlakových souprav nejvyšší kvality znamená minimální otřesy i při nejvyšších rychlostech. Konstrukce VRT musí být i během jejího provozování průběžně kontrolována a udržována v bezchybném stavu. Z výše uvedených důvodů se nepředpokládá šíření vibrací v okolí vysokorychlostní trati. Pro ověření tohoto předpokladu bylo v obou plánovaných úsecích záměru provedeno měření vibrací v chráněném vnitřním prostoru staveb, a to u stávající železniční tratě č. 271. V rámci úseku MBI pak bylo provedeno také orientační měření technické seismicity, včetně odhadu možného dosahu vibrací navrhované VRT. Na základě provedené analýzy lze konstatovat, že všechny objekty spadající pod bod 4 – rezidenční území, které mohou být potenciálně zasaženy nadlimitními vibracemi záměru,

jsou již v rámci navrženého řešení záměru požadovány k vykoupení a převedení na jinou funkci. Jedná se o objekty k bydlení na parc. č. st. 1766, 2115 a 2254 v k. ú. Lipník nad Bečvou a objekt k bydlení v ul. Potštátská 737, Hranice. V pásmu spadajícím pod bod 5 – speciálně chráněné objekty byl identifikován jeden potenciálně nadlimitně zasažený objekt (stavba občanského vybavení) v areálu kasáren v Lipníku nad Bečvou. Tento objekt se nachází již ve stávajícím stavu blíže konvenční trati a vzhledem k předpokládanému využití objektu u něj není předpokládána trvalá expozice osob. Na základě obdrženého souhlasného vyjádření vlastníka objektu není pro tento objekt navržena realizace antivibračních opatření. Na základě výsledků předložených protokolů o měření vibrací v referenčních objektech, které jsou součástí odborných příloh dokumentace EIA, není předpokládáno negativní ovlivnění vibracemi ani v návaznosti na činnosti (přeložky) navržené na dotčeném koridoru konvenční trati č. 271. Na základě provedených analýz je dále konstatováno, že lze předpokládat plnění stanovených hygienických limitů vibrací v chráněných vnitřních prostorech staveb dle nařízení vlády č. 272/2011 Sb., o ochraně zdraví před nepříznivými účinky hluku a vibrací. Plnění příslušných hygienických limitů bude dále ověřeno v rámci měření ve fázi po zprovoznění stavby. Součástí předložených podkladů je rovněž protokol z orientačního měření vibrací přenášených na člověka v budovách od pojezdů vlakových souprav na reálně provozované vysokorychlostní trati poblíž města Saverne ve Francii. Během měření běžného provozu této VRT byly zaznamenány průjezdy souprav projíždějící rychlostí až 320 km/h. Výsledky měření v daném případě prokázaly, že ani ve vzdálenosti 9 m od koleje nedochází k překračování hygienického limitu dle nařízení vlády č. 272/2011 Sb. Dle předložených výsledků měření vlivu vibrací ze stávajícího provozu u stávající železniční trati v úseku navrhovaného souběhu TŽK s budoucí VRT v obci Jistebník, jsou naměřené hodnoty 5 dB pod hygienickým limitem. V souběhu s koridorovou tratí je nicméně v rámci hodnocení uvažováno s větší vzdáleností možného negativního vlivu vibrací. Ve stávající výpravní budově oznamovatele na parc. č. st. 217 (č.p. 190, Jistebník) je uvažováno se zachováním bytové jednotky, přičemž při realizaci záměru dojde k přiblížení průjezdné koridorové koleje do vzdálenosti 12 m od objektu. Je proto navrženo doplnění antivibrační rohože v délce 45 m pod nejbližší průjezdnou kolej TŽK. V dostupné blízkosti kolejí záměru se nachází celkově pouze tři objekty v obci Jistebník (parc. č. st. 326, 217 a 227 v k. ú. Jistebník). U objektu parc. č. st. 227 (č.p. 195, Jistebník) je předpoklad výkupu objektu a změna účelu využití tak, aby objekty neobsahovaly chráněný vnitřní prostor staveb a nebylo ohroženo zdraví lidí. U objektů parc. č. st. 326 (č.p. 331, Jistebník) spolu s již zmíněným parc. č. st. 217 (č.p. 190, Jistebník) je požadováno provedení kontrolního měření vibrací v chráněném vnitřním prostoru staveb v rámci zkušebního provozu stavby. Zpracovatelem posudku byla provedena analýza objektů v blízkosti trasy VRT v úseku MBII, a to z důvodu prověření příp. jednotné (přísnější) aplikace metodiky hodnocení technické seismicity dle odborných podkladů pro úsek MBI. Dospěl k závěru, že výčet takto potenciálně dotčených objektů není významný a jedná se o objekty, které jsou již v dokumentaci EIA dostatečně sledovány. Zároveň rozšířil požadavky na monitoring vlivů technické seismicity i o případné objekty v blízkosti podpor mostních konstrukcí. Z těchto objektů je významnější pouze areál ČOV Jezernice pod navrhovanou estakádou, je u ní proto stanoveno podrobné posouzení z hlediska odolnosti objektu vůči případným dopadům záměru a toto je požadováno k ověření kontrolními měřeními. Další opatření k prověření situace jsou stanovena na základě rešerše a slouží pro orientační porovnání se zahraniční praxí.

U žádné další stavby se nepředpokládá nadlimitní působení vibrací. Při dodržení stanovených opatření se nepředpokládá negativní působení vibrací přenášených na člověka v souvislosti s posuzovaným záměrem.

Vlivy z hlediska zápachu

Záměr nebude zahrnovat žádné významnější potenciální zdroje zápachu, vyjma provozu gastronomického zařízení v rámci údržbového střediska Správy železnic Lipník nad Bečvou se standardními technologickými opatřeními. Záměr jako celek nebude ani ve fázi výstavby, ani ve fázi provozu významným zdrojem obtěžujícího zápachu.

Vlivy z hlediska záření včetně světelného znečištění

Záměr nebude ani ve fázi výstavby, ani ve fázi provozu zdrojem radioaktivního záření. Záměr ve fázi výstavby nebude záměr zdrojem elektromagnetického neionizujícího záření. Provoz navrhovaného záměru předpokládá provoz zdrojů elektromagnetického neionizujícího záření (trakční vedení, nově umísťované trakční napájecí stanice Prosenice a Kletné, trafostanice u technologických budov, BTS – základnová stanice GSM-R a místní rádiová síť). Negativní ovlivnění stávající obytné zástavby v okolí, resp. veřejného zdraví se však nepředpokládá. Ve vztahu k eliminaci případných negativních vlivů budou dodrženy veškeré související legislativní předpisy a technické normy. Veškerá provozní zařízení budou udržována v dobrém technickém stavu, a dále bude prováděna jejich pravidelná údržba. Budou dodržována bezpečnostní ochranná pásma. Vstup do blízkosti těchto zařízení bude umožněn pouze oprávněným osobám. V souvislosti se záměrem nebudou provozována zařízení obsahující generátory vysokých a velmi vysokých frekvencí, která by mohla být původcem nepříznivých účinků elektromagnetického záření na zdraví dle nařízení vlády č. 291/2015 Sb., o ochraně zdraví před neionizujícím zářením a není potřeba realizovat ani specifická opatření, která by vyloučila indukovaná pole překračující hodnoty stanovené citovaným nařízením vlády č. 291/2015 Sb., o ochraně zdraví před neionizujícím zářením. Z hlediska oblasti radioaktivního či elektromagnetického záření nebude výstavba ani provoz záměru představovat významné vlivy týkající se životního prostředí v daném území.

Zdroji světelného záření ve fázi výstavby mohou být jak vlastní osvětlení stavebních dvorů/zařízení staveniště, tak i světlomety stavebních strojů/mechanismů na stavbě. Tyto zdroje budou působit po časově omezenou dobu. Novým zdrojem světelného znečištění v území budou ve fázi provozu projíždějící vlaky na VRT a přeložkách železniční tratě č. 271 a automobily na plánovaných přeložkách komunikací (silnice I., II., III. třídy a místních komunikací). Světelné znečištění způsobené reflektory vlaků/aut může být významné především v úsecích, kde je stavba vedena na terénu, případně na náspech. Podstatně menší negativní vliv pak lze očekávat v místech, kde je železnice/silnice vedena v zářezu. Z hlediska ovlivnění obytné zástavby bude daný jev alespoň částečně minimalizován navrženými protihlukovými stěnami, které brání šíření světelného znečištění do širšího okolí (především pak i PHS, které jsou navrženy v intravilánech). Primárním negativním vlivem nočního osvětlení krajiny reflektory vlaků/aut je rušení živočichů, případně riziko mortality živočichů v důsledku střetu s projíždějícími vlaky/automobily. Uvedený jev je možné alespoň částečně eliminovat vhodně navrženou zelení, která zabrání pronikání světelného smogu dále od železniční trati/silnice. Riziko mortality větších živočichů bude eliminováno oplocením VRT. Světelné znečištění může dále souviset s osvětlením areálu velkého údržbového střediska Lipník nad Bečvou, přeloženého nástupiště Osek nad Bečvou na přeložce koridorové tratě č. 271 v k. ú. Osek nad Bečvou či osvětlením tunelových úseků stavby a železničních stanic/zastávek. Osvětlení se dále předpokládá např. v případě areálu napájecích stanic TNS, oblastí výhybek u ŽST, areálu autotransformátorů, stejně tak i nezbytné vyvolané úpravy veřejného osvětlení v Lipníku nad Bečvou, Klokočí a místní části Hranice IV-Drahotuše. Jednotlivé stavební objekty budou řešeny detailněji v dokumentaci v další fázi přípravy

projektové dokumentace dle interních předpisů oznamovatele a příslušných norem. Intenzity osvětlení budou odpovídat aktuálním platným normám (např. ČSN 36 0459 Omezování nežádoucích účinků venkovního osvětlení) a drážním předpisům. Areály budou osvětleny především pomocí individuálních stožárů. Ovládání a řízení osvětlení bude dálkové a ústřední s možností diagnostiky provozu. V rámci dokumentace EIA bylo provedeno zatřídění posuzovaného území do zón světelného prostředí dle ČSN 36 0459, a byla navržena opatření pro snížení světelného znečištění s přihlédnutím k požadavkům posuzovaného záměru. Zájmová lokalita dle výše uvedených informací byla zatříděna dle výše uvedené tabulky převážně do zóny světelného prostředí označené Z1 a Z2. Část VRT MBII, která prochází přes lokalitu Natura 2000 je zatříděna do zóny Z0. V případě průchodu záměru přes zónu Z0 (lokalita Natura 2000 - EVL a PO Poodří) může orgán ochrany přírody a krajiny specifikovat další opatření a podmínky pro způsoby osvětlení. Pro zóny Z0 a Z1 dále platí omezení náhradní teploty chromatičnosti v nočních hodinách (22:00 – 6:00) na ≤ 2200 K. Pro zónu Z2 platí hodnota ≤ 3000 K. Obecně lze konstatovat, že v dané lokalitě definované jako zóna Z0 (oblast Natura 2000) jsou hnízdiště a nocoviště živočichů (tj. rybníční a mokřadní plochy) od oblouku cloněny lesním porostem a dále protihlukovou stěnou umístěnou podél trati. Z hlediska oblasti světelného znečištění nebude výstavba ani provoz posuzovaného záměru v případě dodržení stanovených opatření představovat významné riziko pro životní prostředí v daném území. Významné negativní vlivy světelného znečištění se proto neočekávají.

Výsledný souhrnný vliv záměru na hlukovou situaci a event. další fyzikální a biologické charakteristiky je zpracovatelem posudku hodnocen jako akceptovatelný, středně až málo významný nepříznivý, dočasný během výstavby a realizace; málo významný nepříznivý, trvalý po dokončení a zprovoznění záměru, a to za předpokladu plnění požadovaných opatření dle podmínek stanoviska EIA.

Tato klasifikace reflektuje zejména skutečnost, že při výstavbě i provozu záměru budou emise hluku, vibrací a dalších charakteristik u části dotčené zástavby dosahovat úrovně hygienických limitů, resp. je bude nezbytné požadovanými opatřeními udržet alespoň těsně pod touto úrovní, příp. zrušit objektům funkci bydlení, zároveň v některých úsecích dojde v důsledku jeho realizace také ke snížení zátěže oproti stávajícímu stavu.

Vlivy na povrchové a podzemní vody

Významné negativní vlivy záměru „RS 1 VRT Prosenice – Ostrava-Svinov“ na povrchové a podzemní vody byly vyloučeny, při respektování opatření spojených s posuzovaným záměrem a podmínek tohoto závazného stanoviska lze vlivy posuzovaného záměru považovat za přijatelné.

Trasa záměru prochází přes řadu vodních toků, z nichž mezi nejvýznamnější patří vodní toky Velička (IDVT 10100391), Jezernice (IDVT 10100640), Luha (IDVT 10100201), Odra (IDVT 10100012), Husí potok (10100199), Bílovka (10100243) a Porubka (IDVT 10100370). Záměr na více místech křížuje náhon Mlýnka, který napájí navazující rybníky. Na části dotčených vodních toků je stanoveno záplavové území pro Q5, Q20 a Q100 a aktivní zóna záplavového území Qakt. Jedná se o toky Jezernice, Velička, Ludina, Luha, Odra a Bílovka. Trasa záměru dále prochází přes tzv. zranitelné a citlivé oblasti dle §§ 32 a 33 zákona č. 254/2001 Sb. Záměr neleží v žádné chráněné oblasti přirozené akumulace vod (CHOPAV). Dotýká se však hranice ochranného pásma 2b podzemního vodního zdroje „Ostrava Dubí, Nová Ves prameniště“ (ID 00060613). Dále záměr zasahuje do ochranného pásma přírodních léčivých zdrojů a přírodních minerálních vod Nový Darkov – Klimkovice.

Vlivy na povrchové vody

Během výstavby lze očekávat dočasné krátkodobé změny v průtoku povrchových toků, vlivem zemních prací při budování přeložek vodotečí. Tyto výkyvy průtoků nebudou mít zásadní negativní vliv, minimální průtok zůstane vždy zachován. Vzhledem k intenzitě a rozsahu stavebních úprav během výstavby se nepředpokládá, že by tyto zásahy vedly ke zhoršení stavu jednotlivých biologických složek hodnocení ekologického stavu dotčených útvarů povrchových vod ve smyslu Rámcové směrnice o vodách. Během výstavby může docházet k dočasným zákalům vody v dotčených vodních tocích z důvodů působení činností stavební techniky. Tato skutečnost vzhledem ke své malé intenzitě a omezené době trvání nebude příčinou trvalých změn ekologického ani chemického stavu uvedených útvarů povrchových vod. Při provádění stavebních nebo montážních prací na vodních tocích, v údolních nivách a na svažitých pozemcích, a to na velkých plochách, které budou v průběhu stavby prosty vegetace, budou v kritických místech vybudovány záchytné jímky. Tím bude omezován, mimo jiné, zvýšený zákal vody v dotčených vodních tocích jílovitými částicemi. Z globálního hlediska nebudou realizací záměru významně změněny fyzikální poměry (hydromorfologie), v dotčených vodních útvarech povrchových vod. Nedojde tak u nich ke zhoršení jejich ekologického ani chemického stavu. Vzhledem k rozsahu záměru a k pracím ve vodních tocích, na jejich březích, v údolních nivách a v záplavovém území se na zhotovitele stavebních prací vztahuje povinnost zpracovat havarijní plán a předložit jej ke schválení příslušnému vodoprávnímu orgánu.

Na zhotovitele stavebních prací se rovněž vztahuje povinnost udržovat vozidla a stavební techniku v dobrém technickém stavu, aby nedocházelo k únikům pohonných hmot, provozních kapalin nebo přepravovaného nákladu, pravidelně technický stav vozidel a stavební techniky kontrolovat, neprovádět tankování pohonných hmot v korytě vodotečí ani v jejich bezprostřední blízkosti atd. Při dodržení těchto opatření bude riziko případné havárie malé. Během výstavby dále hrozí riziko znečištění povrchových vod závadnými látkami (ropné látky, PHM ze stavebních mechanismů), nebo sesutím zeminy či odpadu a materiálů do vodního koryta. V korytech dotčených toků může docházet k dočasným krátkodobým zákalům vody. Těmto možným vlivům lze předcházet důsledným dodržováním stavební kázně a havarijního plánu pro období výstavby. Vzhledem k výše uvedeným postupům lze důvodně předpokládat, že záměr nebude mít významný negativní vliv na jakost vod.

Z hlediska odtokových poměrů povrchových vod dojde vybudováním přeložek toků k mírnému zrychlení povrchového odtoku z území vlivem částečného narovnání toků a vybudování kamenných břehů v místech křížení toků s mostními objekty. Tento jev bude zčásti kompenzován (v případě toků s potvrzeným výskytem ryb) vybudováním kamenných opevnění s různorodými tůňemi, které povrchový odtok v přeložených úsecích výrazně zpomalí. Celkově jsou přeložky navrženy tak, aby byl co nejvíce zachován jejich původní charakter a nedošlo k významné změně proudění. V důsledku výstavby nových zpevněných povrchů (zejména železničních násypů a silničních komunikací) se zvýšením odtokovým součinitelem dojde ke zvýšení povrchových odtoků z území. Tato zvýšení pro jednotlivé plochy povodí dotčených útvarů povrchových vod nejsou zásadního charakteru a nejsou významně negativní. Zároveň jsou ve vhodných lokalitách navrhovány kompenzační (náhradní) výsadby. Tam, kde je to možné, byly přeložky koryt již navrženy způsobem, který odpovídá přirozenému charakteru vodních toků. Pro zlepšení odtokových poměrů a zamezení zvýšených plošných odtoků jsou kromě retenčních nádrží navrženy také poldry. Ve vhodných lokalitách jsou pak ke zpomalení soustředěného odtoku navrhovány zatravněné pásy, případně zatravněné průlehy. Dle provedených průzkumů nicméně

trasa VRT prochází územím s nevhodnou skladbou podloží pro vsakování srážkových vod ze zpevněných ploch do vod podzemních.

Z hlediska hydrologického ovlivnění povrchových vod je největším zásahem převedení vod z horní části povodí vodoteče IDVT 10210640 do rybníka Pod Emauzy (malá část povodí 4. řádu ČHP 2-01-01-0471 bude převedena do povodí 2-01-01-0472). Následně se však oba směry odtoku spojí pod intravilánem obce Vražné, takže hydrologická bilance vodního útvaru Odra od toku Budišovka po tok Jičínka zůstane prakticky nezměněna. Popsaným řešením bude zpomalen odtok vody z krajiny a zvýšena protipovodňová ochrana obce Vražné. Významnější dotčení vodních toků představují zejména přeložky vodních toků, které jsou nezbytné např. v případě výstavby mostů či estakád. Přeložkami jsou dotčeny například toky Jezernice, Velička, Mlýnka, Butovický potok a další. Dále budou vodní toky významněji ovlivněny také úpravami morfologie koryta s dopadem na biologické složky v těchto útvarech. Takto budou ovlivněny například toky Lubeň, Trnávka, Loučka, Hlásenec a další. V místech, kde vodní toky kříží silnice, železnice nebo estakády jsou navrženy také stabilizace koryt, zahrnující zpevnění břehů nebo úpravy dna koryta, aby byla zajištěna jeho stabilita a funkčnost i po vybudování těchto staveb. Příkladem je stabilizace koryta Husího potoka při křížení s estakádou „Hladké Životice“, Kosteleckého potoka nebo Bílovky u estakády „Bílovka“ a další. Významný dopad na vodní toky má také výstavba mostů na silnicích nebo účelových komunikacích, vyžadují další úpravy koryt vodních toků. Vliv na vodní toky je za předpokladu realizace stanovených opatření hodnocen jako akceptovatelný. Významnější dotčení vodních ploch představují úpravy Polaneckých rybníků v km 255,80–256,70. Cílem těchto úprav je minimalizovat zásah do soustavy rybníků při rozšiřování železničního násypu a rekonstruovat stávající funkční zařízení. Zahrnují např. sesvahování tratě do koryta vodních toků, vykácení některých stromů, rozšíření hrází a jejich zpevnění. V některých případech dojde také k záboru mokřadů a tůní poblíž rybníků. V rámci kompenzací budou vybudována nová stanoviště pro čolka velkého, včetně vytvoření tůní, aby byl zachován jeho přirozený biotop. Systém odtoku povrchových vod z povodí nicméně nebude významně ovlivněn tělesem VRT vzhledem k velkému rozsahu povodí.

Vlivem změny morfologie vodních toků mohou být v těchto konkrétních lokalitách ovlivněny složky biologického hodnocení vodních útvarů, které ale nebudou mít reálný dopad na stav vodních útvarů. Další ovlivnění vodních útvarů může nastávat herbicidním ošetřením vlastní tratě případně smyvy cizích látek, které se mohou uvolňovat z kolejiště. Také u těchto vlivů nelze očekávat měřitelný dopad na koncentraci sledovaných látek v reprezentativních profilech vodních útvarů. Vzhledem k charakteristikám posuzovaného záměru lze předpokládat, že navrhovaná stavba nebude zhoršovat chemický, ani ekologický stav vodních útvarů povrchových vod v jejím okolí. Současně s tím navrhovaná stavba nebrání výhledovému dosažení dobrého stavu povrchových vod. Změny v povrchovém odtoku nebudou mít při uplatnění výše uvedených stavebně-technických opatření zásadní dopad na hydrologickou situaci oblasti a koncové recipienty. Úpravy vodních ploch jsou vyvolané buď požadavky na zvýšení retenčního objemu z důvodu potřeby zaústění odvodňovacích příkopů z nově vzniklých objektů (železnice, komunikace, obslužné silnice, odtok z retenčních nádrží), nebo zasypáním části vodní plochy výstavbou VRT. Jsou navrženy nové suché nádrže jako kompenzační opatření. Míra kvantitativního ovlivnění útvarů povrchových vod vlivem výstavby a provozu záměru je nízká.

Technická řešení veškerých křížení záměru s vodními toky a též s některými ostatními vodními liniemi byla posouzena z hlediska jejich vlivu na hydrologické charakteristiky, zejména na velikost průtočného profilu. Výsledkem optimalizovaného návrhu objektové skladby jsou

takové mosty a propustky, které nezhoršují stávající odtokové poměry. V lokalitách, kde je těleso železniční trati (jak VRT, tak i TŽK) v kontaktu s rozlivem záplavového území stanoveného pro průtoky na úrovni Q_{100} , je niveleta kolejí vedena s dostatečnou rezervou nad úrovní záplavového území při průtocích na úrovni Q_{100} . Novostavby mostů a propustků přes vodní toky, zajišťují normový průchod hladiny Q_{100} , resp. kontrolní návrhové hladiny dle ČSN 73 6201 Projektování mostních objektů. Součástí projektové dokumentace záměru pro navazující řízení budou podrobná hydrotechnická posouzení nových mostů a propustků. Přejít stavby VRT přes toky Jezernice a Veličky s vymezeným záplavovým územím Q_{100} s aktivní zónou je řešen přemostěním toku Jezernice mostní estakádou v km 104,374 – Nový Jezernický viadukt o celkové délce přemostění cca 360 m a přemostěním toku Velička mostní estakádou v km 112,000 o délce cca 270 m. Jedná se o vícepolové mosty s dobrou propustností jednotlivých dostatečně širokých polí pro povrchové vody. Těleso VRT zde nebude způsobovat vzdouvání povrchových vod ani při extrémních povodňových stavech. Vzhledem k navrženým retenčním objektům není předpoklad významnějšího zhoršení srážkoodtokových poměrů z území. Na základě obdržených připomínek ve vyjádřeních k dokumentaci EIA a s ohledem na důsledky aktuální povodně ze září 2024, byly zpracovatelem posudku stanoveny další podmínky na prověření povodňových stavů, zejména ve vybraných obcích s rizikovým potenciálem a na analyzování dopadů aktuální povodně z hlediska navrženého řešení záměru.

K potenciálnímu ovlivnění kvality povrchových vod může dojít vlivem kontaktu srážkové vody se silničním povrchem, kdy smyvem či rozpuštěním dochází k přestupu znečišťujících látek ze silnic do srážkové vody. Jedná se zejména o ropné látky, různé nerozpustné látky a stopy kovů, příp. azbestu s brzdových obložení. Určitou látkovou zátěž tak mohou představovat přeložky silničních dopravních sítí. U významnějších silničních komunikací však dochází opět pouze k mírné alokaci dnes existujícího zdroje znečištění. Nově navrhované zpevněné plochy mají pak obvykle charakter úzkých, účelových dopravní komunikací, kde je látková zátěž ve vazbě na frekvenci provozu a režim (ne)údržby povrchu v zimním období poměrně nízká. Ani tento vliv by tak neměl znamenat riziko zhoršení stavu povrchových vod. Koncentrace kontaminantů z provozu samotné VRT je obtížné kvantifikovat, závisí na celé řadě faktorů. Neočekává se však měřitelný dopad na hodnoty koncentrací sledovaných látek. Z hlediska souvisejících technických norem nejsou povrchové (srážkové) vody odváděné z trasy VRT považovány za znečištěné a nejsou pro ně navrhovány speciální havarijní objekty. S ohledem na výše uvedené lze vnímat jako nejpravděpodobnější potenciální příčinu zhoršení stavu povrchových vod možnost plošného znečištění vodního prostředí. Vzhledem k tomu, že spádovou oblast některých úseků tvoří rybniční soustavy s četným výskytem zvláště chráněných a jinak cenných zástupců fauny, přičemž dle předložených výpočtů může být kvalitativní znečištění dotčených vodotečí téměř limitní, je v rámci podmínek tohoto stanoviska požadováno omezení zimní chemické údržby navržených úseků komunikací a omezení na použití herbicidů při údržbě tratí.

Vlivy na podzemní vody

Výstavba záměru z hlediska nároků na pitnou vodu představuje minimální zátěž, voda bude na stavenišťe dovážena v cisternách, případně bude stavenišťe napojeno na vodovod. Kvalitativní stav podzemních vod může být negativně ovlivněn vznikem zákalu a případnou kolmatací okolního prostředí. K dílčím zásahům do podzemní vody dojde např. při hlubinném zakládání (piloty), v lokalitách určených pro budování mostních objektů. Vlastní výstavba mostů a eventuální čerpání nebo odvod vod ze stavenišťe (stavebních jam, vrtaných pilot) během

stavebních prací neovlivní své okolí ve smyslu trvalého ohrožení místního přirozeného hydrogeologického režimu. Vody budou čerpány do bezodtokých usazovacích jímek, odkud budou přečerpávány kalovými čerpadly do sedimentační jímky. Během realizace vrtných prací pro pilotové základy či realizace plošných základů v místech propustků je požadováno zajistit staveniště před přívaly srážkových vod (obvodová drenáž, izolace, pažení apod.) a zamezit tak průniku povrchových vod do podzemního kolektoru či stavební jámy. Po dokončení mostů bude původní hydrogeologický režim přirozeně obnoven. Při ostatních činnostech (např. demolice objektů, úpravy terénu, zakládání stavenišť, deponování materiálu a činnost vozového parku silniční techniky apod.) může teoreticky dojít k negativnímu ovlivnění kvality podzemních vod případným havarijním únikem ropných látek a provozních kapalin. Jedná se o činnosti prováděné bezprostředně v základní vrstvě vymezeného útvaru podzemních vod. Při všech činnostech záměru je třeba důsledně dbát na to, aby jakost podzemních vod nebyla znehodnocena havarijním únikem ropných látek ze stavebních strojů ve fázi výstavby záměru. Je zapotřebí dbát všech havarijních plánů a pravidelně kontrolovat stavební mechanizaci z hlediska možných úkapů provozních kapalin.

Vlivem záměru nedojde k zásadní změně odtokových poměrů ve smyslu hydrogeologického rajonu, dojde však k lokálním změnám odtokových poměrů v prostoru železničních zářezů, násypů a tunelů. Ovlivnění hladiny podzemní vody záměrem bylo předmětem zkoumání podkladových předběžných geotechnických a hydrogeologických průzkumů, v rámci kterých byly sledovány také veškeré potenciálně dotčené jímací objekty v širším zájmovém území. V případě tunelu Slavíč s navazujícími zářezy u portálů lze předpokládat, že vzhledem k jižnímu směru proudění podzemních vod dojde k vytvoření příčné drenážní bariéry a k částečnému omezení přítoků z hydrogeologického povodí zdrojů podzemních vod. Na základě výsledků předběžného hydraulického modelu by teoreticky mohlo u nejhlubších studní v horní části obce Slavíč dojít k zaklesnutí hladiny až o 2,5 m. U ostatních studní v obci Slavíč je predikce možných poklesů hladiny velmi omezená vzhledem k jejich nejasné geologické pozici. Vliv výstavby tunelu Slavíč na studny pro drobné domovní odběry nelze bez dlouhodobějšího monitoringu v současné době predikovat. V rámci požadovaného mimořádného geotechnického průzkumu je tedy požadováno definovat hydraulické parametry horninového prostředí a dále aktualizovat předběžný hydraulický model v prostoru tunelu Slavíč. Teprve poté bude možné vyvodit přesnější závěry ve vztahu k možnému kvantitativnímu ovlivnění studní v obci Slavíč. V případě realizace dalších tunelů (Tunel Osek nad Bečvou, Lipník nad Bečvou, Velká a Drahotuše) není na základě současného poznání pravděpodobný předpoklad kvantitativního ohrožení jímacích objektů v jejich okolí, jímací objekty se nevyskytují v dosahu možného hydraulického ovlivnění (deprese) způsobeným výstavbou těchto tunelů. V důsledku realizace zářezů se významnější ovlivnění předpokládá u zářezu v km 118,190 – 118,900, kde hloubka po dno odvodňovacího příkopu dosahuje až 12,5 m. Ve větší části zářezu se však podzemní voda nachází pod úrovní nivelety subpláně či odvodnění. Pouze v úseku délky 175 m, tj. od km 118,500 do km 118,675 lze očekávat průnik HPV se zářezem. V zájmovém okolí zářezu v km 118,190 – 118,900 se vyskytují dva vodní zdroje NE47 a BE150, které mohou být stavbou negativně ovlivněny. V případě studny BE150 se jedná o jediný zdroj pitné a užitkové vody pro rodinný dům, nicméně zdroj NE47 představuje nevyužívanou studnu u bývalého Hraničního mlýnu. Další zářez v km 135,79 – 136,84 protíná elevaci mezi údolím Děrenského a Pustějovského potoka a dosahuje nejvyšší hloubky cca 11,0 m. V blízkosti zářezu se v obcích Kujavy a Pustějov nachází několik domovních studní. Tyto vodní zdroje jsou místy využívány pro odběr pitné vody a v několika případech jsou jediným zdrojem vody pro přilehlý rodinný dům. Ostatní studny jsou

využívány především pro zalévání zahrady či jako voda užitková. Trasa VRT je v tomto úseku projektována v těsném souběhu s D1. V tomto zářezu je podzemní voda monitorována vrty HJ159 a HJ162. Niveleta odvodnění zářezu trati je výše než niveleta vozovky D1. Hladina podzemní vody se po celé délce zářezu nachází pod úrovní zářezu VRT, přičemž nejvýše je cca 4 m pod dnem nivelety odvodňovacího příkopu. Zvodeň je vázána na varvové polohy hlinitých a jílovitých písků oddělené polohami jílu. Vzhledem k úrovni podzemní vody hluboko pod niveletou zářezu VRT tak byl vyloučen významnější vliv na podzemní vodu. Hydrogeologické poměry byly již v minulosti ovlivněny stavbou zářezu dálnice D1 a není předpoklad jejich dalšího ovlivnění výstavbou zářezového tělesa VRT. Nelze však vyloučit dočasné negativní ovlivnění kvality blízkých vodních zdrojů vlivem výstavby. Jedná se výhradně o studny, které se nachází v blízkosti projektované trasy VRT a je nutné zohlednit rovněž vliv dálnice (údržba solením v zimním období apod.). V zájmovém okolí úseku stavby se vyskytuje několik využívaných vodních zdrojů, z nichž 15 studní slouží pro odběr pitné a užitkové vody, přičemž některé studny jsou jediným zdrojem vody pro přilehlý rodinný dům. Kvalita těchto vodních zdrojů může být stavbou potenciálně ovlivněna. U ostatních zářezů buďto k dotčení podzemní vody nedojde, nebo je jejich ovlivnění hodnoceno jako nevýznamné, resp. bez významnějších vlivů na nejbližší vodní zdroje. Případně se vodní zdroje v dosahu případných vlivů ani nevyskytují. V blízkosti vysokého náspu km 139,85 – 140,60, jehož výška je projektována do cca max. 13 – 14 m, se v obci Butovice nachází množství domovních studní. Vysoký násep se nachází na přítokové oblasti Butovic. Tyto vodní zdroje jsou místy využívány pro odběr pitné vody a v mnoha případech jsou jediným zdrojem vody pro přilehlý rodinný dům. Ostatní studny jsou využívány především pro zalévání zahrady či jako voda užitková. Hladina podzemní vody se ve studních pohybovala v rozmezí 0,25 – 9,30 m a hloubka studní činila 0,85 – 10,70 m. Jako zdroj pitné vody jsou využívány studny BU459, BU152, BU154, BU147, BU162, BU166, BU144, BU148, BU149, BU159 a BU160. Dojde-li i k narušení zemin kvartérního kolektoru na přítokovém profilu k domovním studním výstavbou náspu, lze očekávat negativní ovlivnění podzemní vody z hlediska její kvality.

Přesnější kvantifikaci drenáže podzemních vod tělesy zářezů a tunelů a míru dosahu vlivu hydraulické deprese vyvolané těmito zásahy lze přesněji konkretizovat až po provedení podrobného hydrogeologického průzkumu v rámci geotechnického průzkumu upřesněné trasy záměru. V rámci předpokládané etapy podrobného inženýrskogeologického průzkumu bude provedena aktualizace pasportu nejbližších vodních zdrojů a realizace hydrogeologických monitorovacích vrtů v oblastech s výskytem ohrožených vodních zdrojů, jednak pro režimní monitoring kolísání hladiny podzemní vody v kvartérním kolektoru a také pro sledování kvality podzemní vody. Na těchto vrtech budou provedeny hydrodynamické zkoušky a budou specifikovány hydraulické parametry zastižených zvodní. Umístění hydrogeologických monitorovacích vrtů musí postihnout jak oblast neovlivněnou stavbou, tak území s očekávaným (potenciálním) vlivem stavby. Toto nelze řešit v etapě předběžného průzkumu, neboť vrty musí být umístěny tak, aby nedošlo k jejich poškození stavbou. Součástí podrobného průzkumu je také stanovení základního chemismu podzemí vody a screening základních polutantů, jímž se stanoví výchozí stav znečištění podzemních vod před jejich případným ovlivněním vlivem stavby. Dále je uloženo aktualizovat předběžný hydraulický model v prostoru tunelu nacházejícího se v největší blízkosti zdrojů vod, tedy v prostoru místní části Hranice VII-Slavíč. Na základě mimořádného geotechnického průzkumu a hydraulického modelu bude možné vyvodit přesnější závěry ve vztahu k možnému kvantitativnímu ovlivnění studní v místní části Hranice VII-Slavíč. Cílem předpokládaného podrobného průzkumu je pak navrhnout takové opatření, aby k ovlivnění zdroje nedošlo, nebo bylo sníženo na akceptovatelnou míru,

a to jen po dobu samotných stavebních prací. V případě, že toto není možné, náhradní vodní zdroj, pokud je to proveditelné a účelné, je řešen vybudováním nového vodního zdroje, např. vrtané studny větší hloubky. Další z možností, pokud není možné nový zdroj vody vybudovat, je napojení nemovitosti na veřejný vodovod. Povinnost těchto opatření vychází ze zákona č. 254/2001 Sb.

V blízkosti trasy VRT byla dále ověřena existence ochranných pásem vodních zdrojů. Nejbližší se nachází OPVZ „Ostrava Dubí, Nová Ves prameniště“, které je v přímém kontaktu se záměrem. Stavební zásah, který může případně ovlivnit kvalitu podzemní vody, ale jen dočasně, bude souviset zejména s hlubinným zakládáním nového mostního objektu. Pro založení stavby bude kolem základových konstrukcí (předpokládány piloty) nutné zhotovit pažící a těsnicí konstrukce např. ze štětovic, čímž se výrazně omezí vliv na podzemní vodu v okolí stavby. Vzhledem k doloženému antropogennímu znečištění podzemní vody v oblasti Polanecké spojky a vzdálenosti od samotných jímacích studní, není předpoklad významného vlivu výstavby na tento vodní zdroj. Ostatní jímací objekty pro hromadné zásobování obyvatelstva podzemní vodou se nacházejí mimo oblast předpokládaného vlivu a nebudou výstavbou záměru významně ovlivněny. V případě dotčeného ochranného pásma přírodních léčivých zdrojů a zdrojů přírodních minerálních vod Nový Darkov – Klimkovice (I. a II. stupeň ochranného pásma) v úseku km 146,800 až 156,200, zásah do horninového prostředí do hloubky 50 m nepředpokládá možnost ovlivnění tohoto léčivého zdroje. Protože využívaná hydrogeologická struktura se nachází v hloubkách, do kterých nebude při výstavbě přeložky účelové komunikace zasahováno, nelze předpokládat vliv stavby na tento léčivý zdroj.

Za účelem ochrany kvality i kvantity podzemních vod v individuálních jímacích objektech, u kterých může dojít v případě havárie spojené s únikem škodlivých látek v průběhu výstavby k ovlivnění kvality podzemních vod nebo k poklesu hladin podzemní vody vlivem zásahu do hydrogeologického prostředí, je požadován monitoring kvality i kvantity podzemních vod. V rámci podrobné etapy průzkumu musí být provedena aktualizace pasportu vodních zdrojů a dále vybudování hydrogeologických monitorovacích vrtů, jež budou dále při stavbě sloužit k hydrogeologickému monitoringu. Monitorování vodních zdrojů a podzemní vody v oblasti stavby obecně, musí sledovat jak kvalitativní, tak kvantitativní parametry. Rozsah kvantitativního monitoringu bude sestávat z pravidelného sledování hladiny podzemní vody vytípaných domovních studní v oblasti potenciálního ovlivnění a HG vrtech. Údaje o HPV budou srovnávány se srážkovými úhrny a případně dalšími klimatickými údaji v oblasti. Kvalitativní monitoring musí obsahovat stanovení základního chemického rozboru podzemní vody, včetně in situ sledování fyzikálně-chemických parametrů (pH, Eh, vodivost, teplota) při odběru vzorků. Rozsah analýz a četnost odběrů budou stanoveny na základě podrobného průzkumu. Předběžně lze rozsah stanovených ukazatelů specifikovat následovně: pH, uhlovodíky C10-C40, PAU, TOC, volný CO₂, tvrdost, vápník, hořčík, sodík, draslík, železo, mangan, amonné ionty, chloridy, dusičnany, dusitany, hydrogenuhličitan, sírany, fluoridy, CHSKMn, nerozpuštěné látky. Současně vždy probíhá sledování kvality dotčených povrchových vod. Monitoring bude probíhat dostatečně dlouhé období již před zahájením stavebních prací, nejméně 2 roky, tak, aby bylo sledováno prostředí neovlivnění stavbou. Následně pak bude monitoring prováděn po dobu výstavby a rovněž po uvedení VRT do provozu. S dostatečným předstihem před zahájením stavby by mělo být provedeno nulté měření monitoringu, které bude reprezentovat výchozí stav. Další měření bude prováděno během výstavby a kontrolně alespoň 2 roky po dokončení stavby. Úroveň hladiny podzemní vody je vhodné sledovat v měsíčních až tříměsíčních intervalech,

kvalitu podzemní vody pak 2x ročně. Konečný návrh monitoringu podzemních vod před stavbou, během stavby a po stavbě bude upřesněn v rámci podrobného hydrogeologického průzkumu.

Za předpokladu dodržení výše uvedených opatření na úseku ochrany podzemních vod lze konstatovat, že vlivy výstavby a provozu trasy záměru na dotčené útvary podzemních vod budou středně významné a akceptovatelné. Zmenšení infiltrační plochy útvaru podzemní vody ID 22110 (rajon Bečevská Brána) celkem o 0,26 % je málo významné, vzhledem k poměru celkové plochy železnice a celkové infiltrační plochy dotčeného útvaru podzemní vody, dále s přihlédnutím k nižším odtokovým součinitelům železničního tělesa. Celková plocha tohoto útvaru činí 169,3 km². Vzhledem k vyloučení vsakovacích prvků povrchových vod do vod podzemních pro obecně nepříznivé hydraulické parametry horninového prostředí není předpoklad zásadního negativního zhoršení stavu vodních útvarů vlivem záměru.

Na základě výše uvedeného lze konstatovat, že realizace záměru nebude mít významný negativní vliv na vodní útvary povrchových nebo podzemních vod a neohrozí splnění cílů stanovených na základě Rámcové směrnice vodní politiky. Současně s tím nebrání výhledovému dosažení dobrého stavu povrchových vod.

Výsledný souhrnný vliv záměru na povrchové a podzemní vody je zpracovatelem posudku hodnocen jako akceptovatelný, a to málo až středně významný nepříznivý, dočasný během realizace, i trvalý po uvedení do provozu záměru, a to za předpokladu plnění požadovaných opatření dle podmínek stanoviska EIA.

Tato klasifikace reflektuje zejména skutečnost, že záměr zasahuje do vodních ploch a toků s potřebou přeložek, vyvolává také změny podzemních vod s dopadem na vodní zdroje, částečně však povrchový odtok také reguluje a po dokončení bude režim vod obnoven a ztráty ploch i zdrojů budou kompenzovány dle předloženého návrhu a zákonných povinností.

Vlivy na půdu

Významné negativní vlivy záměru „RS 1 VRT Prosenice – Ostrava-Svinov“ na půdy byly vyloučeny, při respektování opatření spojených s posuzovaným záměrem a podmínek tohoto závazného stanoviska lze vlivy posuzovaného záměru považovat za přijatelné.

V rámci realizace záměru dojde k dočasnému i trvalému záboru pozemků ZPF. Zábory jsou požadovány zejména z důvodu vybudování vlastního tělesa VRT, dále z důvodu napojení na další dopravní infrastrukturu, vybudování mostních objektů, údržbových středisek, přeložek stávající železničních tratí aj. Většina navrhovaných objektů bude umístěna na pozemcích zemědělského půdního fondu zejména z důvodu snahy o co nejmenší rozsah demolic objektů v intravilánu obcí a o co nejmenší zatížení obyvatel negativními vlivy záměru na jednotlivé složky životního prostředí. Také pak s ohledem na minimalizaci dotčení zvláště chráněných částí přírody a významných krajinných prvků. Na pozemcích ZPF bude umístěna také část krajinotvorných prvků, jejichž účelem je zmírnit negativní vlivy záměru na přírodu a krajinu, případně na prostředí v obcích (výsadby dřevin, ochranné valy, vodní biotopy, realizace interakčních prvků či skladebných částí ÚSES).

Trvalý zábor ZPF činí 4 318 704 m², z toho 48,27 % v Olomouckém kraji (2 084 693 m²) a 51,73 % v Moravskoslezském kraji (2 234 011 m²). Z hlediska kultury převažuje orná půda, která zabírá 88,95 %, zbývající kultury zabírají méně než 12 % plochy trvalého záboru, konkrétně trvalý travní porost 6,66 %, zahrada 2,88 % a ovocný sad 1,51 %. Dočasný zábor ZPF nad 1 rok činí 3 648 708 m², z toho 57,57 % v Olomouckém kraji (2 100 387 m²) a 42,43 %

v Moravskoslezském kraji (1 548 321 m²). Z hlediska kultury převažuje orná půda, která zabírá 95,68 %, zbývající kultury zabírají méně než 5 % plochy dočasného záboru, konkrétně trvalý travní porost 3,55 %, zahrada 0,63 %, ovocný sad 0,13 a ostatní plocha 0,01 %. Více než polovina trvalého záboru a téměř polovina dočasného záboru nad 1 rok spadají do II. třídy ochrany ZPF, tzn. půdy s nadprůměrnou produkční schopností a vysokým stupněm ochrany. Půdy s vyšší třídou ochrany jsou zároveň pro celou dotčenou oblast charakteristické. Půdy v prvních dvou (nejvyšších) třídách ochrany ZPF je možné vyjmout ze ZPF jen za určitých podmínek (zásadní liniové stavby, stavby určené platným územním plánem apod.). Záměr je v souladu se ZÚR Olomouckého a Moravskoslezského kraje, jedná o veřejně prospěšnou stavbu s vysokým významem. Z projekčního hlediska je návrh vysokorychlostní trati dán mnoha parametry, které je nutné dodržet a ve většině případů tak není možné upravit trasu záměru způsobem, kterým by byla dotčena půda nižší třídy ochrany. Jedná se například o značné směrové oblouky (několik kilometrů), dílčí napojení na stávající infrastrukturu apod.

V souvislosti se stavbou předmětného záměru bude nutný souhlas s odnětím zemědělské půdy ze ZPF ve smyslu zákona č. 334/1992 Sb., o ochraně zemědělského půdního fondu, resp. zákona č. 148/2023 Sb., o jednotném environmentálním stanovisku (dále také „JES“) - není předmětem tohoto řízení. Dočasně odňaté pozemky ze ZPF budou po ukončení nezemědělské činnosti zrekultivovány. Rekultivace budou prováděny dle schváleného plánu, jehož obsah je upraven vyhláškou č. 271/2019 Sb., o stanovení postupu k zajištění ochrany zemědělského půdního fondu. Rámcový návrh je také součástí předložené dokumentace EIA. Zahrnuje předchozí sejmutí humózních vrstev v mocnostech až 50 cm (dle provedených pedologických průzkumů nejčastěji 30 cm) a jejich oddělené deponování v rámci ploch zařízení staveníště, které budou chráněny před příp. znehodnocením. Následně budou navraceny na původní pozemky, s urovnáním terénu a biologickou rekultivací v podobě pěstování vhodných plodin, jejich zaorávání a hnojení půdy. Pozemky budou rekultivovány na stejnou kulturu, bude se jednat zejména o ornou půdu a trvalé travní porosty, dále budou rekultivovány i zahrady a ovocné sady, tyto lokality nebudou sloužit k zemědělskému využití jako orná půda. Pozemky vedené v KN jako ostatní plocha (především přístupové zemědělské komunikace) nebudou rekultivovány. Většina skryvek z ploch trvalého záboru o objemu 1 561 100 m³ bude rozprostřena na zemědělské pozemky s nižšími třídami kvality. Budou tedy využity ke zlepšení kvality půd na těchto pozemcích.

Předložené řešení záměru nezakládá předpoklad významného zhoršení přístupnosti zemědělsky obhospodařovaných pozemků, pro tyto účely jsou součástí záměru také přeložky polních cest a obslužné komunikace. Pozitivním vlivem může být právě zlepšení přístupnosti k některým pozemkům, případně i zmenšení výměry některých rozsáhlejších půdních bloků. Další pozitivní vliv budou mít navržené vegetační a sadové úpravy, kdy je snaha do krajiny vrátit původní dřeviny a krajinu více fragmentovat pomocí vegetačních prvků. V rámci posudku je podrobně komentováno plnění jednotlivých zásad plošné ochrany ZPF a dalších souvisejících požadavků zákona č. 334/1992 Sb., o ochraně zemědělského půdního fondu. Zpracovatelem posudku bylo konstatováno, že hlediska ochrany ZPF jsou v rámci dokumentace EIA zohledněna dostačujícím způsobem a v podrobnostech, které odpovídají měřítku předloženého záměru a aktuální rozpracovanosti a znalosti informací o záměru.

Negativní ovlivnění půdy z hlediska povrchových vod mohou představovat případné havárie, a to úniky PHM a olejů. Tyto havárie mohou nastat především při výstavbě a lze jim předcházet technologickou kázní a dodržováním postupů v souladu s platnou legislativou. V trase

předmětného záměru, nebo v jeho těsné blízkosti se nachází kontaminovaná místa, především skládky odpadů, bývalé průmyslové areály, nebo opuštěné železniční budovy. Dle SEKM se jedná např. o lokality Zbořeniště a skládka Slavíč – Hulínec (ID 50042001), Skládka u železnice (ID 47683002); Skládka Újezdu Vejmolů (ID 47683008), Svinov – obalovna (ID 11352088) a Odval Oderský (ID 11352022). Tyto lokality bude nutné po upřesnění záměru prověřit v rámci přípravných prací a určit míru rizika a možných úniků kontaminovaných látek do půdy, dle podmínek tohoto stanoviska.

Z hlediska zadržování vody v krajině dojde k vybudování retenčních nádrží, které umožní postupný výpar i zdržení vody v krajině. Srážková voda by se v okolí VRT neměla akumulovat na polích, ale měla by být odváděna speciálními stavebními prvky navrženého systému odvodnění. Výstavba negativně ovlivní stávající meliorace a jejich funkčnost. Přesné informace o funkčnosti meliorací, v této fázi přípravy záměru však detailní znalosti týkající se přesného průběhu odvodnění chybí. Některé drenáže byly vybudovány před více než 50 lety a o jejich funkčnosti lze pouze spekulovat.

Ohroženost půd v zájmovém území větrnou erozí je poměrně malá. Střední míra ohrožení větrnou erozí se nachází pouze v oblasti kolem obcí Osek nad Bečvou a Prosenice. V oblasti u měst Lipník nad Bečvou a části města Hranice je mírná míra ohroženosti erozí, ve zbylých lokalitách je zanedbatelná míra rizika ohrožení. Pro zajištění zanedbatelného rizika ohrožení větrnou erozí je vhodné zmenšovat velikosti půdních bloků a fragmentovat krajinu pomocí vegetačních prvků.

V dotčeném území jsou evidovány čtyři svahové nestability (sesuvná území). Svahová nestabilita o rozloze cca 0,55 ha v úseku mezi km 100,650 až 100,920 VRT (v místě napojení na velké údržbové středisko v Lipníku nad Bečvou) v k. ú. Lipník nad Bečvou je dočasně uklidněná. Podobně svahová nestabilita o rozsahu cca 7 ha (dle provedených průzkumů však může být většího rozsahu) v místě plánovaného tunelu Slavíč v km cca 106,03–106,32 VRT v k. ú. Slavíč, svahová nestabilita o rozloze cca 3,3 ha v km cca 110,285–110,720 VRT v k. ú. Velká u Hranic a v km cca 111,770–111,845 VRT. U všech těchto nestabilit je žádoucí provést další vrtané, nebo kopané sondy a sledovat svahové pohyby. Při zakládání nových objektů nebo stavebních úpravách stávajících objektů v sesuvných územích je nutné dodržovat zásady, které nezhorší, ale naopak zvýší stabilitu sesuvného území, a to jak potenciálního, tak uklidněného. Při stavebních zásazích do pozemku je nutné postupovat v souladu se souvisejícími podmínkami tohoto stanoviska (zajistit, řádné odvodnění svahu, neodtěžovat materiál v patě svahu bez jeho předchozího zajištění, odebírat hmoty nejdříve z horní aktivní části svahu, piloty vetknout pod nejhlubší smykovou plochu, zajištění provést na základě statických výpočtů pomocí statických prvků ad.

Pozemky určené k plnění funkcí lesa (PUPFL)

Realizací záměru budou dotčeny rovněž pozemky určené k plnění funkcí lesa (PUPFL). Předpokládaný rozsah trvalého záboru PUPFL činí celkem cca 89 130 m², z toho 19,63 % v Olomouckém kraji (17 497 m²) a 80,37 % v Moravskoslezském kraji (71 633 m²). Předpokládaný rozsah dočasného záboru PUPFL nad 1 rok činí celkem 68 345 m², z toho 39,21 % v Olomouckém kraji (26 796 m²) a 60,79 % v Moravskoslezském kraji (41 549 m²). Dočasný zábor PUPFL s délkou trvání do 1 roku není uvažován. V další fázi projektové přípravy bude třeba zajistit souhlas s trvalým a dočasným odnětím PUPFL dle zákona č. 289/1995 Sb., o lesích, resp. zákona č. 148/2023 Sb., o jednotném environmentálním stanovisku (JES) - není

předmětem tohoto řízení. Záměr také zasahuje do ochranného pásma lesa, s potřebou souhlasu příslušného orgánu státní správy lesů.

Záměrem nedojde k významnému negativnímu vlivu na lesní pozemky, zejména vzhledem celkovému rozsahu záměru a požadavkům na zábory PUPFL. V případě trvalého záboru pozemků PUPFL se sice jedná o trvalý a nevratný vliv, avšak s ohledem podílů záboru pozemků PUPFL vůči celé délce trasy a významnosti záměru, jde o zábor malý a při dodržování stanovených opatření lze považovat vliv za přijatelný. Dočasné zábory PUPFL budou představovat ovlivnění pouze po dobu výstavby, jelikož je u těchto pozemků očekáváno navrácení jejich funkcí do původního stavu. Z obecného hlediska je možné konstatovat, že na všech dotčených lesních pozemcích je třeba stavební práce provádět co nejšetrněji k okolním ponechaným porostům, které nebudou dotčeny. Je nutno se vyhnout zbytečnému kácení v okolí tělesa plánované železniční tratě.

Výsledný souhrnný vliv záměru na půdy je zpracovatelem posudku hodnocen jako akceptovatelný, středně významný nepříznivý, trvalý, a to za předpokladu plnění podmínek tohoto stanoviska EIA.

Tato klasifikace reflektuje zejména skutečnost, že záměr představuje významný a nevratný zábor velmi kvalitní zemědělské půdy (využití ornice k vylepšení kvality méně bonitních půd není rovnocenná náhrada zabíraných ploch ZPF), zároveň však tento součet skládá liniovým průběhem po jednotlivých obcích a krajích. Nikoliv tedy v rámci jednoho zemědělsky významného zdroje určité lokality či regionu, přičemž rámcově naplňuje také podmínky na takové zábory a je navržen ve zjevné snaze minimalizovat zábory a narušení ZPF situováním do souběhu se stávajícími dopravními liniovými stavbami.

Vlivy na přírodní zdroje

Obecně lze konstatovat, že při výstavbě záměru bude mj. vlivem realizace hlubších zářezů, či tunelů vznikat množství vytěžených zemin, které budou primárně dále využity v rámci záměru, případně se na základě jejich charakteru počítá s uložením výkopových zemin na Centrálním odvalu Zárubek v Ostravě. Bilance zemin a konkretizace jejich využití v násypech, protihlukových valech apod. bude dále upřesňována v dalších stupních projektové přípravy, zejména v souvislosti s podrobným geotechnickým průzkumem.

Záměr v místě sjezdu do ŽST Prosenice okrajově zasahuje do ložiska nevyhrazeného nerostu cihlářské suroviny Radvanice (ID 3133200), které je dosud netěžené a rozprostírá se na ploše o rozloze cca 209 ha. Vzhledem k tomu, že již v současném stavu je ložisko rozděleno dálnicí D1 a zásah je očekáván v jeho jižní okrajové části, nebude záměrem znemožněna ani jakkoliv znesnadněna těžba daného ložiska, zásah do ložiska je okrajový a významně neomezí budoucí exploataci ložiska.

Záměr dále prochází např. CHLÚ české části Hornoslezské pánve (ID 14400000) pro černé uhlí a zemní plyn, dosud netěženým výhradním ložiskem zemního plynu a černého uhlí Paskov – západ (ID 3143900), těženým ložiskem zemního plynu Rychvald (ID 3266500) s vymezeným CHLÚ Rychvald (ID 07100100) a dobývacím prostorem Svinov I (ID 40044), ložiskem s dřívější a již ukončenou hlubinnou těžbou černého uhlí Důl Odra, závod Svinov (ID 3133122). Projektovaná trasa VRT vede v oblasti CHLÚ a výhradními ložisky v těsném souběhu se stávající železniční koridorovou tratí a prakticky je umístěna do stávajícího ochranného pásma dráhy. Trať je vedena na nízkých náspech anebo v úrovni terénu. Všechny základové konstrukce, včetně hlubinných pilotových základů, budou zasahovat nehlouběji první desítky metrů pod úroveň terénu, ne hlouběji než 30 m, a je tedy zcela vyloučeno, aby stavbou VRT byly fyzicky dotčeny

uhelné sloje v karbonském souvrství s deklarovanými mocnostmi nadloží v rozsahu 200 až 600 m. Lze tedy předpokládat, že souběžné vedení VRT se stávající železniční koridorovou tratí nepředstavuje omezení případné budoucí exploataci ložiska černého uhlí, kterou lze předpokládat hlubinnou těžbou, a to v dostatečných hloubkách pod úrovní základových konstrukcí záměru. Důsledky případných poklesů terénu v souvislosti s touto těžbou by pak směřovaly především za vlivy záměru těžby, které by se musely vypořádat s dotčením již i stávající konvenční trati a jejího ochranného pásma. Podmínky spojené s umístováním staveb v CHLÚ budou respektovány. Ložisko Důl Odra, závod Svinov je již vytěženo. Ložisko Paskov-západ dosud těženo nebylo, a jeden z důvodů, proč k těžbě v minulosti nedošlo, je zejména přítomnost polanecké vymítiny s vodonosnými obzory jodobromových minerálních vod. Dalšími důvody jsou velmi komplikované a nepříznivé geomechanické, báňsko-technické, bezpečnostní a ekonomické podmínky. Uvedené zásoby uhlí jsou navíc trvale vázány v blízkosti hustě obydlených územích a technické infrastruktury. Budoucí zpřístupnění zásob a jejich využití ve známém výhledu technicky a ekonomicky nereálné. Vzhledem k současné situaci v ostravské části revíru a uzavření všech šachet, případné obnovení těžby černého uhlí v ostravské části pánve území nelze v dohledné budoucnosti očekávat. Perspektivní je však těžba hořlavého zemního plynu vázaného na uhelné sloje. K těžbě hořlavého zemního plynu na výhradním ložisku Rychvald v širším okolí projektované trasy VRT již dochází, a to i v intravilánech obcí a měst. Dosud nejsou známy negativní účinky této těžby na povrch. Proto lze analogicky předpokládat, že umístění VRT souběžně se stávajícím koridorem a do stávajícího ochranného pásma dráhy neovlivní využití těženého ložiska Rychvald a stanoveného dobývacího prostoru Svinov I.

Vzhledem k umístění části záměru do poddolovaného území jsou technická řešení záměru volena s ohledem na odolnost záměru vůči účinkům poddolování. Záměr je částečně situován v území kategorizovaném buď jako území ohrožené nebo nebezpečné výstupy důlních plynů, anebo jako území s možným nahodilým výstupem důlních plynů. Pro další stupně projektové dokumentace staveb v těchto územích platí zákonná povinnost navrhovat stavby rovněž s ohledem na předpokládané projevy důlní činnosti, tj. včetně návrhu bezpečnostních opatření z hlediska nebezpečí výstupu důlních plynů na povrch. Dle dokumentace EIA budou tato opatření zahrnovat např. to, že v místech, kde budou prováděny výkopové práce do hloubky větší než 0,8 m, bude prováděn dozor pracovníka odborného bezpečnostního dohledu, který zajistí měření metanu a případné další postupy s tímto spojené. Uvedené protimetanové opatření se netýká prací na železničním svršku a pod vodní hladinou.

Riziko kontaminace horninového prostředí během výstavby a provozu záměru se soustředí zejména do prostorů stavenišť, kde může docházet k znečištění půdy povrchovými splachy, uniklými oleji a ropnými produkty, zejména při zemních pracích a manipulaci s pohonnými a mazacími látkami. Tato nebezpečí budou minimalizována zabezpečením strojů proti úniku ropných látek, pravidelnou údržbou mechanizace a dodržováním bezpečnostních opatření. V případě kontaminace horninového prostředí se postupuje v souladu s platnou legislativou. Během provozu může kontaminaci způsobit únik olejových náplní z transformátorů, což bude řešeno instalací záchytné jímky pod transformátorem. Oplachová dešťová voda ze záchytné jímky bude svedena potrubím do havarijní jímky, která bude součástí čistírny zaolejovaných vod. Plánované přeložky komunikací budou odvodněny retenčními nádržemi s plovoucími nornými stěnami pro zachycení ropných látek.

Záměr významně neomezí budoucí exploataci ložisek nerostných surovin oproti současnému stavu. Negativní vliv záměru na nerostné zdroje a geologické prostředí je možno vzhledem k charakteru záměru a jeho umístění považovat za akceptovatelný.

Výsledný souhrnný vliv záměru na přírodní zdroje je zpracovatelem posudku hodnocen jako akceptovatelný, nevýznamný nepříznivý, trvalý ve všech fázích záměru, a to za předpokladu plnění podmínek stanoviska EIA.

Tato klasifikace reflektuje zejména skutečnost, že záměrem jsou sice zabírány některé plochy nadloží perspektivních zdrojů surovin, významnější omezení jejich exploatace se však neočekává.

Vlivy na biologickou rozmanitost (fauna, flora, ekosystémy)

Významné negativní vlivy záměru „RS 1 VRT Prosenice – Ostrava-Svinov“ na biologickou rozmanitost byly, vyjma vlivu na soustavu Natura 2000, vyloučeny, při respektování opatření spojených s posuzovaným záměrem a podmínek tohoto závazného stanoviska lze vlivy posuzovaného záměru považovat za přijatelné.

Vlivy na flóru

Výstavba VRT v Moravské bráně představuje po již realizovaných stavbách dálnice D1 a vedení energetických sítí další fragmentaci přírodních biotopů, které se dochovaly jen v nivách vodních toků. Nejmarkantnější je tento vliv v případě lužních porostů podél říček Žabník, Ludina, Luha, Bílovka a Odra, kde budou narušeny kvalitní porosty jasanovo-olšových luhů. V místech přetnutí liniových porostů je nutno kromě záboru pro stavbu zahrnout i vliv degradace v podobě ruderalizace a ztráty prostorové struktury porostů. Dopady záměru na biodiverzitu jsou podle předpokladu koncentrovány v CHKO Poodří. Za silný vliv lze označit záборы přírodních biotopů, zejména mokřadů v nivě říčky Bílovky a na Polaneckých rybnících. Ztráta biotopu živočichů může být navíc vyvolána jeho nadměrným zatížením hlukem. Tomuto vlivu jsou vystavena především společenstva mokřadních a lesních ptáků a savců vyskytující se v bezprostřední blízkosti trasy VRT. Negativní dopad výstavby na funkci ekosystémů rovněž tkví v posílení fragmentace krajiny, resp. omezení migrační propustnosti větších druhů živočichů.

V případě úseku MBI se na většině plochy dopravního koridoru nachází polní kultury a vegetace tvořená běžnými druhy vyšších rostlin, které jsou ve vhodných biotopech rozšířeny v okolí záměru i na celém území ČR. Také doprovodné dřevinné porosty podél stávající železniční tratě, které budou lokálně narušeny, nepředstavují ochranný cennou vegetaci. Jedná se o dřevinné porosty vzniklé náletem dřevin s hojným výskytem trnovníku akátu podél stávající železnice a ruderalizované trávníky s invazními druhy rostlin. K zásahu a likvidaci biotopu v rámci dotčeného území dojde u zvláště chráněných druhů měsíčnice vytrvalá (*Lunaria rediviva*), sněženka podsněžník (*Galanthus nivalis*) a lilie zlatohlavá (*Lilium martagon*). Před realizací záměru je žádoucí transfer jedinců mimo přímo dotčené plochy. Díky omezenému záboru biotopu a výskytu druhů v území je vliv na jejich populace hodnocen jako mírně negativní. Realizací záměru pak nelze vyloučit ovlivnění biotopu a jedinců zvláště chráněného druhu lomikámen trojprstý (*Saxifraga tridactylites*). Jedná se o efemerní druh, který se šíří semeny. Díky jeho strategii šíření není nutné realizovat žádná zmírňující opatření, po ukončení stavby dojde díky disperzním vlastnostem druhu k rekolonizaci území. Kvůli omezenému záboru biotopu a výskytu druhu v území je vliv na populaci hodnocen jako mírně negativní. Obdobně jsou jako nulové či mírně negativní hodnoceny vlivy záměru na další dotčené druhy kategorií ohrožený, zranitelný a téměř ohrožený druh dle Červeného seznamu cévnatých rostlin ČR (vrba lýkovcová *Salix*

daphnoides, modřenec chocholatý *Muscari comosum*, ostřice pobřežní *Carex riparia*, ostřice nedošáchor *Carex pseudocyperus*, šmel okoličnatý *Butomus umbellatus*, stolístek přeslenitý *Myriophyllum verticillatum* a černýš rolní *Melampyrum arvense*). V případě druhu vrba lýkovcová bude po vytyčení staveniště v nivách potoka Hlásenec a nivě Uhřínovského potoka proveden cílený průzkum a případně odebrány řízky vrby pro transfer jedinců mimo ovlivněné území. V případě pozitivního nálezu druhů modřenec chocholatý, šmel okoličnatý a stolístek přeslenitý je žádoucí jejich transfer na vhodnou lokalitu.

V případě úseku MBII povede zásah v lužních lesích mezi Bílovkou a rybníkem Velký Roh k zániku drobné subpopulace zvláště chráněné sněženky podsněžníku (*Galanthus nivalis*). Zábor severní části Polaneckých rybníků povede k úbytku plochy pro růst ohrožených druhů vodních makrofyt včetně zvláště chráněných druhů kotvice plovoucí (*Trapa natans*) a růžkatec bradavčitý (*Ceratophyllum submersum*). V rybníčních dnech se mohou vyskytovat i diaspory vzácné vegetace nízkých jednoletých travin a bylin na obnažených dnech rybníků svazu *Eleocharition ovatae*. Při Polaneckých rybnících výstavba pravděpodobně povede i k narušení stanovištních podmínek subpopulace kapradiníku bažinného (*Thelypteris palustris*), který roste v mokřinách mezi železniční tratí a hrází Nádražního rybníka. Rybníky s významnými populacemi ohrožených vodních makrofyt jižně od železničního koridoru dotčeny nebudou. U ostatních zástupců Červených seznamů dojde obdobně k zániku částí jejich populací. Některé taxony jsou dokonce součástí ruderalní vegetace, která je úzce vázána na železniční infrastrukturu, tudíž výstavbou může naopak dojít posílení jejich populací.

V aktuální fázi projektových příprav se předpokládá okrajový zásah do lesních porostů v rozsahu celkem cca 89 130 m², z toho 19,63 % v Olomouckém kraji (17 497 m²) a 80,37 % v Moravskoslezském kraji (71 633 m²). Předpokládaný rozsah dočasného záboru PUPFL nad 1 rok činí celkem 68 345 m², z toho 39,21 % v Olomouckém kraji (26 796 m²) a 60,79 % v Moravskoslezském kraji (41 549 m²). Z obecného hlediska je možné konstatovat, že na všech dotčených lesních pozemcích je třeba stavební práce provádět co nejšetrněji k okolním ponechaným porostům, které nebudou dotčeny. Je nutno se vyhnout zbytečnému kácení v okolí tělesa plánované železniční tratě. Zásah do lesních porostů je celkově hodnocen jako okrajový. Jedná se o lesy hospodářské.

Za předpokladu realizace stanovených opatření lze ovlivnění flóry předmětným záměrem považovat za přijatelné. Mezi stanovená opatření patří například důkladný monitoring, přítomnost ekologického dozoru při provádění zásahů, realizace kácení přednostně mimo hnízdní období ptáků, ochrana potenciálně dotčených dřevin před poškozením, eradikace invazních druhů, vhodné vegetační úpravy (skladba a rozsah výsadby i povýsadbová péče), na bezlesí (náspech a svazích) využít vhodné travní směsi a péči o ně, a další.

Vlivy na faunu

Vlivy na bezobratlé zahrnují likvidaci biotopů, přímé ovlivnění populací při terénních pracích, pohybu techniky a provozu železnice. Fragmentace biotopů bude minimální díky mobilitě hmyzu. Negativní vliv může mít ruderalizace vegetace a šíření invazních rostlin, což lze zmírnit rekultivací. Svahy železnic s nektaronosnými rostlinami mohou sloužit jako biotopy pro motýly. Bezobratlí budou dále ovlivněni zábory a fragmentací biotopů, zejména u mrtvé dřevní hmoty a mokřadů, přičemž šterkové lože je pro ně příhodnější než silnice. Narušení půdy a vodních biotopů může snížit početnost dnových živočichů až o 95 % a vodní bezobratlí jsou citliví na intoxikaci a zviřený sediment. Riziko infekcí, jako je račí mor, je spojené s přesuny techniky.

Ohrožení populací obojživelníků a plazů při přípravných pracích je výrazné zejména při kácení dřevin a terénních úpravách, které mohou zasáhnout jejich stanoviště včetně zimovišť. Tento vliv lze zmírnit vhodným načasováním a záchrannými transfery. U suchozemských biotopů je ideální zahájit práce na jaře (duben), u vodních ploch v pozdním létě (srpen–září). U plazů je ideální provést skrývku zeminy mezi dubnem a zářím. Stavební činnost může krátkodobě vytvořit příznivé podmínky pro obojživelníky a plazy, například v prohřátých kalužích nebo na skládkách materiálů. Zvyšuje se však riziko jejich pronikání na stavbu, kde vznikají rizika jejich usmrcování mechanizací. V místech křížení stavby s migračními trasami obojživelníků je třeba instalovat dočasné zábrany. Výstavba zasáhne také vodní prostředí, např. mokřad na toku Splavná, a terestrická stanoviště jako náspy, stráně, křoviny a lesy. K přímým zásahům do biotopů dojde zejména v CHKO Poodří, kde migrují druhy jako kuňka obecná, skokani, ropuchy a čolek velký. Obojživelníci se také vyskytují u Polaneckých rybníků a Jistebnických mokřadů, kde stavba zasáhne jejich reprodukční biotopy. K okrajovým zásahům do vodních a terestrických biotopů obojživelníků dojde pravděpodobně i v mokřadech u Polanecké spojky a u rybníku Cíp u Vražného. Rozšíření koridoru směrem k Palarňovu rybníku u Polanky n. Odrou zasáhne biotop čolka velkého (*Triturus cristatus*), kuňky obecné a zelených skokanů. Negativní vlivy lze zmírnit umístěním stavebních deponií mimo tato stanoviště, přemostěním vodních toků a obnovou stanovišť vč. náhradních biotopů. Důležité migrační trasy obojživelníků představují zejména vodní toky. V rámci záměru je jejich průchodnost zajištěna navrženými migračními objekty. Realizací záměru mohou vzniknout také nové vodní biotopy v podobě navržených retenčních nádrží, kde již u těch stávajících u D1 byly zaznamenány např. silné populace skokana zeleného. Retenční nádrže pro VRT jsou navrženy jako suché poldry s drobnými tůňemi, které zadrží vodu po delší dobu.

Provoz záměru vč. dieselových lokomotiv může vést k dalším negativním vlivům, jako jsou hluk, světelné znečištění, imise a znečištění půdy a vody, zejména v případě havarijních úniků kapalin. Tyto vlivy mohou ovlivnit populace obojživelníků a plazů v blízkosti železnice, přičemž lze očekávat vliv na jedince v řádu jednotek až desítek pro každý druh. Plazi však budou zasaženi především zábořem biotopů, kde se vyskytuje zejména ještěrka obecná (*Lacerta agilis*) a slepýš křehký (*Anguis fragilis*). Ostatní druhy prostor využívají především k termoregulaci, lovu a migraci. Riziko mortality plazů je nižší než u obojživelníků, ale zásah do zimních úkrytů může zvýšit jejich úmrtnost. Novými vhodnými biotopy pro plazy pak mohou být osluněné svahy násypů, zejména pro slepýše křehkého, ještěrku obecnou, ještěrku živorodou a užovku hladkou.

K ovlivnění biotopu ryb a vodního prostředí může dojít při stavební činnosti v blízkosti koryt vodních toků. Při stavební činnosti v korytech hrozí mortalita ryb, především u málo mobilních druhů, jako jsou hrouzek obecný, mřenka mramorovaná a pstruh obecný, které místo útěku hledají nejbližší úkryty. Potenciální mortalitu lze předpokládat i v případě piskoře pruhovaného (*Misgurnus fossilis*) při zásahu do výpustí a náhonů rybníků v CHKO Poodří. Zásahy do koryt mohou zvýšit zákal vody, což ovlivní nejen ryby, ale i celý vodní ekosystém. V tocích jako Žabník, Jezernice, Uhřínovský potok, Splavná a Velička byly zjištěny různé druhy ryb, včetně zvláště chráněné stěrvle potoční. Při výstavbě přemostění těchto toků dojde k lokálnímu zásahu do koryt, kdy technické řešení záměru včetně opevnění břehů sníží diverzifikaci koryta a omezí biotopy ryb. Je proto navrženo řešit tyto úpravy přírodě blízkým způsobem, případně přistoupit k záchranným transferům ryb. Při směrových úpravách koryt a opevnění břehů dojde k poškození či zániku biotopů ryb a mihulí zejména v tocích Ludina, Luha a Odra, kde se nacházejí dosud zachovalá koryta s úkryty. Tyto technické zásahy zároveň omezí migrační průchodnost toků. Kontinuita, resp. migrační průchodnost vodních toků bude omezena degradací biotopu

technickou úpravou a zástinem koryta. Příčné překážky v korytech vylučující protiproudové migrace ryb zásah nevyžaduje.

Během údržby kolejiště se mohou do retenčních nádrží a následně do vodních toků dostat herbicidy, zejména glyfosát, který může intoxikovat vodní organismy. Kvalitu vody v tocích může negativně ovlivnit například také solení komunikací v zimním období. Navržené retenční objekty s usazovacími prostory a plovoucími nornými stěnami by však měly minimalizovat rizika znečištění a udržet obsah chloridů pod stanovenými limity. Pro zimní údržbu kolejiště se nepoužívají posypové soli. Z provozu vlaků mohou do bezprostředního okolí unikat pouze kovové obrusy z kolejiště a trakčního vedení. K ovlivnění prostředí vodních toků dojde také při zaústění přepadů z realizovaných retenčních nádrží při provozu záměru. Odtok zachycených srážek bude z nádrží regulován a nepředpokládá se, že by způsobil náhlé zvýšení vodní hladiny v toku. Některé retenční nádrže jsou navrženy se stálou vodní hladinou.

Populace ryb mohou být ohroženy také při haváriích, jako jsou úniky motorových paliv, maziv nebo cementového mléka. Riziko úniku chemických látek do toku lze minimalizovat vhodnými technickými postupy a důslednou kontrolou.

Dotčené dřevinné porosty i nelesní vegetace včetně polních kultur představují vhodné hnízdní prostředí a potravní biotop ptáků. Pro vyloučení přímého ovlivnění jedinců je třeba zásahy do dřevinné vegetace provádět mimo období jejich hnízdění, kácení tedy musí proběhnout od 1. října do 31. března. Při absenci termínového omezení kácení dřevin bude docházet k nadměrné úmrtnosti ptáků při hnízdění. Za rizikové úseky lze z tohoto pohledu označit nivy vodních toků a lesní porosty s doupnými stromy (Ludina, Luha, Odra, CHKO Poodří). Ptáci zároveň nevyužívají pro své hnízdění pouze dřevinné porosty, ale i volnou půdu a vegetaci, kde je nutné také skrývkou provádět od 1. října do 31. března. Případně začít před zahájení hnízdění, kdy působí v území takové vlivy, které ptáky od hnízdění odradí. Ptáci mohou ke svému hnízdění užívat i stavební objekty určené k demolici. V citlivých úsecích podél rybníků a mokřadů může docházet k nadměrnému rušení ptáků rovněž při výstavbě. Nejvýznamnější podíl na rušení ptáků však bude mít pohyb lidí na staveništi. U motáka pochopa (*Circus aeruginosus*) je považován za rušivý efekt častý pohyb lidí až do 270 m od hnízdiště. S realizací záměru kvůli přemostění vodních toků dojde také ke kácení dřevinných porostů v nivách vodních toků. Realizace záměru bude tedy spojena s úbytkem hnízdních příležitostí i potravních biotopů, který je možné kompenzovat výsadbou dřevinných porostů v rámci plánovaných vegetačních úprav. Vliv úbytku hnízdních i potravních biotopů byl vyhodnocen jako mírně negativní. Negativně působícím vlivem provozu VRT bude také se zvýšené hlukové zatížení v území, které může ovlivnit chování ptáků i jejich dorozumívání, dále může způsobit úbytek hnízdních biotopů a snížení populací druhů zvýšenou predací. Ptáci polních kultur pravděpodobně opustí své biotopy bezprostředně podél trati. V okolí se však vyskytují náhradní biotopy obdobné kvality a charakteru, kde naleznou náhradní hnízdiště.

VRT představuje nový zdroj hluku, resp. posílí stávající hlukovou zátěž území, kterou vytváří zejména dálnice D1 a železniční koridor č. 271. Zvýšení železniční dopravy a provoz rychlovlaků nicméně zesílí stávající hlukovou zátěž území poměrně významně. Zásah může mít nepříznivý dopad především na místní populace mokřadních a vodních druhů ptáků v CHKO Poodří, ale i druhy využívající mokřady pouze jako tahovou zastávku. Dopady hluku je proto nutno prioritně řešit v mokřadech a rybnících s rozsáhlými rákosinami, které využívají na hluk citlivější druhy. Pro snížení vlivu hluku na ptáky byly do projektu zahrnuty v nejcitlivějších úsecích protihluková opatření: podél soustavy rybníků Velký Roh, Jistebnických mokřadů, PR Rákosina

a Polaneckých rybníků. Cílem opatření je snížit ekvivalentní hladinu akustického tlaku na $L_{Aeq, den} = 52$ dB (A), což je kritická hodnota dotčených druhů rákosin. Její splnění však v rámci dokumentace EIA není doloženo ve všech uváděných úsecích, mimo jiné s odkazem na to, že tato opatření však mohou negativně ovlivnit krajinný ráz, zejména v oblastech rybníčních soustav. Se současným doplněním, že nadlimitním hodnotám jsou všechny lokality vystaveny již ve stávajícím stavu. Zpracovatelem posudku bylo v této souvislosti navrženo podrobné rozpracování možností splnění tohoto limitu ve všech předmětných úsecích, mimo jiné i zabývání se polouzavřeným průjezdním profilem VRT včetně hodnocení vlivu na krajinný ráz. Tento požadavek je převzat do podmínek stanoviska EIA pro fázi přípravy záměru, resp. podkladů dokumentace pro navazující řízení.

Při provozu VRT jsou předpokládány střety ptáků s rychlovlaky, u kterých díky zvýšené rychlosti nejsou schopni uniknout kolizím. Za druhy s vyšším rizikem srážek lze označit např. poštolku obecnou (*Falco tinnunculus*), motáka pochopa (*Circus aeruginosus*), káň lesní (*Buteo buteo*), ťuhýka obecného (*Lanius collurio*) či vlaštovku obecnou (*Hirundo rustica*). V CHKO Poodří, která je navíc ptačí oblastí soustavy Natura 2000, bude riziko kolizí výrazně omezeno ohrazením kolejiště protihlukovými zdmi a valy a odstraněním většiny vzrostlých stromů v dopadové vzdálenosti. Mimo ptačí oblast je trasa navržena v souběhu s dálnicí D1 a pro ptáky přehlednou volnou krajinou. Zcela vyloučit mortalitu ptáků při střetech s vlaky však ani zde nelze.

Ve stávajícím železničním koridoru v CHKO Poodří dochází poměrně k častým srážkám dravců s vlaky, neboť jsou zde lákáni potravními zdroji v podobě sražených savců. Využití železnice jakožto potravního zdroje nicméně po realizaci zásahu pomine, neboť celý železniční koridor (VRT + TŽK) bude proti vnikání větších savců oplocen. Riziko pro ptáky představují také kolize se skleněnými plochami (např. PHS, zasklení nástupišť). U záměru není uvažováno se skleněnými PHS. V případě využití velkoplošného zasklení pro jiné účely jej bude nutno v citlivých úsecích opatřit zviditelňujícími prvky.

Při skrývkových pracích může docházet k usmrcení drobných zemních savců. K vyšší mortalitě savců může docházet i při kácení vzrostlých dřevin s dutinami mimo vhodné termíny. Rizikové je zejména kácení v období hibernace či péče o mláďata zvláště chráněných netopýrů a veverky obecné. Ze skupiny zemních savců se bude riziko přímého ovlivnění jedinců týkat zejména drobných zemních savců, na lokalitách s výskytem bobra evropského také nelze vyloučit přímé ovlivnění jedinců. Kromě běžných druhů, jako jsou hraboš polní a hryzec vodní, však nelze zcela vyloučit ani možnost přímého ovlivnění jedinců silně ohroženého křečka polního, který se vyskytuje v okolí záměru. Popsané riziko přímého ovlivnění (poranění nebo usmrcení) jedinců se bude týkat relativně malého počtu jedinců přítomných druhů.

Vliv rušení bude ve fázi výstavby záměru spočívat ve zvýšeném pohybu osob, stavební techniky a hluku vyvolaného stavebními pracemi. Pokud by bylo staveniště osvětlené, bude na okolí působit i rušení světlem. Z hlediska vlivu na savce bude rušení ve fázi výstavby významnější jen v místech křížení trasy s vodotečemi a jejich doprovodnými porosty, kde může docházet k ovlivnění ochranně významných druhů (vydra, bobr). Vliv rušení se bude kumulovat s vlivem ztráty biotopu v místě stavby, takže ovlivněné úseky podél toků budou pro savce málo atraktivní a může dojít i k dočasnému opuštění částí teritorií oddělených probíhající stavbou. Značná část dotčených druhů má však noční aktivitu, kdy bývá na staveništi klid. Ve fázi výstavby bude staveniště představovat migrační bariéru pro zemní savce,

ale i většinu netopýrů, protože zaznamenané druhy většinou loví v okolí vegetace a vyhýbají se otevřeným plochám.

Ve fázi provozu bude záměr na savce působit rušením, zvýšením rizika mortality a omezením migrační prostupnosti území. VRT představuje nový zdroj hluku, resp. posílí stávající hlukovou zátěž území, kterou vytváří zejména dálnice D1 a železniční koridor č. 271. Místní populace kulturní krajiny jsou na tento vliv do značné adaptované. Riziko nadměrného rušení ovšem nastává u dálkových migrantů obývajících klidné lesní prostředí, jako jsou velké šelmy či los evropský (*Alces alces*). Při provozu VRT může docházet ke kolizím rychlovlaků s netopýry. Rizikové jsou obzvláště úseky napříč lesy, doprovodnými porosty vodních toků a podél rybníků. K nim se řadí zejména úsek trasy podél rybníků západně od Jistebníku a podél Polaneckých rybníků, kde se vyskytují silné populace stromových druhů netopýrů. Riziko nadměrné mortality částečně snižuje omezení provozu VRT v nočních hodinách z důvodu údržby (soumračná aktivita netopýrů by nicméně měla být vystavena běžnému provozu). Mortalitu netopýrů v průjezdném profilu rychlovlaků lze prakticky vyloučit pouze ohrazením kolejiště vysokými stěnami. Takové řešení je však technicky náročné a posílilo by už tak silný negativní dopad výstavby na krajinný ráz. Opatření je proto stanoveno pouze v obzvláště rizikových úsecích v CHKO Poodří, kde stěny zároveň odcloní nadměrnou hlukovou zátěž na hnízdiště ptáků vázaných na mokřady. V rámci podmínek stanoviska je i s ohledem na snížení hlukové zátěže ptačích druhů požadováno podrobnějšího prověření opatření k dalšímu snížení hlukové zátěže, např. i v podobě částečného zakrytování tělesa alespoň v úseku podél rybníků u Jistebníku, resp. v úseku dotčení EVL Poodří.

Nejvýznamnějším a trvalým typem ovlivnění bude fragmentace biotopů a omezení migrační průchodnosti, které se dotknou všech přítomných druhů savců. Fragmentace území je částečně snížena trasováním v souběhu se stávajícími dopravními stavbami, zejména pak oplocenou dálnicí D1. Přiložením VRT k dálnici D1 však také dochází k posílení rušivého účinku, resp. stresového faktoru, při průchodu velkých savců stávajícími podchody či nadchody. Ve fázi provozu bude oplocený koridor VRT pro větší druhy zemních savců průchodný pouze v místech přemostění vodních toků nebo v místech, kde budou instalovány propustky bez vazby na vodní toky. Migrační průchodnost pro velké druhy savců vyžadující podchod vyšší než 5 m zde bude možná pouze po navrženém rozsáhlém ekoduktu Polanská niva (šíře 80 m), a částečně i nivou Bílovky. Oboustranné oplocení VRT by mělo být neprostupné i pro menší zástupce jako zajíc polní (*Lepus europaeus*), liška obecná (*Vulpes vulpes*) a jezevec lesní (*Meles meles*). Pakliže bude využito pletivo s min. velikostí oka alespoň 5 cm u země, bude prostor VRT prostupný alespoň pro drobné savce, jako jsou hlodavci a rejsci. Riziko jejich nadměrné mortality je s ohledem na charakter provozu VRT výrazně nižší než u silnic vyšších tříd a dálnic. Nejsložitější situace je v místech křížení biotopu zvláště chráněných druhů velkých savců (BZCHDVS) u Hranic, kde je průchodnost omezena konvenční železnicí a cyklostezkou podél dálniční estakády. Záměr stávající nepříznivý stav dále kumuluje estakádami pro hlavní trasu VRT a sjezdem do Hranic. Omezení biokoridoru konvenční železnicí je proto v rámci projektu kompenzováno ekoduktem o šíři 60 m, nicméně s komplikovanějším vyústěním, které je však zřejmě jediné schůdné řešení, kterým lze alespoň částečně zajistit prostupnost územím. Komplikovaná situace je také u Polanky n. Odrou, kde železniční koridor vede na mírném násypu. Naprojektován je zde rozsáhlý ekodukt o šíři 80 m, jehož dimenze umocňuje potřeba vytvořit pozvolné náběhy na pláň o max. sklonu 15 %. Záměr je posuzován s předpokladem denního provozu. V noci, kdy probíhá pohyb většiny savců, je uvažována pouze údržba VRT. To prakticky vylučuje zatížení migračních profilů nadměrným hlukem či osvětlením. Migrační průchodnost BZCHDVS bude zajištěna za předpokladu realizace navržených nadchodů a podchodů. V případě

změn v technickém řešení migračních objektů, jako jsou šíře ekoduktů a světlost mostů či estakád, je nutné projekt znovu posoudit. V navazujících stupních schvalovacího procesu je důležité reflektovat i nové rušivé prvky, jako jsou přeložky komunikací na ekodukty či do podmostí. Ovlivnění fauny předmětným záměrem lze při realizaci stanovených opatření k ochraně fauny považovat za akceptovatelné.

S ohledem na rozsah biotopů v záboru stavby a rozlohu srovnatelných biotopů v okolí lze předpokládat, že relativně malý zábor stanovišť nepovede k vymizení biotopů. Lokálně však může dojít ke snížení početnosti populací některých druhů, u nichž dojde k záboru významnější části biotopu. Přítomné druhy jsou k antropogennímu rušení relativně méně citlivé, takže pokud bude zajištěna migrační průchodnost koridoru VRT, budou savci opět využívat toky a jejich okolí k migracím a sběru potravy. Ovlivnění populací rušením ve fázi provozu tak nebude významné.

Vlivy na ekosystémy

Plánovaná trasa VRT prochází převážně zemědělsky intenzivně využívanou krajinou. Zasaženy budou zejména biotopy, které nejsou považovány za ochránářsky významné, jako jsou náletové dřeviny, ruderalizované trávníky s invazními druhy rostlin, a porosty podél stávající železniční trati. Přesto však dojde k ovlivnění přírodních biotopů v nivách vodních toků, lesních porostech a v okolí vesnic, kde bude nutné provést rekultivaci území a odstranění invazních druhů rostlin. V rámci CHKO Poodří dojde k záborům přírodních biotopů, jako jsou rákosiny, mokřady a lužní lesy, což povede k jejich degradaci a fragmentaci. Výstavba VRT bude představovat další bariéru pro migraci živočichů a zvýší stresový faktor v místech, kde se trasa překrývá se stávajícími dopravními stavbami, zejména s dálnicí D1. Kromě toho bude nutné přistoupit ke kompenzačním opatřením, jako jsou výsadby zeleně a budování nových vodních ploch, aby byla ztráta biotopů alespoň částečně nahrazena. Fragmentace území bude mít vliv na změnu mikroklimatických podmínek, což povede k osídlení novými druhy rostlin a živočichů, přičemž rekultivace může tento negativní vliv částečně zmírnit. Dopad záměru na ekosystémy se projeví zvýšeným zatížením hlukem, zejména v mokřadních a lesních společenstvech, a fragmentací krajiny, což omezí migrační průchodnost pro živočichy. Dokumentace EIA navrhuje řadu opatření ke zmírnění těchto vlivů, včetně časového a prostorového omezení stavebních prací a zajištění odborného ekodozoru, který bude monitorovat stavební postupy a provádět záchranné transfery jedinců. Ekosystémy v dotčené oblasti budou zasaženy především v místech střetu s přírodními biotopy, jako jsou lužní porosty podél řek a mokřadní společenstva. Zároveň se očekává šíření invazních rostlin na narušené plochy.

Celkové ovlivnění ekosystémů záměrem lze při realizaci stanovených opatření považovat za akceptovatelné. Žádoucí je nahradit alespoň část ztracených přírodních biotopů, a to vodních i terestrických.

Vlivy na soustavu Natura 2000

Záměr je v přímém územním střetu se soustavou chráněných území Natura 2000, konkrétně s evropsky významnou lokalitou (EVL) Poodří. V severozápadní části EVL křížuje trasa VRT úzký segment vymezený podél řeky Odry. Dále, mezi Jistebníkem a Polankou n. Odrou záměr ovlivní především rybníční soustavy. V závěrečné části trasy (před stanicí Ostrava-Svinov) jsou dotčeny okrajové části EVL vymezené podél stávající železnice. Kromě EVL je záměrem ovlivněna i ptačí oblast (PO) Poodří, jejíž severozápadní hranici tvoří TŽK.

Záměrem budou zasaženy zejména biotopy, které jsou specifické pro stanoviště smíšených lužních lesů (stanoviště 91E0* a 91F0). Mokřadní stanoviště podél vodních toků jsou důležitá

jak pro faunu, tak pro flóru, včetně významných druhů obojživelníků. Výstavba VRT povede ke kácení dřevin podél vodních toků a jejich niv, což může mít za následek ztrátu přirozeného prostředí zejména pro druhy kuňka obecná a čolek velký, a zároveň degradaci těchto stanovišť. Plošně nejrozsáhlejší zábor je ve všech variantách vyžadován v porostu 91F0 (V Mostcích) mezi starou Bílovkou a rybníkem Velký Roh u Jistebníku z důvodu přeložky TŽK. Varianta 1a navíc v nivě Bílovky vyžaduje zábor drobné lesní enklávy 91F0 (Dvořiště). Všechny varianty dále v místech rozšíření Polanecké spojky zabírají část Polanského lesa (91F0). Celkově jde o cca 60 tis. m² ve variantě 1a, o cca 52,5 tis. m² ve variantě 1b a o 47 tis. m² ve variantě 1c. Stanoviště 91E0* je v porovnání s tvrdými luhy 91F0 dotčeno spíše okrajově. Zábory na úkor stanoviště 91E0* jsou pro stavbu zapotřebí v místech křížení s Odrou a u Polanky n. Odrou a jejich předpokládaná výměra je cca 41 tis. m² ve variantě 1a a 37 tis. m² ve variantách 1b a 1c. Bezpečnostní zóna, do které nemohou dřeviny dopadat, je vymezena podél okraje kolejiště a trakčního vedení. Požadavek na kácení stromů pro zajištění bezpečnosti je obzvláště striktní podél VRT. Z tohoto důvodu dojde prakticky k úplnému zániku porostu 91F0 podél Polaneckých rybníků. Pouze starší duby budou po dohodě s AOPK ČR ořezány tak, aby neohrožovaly bezpečnost na dráze. Podél konvenčních typů železnic, tj. přeložka TŽK v nivě Bílovky a Polanecká spojka, budou stromy ohrožující bezpečnost provozu na železnici pouze ořezány (na vysokokmenné torzo).

Kromě kácení a přímých zásahů do přírodních stanovišť bude stavba také způsobovat nepřímé negativní vlivy, jako je ruderalizace (šíření invazních druhů rostlin) a znehodnocení lesních stanovišť, která budou čelit zvýšené fragmentaci a ztrátě přirozené struktury. Fragmentace těchto ekosystémů bude mít závažné důsledky pro biodiverzitu, zejména pro živočichy závislé na těchto prostředích. S trvalou degradací porostů je počítáno i v případě dočasných záborů, které jsou pro staveništní komunikaci navrženy v lesním porostu 91F0 V Mostcích v nivě Bílovky ve variantách 1a a 1b. S trvalou degradací porostů je počítáno i v případě dočasných záborů, které jsou pro staveništní komunikaci navrženy v lesním porostu 91F0 V Mostcích v nivě Bílovky ve variantách 1a a 1b. Ve vykáceném a narušeném prostoru je obnova luhu v dohledné době takřka nemožná.

Vodní toky, které jsou důležitými migračními trasami pro různé druhy živočichů, budou výstavbou omezeny. Zasažené vodní toky zahrnují například tok Splavná, Velička, Uhřínovský potok a další, které hostí populace vzácných druhů, jako je kuňka obecná, čolek velký a hořavka duhová. Výstavba, zejména ve formě přemostění a násypů, sníží migrační prostupnost těchto území. Aby byla alespoň částečně zachována prostupnost pro živočichy, navrhuje dokumentace EIA řadu technických opatření, včetně světlejších mostních objektů a berm pro suchý přechod. Tato opatření by měla zlepšit podmínky pro migraci obojživelníků a dalších druhů.

Zejména pro ohrožené druhy, jako jsou piskoř pruhovaný, hořavka duhová, čolek velký a kuňka obecná, je důležité přijmout záchranná opatření, aby nedošlo k výraznému narušení jejich populací. Opatření zahrnují záchranné transfery jedinců do bezpečných lokalit a technická opatření, která zajistí průchodnost pro migrující jedince. Přesto je zde vysoké riziko, že některé populace mohou být negativně ovlivněny, zejména pokud se neuskuteční navržená opatření efektivně.

Vodní režim Bílovky ani Odry, který je klíčový pro existenci lužních lesů, nebude zásadně ovlivněn. Realizace záměru nepovede ke změnám povodňových průtoků ani erozně-akumulačních poměrů v údolních nivách. Při stavbě ani provozu záměru nedojde k úniku látek, které by zvyšovaly eutrofizaci okolního prostředí. Vodní stanoviště, která budou stavbou

zasažena, zahrnují také eutrofní vodní nádrže s vegetací Magnopotamion nebo Hydrocharition, jež jsou důležité pro udržení vodní fauny. Během výstavby však existuje riziko úniku nebezpečných látek, které by mohly kontaminovat tyto ekosystémy a způsobit úhyn vodních živočichů. K minimalizaci tohoto rizika jsou stanovena opatření zahrnující monitorování kvality vody a dodržování správných technologických postupů v průběhu stavby. Vodní toky a jejich údolní nivy v EVL představují důležité migrační trasy obojživelníků. Přes stávající železnici probíhají migrace především přes pláň. Stávající propusti menších toků jsou totiž příliš tmavé a obvykle zcela zanesené. Záměr v EVL zahrnuje především rozšíření půdorysu stávajícího železničního koridoru o dvě koleje VRT. Na druhou stranu budou mostní objekty včetně propustků řešeny s ohledem na migrace příznivěji, neboť jsou navrženy světlejší, a zahrnují postranní bermy pro suchý přechod. Migračně významné území nivy Bílovky překonává VRT i TŽK dlouhou estakádou. V úseku Jistebnických mokřadů bude prostupnost zajištěna dvěma menšími mosty. U Polaneckých rybníků se počítá celkem se třemi objekty přes náhony a výpusti rybníků. Při absenci ochranných opatření či nevhodném termínu zásahu do vodních biotopů bude docházet k vysoké mortalitě obojživelníků. Rizikové je obzvláště zasypání nebo narušení vodních a mokřadních ploch mimo zimní období nebo vnikání obojživelníků na staveniště při osídlování zatopených výkopů a vyjetých kolejí, kde může docházet k usmrcování v důsledku pojezdů mechanizace. Vyloučit mortalitu obojživelníků ukrytých v substrátu (např. pukliny a díry v zemi, dřevní hmota) při zimování prakticky nelze.

Migrace přes pláň železnice budou možné za cenu nevýznamné mortality pouze v úsecích bez protihlukových zdí, a za předpokladu dostatečně velkých ok pletiva. Čtyřkolejná železnice ovšem nebude kvůli kolejnicím pro některé druhy snadno překonatelná. Proto je nezbytné zajistit průchodnost mimoúrovňově podél významných migračních tras, které vymezují vodní toky propojující mokřiny a rybníky.

Při provozu VRT může docházet ke střetům ptáků s rychlovlaky. Dle použitých zdrojů dokumentace EIA může mortalita ptáků činit přes 60 jedinců/1 km/rok při provozu 53 průjezdů vlaků/den. Pro srovnání, během denní doby bude po VRT jezdit 160 rychlovlaků. Konvenční trať by mělo během dne využívat obdobné množství vlaků. Na stávajícím TŽK dochází poměrně k častým srážkám dravců s vlaky, neboť jsou zde lákáni potravními zdroji v podobě mršin sražené zvěře. Využití železnice jakožto potravního biotopu dravců nicméně realizací záměru pomine, neboť železniční koridor bude zaplacen proti vnikání větších savců.

Významný vliv bude mít záměr zejména na ptačí druhy moták pochop a ledňáček říční, které hnízdí v blízkosti vodních toků a mokřadních stanovišť. V PO Poodří bude riziko srážek omezeno ohrazením části kolejiště protihlukovými zdmi a valy, které zvednou letovou hladinu ptáků mimo průjezdný profil. Vykácením většiny stromů podél traťového koridoru bude prostor pro ptáky přehlednější. Mimo PO, v prostoru potravní základny motáka pochopa, je VRT navržena v souběhu s dálnicí D1 a pro dravce přehlednou volnou krajinou. Zcela vyloučit mortalitu motáků při střetech s vlaky zde ovšem jednoznačně nelze.

Hluk a pohyb stavební techniky mohou rušit ptáky během hnízdění, což může vést ke ztrátě populace v těchto lokalitách. Z hodnocení proto vyplynula opatření, která zahrnují časové omezení stavebních prací během hnízdní sezóny a instalaci protihlukových bariér.

Vyhodnocení vlivu na jednotlivé předměty ochrany EVL a PO Poodří je následující:

- *3130 Oligotrofní až mezotrofní stojaté vody nížinného až subalpínského stupně kontinentální a alpské oblasti a horských poloh a jiných oblastí, s vegetací tříd Littorelletea uniflorae nebo Isoëto-Nanojuncetea*

Zábory rybníků představují jen hypotetické ovlivnění stanoviště, resp. jeho semenné banky. Potenciál výskytu tohoto efemérního typu stanoviště je takřka na všech rybnících v EVL. V daném případě proto nelze kalkulovat poměr zabrané plochy z vrstvy mapování biotopů, ale z celkového potenciálu všech rybníků v EVL. S ohledem na rozsah záborů lze však konstatovat, že ovlivnění tohoto potenciálu je pouze okrajové a nemůže dosahovat významně negativního vlivu. Vliv záměru na stanoviště 3130 je posouzen jako mírně negativní (-1).

- *3150 Přirozené eutrofní vodní nádrže s vegetací typu Magnopotamion nebo Hydrocharition*

Zábor rybníků představuje úbytek cca 0,2 % plochy, kde se stanoviště v posledních 10 letech vyskytlo. Vliv záměr na stanoviště 3150 je posouzen jako mírně negativní (-1).

- *91E0* Smíšené jasanovo-olšové lužní lesy temperátní a boreální Evropy (Alno-Padion, Alnion incanae, Salicion albae)*

Zábory a degradací je dotčeno 0,7 % celkové rozlohy stanoviště v EVL. Ovlivněny budou vesměs nekompaktní rudimenty nižších kvalit podél stávající železnice a rybníků. Výjimku tvoří pouze dotčený porost v nivě Bílovky. Celkový vliv záměru na stanoviště 91E0* je posouzen jako mírně negativní (-1), a to i s přihlédnutím k dalším plánovaným záměrům v EVL s možnými kumulativními a synergickými vlivy.

- *91F0 Smíšené lužní lesy s dubem letním (Quercus robur), jilmem vazem (Ulmus laevis), jilmem habrolistým (Ulmus minor), jasanem ztepilým (Fraxinus excelsior) nebo jasanem úzkolistým (Faximus angustifolia) podél velkých řek atlantské a středoevropské provincie (Ulmenion minoris)*

Při realizaci záměru dojde v důsledku záborů a degradací ke ztrátě min. 1 % celkové výměry stanoviště 91F0 v EVL. Vlivy záměru budou silné obzvláště v případě kompaktního a kvalitního porostu v nivě Bílovky; mezi jejím starým korytem a rybníkem Velký Roh. Podstatná část tvrdých luhů v EVL Poodří se dochovala pouze ve formě liniové zeleně na hrázích rybníků či rudimentů v aluviálních loukách. Dotčená část lesního porostu je navíc důležitou součástí stanoviště předmětů ochrany EVL kuňky obecné (*Bombina bombina*) a čolka velkého (*Triturus cristatus*). Lesem probíhá migrace obou druhů a nachází se zde řada vhodných úkrytů k zimování. Ke ztrátám stanoviště 91F0 nad limitní hodnotu 1 % dojde v případě realizace varianty 1a (1,3 %) a 1b (1,2 %). Rozsáhlé zábory tvrdých luhů je nutno i v kontextu probíhající klimatické změny a nutnosti adaptace krajiny vyhodnotit jako významně negativní (-2). Nejmenší prostorové nároky v nivě Bílovky má varianta 1c. Díky zúžení TŽK estakádou dojde ke snížení celkové ztráty tvrdých luhů na cca 1 %. Mimoúrovňové překonání nivy Bílovky navíc výrazně zlepší migrační průchodnost územím, což je klíčové pro místní populace obojživelníků. Vliv varianty 1c na stanoviště 91F0 je tak možno posoudit jako mírně negativní (-1).

- *Klínatka rohatá (Ophiogomphus cecilia)*, *páchník hnědý (Osmoderma eremita)*, *ohniváček černočárný (Lycaena dispar)*

Eventuální dotčení druhu nebude mít zásadní dopad na významnou část populací, resp. jejich stanovišť v EVL Poodří. Vliv záměru na uvedené předměty ochrany je vyhodnocen jako mírně negativní (-1).

- *Modrásek bahenní (Phengaris nausithous)*

Možný zánik dvou subpopulací podél železničního koridoru mezi Polankou a Svinovem nebude mít zásadní dopad na příznivý stav druhu z hlediska jeho ochrany. Jádrové populace, ani mimořádně významná stanoviště vývoje druhu dotčena nejsou. Životaschopné populace se budou nadále nacházet i okolo Polaneckých rybníků. Vliv záměru je vyhodnocen jako mírně negativní (-1).

- *Hořavka duhová (Rhodeus amarus)*

Zásahem do koryt Odry ani Bílovky nedojde k zániku místních populací. Lze předpokládat, že dotčení jedinci prostor opustí a přesunou se do klidnějších úseků vodních toků. Trvalé snížení kvality stanoviště v místech vybudovaných mostních objektů je stále lokální, a ani v kumulaci s již vybudovanými stavbami nepřekročí únosnou mez. Lze tedy konstatovat, že vlivy záměru na hořavku duhovou budou mírně negativní (-1).

- *Piskoř pruhovaný (Misgurnus fossilis)*

Vyloučení významného vlivu na piskoře vyžaduje primárně zajištění migrační propustnosti podél vodních toků mezi jeho jádrovými oblastmi výskytu. Požadavek projekt zohledňuje. Rybníční náhony a výpusti či přirozené vodní toky jsou pod navrženým železničním tělesem převedeny mosty a propustky s dostatečnou světlostí a bez příčných překážek. Riziko mortality v souvislosti se stavební činností nepřekračuje únosnou mez, a lze jej minimalizovat odlovem před zahájením zásahu do koryt. Zábory částí Polaneckých rybníků jsou stále lokální a pro perzistenci druhu na lokalitě nejsou zásadní. Celkové vlivy na piskoře jsou proto mírně negativní (-1).

- *Čolek velký (Triturus cristatus)*, *kuňka obecná (Bombina bombina)*

Rozšíření železničního koridoru podél Polaneckých rybníků vyžaduje zábory reprodukčního stanoviště čolka, které využívá značná část potvrzené populace v EVL. Realizace záměru navíc vyžaduje úbytek mokřadních a terestrických stanovišť, které čolci osídlují i mimo období rozmnožování. Populace druhu v EVL je poměrně slabá (Kristiánová 2014), přičemž ani v posledních letech nebyl zjištěn její růst (Choleva nepubl.). S ohledem na stav populace, nedostatek vhodných reprodukčních stanovišť v EVL a rozsah záborů je celkový vliv záměru na čolka velkého posouzen jako významně negativní (-2).

Vlivy na kuňku jsou podobné. Na Polaneckých rybnících dojde ke shodným záborům reprodukčních stanovišť. K dílčím úbytkům příležitostných vodních ploch v důsledku záborů dojde i v jiných úsecích trasy. Za nejsilnější vliv lze označit plošné zábory terestrických stanovišť, resp. lužních lesů v okolí rybníku Velký Roh. V porovnání s čolkem má však kuňka v EVL Poodří mimořádně silnou populaci dosahující 1000–2000 jedinců (SDO AOPK ČR 2022). Kromě toho realizací záměru nedojde k likvidaci významných reprodukčních stanovišť. Vlivy na kuňku obecnou jsou proto vyhodnoceny pouze jako mírně negativní (-1).

Riziko nadměrné mortality obojživelníků při výstavbě není zásadní a lze jej minimalizovat ochrannými opatřeními při výstavbě a záchrannými transfery před zásahem do stanovišť. Migrační prostup obojživelníků je u záměru zajištěn dostatečně světlými mostními objekty či rámovými propustky ve vhodných rozestupech. Intoxikaci vodních stanovišť herbicidy při údržbě kolejiště je navrženo vyloučit.

- *Bukač velký (Botaurus stellaris)*

Druh je ovlivněn především rušením na příležitostných tahových zastávkách – rybníčních soustavách. Jelikož nejsou dotčeny významné tahové lokality či potenciální hnízdiště, lze vliv považovat za mírně negativní (-1). Kromě toho, hodnotnější mokřady s rákosinami jsou v projektu cloněny protihlukovými stěnami a valy.

- *Moták pochop (Circus aeruginosus)*

Únosná mez záborů jednotlivých potravních polygonů nebyla stanovena. Hlavními prediktory potravní nabídky v území jsou zatím stále zemědělské hospodaření; tzn. vysazená plodina, osevní postup a populační cykly hrabošů. Zábory vymezených potravních polygonů činí cca 0,7 % jejich celkové rozlohy. Při realizaci záměru tak nedojde k prokazatelně významnému úbytku potravních biotopů v okolí hnízdišť. Významný tento vliv patrně nebude ani v kumulaci s ostatní plánovanou nebo již realizovanou výstavbou.

Nad rámec posouzení vlivů předmětného záměru lze doplnit, že k významně negativnímu ovlivnění motáka pochopa dojde v případě realizace záměru traťové spojky železničních tratí č. 270 a 325 (bezúvatř Studénka), který se nachází ve stadiu přípravy dokumentace. V posouzení na úrovni koncepce (ZÚR) se počítá se ztrátou jedné hnízdí lokality u Pustějovického potoka. Realizace koncepce, resp. případného záměru, bude podmíněna řadou kompenzačních opatření zahrnující zkvalitnění stávajících či potenciálních hnízdí rákosin a vytvoření nové hnízdí lokality se stejnými kvalitativními i kvantitativními parametry. Vyloučení významného vlivu záměru na motáka bude vyžadovat ochranu historických a potenciálních hnízdišť před nadměrným hlukem z železniční dopravy.

Vliv je hodnocen jako mírně negativní (-1), za předpokladu realizace protihlukových opatření, které jsou součástí záměru (protihlukové zdi a valy), na citlivých a pro druh významných lokalitách: rybníky východně od Jistebníku, Jistebnické mokřady, PR Rákosina, NPR Polanská niva. Podél rybníků a Jistebnických mokřadů je v hnízdím období (duben–červen) nutno vyloučit hlasité stavební práce (zejména demolice, sanace železničního spodku a pokládka železničního svršku). V opačném případě by mohlo dojít k opuštění snůšky či mláďat, což by vedlo k oslabení populace. Vyloučit však nelze ani trvalé opuštění hnízdí lokality.

- *Ledňáček říční (Alcedo atthis)*

Výraznější dopad na aktivitu druhu v území bude mít především stavební činnost, kdy lze očekávat jeho rušení při zvýšeném pohybu lidí v okolí rybníků. Loviště v prostoru záměru jsou ovšem zastupitelná širokou nabídkou v okolí. Zatížení rybníků, resp. lovišť, hlukem z provozu železnice bude trvalé. Na druhou stranu je na většině pravidelně využívaných lokalitách redukováno na únosnou mez protihlukovými opatřeními. Ani zánik potravní nabídky vytrávením ryb při haváriích by nemělo mít zásadní dopad na populaci druhu v PO. Vliv je hodnocen pouze jako mírně negativní (-1).

- *Kopřivka obecná (Anas strepera)*

Ovlivnění druhu v souvislosti s výstavbou a provozem záměru nebude mít významný dopad na jeho populaci v PO. Rušení zvýšeným pohybem lidí v okolí rybníků při stavební činnosti bude dočasné a nepřekročí únosnou mez. Vrubozobí jsou k hluku z železniční dopravy poměrně tolerantní. Kromě toho, hodnotnější lokality budou cloněny protihlukovými zdmi a valy. Vlivy záměru jsou hodnoceny jako mírně negativní (-1).

Vyhodnocení vlivu na vody v oblasti EVL Poodří

Realizace záměru neovlivňuje definované fyzikálně chemické parametry prostředí předmětů ochrany s vazbou na vodu, vyjma krátkodobých vlivů během výstavby záměru. Během stavebních prací hrozí riziko znečištění povrchových vod závadnými látkami (ropné látky, PHM ze stavebních mechanismů), nebo sesutím zeminy či odpadu a materiálů do vodního koryta. V korytech dotčených toků může docházet k dočasným krátkodobým zákalům vody. Těmto možným vlivům lze předcházet důsledným dodržováním stavební kázně a havarijního plánu pro období výstavby. Po dokončení stavby se jakost povrchových vod stabilizuje na výchozí úrovni. S ohledem na charakter záměru je předpokládáno, že realizací záměru nedojde ke zhoršení klasifikace jednotlivých ukazatelů fyzikálně-chemických složek a ani nebude znemožněno dosažení jejich dobrého stavu.

Vlivy záměru na definované biologické parametry prostředí (habitat, hydromorfologie) předmětů ochrany s vazbou na vodu lze hodnotit jako lokálně negativní. Ačkoli se vyvolané úpravy koryt a přeložky vodních toků omezují na nezbytné místní úpravy, tak, aby byl zásah do hydrologického, splaveninového a biologického prostředí co nejšetrnější, přičemž reflektovány jsou rovněž habitatové nároky na zajištění migrační prostupnosti, bude výsledný dopad záměru vzhledem k jeho rozsahu a velkému počtu vyvolaných úprav toků, zhoršovat stav nepřímých biologických parametrů prostředí (habitat, hydromorfologie) některých předmětů ochrany s vazbou na vodu v lokálním měřítku, a to zejména u drobných vodních toků a ploch přirozeného charakteru, bez významnějších antropogenních vlivů. Krátkodobé vlivy budou spočívat v lokálním narušení habitatů a potenciálním poškození a úhynu živočichů navázaných na dotčený biotop. Trvalé vlivy tkví především v úbytku vhodných přírodních biotopů v důsledku zániku (záboru) biotopu, případně jeho degradace (např. narušení, opevnění nebo zastínění koryta pod mostními konstrukcemi). Za nejzávažnější dotčení je hodnocen zábor vodních stanovišť čolka velkého (*Triturus cristatus*), který je předmětem ochrany EVL Poodří. Tento vliv je v rámci dokumentace EIA kompenzován návrhem tůní na podporu stávajících subpopulací čolka velkého v EVL. Ve stávajícím stavu se v území pro výstavbu VRT nachází několik významných lokalit stanoviště čolka velkého, zejména jde o soustavu Polaneckých rybníků, kde nejčastější výskyt tohoto druhu mapován na pravém břehu Palarňového rybníka, podél stávající železniční trati a v rybníku Spasitel. Zpracovateli dokumentace EIA v koordinaci se zástupci AOPK ČR byly vytipovány lokality vhodné pro vybudování kompenzačních opatření ve formě neprůtočných tůní. Celkem jde o tři lokality, a to lokalita "V Trojúhelníku" na k. ú. Pustějov, kde je navržena realizace čtyř nových tůní a obnovení současné zanesené tůně. Dále jde o lokalitu "Bažantula" na k. ú. Studénka nad Odrou, kde je navržena realizace dvou větších tůní a v rámci terénních úprav pak vytvoření tří menších tůní. Poslední lokalitou je lokalita "Kačárna", která se nachází u Polaneckých rybníků, mezi stávající komunikací a Palarňovým rybníkem. Zde je navrženo vybudování soustavy třech průtočných tůní. Stanovení kompenzačních opatření není v kompetenci příslušného úřadu, a návrhy tedy nejsou součástí podmínek tohoto stanoviska. Indikace možných kompenzačních opatření rovněž nemá ve fázi procesu EIA vliv

na hodnocení významnosti vlivu záměru na EVL. Pro úplnost je rámcová indikace možných kompenzačních opatření uvedena v úvodní části odůvodnění, a to pouze jako doporučení na obsah žádosti pro samostatný postup dle § 45i odst. 3 a násl. zákona č. 114/1992 Sb., který je v kompetenci příslušného orgánu ochrany přírody.

Celkově bude mít výstavba VRT výrazný dopad na ekosystémy, zvláště v chráněných územích. Kromě přímého zásahu do biotopů bude fragmentace krajiny a omezení migrační propustnosti pro živočichy představovat dlouhodobé negativní důsledky pro biodiverzitu v této oblasti. Přestože dokumentace EIA zahrnuje řadu náhradních a zmírňujících opatření, jako je výsadba nových dřevin, vytváření náhradních vodních ploch a technická opatření pro migrační propustnost, realizace těchto opatření bude klíčová pro minimalizaci dopadů na chráněné druhy a přírodní stanoviště.

Výsledný souhrnný vliv záměru na biologickou rozmanitost je zpracovatelem posudku hodnocen jako středně až významně negativní, trvalý ve všech fázích záměru, a to za předpokladu plnění požadovaných opatření dle podmínek tohoto závazného stanoviska. V případě vlivu záměru na lokality soustavy Natura 2000 byl tento vyhodnocen jako významně negativní ve smyslu § 45i zákona č. 114/1992 Sb. Pro jeho případné schválení je nutno splnit také další podmínky, resp. zákonné požadavky spojené s vyhodnoceným významně negativním vlivem na soustavu Natura 2000, které vyplývají z § 45i odst. 3 a násl. zákona č. 114/1992 Sb.

Stanovení případných kompenzačních opatření a prokázání naléhavých důvodů převažujícího veřejného zájmu je předmětem samostatných postupů dle zákona č. 114/1992 Sb., mimo proces EIA. Aby nedošlo k vyloučení možnosti provedení těchto postupů, které upravuje § 45i odst. 3 a násl. zákona č. 114/1992 Sb., a rovněž s ohledem na skutečnost, že o akceptovatelnosti nebo neakceptovatelnosti vlivů záměru na lokality soustavy Natura 2000 (tj. o možnosti nebo nemožnosti schválit záměr s významně negativním vlivem na lokality soustavy Natura 2000) se v souladu s těmito ustanoveními rozhoduje až po procesu EIA (v průběhu navazujících a jiných řízení), bylo i přes vyhodnocený významně negativní vliv na lokality soustavy Natura 2000 vydáno toto souhlasné závazné stanovisko EIA. Více k vydání souhlasného závazného stanoviska EIA viz kapitola „Odůvodnění vydání souhlasného stanoviska včetně odůvodnění stanovení uvedených podmínek“ tohoto závazného stanoviska.

Vlivy na krajinu a její ekologické funkce

Významné negativní vlivy záměru „RS 1 VRT Prosenice – Ostrava-Svinov“ na krajinu a její ekologické funkce byly vyloučeny, při respektování opatření spojených s posuzovaným záměrem a podmínek tohoto závazného stanoviska lze vlivy posuzovaného záměru považovat za přijatelné.

Vlivy na ÚSES

Vlivy na ÚSES zahrnují několik lokálních biokoridorů. Biokoridor BK 3 – vymezený v ÚP Jezernice bude přemostěn plánovanou mostní estakádou s cyklostezkou. Doporučena je úprava technického řešení koryta toku s vymístěním cyklostezky a s výsadbou zeleně. BK 2 – vymezený v ÚP Klokočí bude plošně omezen na funkci dle min. parametru šířky, okrajový zásah přístupovou komunikací bude marginální. V sousedství je v rámci rušeného tělesa stávající dráhy plánována plošná výsadba stromů a keřů. Území BK 5 – vymezený v ÚP Klokočí nebude realizací záměru dotčeno. V rámci vegetačních úprav je možná jeho realizace. Biokoridory L3 – vymezený v ÚP Pustějov (resp. také RBK 598 – vymezený v ÚP Pustějov/Bílov), dále L5 – vymezený dle ÚP Suchdol nad Odrou, biokoridory LB 1 a LB 4 – vymezené v ÚP Hladké

Životice, LBK 3 – vymezený v ÚP Osek nad Bečvou, LK 18 – vymezený v ÚP Běloutín a lokální biokoridor vymezený v ÚP Jistebník budou překonány mostními objekty s okrajovými zásahy a bez potřeby opatření, příp. s vegetačními úpravami a výsadbami. Biokoridory LBK 1 a LBK 5 – vymezené v ÚP Studénka/Velké Albrechtice budou ovlivněny kácením. Migrační trasa mezi Poodřím a D1 bude převedena ekoduktem Studénka s propojující výsadbou s LBK 1. Dále LK 8 – vymezený v ÚP Prosenice bude ovlivněn stavbou mostního objektu s oplocením. Navržen je nový propustek a přesměrování do sousedícího migračního profilu s výsadbou vegetace. V případě LK 9 a LK 19 – vymezeným v ÚP Lipník nad Bečvou dojde k přeložkám toků s mostní konstrukcí a s omezením funkce během výstavby. Navrženy jsou vegetační úpravy s výsadbou dřevin. LK 14 – vymezený v ÚP Hranice je křížen estakádami s omezeným zásahem a navrženou úpravou vegetace. LK 21 – vymezený v ÚP Hranice je přerušen tělesem VRT a zařízením stavenišť. Navržena je úprava vedení prvku pod estakádu s vegetačními úpravami. V případě LK 23 a 25 – vymezených v ÚP Hranice dojde k přerušení biokoridorů estakádami přes údolí potoka Splavná. Míra ovlivnění je minimalizována umístěním mostních objektů, funkce však bude ovlivněna rušivými vlivy. Po ukončení výstavby bude obnovena vegetace pro podporu funkce a stability území. U LK 25 doporučena korekce vymezení prvku. LK 26 – vymezený v ÚP Hranice je vymezen podél záměru s akceptovatelným přerušením. Míra dotčení je snížena mostním objektem a výsadbou dřevin. U LK 27 – vymezený v ÚP Hranice dojde k přeložce polní cesty s malou významností dotčení vzhledem k vymezení prvku na obdělávané zemědělské půdě a k výsadbě dřevin. Lokální biokoridor K18 – vymezený v ÚP Hranice bude s ohledem na zábor a kácení zeleně převeden pod estakádu přes Ludinu (resp. NRBK K144 Jezernice-Hukvaldy).

Mezi dotčené regionální biokoridory patří RK 533 – vymezený v ÚP Běloutín/Vražné, který bude ovlivněn kácením. Funkce biokoridoru zůstane zachována díky mostnímu objektu. RBK 644 – vymezený v ÚP Bílov bude dotčen přeložkou vodoteče, migrační prostupnost zůstane zachována díky mostnímu objektu. Regionální biokoridor RBK 15-4 – vymezený v ÚP Ostrava bude ovlivněn narušením koryta toku a kácením. Migrační prostupnost bude zajištěna mostem. RBK 1526 – vymezený v ÚP Mankovice překonává estakádu. V případě biokoridoru RBK 12-1, který je vymezený v ÚP Ostrava, je na základě zjištění zpracovatele posudku konstatováno, že funkčnost tohoto biokoridoru je již v současnosti značně omezena, není však zcela znemožněna. Ze strany zpracovatelů dokumentace EIA pak bylo uvedeno, že záměr nebude mít na tento regionální biokoridor významný vliv, protože v místě kontaktu pojedou vysokorychlostní soupravy v úseku, který se oproti současnému stavu významně nezmění. Vlaky VRT zde jedou po konvenční trati stejnou max. rychlostí, jako konvenční vlaky. Trať zde nebude oplocena a vzhledem k převážně dennímu provozu vysokorychlostních vlaků nebude migrace živočichů (která probíhá převážně v noci) omezena více, než jak je v současném stavu. Zpracovatelem posudku byl tento předpoklad přenesen do závazných podmínek tohoto stanoviska.

Nadregionální biokoridor K144 – Jezernice-Hukvaldy vymezený dle platného ÚP Hranice bude křížen estakádou, reflektující požadavky na migrační prostupnost. Retenční nádrž přírodního charakteru na ploše biokoridoru pomůže zmírnit negativní vliv záměru. Fragmentace biokoridoru je kompenzována délkou estakády.

Biocentra ÚSES budou ovlivněna především zábory. Biotopy v okolí záborů mohou být ruderalizovány, čímž dojde i ke snížení jejich ekologické stability. Fauna vázaná na biocentra bude vystavena novému zdroji rušení v podobě hluku nebo pohybu lidí. V případě absence vhodných ochranných opatření při stavbě lze očekávat i nadměrnou mortalitu živočichů.

Biokoridory ÚSES budou ovlivněny snížením jejich konektivity. Záměr vesměs zvyšuje fragmentaci území, resp. skladebních částí ÚSES, stávajícími dopravními stavbami, se kterými vede v souběhu (dálnice D1, TŽK č. 271). Z dotčených lokálních biocenter je BC 1 – vymezené v ÚP Klokočí vymezeno v zemědělských plochách a z části v břehových porostech. Okrajový zásah v rozsahu 0,004 ha nepředstavuje významný negativní vliv záměru. Mezi dotčená lokální biocentra patří LC 6 a LC 21 – vymezená v ÚP Bělotín, která budou ovlivněna odstraněním porostů a dílčími vlivy z výstavby. Bez potřeby opatření. Dále LBC 2 – vymezené v ÚP Klokočí bude zčásti překonáno estakádou a okrajově dotčeno přeložkou cesty a dalšími zásahy, s realizací podpůrné přírodě blízké retenční nádrže. Pro podporu funkce jsou navrženy vhodné výsadby s minimalizací zásahů do doprovodné vegetace. Lokální biocentrum LBC 3 – vymezené v ÚP Studénka bude zasaženo zářezem o ploše 3 500 m² porostů dřevin, bez potřeby opatření. V případě LC 8 „V Kratinách“ – vymezené v ÚP Lipník nad Bečvou, dojde k rozdělení na dvě části s přeložkou toku, se zachováním min. rozlohy, s realizací podpůrné přírodě blízké retenční nádrže a výsadbou dřevin. Dále bude zasaženo LC 29 „Vrchní padělky“ – vymezené v ÚP Klokočí, kterou okrajově ovlivní estakáda a přeložka cesty. Pro zachování spojitosti a funkce je stěžejní, že nebude upravován vodní tok. Pro podporu funkce jsou navrženy vhodné výsadby s minimalizací zásahů do doprovodné vegetace. MBC 601, vložené do RBK – vymezené v ÚP Suchdol n. Odrou překonává mostní konstrukce.

Z regionálních biocenter budou RBC 121 Emauzské rybníky, RBC 176 Oderské rybníky (ÚP Vražné/Mankovice) dotčeny zábořem porostů s degradací rybníku Cíp (na dně rybníku navrženy tři podpěry pro estakádu VRT), zánik či degradace biotopu místní fauny (zejména ptáků a obojživelníků). Řešení překonává biocentra dlouhá estakáda, bez potřeby dalších opatření. Dále bude RC 171 „Rozvodí Stráže“ – vymezené v ÚP Hranice/Bělotín ovlivněno fragmentací lesních porostů při stavbě ekoduktu, rovněž bez potřeby opatření.

Mezi dotčená nadregionální biocentra patří NRBC Oderská niva – vymezené v ÚP Studénka/Jistebník/Ostrava, kde dojde k záboru přírodních biotopů, včetně mokřadů a lužních lesů. Záměr tyto dopady minimalizuje vhodným trasováním a navržením migračních objektů.

V případě dotčených interakčních prvků nedojde u IP 13 – vymezený v ÚP Prosenice výměnou propustku a realizací přístupové komunikace k významnému ovlivnění funkce a spojitosti ÚSES. Interakční prvky vymezené v ÚP Osek nad Bečvou jsou vymezeny na zemědělsky využívané ploše bez jasné definice v krajině, s již existujícím ovlivněním např. trafostanicí, případně s vymezením v ploše vegetace podél silnice. Spojitost a funkce bude záměrem mírně ovlivněna, avšak bez významného vlivu, v jednom z úseků s významnějším omezením v důsledku realizace tunelu. Navrženy možné úpravy vedení či přemístění prvku mimo dotčenou plochu s ozeleněním a doplněním výsadeb. V jednom z úseků může být hodným způsobem rekultivace zachována i posílena spojitost a funkce prvku. Interakční prvky vymezené v ÚP Klokočí budou dotčeny přemostěním a přeložkami komunikací, významné negativní vlivy na ekologickou funkci se neočekávají, s možností přetrasování jednoho z prvků pod mostní objekt. IP – vymezený v ÚP Jistebník bude fragmentován při rozšíření stávající železniční tratě. Fragmentace bude zmírněna mostním objektem.

Z hlediska vlivu na ÚSES nebude výstavba ani provoz posuzovaného záměru v případě dodržení stanovených opatření představovat významné riziko pro životní prostředí. Ekologicko-stabilizační funkce dotčených biocenter ÚSES sice bude oslabena, nikoliv však zcela vyloučena. Nejzávažnější dopad má zásah na regionální biocentrum RBC 121 Emauzské rybníky,

resp. RBC 176 Oderské rybníky, kde dojde k oslabení ekologické funkce rybníku Cíp, a k plošným záborům okolních lesních porostů, které se podílejí na stabilitě okolní krajiny. Stejně je tomu i v případě nadregionálního biocentra NRBC Oderská niva, kde budou rovněž zásadně ovlivněny rybníky a lesní porosty. Projekt zde nicméně zohledňuje veškeré požadavky na minimalizaci jeho vlivů, jako jsou trasování snižující fragmentaci, odhlučnění významných lokalit výskytu ptactva či dostatek migračních objektů. Konektivita biokoridorů ÚSES bude zajištěna dostatečně světlými mosty. V případě lokálního biokoridoru LBK 1 a 5 je potřeba v územních plánech Studénky a Velkých Albrechtic přesměrovat jejich trasu na ekodukt, který je navržen na vhodnějším místě cca 800 m severně.

Dřeviny rostoucí mimo les

V rámci stavby VRT bude nezbytné kácet mimolesní zeleň nejen na plochách staveniště, ale i v okolních prostorech kvůli zajištění bezpečnosti provozu. Dřeviny v blízkosti trati musí být udržovány tak, aby při pádu nepřesahovaly prostor 4 metrů od trakčních sloupů, vedení a dalších částí trati. U VRT musí být vymezena bezpečnostní zóna 8 metrů od kolejí, kde nesmí být dřeviny (u konvenční železnice je ochranná zóna stanovena na průjezdný profil trati). Podle dendrologických průzkumů, které pokrývají celkovou plochu okolo 860 ha, bude nutné v úseku MBI vykácet celkem 2 610 soliterních dřevin (z toho 2 229 vyžadují povolení ke kácení) a 469 356 m² zapojených porostů dřevin. V úseku MBII se předpokládá kácení celkem 8 046 stromů rostoucích mimo les a 1 016 075 m² dalších porostů. Součástí posuzovaného záměru je návrh sadových úprav, zahrnující výsadby dřevin jak v rámci naváděcí vegetace migračních objektů a tras, tak ozelenění okolí navrhovaných objektů. Součástí požadavků je také výsadba minimálně 351 listnatých dřevin v rámci úseku MBI, jakožto opatření ke snížení vlivů stavby na životní prostředí. Zpracovatelem posudku byl tento původní požadavek požadován k rozpracování a upřesnění lokalit výsadby tak, aby zároveň směřoval do nejhůře zatížených lokalit z hlediska znečištění ovzduší. Alespoň dílčí část kácených dřevin tak bude přímo nahrazena novými výsadbami, směřovanými do vhodných lokalit. Vlivy vlastního kácení pak budou minimalizovány vhodnými termíny a postupy ve smyslu podmínek tohoto stanoviska.

Káceny budou rovněž starší dřeviny, které jsou biotopem saproxylických bezobratlých, hnízdištěm ptáků a úkrytem netopýrů. Biologicky hodnotné stromy, zejména starší duby na hrázích Polaneckých rybníků, budou po konzultaci s AOPK ČR a CHKO Poodří ořezány na vysokokmenné torzo, aby mohly zachovat svoji ekologickou hodnotu. Zároveň budou přijata opatření na ochranu zachovaných stromů v souladu s Arboristickým standardem a normou ČSN 83 9061, aby nedošlo k jejich poškození během stavebních prací. Tyto požadavky jsou rovněž součástí podmínek tohoto stanoviska.

Vlivy na krajinný ráz

Trasa VRT prochází v úseku z Prosenic do Hranic krajinou plošin a pahorkatin, v úseku od Hranic do Studénky pak krajinou vrchovin a v úseku od Studénky do Ostravy pak krajinou širokých říčních niv. Dle rámcové krajinného typu způsobu využití území se zájmové území předmětného záměru nachází převážně v zemědělské krajině, částečně v urbanizované krajině a částečně v krajině rybníční. Navržená trasa VRT prochází z největší části krajinným celkem Moravské brány, který představuje úzkou, tektonicky podmíněnou sníženinu Karpatské předhlubně. Na sníženinu Moravské brány navazují v severozápadní části prudké zlomové svahy Oderských vrchů a Vítkovské pahorkatiny, na které navazují zarovnané povrchy jejich vrcholových platů, a které tvoří ostrou krajinnou hranici. Po opuštění Moravské brány trasa VRT vstupuje do krajiny Poodří, která je charakteristická fluvialním typem krajiny s četnými tůněmi,

mokřady, pozůstatky lužních lesů, ale rovněž unikátními rybníčními soustavami, a harmonickým krajinným uspořádáním. V oblasti Hranic, Lipníka nad Bečvou a Ostravy prochází trasa VRT silně urbanizovanou krajinou.

Největší hodnoty krajinného rázu lze spatřovat na území CHKO Poodří, které je charakteristické přítomností významného množství přírodních hodnot. Trasa VRT zde vstupuje rovněž do míst oblastí vymezených v preventivním hodnocení krajinného rázu CHKO Poodří jako I. (tedy přísný) stupeň ochrany krajinného rázu. Jedná se především o oblast nivy řeky Bílovky a také oblast Polanských rybníků. V ostatní části prochází trasa VRT převážně zvlněnou zemědělskou krajinou bez výraznějších lesních celků. Hodnotu krajinného rázu v převážně zemědělské krajině zvyšuje přítomnost zachovalých vodních toků s doprovodnými porosty, případně hodnotná rybníční soustava u Oder.

Z hlediska zákonných kritérií krajinného rázu jsou vlivy záměru hodnoceny jako slabé až středně silné, případně středně silné, a to s výjimkou vlivu na zvláště chráněná území (ZCHÚ), který je hodnocen jako žádný a vlivu na kulturní dominanty, který je hodnocen jako slabý. Středně silné vlivy jsou hodnoceny u vlivů na rysy a hodnoty kulturní a historické charakteristiky a vlivu na VKP.

Realizace VRT vytvoří novou krajinnou dominantu, která bude působit jako bariéra nejen z hlediska prostupnosti krajiny pro člověka a volně žijící živočichy, ale také jako vizuální bariéra narušující estetické vazby v krajině. Stavba svou velikostí, výškou a dalšími parametry nebude v souladu s harmonickým měřítkem krajiny a přesáhne běžně akceptované antropogenní prvky. Svým charakterem bude výstavba trati srovnatelná s dálniční stavbou, a to včetně souvisejících staveb, jako jsou mosty, násypy a protihlukové stěny. Trakční vedení a technologické objekty, které jsou specifické pro železniční trať, zvýší hmotový a výškový zásah do krajiny.

VRT je částečně vedena v souběhu s dálnicí D1, což minimalizuje nové vizuální bariéry a fragmentaci krajiny. V dalších částech, kde se trať odklání od dálnice a prochází volnou krajinou, však dochází k významným zásahům, zejména v oblastech vodních toků, lesních porostů a rybníčních soustav, jako je okolí řeky Bílovky a Oderských rybníků. Tyto zásahy zahrnují vykácení vzrostlé vegetace a narušení krajinných prvků, což negativně ovlivní harmonii a estetiku krajiny. Část VRT je vedena také ve stopě stávajícího tranzitního železničního koridoru až do železniční stanice Ostrava-Svinov. A to ve snaze nevkládat stavbu do volné krajiny a nerozšiřovat tak fragmentaci krajiny a nevytvářet nové pohledové bariéry a krajinné dominanty. Nevýhodou však je, že stavba musí dvakrát mimoúrovňově překonat dálnici D1, s dopadem do výškových nároků stavby (vysoké násypy, dlouhé mostní objekty). Nejvýznamnější vlivy na krajinu či krajinný ráz je proto možné spatřovat právě v místech, kde trať vstupuje do volné krajiny. V důsledku souběhu několika liniových staveb v krajině (VRT, dálnice D1, vedení velmi vysokého napětí) dojde také ke kumulaci negativních projevů těchto staveb v krajině Moravské brány.

V místech, kde trať překonává dálnici nebo jiné liniové stavby, vzniknou nové technicistní prvky, které svou výškou a robustností vytvoří nové krajinné dominanty. Tyto stavby výrazně přesáhnou dosavadní měřítko krajiny a naruší její estetickou hodnotu. Pro zmírnění tohoto vlivu je např. u estakády konvenční trati v oblasti Bílovky požadováno obložení čelních zdí rámců a dolní části říms kamenným obkladem nebo kamenným zdivem. Kromě toho v oblasti CHKO Poodří dojde k záboru cenných biotopů a vzrostlé vegetace, což povede k potlačení přírodních charakteristik této oblasti. V prostoru průchodu trasy VRT přes přírodní park Oderské vrchy

nejsou soustředěny významné hodnoty krajinného rázu, kvůli kterým je přírodní park vymezen. Vliv na něj byl proto vyhodnocen jako slabý.

Záměr nebude představovat citelnější ovlivnění cílových kvalit dotčených krajinných celků Haná a Moravská brána dle ZÚR Olomouckého kraje, resp. územních podmínek pro jejich zachování, či dosažení a nebude představovat významnější vlivy na jejich stanovená doporučení a opatření. Částečný vliv lze v tomto ohledu identifikovat v souvislosti s narušením vodních toků a jejich nivy, které budou záměrem kříženy a upravovány. Tento vliv pak bude kompenzován sadovými výsadbami a dále uvedenými doporučeními pro zásahy do krajinotvorných prvků. Záměr nicméně bude mít v některých lokalitách významný vliv na krajinný ráz (Poodří, Odry, přesmyk u Hranic, znásobení vnímání liniových technických staveb v prostoru Moravské brány), který bude rovněž třeba maximálně zmírnit přijetím stanovených opatření. Celkově je však trasa VRT převážně umístěna do krajiny s nepříliš vysokými hodnotami krajinného rázu (kromě části Poodří).

Na základě provedeného hodnocení lze celkově konstatovat, že záměr je navržen s ohledem na kritéria ochrany krajinného rázu dle § 12 zákona č. 114/1992 Sb. Vliv navrhovaného záměru je hodnocen jako únosný zásah do krajinného rázu.

Vlivy na VKP

Záměrem budou významněji ovlivněny VKP tzv. ze zákona (les, vodní tok, rybník a údolní niva). Registrované VKP nejsou záměrem dotčeny. Významné vlivy se předpokládají zejména na vodní toky a jejich údolní nivy a rybníky, v menší míře pak na lesní porosty. Pro každý z těchto prvků jsou stanovena opatření, která zahrnují přeložky koryt prováděné přírodě blízkým způsobem, ochranu živočichů během výstavby a revitalizaci lesních porostů po dokončení stavby. Dopad zásahu v zásadě kumuluje vlivy již realizované dopravní infrastruktury, tj. v západní části dálnice D1 a ve východní části železničního koridoru č. 271.

Vodní toky a údolní nivy budou ovlivněny zejména stavbou mostních objektů, přeložkami, fragmentací koryt, odstraněním břehových porostů a opevněním koryt. Při zásazích do dna a břehů dojde u některých toků k narušení biotopů vodních živočichů. Mezi rizikové faktory na biotu vodních toků během výstavby se řadí i přenosy infekcí, především račího moru. Při údržbě kolejí proti zarůstání pleveli mohou do retenčních nádrží a dále do vodních toků unikat herbicidy. Potenciální možnost úniku chemických látek do toku lze omezit až vyloučit vhodným technickým provedením a technologickou kázní. Migrační průchodnost závisí zejména na technickém řešení mostních objektů. Vliv záměru na VKP vodní tok a údolní niva bude významnější např. v případě říčky Ludiny, v jejímž případě je nezbytné upravit značnou část koryta a vykácet nezanedbatelnou část doprovodné zeleně. K úplnému zániku její ekologicko-stabilizační funkce nicméně nedojde. Nezbytné je však aplikovat stanovená opatření na ochranu vodních živočichů před nadměrnou mortalitou. Dopad zásahu na ostatní vodní toky a jejich údolní nivy je víceméně lokální, případně se týká již značně pozměněných a degradovaných VKP. Nutno však dodat, že v případě Doubravy a pravostranného přítoku Bělolínského potoka dojde k podstatné redukci či úplnému zániku rudimentů jasanovo-olšovských luhů, které byly fragmentovány výstavbou napěťové soustavy a dálnice D1. U vodních toků Lubeň a Trnávka se očekává významný vliv na korytotvorné průtoky a splaveninový režim, který je již nyní narušen. Jsou zde proto navrženy přírodě blízké úpravy koryta. U toku Loučka bude negativně ovlivněn přirozený vývoj koryta a navrhuje se úpravy břehů. U VKP Údolní niva řeky Bečvy dojde k mírně negativnímu vlivu, zejména kvůli zvýšení urbanizace bez narušení hydrologického režimu. Zásahy do dalších VKP spojených s vodními toky budou ovlivněny zejména průtoky

a morfologie koryt, dále zábery vlhkých biotopů a degradace biotopů vodních a lesních živočichů, přičemž je nutné realizovat technické úpravy pro snížení těchto dopadů. Za účelem minimalizace vlivů realizace předmětného záměru na vodní toky včetně jejich údolních niv je pro fázi výstavby stanovena řada opatření, které jsou převzaty do podmínek tohoto stanoviska. Při realizaci všech stanovených opatření se významný negativní vliv záměru na ekologicko-stabilizační funkci těchto krajinných prvků nepředpokládá.

Rybníky budou ovlivněny zejména záborovými činnostmi a odstraněním břehových porostů, což způsobí zvýšenou mortalitu živočichů. Rybník Cíp u Vražného bude překlenut estakádou, což povede k narušení břehových porostů a zhoršení podmínek pro živočichy. Polanecké rybníky budou zasaženy zábořem části jejich plochy a odstraněním břehových porostů, což ohrozí živočichy, jako jsou obojživelníci, plazi a ptáci. V případě rybníku Cíp a Polaneckých rybníků je navrženo provést opatření, která zahrnují rozšíření rybníků na jiných březích a revitalizaci břehových porostů, aby se minimalizovaly negativní dopady. Ekologická funkce VKP rybník bude ve všech případech zachována. Výrazně oslabena však bude v případě rybníku Cíp u Vražného, přes který je navržena estakáda, a Polaneckých rybníků, kde je pro umístění stavby potřebný zábor části vodní plochy.

Záměr bude mít zanedbatelný vliv na VKP lesní porosty. Ekostabilizační funkce lesa nebude přímo ovlivněna, zábor lesních pozemků bude pouze v omezeném rozsahu. Lesní porosty budou zasaženy zejména záborovými činnostmi a odstraněním části lužních a lesních porostů. Lesy u Oderských rybníků budou zasaženy záborovými činnostmi, což povede k fragmentaci jasanovo-olšových luhů a zhoršení stavu biotopů. Lesy v katastrálním území Velká u Hranic budou zasaženy při napojení silničního obchvatu, ale negativní vlivy budou omezené. V případě lesů je plánována revitalizace a obnova po skončení výstavby, aby byla zachována jejich ekostabilizační funkce. V případě lužních lesů u Jistebníku budou vyžadovány rozsáhlé zábery, přičemž byla zvolena varianta průchodu železnice přes les po estakádě, aby byl zábor minimalizován. Vliv zásahu na VKP les je významný pouze v případě porostů tvrdého luhu u Jistebníku, kde jsou s ohledem na ekologickou funkci a kvalitu porostu vyžadovány rozsáhlé zábery. Pro snížení záboru a zachování alespoň částečné ekologické funkce porostu byla zvolena varianta průchodu železnice přes les po estakádě. U zbylých porostů dojde k poškození, resp. oslabení ekologicko-stabilizační funkce VKP pouze na lokální a nevýznamné úrovni.

Vlivy na zvláště chráněná území

Záměr zasahuje do velkoplošného zvláště chráněného území CHKO Poodří. Z maloplošných pak vyžaduje lokální zásahy do přírodních rezervací PR Rákosina, PR Rezavka a PR Polanský les. Zásah je nutný i na území dosud nevyhlášené PR Jistebnické mokřady. Mimo to trasa prochází v těsné blízkosti národní přírodní rezervace NPR Polanská niva.

V CHKO Poodří jsou předpokládány zábery a degradace přírodních biotopů, rozsáhlé kácení dřevin rostoucích mimo les, narušení krajinného rázu kácením dřevin a výstavbou technické infrastruktury, hlukové zatížení území železniční dopravou, zásah do biotopů ZCHD rostlin a živočichů, omezení migrační prostupnosti území. Ze zdejších přírodních rezervací je v PR Rákosina předpokládán drobný zábor louky a porostů dřevin v severní části lokality při vybudování nadjezdu místní komunikace. Hlukové zatížení biotopů ptáků, zejména rákosin vlakovou dopravou bude minimalizováno protihlukovými stěnami, v NPR Polanská niva pak také protihlukovými valy. V PR Polanský les předpokládáno kácení nebezpečných dřevin v dopadové vzdálenosti do kolejiště, navýšení hlukové zátěže nárůstem vlakové dopravy. V PR Rezavka předpokládáno odstranění břehových porostů podél západní hráze Nového rybníka, hlukové

zatížení biotopů ptáků vlakovou dopravou v místech Polanecké spojky ztráta tvrdého luhu pro rozšíření železnice o jednu kolej v OP.

Plánované zábory se koncentrují zejména ve III. a IV. zóně CHKO Poodří, v okolí stávajícího železničního koridoru. Dotýkají se spíše méně hodnotných částí území, jako jsou intenzivně obdělávaná pole, louky a rudерální vegetace. Nejrozsáhlejší zábory přírodních biotopů jsou navrženy v údolní nivě Bílovky, kde se nacházejí kvalitní porosty tvrdých luhů, mokřadních vrbín a jejich přechodů. V CHKO Poodří zásah vyžaduje také vykácení velkého množství dřevin rostoucích mimo les, které mají často významnou krajinotvornou a ekologickou funkci. Zásahy do nejceněnějších porostů dřevin je požadováno minimalizovat a provádět pouze v nejnútnejším řádně odůvodněném případě. Zpracovatelem posudku byla v tomto smyslu související podmínka tohoto stanoviska upřesněna mimo jiné s požadavkem na kontrolní dohled ekodozoru.

Vlivy na migrační prostupnost krajiny

Bariérový efekt záměru vyplývá zejména z potřeby oplocení VRT, které má zabránit vnikání zvířat i osob do prostoru rychle jedoucích vlakových souprav. Fragmentace území je částečně zmírněna trasováním souběžně s již existujícími dopravními stavbami, zejména pak podobně oplocenou dálnicí D1. Přiložení VRT k dálnici D1 však zvyšuje stresový faktor pro velké savce, kteří využívají stávající podchody a nadchody. V rámci záměru jsou mosty v úsecích souběhu s dálnicí D1 navrženy s ohledem na parametry objektů dálnice, což zajišťuje konzistenci v migrační prostupnosti. V záplavovém území Odry, v CHKO Poodří, musí VRT vést po násypovém tělese, což omezuje migrační průchodnost pro velké savce, kteří vyžadují podchod vyšší než 5 metrů. Klíčová migrační trasa pro tyto druhy bude umožněna po navrženém ekoduktu Polanská niva o šíři 80 metrů a částečně také nivou Bílovky. V dalších úsecích je migrace velkých savců zajištěna velkými mostními objekty, které technicky splňují požadavky, ale mají omezenou funkčnost, kvůli nízkému migračnímu tlaku a odlesněnému charakteru krajiny. Kromě ekoduktů a mostů přes vodní toky a jejich údolní nivy budou migrace větších savců umožněny i pod mosty přes málo frekventované polní cesty.

Pro středně velké kopytníky, jako je srnec nebo prase, bude migrační prostupnost zajišťována stejnými objekty jako pro velké savce, ale přidají se k nim menší mosty. Dle migračních studií, které jsou součástí dokumentace EIA, je celkově trasa VRT pro tyto druhy dobře průchozí, s několika migračními profily plně funkčními a dalšími s průměrnou či podprůměrnou funkčností. Pro menší savce, jako je kuna nebo liška, jsou navrženy rámové propustky a vegetační úpravy, které zajistí jejich pohyb. U obojživelníků a plazů jsou migrační trasy soustředěny podél vodních toků, přičemž všechny vodní toky, které kříží VRT, jsou přemostěny vhodnými objekty, které umožňují jejich průchod. Objekty na vodních tocích jsou vyprojektovány tak, aby byly průchozí pro silně ohroženou vydru říční nebo bobra evropského.

K průchodnosti přispěje i řada dalších opatření, jako jsou vegetační úpravy nebo prvky podporující pohyb menších druhů, které budou umístěny do podmostí větších mostů. Stanovena jsou také další opatření, jako jsou polosuché retenční nádrže a revitalizace mokřadů, které zlepší vodní režim v krajině. Pro ptáky a netopýry je klíčové zajištění letových koridorů podél vodních toků. Migrační průchodnost pro netopýry bude zajištěna dostatečnou výškou mostů, ale u jednoho z mostů, který bude mít protihlukové stěny, se zvýší letová hladina, čímž se sníží riziko kolizí s projíždějícími vlaky, což je třeba zohlednit v rámci následného upřesnění řešení těchto stěn. Celkově lze konstatovat, že migrační průchodnost posuzované trasy VRT je pro živočichy kategorie A (velcí savci) až G (bezobratlí) zajištěna dostatečně.

Na základě provedeného hodnocení lze konstatovat, že realizace VRT posílí značnou stávající fragmentaci území, nedojde však k zásadnímu omezení jeho migrační prostupnosti. V místech křížení významných migračních koridorů jsou navrženy tunely, ekodukty či řada mostů včetně dlouhých estakád. Záměr tak požadavky na zajištění migrační prostupnosti reflektuje.

Vlivy na památné stromy

Památné stromy nebudou záměrem významně dotčeny, všechny se nacházejí v bezpečné vzdálenosti od záměru.

Synergické a kumulativní vlivy na krajinu a její ekologické funkce

V rámci dokumentace EIA jsou dále uvažovány záměry a koncepce s možnými kumulativními vlivy na přírodu a krajinu, a to mimo jiné na základě údajů z informačního systému EIA/SEA. Z konkrétních koncepcí se jedná např. o ZÚR Olomouckého a Moravskoslezského kraje, Strategie rozvoje Moravskoslezského kraje 2019–2027, Plány odpadového hospodářství obou krajů a Státní energetická koncepce ČR. Z konkrétních záměrů pak např. o těžbu štěrkopísku v lokalitě Mankovice, rekonstrukce tratě Studénka – Mošnov, bioplynová stanice Velké Albrechtice, sanace hráze na Odře či nové vedení 400 kV Kletné a další. Žádný z těchto záměrů však zásadně nezvyšuje negativní dopady na ochranu CHKO Poodří.

V širším okolí byly realizovány či plánovány logistické areály, které zabírají ornou půdu, a tím snižují potravní stanoviště dravců a druhů agrární krajiny, jako je moták pochop nebo koroptev polní. Největším ohrožením pro tyto druhy nicméně zůstává intenzivní zemědělství. Vzhledem k tomu vliv spojený se zábořem půdy není ze strany hodnoceného záměru hodnocen jako významný.

Fragmentaci krajiny by mohl zesílit zejména souběh s dalšími připravovanými dopravními stavbami, například modernizací dráhy č. 280 východně od Hranic. Přesné technické řešení, které by zajišťovalo migrační prostupnost, však zatím není k dispozici. Uvažovaný vodní koridor Dunaj–Odra–Labe byl v roce 2023 zrušen. Souběh se stávajícími záměry z hlediska krajiny a její ekologické funkce je zohledněn v hodnocení vlastních vlivů záměru.

Výsledný souhrnný vliv záměru na krajinu a její ekologické funkce je zpracovatelem posudku hodnocen jako akceptovatelný, a to málo až středně významný nepříznivý, dočasný během realizace i trvalý po uvedení do provozu záměru, a to za předpokladu plnění požadovaných opatření dle podmínek stanoviska EIA.

Tato klasifikace reflektuje zejména skutečnost, že při výstavbě záměru dojde k významným zásahům zejména do vodních a lesních VKP, které budou po dokončení nahrazeny či částečně kompenzovány, současně dojde k narušení migrační průchodnosti krajiny, která bude po dokončení nahrazena a částečně kompenzována navrženými objekty a výsadbami. Také však po dokončení vznikne trvalý technicistní prvek s významným dopadem na krajinný ráz, vedený částečně v souběhu se stávajícími obdobnými prvky.

Vlivy na hmotný majetek a kulturní dědictví včetně architektonických a archeologických aspektů

Významné negativní vlivy záměru „RS 1 VRT Prosenice – Ostrava-Svinov“ na hmotný majetek a kulturní dědictví byly vyloučeny, při respektování opatření spojených s posuzováním záměrem a podmínek tohoto závazného stanoviska lze vlivy posuzovaného záměru považovat za přijatelné.

Realizace záměru si vyžádá zásah do hmotného majetku, v podobě zásahů do tělesa stávající železniční tratě č. 271 Přerov – Bohumín v místech plánovaných přeložek v k. ú. Osek nad Bečvou a v k. ú. Drahotuše, a dále v úseku mezi řekou Bílovkou a Ostravou-Svinov, kdy bude stávající tranzitní železniční koridor přesunut do nové polohy. S realizací záměru souvisí rovněž nezbytné úpravy žst. Prosenice, žst. Drahotuše, žst. Lipník nad Bečvou a žst. Jistebník. Další zásahy do hmotného majetku budou způsobené úpravami a přeložkami distribuční sítě VN, NN, sdělovacích vedení a zařízení, dále přeložkami potrubního vedení (vodovody, plynovody, kanalizace) a ostatních inženýrských sítí.

S předmětným záměrem jsou dále spojeny demolice a úpravy nadjezdů silnic, realizace přeložek silnic, místních komunikací a polních cest. Dále dojde k demolici dvou silničních nadjezdů, které jsou v kolizi s nově navrženými nadjezdy přes VRT. Další demolice se týkají objektů v k. ú. Osek nad Bečvou (objekt definovaný v KN jako jiná stavba, dvě stavby pro rekreaci, objekt vodárny, víceúčelovou stavbu), v k. ú. Lipník nad Bečvou (čtyři stavby pro rekreaci, tři objekty k bydlení, dvě víceúčelové stavby, šest objektů definovaných v KN jako jiná stavba), v k. ú. Jezernice dvě stavby technického vybavení, v k. ú. Slavič tři zemědělské stavby a jednu stavbu technického vybavení, v k. ú. Drahotuše dva rodinné domy, v k. ú. Hranice jeden rodinný dům. Dále je uvažováno o demolici několika reléových domků (v k. ú. Velká u Hranic, k. ú. Studénka nad Odrou, k. ú. Jistebník. V k. ú. Jistebník jde pak o demolice objektu, skladů, objektu rodinného domu. V k. ú. Hladké Životice bude demolován objekt rodinného domu a další soukromý objekt, v k. ú. Kujavy bude demolován objekt rodinného domu a jedna zemědělská stavba, v k. ú. Polanka nad Odrou objekt vrátnice a v k. ú. Svinov objekt SpS.

Nezbytný zásah do hmotného majetku odpovídá rozsahu a charakteru předmětného záměru. K demolicím bylo přikročeno pouze v nejnutnějších případech přímé kolize, s obecnou snahou maximálně se vyhnout stávající zástavbě. Doložení soupisu konkrétních demolovaných objektů, včetně zdůvodnění nezbytnosti potřeby demolice a řešení náhrady či kompenzace za ně, zejména v případě rušených staveb technické infrastruktury, je na základě návrhu zpracovatele posudku požadováno rovněž v rámci podmínek tohoto stanoviska, a to v rámci dokumentace pro povolení záměru v navazujícím řízení. Z hlediska vlivu na hmotný majetek nebude výstavba ani provoz posuzovaného záměru představovat významné riziko pro životní prostředí v daném území.

Záměr nekoliduje s žádnou kulturní památkou typu světového kulturního dědictví a v jeho bezprostřední blízkosti se nenacházejí městské či vesnické památkové zóny nebo rezervace, krajinné památkové zóny či archeologické památkové rezervace. Záměr úzce navazuje na nemovitou kulturní památku Hranické viadukty (rejst. č. ÚSKP: 102439), které tvoří tři souběžné železniční mosty na železniční trati č. 271 před železničním nádražím Hranice na Moravě. Rekonstrukce Hranických viaduktů bude součástí samostatného navazujícího záměru „Rekonstrukce ŽST Hranice na Moravě“, mimo řešený záměr.

V zájmovém území se dále nachází nemovité kulturní památky, památkové rezervace a zóny, popř. i jejich ochranná pásma, ke kterým se předmětný záměr přibližuje. V Městské památkové rezervaci Lipník nad Bečvou (rejst. č. ÚSKP: 1051) se ve vzdálenosti 320 m až 1 060 m od trasy VRT nachází 86 nemovitých kulturních památek. Tyto památky nebudou záměrem negativně dotčeny. Ve vztahu k Městské památkové rezervaci v Lipníku nad Bečvou a jejímu ochrannému pásmu bude ke zmírnění vlivu provozu záměru na tuto městskou památkovou rezervaci sloužit navržená oboustranně pohltivá protihluková stěna výšky 3 m. Nemovitá kulturní památka vila v obci Lipník nad Bečvou (rejst. č. ÚSKP: 11199/9-30) se nachází cca 245 m jižně od tělesa VRT v km 101,450 VRT. Stejně jako v případě Městské památkové rezervace v Lipníku nad Bečvou

bude i v případě vily ke zmírnění vlivu provozu záměru na tuto městskou památkovou rezervaci sloužit navržená oboustranně pohltivá protihluková stěna výšky 3 m (PHS 4). Negativní ovlivnění této památky se neočekává. Nemovitá kulturní památka Jezernický viadukt (rejst. č. ÚSKP: 102541) se nachází nejbližší ve vzdálenosti cca 75 m v souběhu s navrženým Novým jezernickým viaduktem (km cca 104,230 až 104,650 VRT). Jezernický viadukt nebude stavbou přímo dotčen. Ve spolupráci a v souladu s požadavky NPÚ byla navržena podoba Nového jezernického viaduktu, který je veden souběžně s Jezernickým viaduktem tak, aby estetické působení stávajícího viaduktu bylo zachováno a nemovitá kulturní památka nebyla negativně ovlivněna.

Záměr se dále nachází v bezprostřední blízkosti kulturní památky výpravní budovy železniční stanice Jistebník (rejst. č. ÚSKP 49796/8-3978). Kulturní památka se nachází cca v km VRT 150,0 (vlevo). Vzhledem k tomu, že objekt je památkově chráněný, dojde v rámci záměru pouze k velmi omezenému zásahu do dispozice části objektu. Vzhled budovy, střešní konstrukce a fasády nebudou dotčeny. Dojde k přiblížení průjezdných kolejí k výpravní budově a vybudování protihlukové stěny podél kolejiště těsně před výpravní budovou. Samotná kulturní památka nebude realizovanou stavbou dotčena.

U ostatních kulturních památek se negativní ovlivnění navrženým záměrem nepředpokládá a nejsou navržena žádná specifická opatření, případně jsou již součástí opatření spojených s výstavbou vlastních objektů záměru. Další dotčené památkově chráněné objekty (boží muka u Hranic, kříž u Kovářské cesty Velké Albrechtice) je v podmínkách tohoto stanoviska požadováno přemístit na vhodné předem určené lokality, dle dohody s dotčenými obcemi. Z hlediska vlivu na kulturní dědictví, zahrnují rovněž architektonické aspekty, tak nebude výstavba ani provoz posuzovaného záměru při respektování stanovených opatření představovat významné riziko pro životní prostředí v daném území.

Trasa záměru prochází územím s archeologickými nálezy ve smyslu zákona č. 20/1987 Sb., o státní památkové péči, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „zákon č. 20/1987 Sb.“). V několika místech se dostává do blízkosti nebo se přímo dotýká celé řady území archeologických nálezů (UAN) kategorie I a II. Před realizací záměru jsou předpokládány postupy s oznámením záměru a umožněním provedení záchranného archeologického výzkumu dle příslušných ustanovení zákona č. 20/1987 Sb. V případě nepředvídaného paleontologického nálezu je předpokládán postup dle příslušných ustanovení zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody. Z hlediska vlivu na archeologické aspekty včetně příp. paleontologických nálezů nebude výstavba ani provoz posuzovaného záměru při respektování zákonných povinností představovat významné riziko pro životní prostředí v daném území.

Výsledný souhrnný vliv záměru na hmotný majetek a kulturní dědictví včetně architektonických a archeologických aspektů je zpracovatelem posudku hodnocen jako akceptovatelný, a to středně významný nepříznivý, dočasný během realizace; málo významný až nevýznamný nepříznivý, trvalý po uvedení do provozu záměru, a to za předpokladu plnění požadovaných opatření dle podmínek tohoto stanoviska.

Tato klasifikace reflektuje zejména skutečnost, že záměr vyžaduje vstupní demolici řady několika objektů občanské zástavby i technické a dopravní infrastruktury, nicméně tento počet s ohledem na délku záměru je spíše méně významný, v porovnání např. s francouzským příkladem, komentovaným dále v textu posudku. Z provozu záměru pak lze očekávat případné významnější vlivy vibrací a technické seismicity, vesměs však na omezený počet jednotek

objektů s málo významným kulturním, architektonickým a obdobným potenciálem. Aktuálně navíc bez možnosti stanovení přesnější míry takového dotčení.

Přeshraniční vlivy

Předpokládané vlivy záměru na životní prostředí a veřejné zdraví nepřesáhnou státní hranice ČR. Tyto vlivy lze vyloučit vzhledem k rozsahu i charakteru záměru a zejména vzhledem k vzdálenosti dotčeného území od státní hranice. Vlastní řešený úsek VRT je ryze vnitrozemní, navazující úsek z Ostravy Svinov ke státní hranici s Polskem bude předmětem samostatného posouzení, mimo aktuálně řešený proces. Požadavek na mezistátní posuzování nebyl uplatněn a ani nebyly pro takové posouzení shledány relevantní důvody. Přeshraniční vlivy jsou proto hodnoceny jako nevýznamné, neočekávají se žádné významné negativní vlivy na sousední ani jiné státy.

Jiné vlivy – možnost kumulace

Kumulativní a synergické vlivy jsou v dokumentaci EIA hodnoceny jako kombinace různých zdrojů hluku a zatížení, zejména ze železniční a silniční dopravy a stavebních prací. Rozsah takto uvažovaných záměrů vychází především z dopravně inženýrských podkladů (dopravní stavby), další jsou řešeny ve vztahu k ochraně přírody a krajinnému rázu, případně v oblasti vodního hospodářství (přenosové soustavy, přeložky vodních toků apod.). V daném případě je tak na jedné straně díky vedení trasy VRT v souběhu s dálnicí D1 a stávající konvenční tratí potenciálně nižší vliv záměru např. na půdu, biotu, krajinu a další než při jeho vedení volnou nedotčenou přírodní krajinou. Na druhé straně zde nastává o to významnější kumulace a synergie s těmito stávajícími záměry. K významnější kumulaci hluku tak dochází zejména v oblastech, kde se trasa VRT překrývá s konvenční tratí. Díky navrženým protihlukovým opatřením však nebudou překročeny související limity. V případě kombinovaného hluku z železniční a silniční dopravy (zejm. dálnice D1) je vycházeno z předpokladu plnění limitů stanovených pro řešený záměr. Pro hodnocení zdravotních dopadů synergických účinků (hluk z různých zdrojů) nicméně nejsou k dispozici ověřené metodiky a nejsou pro ně stanoveny hygienické limity. V rámci posudku byla podrobněji prověřena možnost potenciální kumulace s konkrétními záměry dle IS EIA, přičemž nebyla zjištěna taková nezohledněná významná kumulace, která by vedla k přehodnocení závěrů provedeného hodnocení, a to ani z hlediska ZPF a dalších. Mimo jiné také s poukazem na deklarované zlepšení kumulativní hlukové situace vlivem realizace záměru v příkladové lokalitě. Byla nicméně stanovena podmínka aktualizace akustického posouzení rovněž se zohledněním konkrétních záměrů a podrobné prověření možností dalšího snížení případné kumulativní a synergické hlukové zátěže nad rámec zákonných limitů. Vzhledem k závěrům provedených hodnocení a stanoveným podmínkám jsou kumulativní a synergické vlivy záměru celkově hodnoceny zpracovatelem posudku jako málo až středně významné a akceptovatelné, s požadavkem na jejich další upřesnění a prověření.

Záměr byl v procesu EIA posouzen ze všech relevantních hledisek a vlivů. Z provedeného hodnocení vlivů záměru v rámci dokumentace EIA vyplývá, že na základě charakteru samotného záměru, závěrů jednotlivých odborných studií a na základě souhrnného posouzení možných negativních vlivů předmětného záměru na životní prostředí lze konstatovat, že vlivy záměru na životní prostředí budou při přijetí stanovených opatření k prevenci, vyloučení, snížení a kompenzaci vlivů, stanovených v podmínkách přípravy, výstavby a provozu záměru z pohledu vlivů na životní prostředí a veřejné zdraví akceptovatelné.

Zpracovatel posudku se ztotožnil s převážnou částí dílčích závěrů posuzované dokumentace EIA a doporučil záměr k realizaci, za předpokladu respektování podmínek tohoto stanoviska, které vzešly z návrhu zpracovatelů dokumentace EIA, posudku a z procesu posuzování vlivů na životní prostředí, včetně připomínek z obdržených vyjádření. Odlišné názory v dílčích závěrech hodnocení, zejména v případě vlivů vibrací a technické seismicity, vlivu na veřejné zdraví, řešení protihlukových opatření včetně kumulativních vlivů a jiných, byly zpracovatelem posudku promítnuty rovněž do návrhu těchto podmínek.

Části dokumentace EIA, popisující a hodnotící výše zmíněné vlivy jsou dle názoru zpracovatele posudku zpracovány v dostatečném rozsahu dle požadavků zákona a hodnotí všechny aspekty vlivu záměru na jednotlivé složky životního prostředí a veřejné zdraví. Závěry uvedené v jednotlivých kapitolách dokumentace EIA ani jako celek nevyžadují podle názoru zpracovatele posudku zásadní doplnění ani dopracování, vyjma upřesnění a prověření některých dílčích oblastí v návaznosti na upřesněné řešení záměru v rámci podkladů žádosti o navazující řízení. Zpracovatel posudku současně s těmito závěry také souhlasí s tím, že vlivy ve všech posuzovaných složkách shledává při respektování podmínek tohoto stanoviska jako akceptovatelné, vyjma potřeby dalších postupů z hlediska soustavy Natura 2000.

V návaznosti na výše uvedené se příslušný úřad ztotožnil s tím, že konkrétní vlivy na jednotlivé složky životního prostředí a veřejné zdraví jsou z pohledu velikosti a významnosti hodnoceny jako akceptovatelné, vyjma potřeby zvláštních postupů z hlediska vlivů na soustavu Natura 2000 (§ 45i odst. 3 a násl. zákona č. 114/1992 Sb.), které budou probíhat mimo proces EIA a jejichž prostřednictvím bude teprve rozhodnuto o akceptovatelnosti nebo neakceptovatelnosti významně negativních vlivů záměru na soustavu Natura 2000, které byly v tomto stanovisku EIA postupem podle § 45i odst. 2 zákona č. 114/1992 Sb. prokázány u všech variant záměru, včetně varianty 1c, ke které je toto stanovisko EIA vydáno. Součástí podmínek tohoto závazného stanoviska jsou příslušná odůvodněná opatření určená k prevenci, vyloučení, snížení, popřípadě kompenzaci nepříznivých vlivů na jednotlivé složky životního prostředí a veřejné zdraví.

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

Předmětem záměru je novostavba dvoukolejně vysokorychlostní železniční trati pro osobní dálkovou dopravu o délce 63,4 km s navrženou maximální provozní rychlostí 320 km/h a minimální provozní rychlostí 200 km/h. Trať bude elektrifikovaná střídavou trakční napájecí soustavou 2 × 25 kV/50 Hz. Vysokorychlostní trať je navržena jako dvoukolejná s pravostranným provozem, s osovou vzdáleností kolejí 4,50 m na základě mezinárodního průjezdného průřezu GC (širších vozidel pro vlaky osobní dopravy). Rozchod koleje je normální (nominálně je normální rozchod 1 435 mm, avšak vzhledem k použitým pražcům je reálně 1 437 mm). Minimální sklon trati je 0 ‰ a maximální sklon trati je 25 ‰. Jízda vlaků bude zabezpečena jednotným evropským zabezpečovačem ETCS L2². Obě traťové koleje jsou navrženy jako balízkované

² ETCS L2 je evropský zabezpečovací systém druhé aplikační úrovně, který pracuje s pevnými balízkami, (elektronickým zařízením umístěným mezi kolejnicemi, které předává informace z trati do projíždějícího vlaku) sloužícími jako referenční bod, k němuž jsou vztaheny informace týkající se polohy předávané vozidlu ze stacionární části systému reprezentované zejména radioblokovou centrálou (RBC). RBC sleduje jednotlivé vlaky a komunikuje s nimi. Zná pozici, směr jízdy a rychlost vlaků a vyhrazuje pro jejich další jízdu volný, bezpečný prostor. Sleduje, zda strojvedoucí vlaku dodržuje rychlost jízdy a reaguje správně na situaci na trati. Povolení k jízdě (Movement Authority, MA) získává vlak

(tedy s elektronickým zařízením pro předávání informací z trati do projíždějícího vlaku) a bude možné je v nezbytných mimořádných případech pojíždět obousměrně. Provoz trati je předpokládán výhradně jako denní s pravidelnou noční údržbou, s předpokládaným vyloučením provozu běžných vlaků mezi 0:00 h až 4:00 h.

V hlavních kolejích VRT je z hlediska železničního svršku plánováno použití bezстыkové kolejnice profilu o hmotnosti min. 60 kg/m, s pružným bezpodkladnicovým upevněním a jednoblokovými betonovými pražci délky min. 2,40 m s podpražcovými podložkami. Kolejové lože je navrženo ze štěrku frakce 31,5/63 mm. Navrhována je výška sestavy železničního svršku 415 mm, včetně podpražcových podložek. Konstrukční řešení železničního spodku je navrženo se střeovitým příčným sklonem 2,5 %, v obloucích s jednostranným příčným sklonem 2,5 %. Příčný sklon zemní pláně je 4 % a vzdálenost okraje asfaltové vrstvy od osy koleje je 3,05 m. Šířka subpláně (horní plocha konstrukční vrstvy ze štěrku) je 4,7 m od osy koleje. Konstrukce pražcového podloží je tvořena konstrukčními vrstvami z asfaltového betonu tl. 0,14 m a štěrku frakce 0/32 tl. 0,2 m a dále podkladními vrstvami dle místních podmínek navržených ze štěrku frakce 0/63 mm tl. 0,25–0,4 m potažmo ještě další vrstvou z drceného kameniva 0/90 mm tl. 0,35 m. Návrhem podkladních vrstev musí být zajištěna požadovaná únosnost zemní pláně min. 80 MPa, návrh konstrukčních vrstev zvyšuje únosnost v úrovni pláně tělesa železničního spodku nad 100 MPa.

Sklony svahů náspu jsou navrženy ve sklonu 1:2, od výšky 6 m pak v dolní etáži ve sklonu 1:2,5. Zářezy jsou navrženy obdobně, 1:2 do výšky 6 m, od výšky 6 m pak v dolní etáži ve sklonu 1:2,5. V zářezu je navíc mezi zalomením sklonů navržena lavička šířky 3 m. Svahy náspů i zářezy se ochrání proti mrazu a dalším klimatickým vlivům vrstvou drceného kameniva, vrstvou ornice a zatravněním.

Z hlediska odvodnění je preferován otevřený systém odvodnění. V převážné většině případů je navržen otevřený monolitický betonový příkop šířky 0,5 m. Příkop je navržen ve všech zářezích, v náspech pouze v těch místech, kde se terén svažuje směrem k zemnímu tělesu, případně je nutné odvést vodu ze zářezu podél tělesa náspu do vodoteče.

Záměr je členěn do dvou na sebe navazujících úseků, a to úseku Moravská brána I. z Prosenic (km 94,194) do Hranic (rozhraní mezi úseky je v km 114,000) a úseku Moravská brána II. z Hranic (km 114,000) do ŽST Ostrava-Svinov (km 157,628). Úsek VRT Moravská brána I. kromě realizace samotné vysokorychlostní trati dále zahrnuje stavbu zaústění VRT do tranzitního železničního koridoru (TŽK) v Prosenicích, Velkou údržbovou základnu Lipník nad Bečvou a jižní sjezd z VRT do ŽST Hranice na Moravě. Úsek VRT Moravská brána II. zahrnuje rovněž stavbu severního sjezdu z VRT do ŽST Hranice na Moravě, odbočku Kletné, sjezd do Ostravy-Vítkovic (odbočka Výškovice) a zaústění VRT do ŽST Ostrava-Svinov. V rámci záměru budou také provedeny úpravy některých úseků stávajícího II. a III. tranzitního železničního koridoru – trati č. 271. Dotčena je také celostátní trať č. 321 Ostrava-Svinov – Český Těšín a některé regionální tratě.

tedy přímo z RBC prostřednictvím GSM-R. Vozidlová část ETCS získává informace o ujeté vzdálenosti od poslední balízy průběžně prostřednictvím impulsních snímačů otáček na nápravách a Dopplerova radaru na spodku vozidla. Vzhledem k trvalému spojení mezi vlakem a řídicí centrálou tato úroveň umožňuje zavedení poloautomatického provozu, na úrovni automatizace GoA2 (Grade of Automation) podle IEC 62290-1.

V rámci stavby dojde rovněž k výstavbě více než 200 mostních objektů. Železničních mostních objektů je navrženo 129, z tohoto počtu se jedná o 13 estakád na VRT (celkové rozpětí >100 m a více jak 3 mostní pole), 1 estakáda na TŽK a 1 viadukt Stará Bílovka na TŽK. Silničních mostních objektů je navrženo 54, z toho 2 estakády (na obchvatu Hranic a Polanky n. O.). Dále jsou navrženy 4 ekodukty nad VRT, 1 nadchod (lávka), 4 podchody a řada dalších objektů, včetně vyvolané přestavby nadjezdů nad dálnicí D1 nebo o objekty na silničních komunikacích, jejichž úprava a změna řešení je vyvolána stavbou VRT. V trase VRT je dále navrženo celkem pět dvoukolejných hloubených železničních tunelů: Tunel Osek nad Bečvou v km 96,050-96,300, Tunel Lipník nad Bečvou v km 99,537-100,092, Tunel Slavíč v km 105,945-106,655, Tunel Velká v km 111,299-111,679 a Tunel Drahotuše v km 1,421-1,641. Součástí záměru je i úprava nástupišť zejména v ŽST Prosenice, v ŽST Drahotuše a ŽST Jistebník. V rámci záměru dojde k úpravám nebo přeložkám vodních toků, které jsou se stavbou VRT v kolizi. Na základě návrhu nové trasy byla koryta uzpůsobena tak, aby vyhověla podchodu pod navrhovanou dráhou. V současném stavu jsou koryta povětšinou zarostlá. Všeobecně se jedná o úpravu koryta lichoběžníkového tvaru v přírodě blízkém provedení (zatravnění). V nutných případech (prahy, úpravy pod mostem) byl použit lomový kámen nebo kamenná dlažba. Podkladem pro zpracování návrhu úprav vodotečí byly hydrotechnické propočty. Vybudováním VRT v místech zemědělských pozemků dojde k narušení stávajícího systému meliorací. Nové drenážní soustavy budou realizovány podél VRT s vyústěním do stávajících drenážních soustav, do silničních příkopů a do drobných vodotečí. V rámci záměru je dále navrženo celkem 80 retenčních nádrží, z toho 12 silničních, zbytek železničních. Retenční nádrže jsou navrženy jako podzemní nebo nádrže tvořené zemním tělesem. Výstavbou vysokorychlostní trati a souvisejících objektů jsou rovněž vyvolány přeložky stávající distribuční sítě elektrického vedení sestávající z vrchních holých a zemních kabelových vedení NN, VN a VVN. V rámci realizace stavby dojde ke střetu s uloženými silovými kabely, vrchním vedením i stožáry a trafostanicemi, což bude řešeno přeložkou daného vedení do nové trasy, náhradou venkovního vedení kabelovým vedením v zemi či přesunem nebo náhradou stávající trafostanice mimo kolize. Přeloženy nebo ochráněny budou rovněž drážní sdělovací (telekomunikační) kabely, vodovody, kanalizace a plynová vedení.

Stavbou bude dotčena i stávající silniční síť – dálnice, silnice I., II., III. třídy a místní, polní i účelové komunikace. V rámci novostavby VRT bude dotčeno velké množství především místních komunikací. Jejich přerušení bude řešeno přeložkami nebo směrovou a výškovou úpravou nebo zrušením a nahrazením objízdou trasou. V rámci stavby budou řešeny úpravy dálnice D1, přeložky silnic I/47, I/57, II/437, II/440, II/441, II/478, III/4371, III/4377, III/4418, III/4785, III/4804, III/04731, III/04733, III/04735, III/04738, III/04739, III/43612, III/44016, III/44021, III/44023, III/44025, III/46418, III/46421, III/46423, III/46425, III/46427. V místě křížení těchto komunikací s VRT jsou navrženy úpravy těchto komunikací tak, aby byly v místě křížení zajištěny všechny legislativní požadavky pro realizaci pozemních komunikací. Návrh pozemních komunikací je proveden po umístění jednotlivých zařízení v trase VRT a bude provázán se systémem polních cest. V rámci realizace VRT bude tento systém doplněn jak o přeložky stávajících polních cest, tak i o nové polní cesty navrhované z důvodu rozdělení pozemků stavbou VRT, a tím způsobené jejich nepřístupnosti. Dále je navržena nová síť obslužných komunikací pro zajištění přístupu k zařízením VRT (retenční nádrže, montážní plochy pro výhybky, technologické objekty, nástupní plochy na VRT apod.).

Součástí záměru jsou objekty na ochranu lidského zdraví a na ochranu volně žijících živočichů před negativními účinky hluku z provozu na železničních tratích a na pozemních komunikacích

(PHS, protihlukové valy a další opatření). Součástí záměru je i novostavba provozních a technologických objektů k zajištění komplexního provozu vysokorychlostní tratě. Smyslem technologických budov je umístění provozní technologie tratě. Podél celého nového traťového úseku vysokorychlostní tratě budou umístěny budovy zajišťující dle místních potřeb technologie zabezpečovacího zařízení, sdělovacího zařízení a technologie silnoproudu. K budovám bude zajištěn příjezd správy trati a příslušného HZS. Na traťových sjezdech v blízkosti ŽST Prosenice a ŽST Hranice bude umístěn domek určený pro technologii diagnostiky kolejových vozidel. Na sjezdech z vysokorychlostní tratě v katastrálním území Osek nad Bečvou, Drahotuše, Běloutín, Suchdol nad Odrou, Polanka nad Odrou a Svinov bude umístěn uzavřený areál s technologickou budovou pro umístění technologie. Nové technologické budovy pro tunely, BTS a IZS budou umístěny vždy u jednoho z portálů tunelů. Technologické budovy budou umístěny v ŽST Prosenice (sjezd Osek) a v ŽST Drahotuše (sjezd Drahotuše).

Součástí záměru je dále Velké údržbové středisko Správy železnic Lipník nad Bečvou (VÚS), které je situováno na území obce Lipník nad Bečvou, v prostoru vymezeném cestami I. třídy č. 35 a 47, ulicí Loučská a stávající železniční tratí. Areál bude sloužit k zajištění provozní údržby železničních vozů a tratí v dané oblasti. Součástí VÚS je novostavba administrativně-provozní budovy, skladů, dílen a drobných objektů k zajištění komplexního provozu střediska údržby železničních kolejových vozidel v oblastním středisku Lipník nad Bečvou.

Celé kolejové řešení vysokorychlostní trati bude vzhledem k nezbytnosti zabránění vstupu do prostoru koridoru trati nepovolaným osobám a divoké zvěři oploceno. Oplocení se skládá z ocelových sloupků a vzpěr uložených do betonových prefabrikovaných patek s uzlovým ochranným pletivem proti zvěři. Oplocení bude opatřeno v místech úniků po 150 m vstupními brankami o šířce 1,1 m a v místech, kde jsou logické výstupy u mostů apod., budou osazeny vjezdové brány o min. šířce 3,0 m. Oploceny budou rovněž areály technických budov, areál TNS, velké údržbové středisko údržby Lipník nad Bečvou, areál technologie autotransformátoru a retenční nádrže (vyjma těch, které budou sloužit jako náhradní biotopy pro živočichy).

Napájení trakčního vedení VRT budou zajišťovat nové trakční napájecí stanice Prosenice a Kletné, autotransformátory pro paralelní zapojení budou dle energetických výpočtů a přizpůsobení se lokálním možnostem v km 100,3, km 113,0, km 125,4, km 136,5, km 144,9 a km 154,3. V rámci celé stavby se přistoupilo k zálohovanému napájení celého ostrovního úseku střídavě z TNS Prosenice a TNS Kletné, kde budou instalovány trakční transformátory a přívodová pole k nim jen po jednom kuse, pro druhý trakční transformátor s přívodovým polem bude jen prostorová rezerva.

V rámci výstavby záměru budou rovněž upraveny plochy (nezpevněné, zpevněné nestmeleným štěrkovým krytem, nebo zpevněné betonovými panely) sloužící pro deponie ornice, kameniva a zeminy, manipulační plochy pro výstavbu mostů, plochy pro umístění zařízení stavenišť, manipulační a nakládkové plochy staveništních železničních nákladišť i plochy pro recyklaci.

Dočasná železniční nákladiště pro dobu výstavby záměru budou zřízena v lokalitě Mankovice napojené na železniční trať Suchdol n. O. – Budišov n. B., a v lokalitě Butovická pole v k. ú. Velké Albrechtice napojené na železniční trať Studénka – Bílovec. V případě železničního nákladiště v k. ú. Velké Albrechtice je pro zřízení plochy třeba zřízení násypového tělesa. Veškerá násypová tělesa budou odstraněna a pozemky uvedeny do původního stavu. Během výstavby bude rovněž nezbytné zřízení a následné odstranění, případně úprava staveništních komunikací.

Výstavby záměru si dále vyžádá demolice několika desítek objektů (víceúčelové stavby, stavby pro rekreaci, vodárenské objekty, stavby technického vybavení, několik rodinných domů, sklady apod.) i objektů neevidovaných v katastru nemovitostí. Pro účely uvolnění pozemků pro stavbu bude dále vykáceno velké množství dřevin (jednotlivých stromů a zapojených porostů) v celé délce stavby. Dále bude provedeno velké množství vegetačních úprav, které primárně zajišťují začlenění stavby do krajiny a mají za úkol zmírnit dopady realizace na krajinný ráz, zajistit eliminaci negativních vlivů, kompenzaci újmy způsobené stavebním zásahem do přírodních a přírodě blízkých společenstev a v neposlední řadě také v některých pasážích napomoci zjednodušení údržby.

Technické řešení záměru je ve všech jeho fázích specifikováno dostačujícím způsobem pro provedení posouzení vlivů na životní prostředí. Zpracovatelem posudku zjištěné dílčí nedostatky či nejistoty hodnocení v rámci dokumentace EIA, vychází především z rozdílných přístupů ve zpracování předložených podkladů různými autory, samostatně pro každý z obou úseků záměru. Jejich spojení v rámci dokumentace EIA je tak zatíženo některými nejasnostmi a rozpory, z nichž některé jsou v rámci podmínek tohoto stanoviska požadovány k dodatečnému upřesnění a dořešení, včetně sjednocení metodik hodnocení pro oba úseky. S tím, že v relevantních případech byl v rámci hodnocení uplatněn přístup předběžné opatrnosti, tj. vycházení z horších, resp. přísnějších předložených závěrů.

Samotné technické řešení záměru lze hodnotit pouze okrajově, s daným typem dopravy a technologií VRT nejsou dosud v podmínkách ČR praktické zkušenosti. V daném případě lze spoléhat zejména na informace oznamovatele a jeho zdrojů, jakožto dostatečně věrohodnou státní organizaci, spravující rozsáhlou síť železnic v ČR. Zároveň pak také na informace a postupy zpracovatelů dokumentace EIA, kteří se dlouhodobě zabývají přípravou záměrů pozemní dopravy vč. železnic. Zpracovatel posudku míru vlastní nejistoty a stupně neznalosti dále snížil nadstandardní rešerší veřejně dostupných informací o vlivech VRT, jejíž výsledky zohlednil také ve svých závěrech a doporučeních. Z provedené rešerše vyplynulo, že přístupy a poznatky spojené s většinou hodnocených vlivů jsou vesměs obdobné, jako v rámci provedeného hodnocení. Existují však poměrně aktuální poznatky např. ze studované francouzské praxe, dle kterých mohou být s provozem rychlovlaků spojeny zejména nestandardní projevy hluku a vibrací, které je vhodné dále ověřit a monitorovat. Jedná se zejména o hodnoty a počty špiček hlukových maxim a prahovou hodnotu pro obtěžování u efektivní rychlosti vibrací v objektech. Mezi antivibračními řešení bylo zmíněno např. i vyhloubení výkopu, které v dokumentaci EIA ani v posudku nebylo neuvažováno. Nelze však z toho v současné chvíli dovodit relevanci pro daný případ, ani závaznost dalších postupů při zjištění překročení těchto hodnot hlukových maxim a prahové hodnoty vibrací, resp. technické seismicity. Zjištěný stav poznání francouzských orgánů státní správy byl v těchto otázkách rovněž teprve v úrovni zkoumání a vyhodnocování. Pokročilejší zahraniční znalosti jsou také v otázce technického vybavení a řešení samotných vlaků. Ty sice nejsou přímo předmětem posouzení technického řešení záměru, zkušenost francouzských orgánů však upozorňuje na hlukovou zastaralost některých jejich souprav a doporučuje novější, hlukově příznivější. Relevantní poznatky z provedené rešerše byly promítnuty do návrhu podmínek stanoviska.

Z hlediska ostatních technických řešení, které lze označit také jako více či méně opatření k minimalizaci vlivů na životní prostředí (např. protihlukové stěny, systémy odvodnění a retence, resp. vodohospodářská infrastruktura, tunelové a mostní konstrukce vč. ekoduktů apod.), se jedná o prověřené a dlouhodobě i aktuálně využívané dostupné technologie, nevyžadující

speciální neproověřené technologické prvky či postupy. Navržené technické řešení odpovídá také dosaženému stupni poznání. Dílčí výjimkou může být např. užití náběhových počátečních/koncových úseků PHS, u kterých je výsledný efekt předpokládán logicky spíše příznivý, nicméně bez praktického ověření na VRT. Další dosud nepoužívanou technologií je zvuková předzvěst projíždějícího vlaku ve stanicích, která je již také v zahraniční praxi používána za podobným účelem jako zmíněné náběhy PHS. Užití také této technologie je v podmínkách tohoto stanoviska požadováno k prověření.

Obecně lze technologii VRT označit za relativně vyspělejší reálně provozovanou technologii železniční dopravy. V případě realizace by se jednalo o nejvyspělejší takovou technologii v ČR. Nicméně stále ve stínu dlouhodobě provozované a dostatečně prověřené technologie VRT progresivnějších zemí jako Japonsko, Francie, Německo, Čína a dalších, z nichž některé už úspěšně provozují i daleko pokročilejší, rychlostně výkonnější (až dvojnásobně oproti VRT), ale také technicky a ekonomicky náročnější technologie typu Maglev (Magnetická levitace) aj.

Nejedná se tak o technické řešení, které by již bylo překonáno a existovalo místo něj novější a z hlediska vlivů na životní prostředí vhodnější řešení. Spíše se jedná o jedno z možných vyspělejších technických řešení, které zatím v ČR nebylo dostatečně otestováno, nicméně zkušenosti s ním existují v jiných zemích.

V následných fázích přípravy projektu může dojít k dalšímu upřesnění technických parametrů projektu, a to i na základě podmínek stanovených v rámci tohoto stanoviska. Pro účely posouzení vlivů záměru na životní prostředí lze však z tohoto pohledu považovat předložené podklady za podmíněně dostačující. Podmínkou je plnění opatření dle stanovených podmínek tohoto stanoviska.

Na základě doložených údajů a při respektování podmínek uvedených v tomto závazném stanovisku lze z pohledu příslušného úřadu konstatovat, že u záměru nebyly zjištěny takové negativní vlivy na životní prostředí a veřejné zdraví, které by bránily jeho realizaci, přičemž konstatování akceptovatelnosti nebo neakceptovatelnosti prokázaného významně negativního vlivu záměru na soustavu Natura 2000 bude předmětem zvláštních postupů podle § 45i odst. 3 a násl. zákona č. 114/1992 Sb. Příslušný úřad se ztotožnil s názorem zpracovatele posudku a uvádí, že technické řešení záměru je s ohledem na dosažený stupeň poznání popsáno dostatečně a při respektování uložených podmínek lze posuzovaný záměr z pohledu zákona realizovat.

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

Pro účely posouzení vlivů na životní prostředí dle zákona je záměr předložen v jedné hlavní projektové variantě trasy VRT, která vychází z předchozích stupňů projektové přípravy (Studie proveditelnosti) a územně plánovací dokumentace (ZÚR Olomouckého a Moravskoslezského kraje). Pouze v úseku s dotčením EVL Poodří v nivě Bílovky je záměr řešen ve třech podvariantách, s označením 1a, 1b a 1c.

Z provedeného porovnání vyplývá, že varianta 1a zahrnuje kratší estakádu o délce 382 m s násypem o šířce 145 m, což způsobuje rozsáhlejší zásahy do EVL Poodří, včetně lesních biotopů. V úseku dochází rovněž k přesmyku VRT za TŽK. Navržen je zde proto trojúrovňový sdružený mostní objekt, v jehož první úrovni jsou koryto Bílovky, polní cesta a migrační prostupy, v druhé úrovni je po mostní konstrukci veden TŽK, ve třetí úrovni VRT. V nové trase TŽK je navržen most přes původní koryto Bílovku.

Oproti tomu varianty 1b a 1c mají delší estakády (1 370 m) s menšími násypy, což snižuje zábory stanovišť a zlepšuje migrační prostupnost pro živočichy, včetně druhů kuňka obecná a čolek velký. Varianta 1b zahrnuje dlouhou estakádu pro VRT o délce 1 370 metrů, která překonává celou nivu Bílovky, zatímco konvenční železniční trať (TŽK) je vedena zčásti na násypu. Pro zajištění prostupnosti jsou v této variantě navrženy mosty a migrační propustky, ale migrační průchody jsou výrazně delší než u varianty 1c, což může omezit prostupnost pro živočichy. Z hlediska záboru půdy je tato varianta příznivější než varianta 1a, stále však méně efektivní než varianta 1c. Varianta 1c, která zahrnuje jak VRT, tak přeložku TŽK po estakádě v délce 1 370 m, minimalizuje zábor stanovišť a zlepšuje migrační podmínky pro živočichy. Estakáda nahradila jak tři mosty, tak dva migrační propustky, jejichž migrační propustnost však byla značně snížena vzhledem k délce migrační prostupu (který byl primárně dán šířkou násypu). Pouze v krátkém úseku mezi křížením s Bílovkou a se starým korytem Bílovky je TŽK veden po násypu.

Z hlediska velikosti záboru půdy tak varianta 1a představuje největší zásah, zatímco varianty 1b a 1c výrazně redukuje rozsah trvalého záboru zemědělského půdního fondu (ZPF) i pozemků určených k plnění funkcí lesa (PUPFL). V rámci porovnání vlivu na stanoviště 91F0 (mokřadní stanoviště), resp. mokřadních i terestrických stanovišť obojživelníků, je varianta 1c nejpříznivější a s nejmenším záborovým dopadem.

Z hlediska ostatních vlivů je v případě hluku z provozu záměru varianta 1a s nejméně nepříznivým vlivem. Nejvíce nepříznivý vliv má varianta 1c. Vliv na čistotu ovzduší je v případě provozu záměru stejný pro všechny varianty. V období výstavby se projeví zejména nutnost vybudování rozsáhlejšího násypu, vyžadující jednak pojezdy mechanizace a související staveništní dopravy, jednak také prašnost z nepevněných ploch a z nakládání se zeminami, v důsledku přitěžující zejména variantě 1a. Z hlediska krajinného rázu jsou hodnoceny všechny varianty obdobně. V případě varianty 1c pouze s opatřeními na snížení vlivu technického charakteru tělesa estakády. Vliv na vody je předpokládán nejmenší tam, kde je rozsah záborů vodních ploch vč. mokřadů menší, tj. ve variantě 1c. Významnost dalších vlivů dále klesá, bez potřeby podrobnějších hodnocení.

Výsledkem porovnání je tak nejpříznivější varianta 1c, která díky delší estakádě pro VRT i TŽK výrazně snižuje trvalé zábory mokřadních a terestrických stanovišť obojživelníků. Omezeny jsou navíc zásahy do kvalitních částí lesního porostu spočívající zejména v úpravě koryt drobných vodotečí. Mimoúrovňové překonání nivy Bílovky výrazně zlepšuje migrační průchodnost územím, což je klíčové pro místní populace obojživelníků, a to včetně předmětů ochrany EVL kuňka obecná (*Bombina bombina*), čolek velký (*Triturus cristatus*). Z předložených variant technického řešení má varianta 1c nejmenší dopad na předměty ochrany a celistvost EVL Poodří. Vyšší hlučnost oproti zbylým variantám lze s ohledem na převažující přínosy akceptovat. Další snížení významnosti těchto vlivů je řešeno navrženými opatřeními, resp. podmínkami stanoviště EIA.

Realizace nulové varianty (tj. v případě nerealizace záměru) by znamenala na jednu stranu eliminaci rizika negativního ovlivnění předmětů ochrany EVL a PO Poodří v souvislosti s realizací záměru, na druhou stranu by však neumožňovala požadovaný rozvoj významné dopravní infrastruktury v území. Vzhledem k tomu, že v procesu hodnocení záměru byl konstatován významný negativní vliv aktivní (předložené) varianty na předměty ochrany a celistvost EVL Poodří (var. 1a a 1b představují významně negativní vliv na přírodního stanoviště 91F0, na čolka velkého a v důsledku toho na celistvost EVL, var. 1c pak představuje významně negativní vliv

pouze na čolka velkého a celistvost lokality), lze nulovou variantu považovat za vhodnější řešení z pohledu vlivu na soustavy Natura 2000. Nulová varianta je však variantou srovnávací.

V souladu se souvisejícími požadavky zákona č. 114/1992 Sb. byla hledána a hodnocena taková z variant s významnými negativními vlivy na předměty ochrany dotčené EVL Poodří, která má alespoň nejmenší takovéto vlivy. Všechny varianty nicméně generují významně negativní vliv minimálně na jeden předmět ochrany EVL Poodří (a z toho plynoucí i významně negativní vliv na celistvost EVL), přičemž lze konstatovat, že v rámci koridoru vymezeného ZÚR není přiměřené technické ani technologické řešení vliv zcela vylučující nebo dále podstatně redukující. Významně ovlivněný předmět ochrany je vázán na bezprostřední okolí stávající železnice, k jejíž trase je pro snížení fragmentace území nutno VRT přimknout. Výškové řešení záměru, a tím i jeho šířkové uspořádání určují zejména povodňové stavy v nivě Odry. Podpovrchová varianta není s ohledem na geologii a topografii krajiny proveditelná. Předložené varianty jsou hodnoceny s přihlédnutím k možnostem zajištění kompenzačních opatření, které byly předjednány s AOPK ČR, RP Správy CHKO Poodří. Jejich následné řešení však vychází z postupů dle zákona č. 114/1992 Sb., mimo proces EIA dle zákona.

Z předložených variant technického řešení má tak nejmenší dopad na předměty ochrany a celistvost EVL Poodří varianta 1c. Průchod TŽK nivou Bílovky po estakádě výrazně snižuje trvalé zábory evropského stanoviště 91F0, resp. mokřadních i terestrických stanovišť obojživelníků. Omezeny jsou navíc zásahy do kvalitních částí lesního porostu spočívající zejména v úpravě koryt drobných vodotečí. Mimoúrovňové překonání nivy Bílovky výrazně zlepšuje migrační průchodnost územím, což je klíčové pro místní populace obojživelníků, a to včetně předmětů ochrany EVL, tj. kuňka obecná (*Bombina bombina*) a čolek velký (*Triturus cristatus*).

Oznamovatel záměru v dokumentaci EIA uvedl hlavní důvody vedoucí k volbě preferované varianty (s nejmenším dopadem na předměty ochrany a celistvost EVL Poodří) řešení záměru, čímž se dostatečně vypořádal s požadavkem zákona uvedeným v bodě B.I.5. přílohy č. 4 k tomuto zákonu.

Z důvodu významného negativního vlivu záměru na soustavu Natura 2000, který nebyl vyloučen u žádné z variant, byla hledána varianta záměru s nejmenším významným negativním vlivem podle § 45i zákona č. 114/1992 Sb. Takovou variantou je pouze varianta 1c. Vliv záměru na soustavu Natura 2000 byl s ohledem na ustanovení § 45i zákona č. 114/1992 Sb. stěžejním kritériem pro výběr varianty a s ohledem na něj nelze přihlídnout k jiným kritériím, a tedy ani vybrat jinou variantu.

Shrnutí vyjádření k dokumentaci EIA:

K dokumentaci EIA bylo příslušnému úřadu ve lhůtě podle § 8 odst. 3 zákona doručeno celkem 33 vyjádření (13 vyjádření dotčených územních samosprávných celků, 11 vyjádření dotčených orgánů, 8 vyjádření odborů Ministerstva životního prostředí, 1 vyjádření zástupců veřejnosti a dotčené veřejnosti). Po uplynutí lhůty pro vyjádření příslušný úřad obdržel 2 vyjádření od dotčených územních samosprávných celků.

Obdržená vyjádření obsahovala následující oblasti připomínek: zásahy do ÚSES (kompenzační opatření); vliv záměru na krajinný ráz; křížení migračních tras (fragmentace území); vlivy záměru na EVL Poodří (hluk, zbor území, vliv na předmět ochrany a kompenzační opatření), preference varianty průchodu EVL Poodří; zásahy do lesního porostu (PUPFL); zábory ZPF; nakládání s odpady (zejména výkopové zeminy, stavební a demoliční odpad); poloha záměru v záplavových územích vodních toků; kapacita vodních toků v souvislosti s napojením retenčních

nádrží (odtokové podmínky dešťových vod); vliv záměru na povrchové a podzemní vody (HG monitoring, kompenzace); výstavba a související staveništní doprava (kapacita a znečištění komunikací, dopravní trasy, prašnost, hluk, recyklační základny); účinky hluku a vibrací na zdraví obyvatelstva (protihluková opatření); kvalita hlukové studie; světelné znečištění; kumulativní vlivy (železnice, dálnice, místní komunikace, další záměry v území); vegetační úpravy (výsadba a údržba zeleně); finanční kompenzace; a další.

Skutečnosti uváděné v připomínkách jsou vzaty v úvahu a zohledněny, relevantní požadavky a připomínky obsažené ve vyjádřeních byly vzaty do úvahy při formulování podmínek návrhu závazného stanoviska v posudku a tohoto závazného stanoviska. Vlivy na jednotlivé složky životního prostředí a veřejné zdraví jsou vyhodnoceny v dokumentaci EIA i v posudku jako akceptovatelné. Všechny připomínky z obdržených vyjádření jsou podrobně uvedeny v posudku včetně jejich detailního vypořádání (viz přílohy č. 4 a č. 5 posudku).

Posudek je zveřejněn v Informačním systému EIA na internetových stránkách www.mzp.cz/eia, pod kódem záměru MZP526, resp. přímo na následujícím odkazu ([RS 1 VRT Prosenice – Ostrava-Svinov](#)), v části Posudek.

Příslušný úřad se ztotožňuje se závěry zpracovatele posudku a odkazuje tímto na vypořádání připomínek k dokumentaci EIA zpracovatelem posudku, které je součástí posudku, který je k dispozici v elektronické podobě na výše uvedené internetové adrese.

Okruh dotčených územních samosprávných celků:

1. Olomoucký kraj
2. Moravskoslezský kraj
3. Statutární město Ostrava
4. Město Lipník nad Bečvou
5. Město Hranice
6. Město Odry
7. Město Studénka
8. Obec Prosenice
9. Obec Osek nad Bečvou
10. Obec Veselíčko
11. Obec Jezernice
12. Obec Klokočí
13. Obec Olšovec
14. Obec Střítež nad Ludinou
15. Obec Běloutín
16. Obec Vražné
17. Obec Mankovice
18. Obec Suchdol nad Odrou
19. Obec Hladké Životice
20. Obec Kujavy
21. Obec Pustějov
22. Obec Bílov
23. Obec Velké Albrechtice
24. Obec Jistebník

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

Platnost tohoto závazného stanoviska je 7 let ode dne jeho vydání s tím, že může být na žádost oznamovatele prodloužena v souladu s § 9a odst. 4 zákona.

Poučení

Proti tomuto závaznému stanovisku není podání samostatného odvolání přípustné. V souladu s § 149 odst. 7 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.

Závazné stanovisko nenahrazuje jiná závazná stanoviska ani vyjádření dotčených správních orgánů, stejně tak ani rozhodnutí, povolení či souhlasy vydávané podle zvláštních právních předpisů.

Mgr. Evžen Doležal

ředitel odboru
posuzování vlivů na životní prostředí
a integrované prevence
podepsáno elektronicky
(otisk úředního razítka)

Dotčené územní samosprávné celky ve smyslu § 16 odst. 2 zákona **neprodleně** zveřejní informaci o závazném stanovisku na úředních deskách. Doba zveřejnění je podle § 16 odst. 2 zákona nejméně 15 dnů. Zároveň v souladu s tímto ustanovením **dotčené územní samosprávné celky vyrozumí elektronickou datovou nebo e-mailovou zprávou (jan.kuta@mzp.gov.cz), popř. písemně příslušný úřad o dni vyvěšení informace o závazném stanovisku na úřední desce**, a to v nejkratším možném termínu.

Do závazného stanoviska lze také nahlédnout v Informačním systému EIA na internetových stránkách www.mzp.cz/eia, pod kódem záměru MZP526, resp. přímo na následujícím odkazu ([RS 1 VRT Prosenice – Ostrava-Svinov](#)), v části Stanovisko.

Současně s tímto stanoviskem je zaslán i zápis z veřejného projednání ze dne 11. 9. 2024 pod č.j.: MZP/2024/710/3755.

Rozdělovník k č.j. MZP/2025/710/5

Dotčené územní samosprávné celky:

Olomoucký kraj, hejtman, Jeremenkova 40a, 779 00 Olomouc
Moravskoslezský kraj, hejtman, 28. října 117, 702 18 Ostrava
Obec Prosenice, starosta, Na Návsi 10, 751 21 Prosenice
Obec Osek nad Bečvou, starosta, Osek nad Bečvou 65, 751 22 Osek nad Bečvou
Obec Veselíčko, starosta, Veselíčko 68, 751 25 Veselíčko
Město Lipník nad Bečvou, starosta, náměstí T. G. Masaryka 89, 751 31 Lipník nad Bečvou
Obec Jezernice, starosta, Jezernice 206, 751 31 Jezernice
Obec Klokočí, starosta, Klokočí 40, 753 61 Hranice IV
Město Hranice, starosta, Pernštejnské náměstí 1, 753 01 Hranice
Obec Olšovec, starosta, Olšovec 80, 753 01 Hranice
Obec Střítež nad Ludinou, starosta, Střítež nad Ludinou 122, 753 63 Střítež nad Ludinou
Obec Běloutín, starosta, Běloutín 151, 753 64 Běloutín
Obec Vražné, starosta, Vražné 37, 742 34 Vražné
Město Odry, starosta, Masarykovo náměstí 16/25, 742 35 Odry
Obec Mankovice, starostka, Mankovice 73, 742 35 Mankovice
Městys Suchdol nad Odrou, starostka, Komenského 318, 742 01 Suchdol nad Odrou
Obec Hladké Životice, starostka, Hlavní 208, 742 47 Hladké Životice
Obec Kujavy, starosta, Kujavy 86, 742 45 Kujavy
Obec Pustějov, starosta, Pustějov 54, 742 43 Pustějov
Obec Bílov, starosta, Bílov 5, 743 01 Bílov
Město Studénka, starosta, nám. Republiky 762, 742 13 Studénka
Obec Velké Albrechtice, starosta, Velké Albrechtice 119, 742 91 Velké Albrechtice
Obec Jistebník, starostka, Jistebník 149, 742 82 Jistebník
Statutární město Ostrava, primátor, Prokešovo náměstí 8, 729 30 Ostrava

Dotčené orgány:

Krajský úřad Olomouckého kraje, ředitel, Jeremenkova 40a, 779 00 Olomouc
Krajský úřad Moravskoslezského kraje, ředitel, 28. října 117, 702 18 Ostrava
Magistrát města Přerov, tajemník magistrátu (*úřad obce s rozšířenou působností*), Bratrská 34, 750 02 Přerov
Městský úřad Lipník nad Bečvou, tajemník úřadu (*úřad obce s rozšířenou působností*), náměstí T. G. Masaryka 89, 751 31 Lipník nad Bečvou
Městský úřad Hranice, tajemník úřadu (*úřad obce s rozšířenou působností*), Pernštejnské náměstí 1, 753 01 Hranice
Městský úřad Odry, tajemnice úřadu (*úřad obce s rozšířenou působností*), Masarykovo náměstí 16/25, 742 35 Odry
Městský úřad Nový Jičín, tajemník úřadu (*úřad obce s rozšířenou působností*), Masarykovo nám. 1/1, 741 01 Nový Jičín
Městský úřad Bílovec, tajemník úřadu (*úřad obce s rozšířenou působností*), Slezské náměstí 1/1, 743 01 Bílovec
Magistrát města Ostravy, tajemník magistrátu (*úřad obce s rozšířenou působností*), Prokešovo náměstí 8, 729 30 Ostrava
Ministerstvo zdravotnictví, sekce ochrany a podpory veřejného zdraví, Palackého nám. 4, 128 01 Praha 2

Agentura ochrany přírody a krajiny ČR, Kaplanova 1931/1, 148 00 Praha 11
Obvodní báňský úřad pro území krajů Moravskoslezského a Olomouckého,
Velešlavínova 18 P.O. BOX 103 702 00 Ostrava

Oznamovatel:

Správa železnic, státní organizace, Dlážďená 1003/7, 110 00 Praha 1

Zpracovatel oznámení k MBI:

EKOLA group, spol. s r.o. - Ing. Libor Ládyš, Mistrovská 4, 108 00 Praha 10

Zpracovatel oznámení k MBII a dokumentace EIA:

Ecological Consulting a.s. - RNDr. Petr Blahník, Legionářská 1085/8, 779 00 Olomouc

Zpracovatel posudku:

Ing. Mario Petrů, Olgy Havlové 2902/19, 130 00 Praha 3

Na vědomí:

Krajský úřad Olomouckého kraje, odbor životního prostředí a zemědělství, Jeremenkova 40a,
779 00 Olomouc

Krajský úřad Moravskoslezského kraje, odbor životního prostředí a zemědělství,
28. října 117, 702 18 Ostrava

Městský úřad Studénka, nám. Republiky 762, 74213 Studénka

Obec Dolní Újezd, Dolní Újezd č. p. 155, 751 23 Dolní Újezd

Obec Milenov, Milenov 120, 753 61 Hranice 4

Obec Buk, Buk č. 21, 751 21 Prosenice

Obec Radvanice, Radvanice 9, 751 21 Prosenice

Vojenský úřad Libavá, Náměstí 2, 783 07, Město Libavá

Obec Jindřichov, Jindřichov 19, 753 01 Hranice

Obec Jeseník nad Odrou, Jeseník nad Odrou 256, 742 33 Jeseník nad Odrou

Město Fulnek, nám. Komenského 12, 742 45 Fulnek

Obec Bravantice, Bravantice 223, 742 81 Bravantice

Obec Petřvald, Petřvald 175, 742 60 Petřvald

Obec Stará Ves nad Ondřejnicí, Zámecká 1, 739 23 Stará Ves nad Ondřejnicí

Město Klimkovice, Lidická 1, 742 83 Klimkovice

Městský obvod Polanka nad Odrou, 1. května čp.330/160, 725 25 Ostrava

Městský obvod Stará Bělá, Junácká 127, 724 00 Ostrava

Městský obvod Ostrava-Jih, Horní 3, 700 30 Ostrava-Hrabůvka

Městský obvod Svinov, Bílovecká 69, 721 00 Ostrava

Městský obvod Nová Ves, Rolnická 32/139, 709 00 Ostrava

Městský obvod Třebovice, 5. května 5027, 722 00 Ostrava

Městský obvod Vítkovice, Mírové náměstí 1, 703 79 Ostrava

Krajská hygienická stanice Olomouckého kraje se sídlem v Olomouci, Wolkerova 74/6,
779 00 Olomouc

Krajská hygienická stanice Moravskoslezského kraje se sídlem v Ostravě, Na Bělidle 7,
702 00 Ostrava

Česká inspekce životního prostředí, Oblastní inspektorát Olomouc, Tovární 1059/41
779 00 Olomouc

Česká inspekce životního prostředí, Oblastní inspektorát Ostrava, Valchařská 72/15,
702 00 Ostrava

Česká inspekce životního prostředí, Na Břehu 267, 190 00 Praha 9 – Vysočany

Povodí Moravy, státní podnik, Dřevařská 11, Brno 602 00

Povodí Odry, státní podnik, Varenská 3101/49, 701 26 Ostrava

Lesy České republiky, státní podnik, Přemyslova 1106/19, 500 08 Hradec Králové

Ministerstvo dopravy, nábreží Ludvíka Svobody 12/1222, 110 15 Praha 1

Ministerstvo zemědělství, sekce lesního hospodářství, Těšnov 65, 110 00 Nové Město

Ministerstvo kultury, Maltézské náměstí 1, 118 00 Praha 1

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

Národní památkový ústav, Valdštejnské náměstí 162/3, 118 01 Praha 1

MORAVIA CONSULT Olomouc a.s., Legionářská 1085/8, 779 00 Olomouc

Odbory MŽP:

odbor ochrany ovzduší

odbor ochrany vod

odbor geologie

odbor adaptace na změnu klimatu

odbor územní ochrany přírody a krajiny

odbor druhové ochrany a implementace mezinárodních závazků

odbor cirkulární ekonomiky a odpadů

odbor politiky životního prostředí a udržitelného rozvoje

odbor výkonu státní správy V – oddělení Olomouc

odbor výkonu státní správy V – oddělení Ostrava