



# Spolufinancováno Evropskou unií

## Nástroj pro propojení Evropy




Projekt „Modernizace trati Brno - Přerov, 5.stavba Kojetín - Přerov“ je spolufinancovaný EU z programu Nástroj pro propojení Evropy (CEF).  
Za tuto publikaci odpovídá pouze její autor. Evropská unie nenese odpovědnost za jakékoli využití informací v ní obsažených.




|           |       |                         |                 |
|-----------|-------|-------------------------|-----------------|
|           |       |                         | ČÍSLO SOUPRAVY: |
|           |       |                         |                 |
|           |       | PO PŘIPOMÍNKOVÉM ŘÍZENÍ |                 |
| REVIZE Č. | DATUM | ZMĚNA                   |                 |

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



tel.: +420 585 570 444  
IDS: kjee9md  
e-mail: moravia@moravia.cz  
<http://www.moravia.cz>



**SAGASTA s.r.o.**  
Novodvorská 1010/14  
142 00, Praha 4 - Lhotka  
[www.sagasta.cz](http://www.sagasta.cz)  
[info@sagasta.cz](mailto:info@sagasta.cz)

|   |  |  |   |
|---|--|--|---|
| OBJEDNATEL  |  <b>Správa železniční dopravní cesty, státní organizace</b><br>Stavební správa východ, Nerudova 1, 779 00 Olomouc |  |   |
| ZHOTOVITEL  | "Společnost MCO+SAGASTA pro úsek Kojetín - Přerov", Legionářská 1085/8, 779 00 Olomouc<br>MORAVIA CONSULT Olomouc a.s. (vedoucí člen) a SAGASTA s.r.o.   |  |   |
| HLAVNÍ INŽENÝR PROJEKTU   | ING. PETR JEMELKA  |   | G. ŘEDITEL MORAVIA CONSULT Olomouc a.s.<br>ING. VÁCLAV KRATOCHVÍL |
| ODPOVĚDNÝ PROJ. OBJ., PS  | NAVRHL, VYPRACOVAL   |  | EXTERNÍ SUBDODAVATEL  |
| MGR. TEREZA VESELÁ  | MGR. BC. RUDOLF POLÁŠEK  |  | -   |
| KRAJ: OLOMOUCKÝ, ZLÍNSKÝ  | POVĚŘENÝ OÚ: KOJETÍN, PŘEROV   | OBEC:  |   |
| <b>"Modernizace trati Brno - Přerov,<br/>5.stavba Kojetín - Přerov"</b> |  | ZAK. ČÍSLO MCO   | 17 - 078 - 231 - PD   |
|   |  | ÚČEL   | DÚR   |
|   |  | DATUM  | LISTOPAD 2019   |
|   |  | FORMÁT   | -   |
|   |  | MĚŘÍTKO  | -   |
| VLIV STAVBY NA ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ  |  | ČÁST<br>B.6.1  | POŘ.Č.  |

Doplňující údaje:

|   |         |                                       |                        |                  |                  |                     |
|---|---------|---------------------------------------|------------------------|------------------|------------------|---------------------|
|   |         |                                       |                        |                  |                  |                     |
|   |         |                                       |                        |                  |                  |                     |
|   |         |                                       |                        |                  |                  |                     |
| 0   | 10/2019 | 1.vydání                              | Mgr. Bc. Polášek       | Mgr. Bc. Polášek | Mgr. Veselá      | RNDr. Bosák,<br>MBA |
|   |         |                                       | v.r.                   | v.r.             | v.r.             | v.r.                |
| Rev.  | Datum   | Popis                                 | Vypracoval             | Kreslil/psal     | Kontroloval      | Schválil            |
| <b>Objednatel:</b><br><br>MORAVIA CONSULT Olomouc a.s.,<br>Legionářská 1085/8<br>779 00 Olomouc<br>  |         |                                       |                        |                  | <b>Souprava:</b> |                     |
| <b>Zhotovitel:</b><br><br>Ecological Consulting a.s.<br>Legionářská 1085/8, 779 00 Olomouc<br>tel: 585 203 166<br>e-mail: ecological@ecological.cz<br> |         |                                       |                        |                  |                  |                     |
| <b>Projekt:</b><br><br><b>„Modernizace trati Brno – Přerov, 5. stavba<br/>Kojetín - Přerov“</b>   |         |                                       | <b>Číslo projektu:</b> |                  | 310/17131        |                     |
|   |         |                                       | <b>VP (HIP):</b>       |                  | Mgr. Veselá      |                     |
|   |         |                                       | <b>Stupeň:</b>         |                  | DÚR              |                     |
| <b>KÚ:</b> Olomoucký, Zlínský kraj  |         | <b>ORP:</b> Přerov, Kroměříž, Kojetín |                        | <b>Datum:</b>    |                  | 10/2019             |
| <b>Obsah:</b><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><b>Vliv stavby na životní prostředí</b>  |         |                                       |                        | <b>Archiv:</b>   |                  |                     |
|   |         |                                       |                        | <b>Formát:</b>   |                  |                     |
|   |         |                                       |                        | <b>Měřítko:</b>  |                  |                     |
|   |         |                                       |                        | <b>Část:</b>     |                  | <b>Příloha:</b>     |
|   |         |                                       |                        | <b>B.6.1</b>     |                  | -                   |

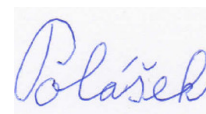
**Objednatel: MORAVIA CONSULT Olomouc, a.s.**

Legionářská 1085/8, 772 00 Olomouc

**Zpracovatel: Ecological Consulting a.s.**

Legionářská 1085/8, 779 00 Olomouc, tel. 585 203 166

e-mail: [ecological@ecological.cz](mailto:ecological@ecological.cz) ; [www.ecological.cz](http://www.ecological.cz)



Říjen 2019

Mgr. Bc. Rudolf Polášek

Prvotní dokumentace je uložena v archivu objednatele.

**Rozdělovník:**

7x výtisk, 1x digitální verze:

MORAVIA CONSULT Olomouc, a. s.

1x digitální verze:

Ecological Consulting a.s.

**Řešitelský kolektiv:**

**Mgr. Bc. Rudolf POLÁŠEK** – obecná ochrana přírody

*Ecological Consulting a.s., Legionářská 1085/8, 779 00 Olomouc, tel. 585 203 166*

**Mgr. Tereza VESELÁ** – technické složky životního prostředí, obecná ochrana přírody

*Ecological Consulting a.s., Legionářská 1085/8, 779 00 Olomouc, tel. 585 203 166*

**OBSAH:**

|  |    |
|--|----|
| ÚVOD .....   | 5  |
| A) VLIV STAVBY NA ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ .....  | 7  |
| A. 1. OVZDUŠÍ .....  | 7  |
| A. 2. HLUK .....   | 9  |
| A. 3. VODA .....   | 13 |
| A. 4. ODPADY .....   | 17 |
| A. 5. PŮDA .....   | 20 |
| B) VLIV STAVBY NA PŘÍRODU A KRAJINU .....  | 21 |
| B. 1. OCHRANA DŘEVIN .....   | 21 |
| B. 2. OCHRANA PAMÁTNÝCH STROMŮ .....   | 21 |
| B. 3. OCHRANA ROSTLIN .....  | 22 |
| B. 4. OCHRANA ŽIVOČICHŮ .....  | 24 |
| B. 5. ZVLÁŠTĚ CHRÁNĚNÁ ÚZEMÍ .....   | 25 |
| B. 6. NEROSTNÉ SUROVINY .....  | 27 |
| B. 7. ZACHOVÁNÍ EKOLOGICKÝCH FUNKCÍ A VAZEB V KRAJINĚ .....  | 29 |
| B. 8. KULTURNÍ PAMÁTKY A ARCHEOLOGICKÉ NÁLEZY .....  | 36 |
| C) VLIV NA SOUSTAVU CHRÁNĚNÝCH ÚZEMÍ NATURA 2000 .....   | 39 |
| D) NÁVRH ZOHLEDNĚNÍ PODMÍNEK ZE ZÁVĚRU ZJIŠŤOVACÍHO ŘÍZENÍ NEBO<br>STANOVISKA EIA .....                                | 41 |
| E) NAVRHOVANÁ OCHRANNÁ A BEZPEČNOSTNÍ PÁSMO, ROZSAH OMEZENÍ A<br>PODMÍNKY OCHRANY PODLE JINÝCH PRÁVNÍCH PŘEDPISŮ ..... | 50 |
| ZÁVĚR .....  | 56 |

## ÚVOD

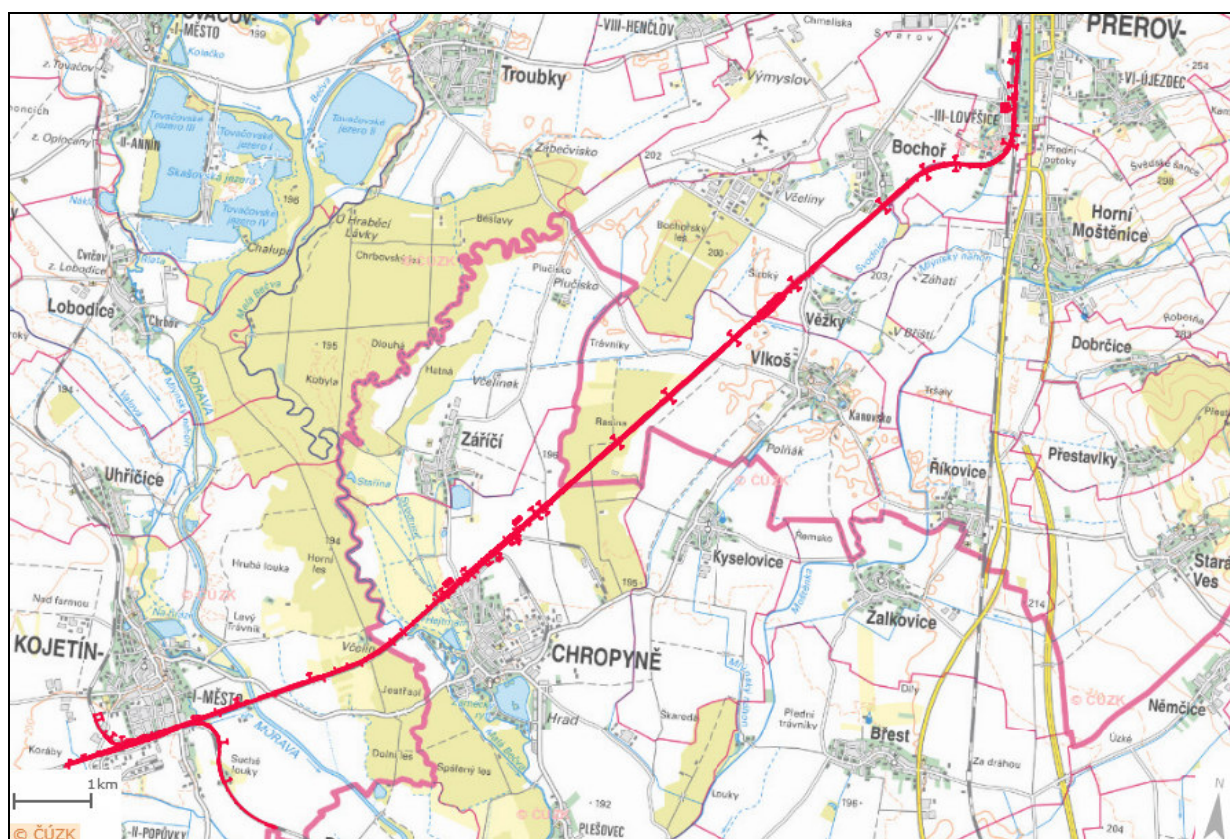
Dokumentace se zabývá vlivem realizace stavebního záměru na životní prostředí v dotčené lokalitě a širším okolí stavby. Dokument je členěn podle vyhlášky č. 499/2006 Sb., o dokumentaci staveb v platném znění.

Předmětem stavby „**Modernizace trati Brno – Přerov, 5. stavba Kojetín - Přerov**“ je modernizace stávající železniční trati mezi městy Kojetín a Přerov. Stavební záměr začíná před žst. Kojetín, přibližně v km 72,1 dle stávajícího staničení a jeho plánovaný konec je situován přibližně v km 88,04 dané trati (kilometráž dle stávajícího staničení). Začátek předpokládaného záměru, který bude realizován přibližně od žst. Kojetín, navazuje na plánovanou stavbu „Modernizace trati Brno – Přerov, 4. stavba Nezamyslice - Kojetín“. V železniční stanici Kojetín budou rovněž rekonstruovány koleje ve směru na Kroměříž a Tovačov. Součástí výše zmíněného záměru je rovněž výstavba nového silničního obchvatu Kojetína, který je situován do oblasti podél jihozápadního okraje Kojetína. Realizace nově navrženého obchvatu by měla vyřešit problematický průjezd přes Kojetín, především pro nákladní automobilovou dopravu.

Realizací záměru budou dotčeny obce Kojetín, Chropyně, Věžky, Vlkoš, Bochoř a Přerov. V rámci modernizace trati dojde k jejímu zdvoukolejnění, což umožní zvýšení přepravní kapacity. Při realizaci stavby se počítá s mírným přeložením tělesa trati v řádu několika metrů, nicméně tato změna se nebude týkat rozsáhlých úseků trati, ale půjde pouze o vybrané kratší úseky. Jedním z cílů je zvýšení traťové rychlosti až na 200 km/h pro daný úsek, jelikož v současné době se traťová rychlost pohybuje v rozmezí od 80–100 km/h s mnoha lokálními omezeními rychlosti. Součástí stavby je rekonstrukce železničních stanic a zastávek s ohledem na plnou peronizaci všech stanic. Je uvažováno s celkovou rekonstrukcí železničního spodku včetně odvodnění ve stávajících stanicích. V rámci modernizace dojde k úpravě na trakčním vedení, zvýší se úroveň zabezpečovacího zařízení na stanicích a odbočkách, kde dojde k novému vybudování těchto bezpečnostních opatření. Změn dozná i sdělovací zařízení. Modernizací trati v úseku Kojetín – Přerov bude dotčena řada železničních mostů, propustů apod., u kterých se předpokládá s jejich přestavbou a optimalizací, aby se docílilo stavu, kdy budou vyhovovat a splňovat všechna požadovaná kritéria spojená se současnou moderní železniční dopravou. V rámci stavby budou zrušeny všechny železniční přejezdy, které nahradí mimoúrovňové křížení. Dále dojde k úpravám některých přístupových cest.

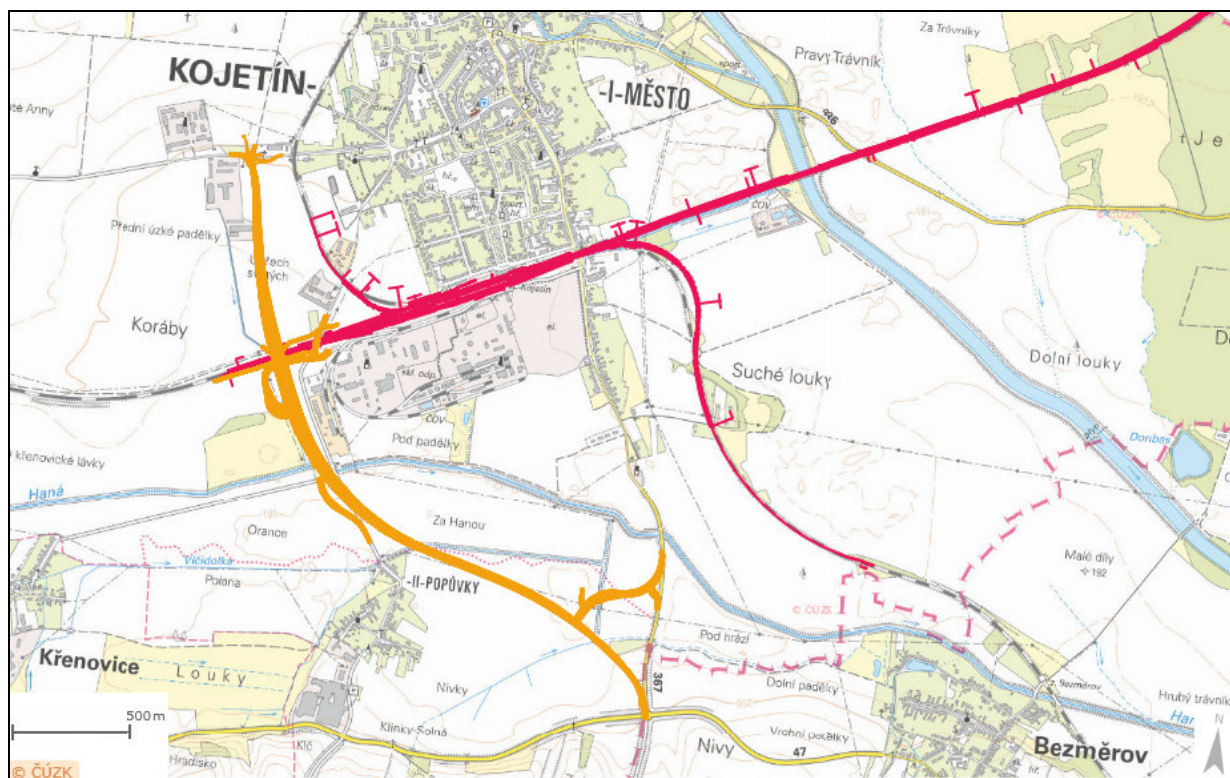
Trať v současné době představuje významnou železniční spojnici mezi metropolí jižní Moravy, Brnem a střední Moravou. Tato spojnice vytváří nejkratší a přímé železniční spojení s významným okresním městem Přerovem, jenž představuje důležitý dopravní úzel. Význam

trati spočívá nejen v regionální a příměstské dopravě, ale i v nákladní železniční dopravě. Avšak současný technický stav trati i její stavebně-technické parametry již nevyhovují současným a zejména budoucím nárokům na zajištění kvalitní a konkurenceschopné železniční dopravy, a to jak v potřebné frekvenci spojů (v současné době jezdí na dráze denně 63 vlaků v denní době a 11 vlaků v nočních hodinách), tak v jejich optimálním časovém uspořádání, se kterým souvisí zkracování jízdních dob. Intenzita vlakových spojů uvedená výše je platná pro rok 2019 a byla získána od objednatele (Haluska 2019).



Obr. 1: Lokalizace posuzovaného stavebního záměru v širších vztazích (Modernizace železniční trati Kojetín – Přerov - vyznačena červenou barvou)





Obr. 2: Lokalizace posuzovaného stavebního záměru v širších vztazích (Realizace obchvatu Kojetína - vyznačen oranžovou barvou, červeně vyznačena železniční trať)

## a) VLIV STAVBY NA ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ

### a. 1. Ovzduší

#### Klima v zájmovém území

Z hlediska makroklimatických poměrů náleží území s předpokládaným umístěním stavby k severnímu podnebnému pásu, ve kterém dochází ke střetu vlivů Atlantského oceánu a eurasijského kontinentu. V celém regionu převládá ve větší části roku proudění jihozápadním směrem, které přináší na území vlhké vzduchové hmoty. Průměrná roční rychlost větru se v zájmové lokalitě pohybuje v rozmezí od 2 do 4 m/s.

Dotčený úsek železniční trati mezi Kojetínem a Přerovem, na němž má proběhnout modernizace, se nachází v klimatické oblasti T2 podle Mapy klimatických oblastí Československa (Quitt 1971), do stejné klimatické oblasti patří i obchvat Kojetína. Označení klimatické oblasti T2 značí teplou oblast, pro kterou je charakteristické dlouhé léto, teplé a suché, velmi krátké přechodné období s teplým až mírně teplým jarem i podzimem, krátkou, mírně teplou, suchou až velmi suchou zimou s velmi krátkým trváním sněhové pokrývky (Quitt 1971). Bližší charakteristiku klimatické oblasti udává následující tabulka 1.



Tab. 1: Klimatické charakteristiky zájmového území (Quitt, 1971)

| Klimatické charakteristiky                 | T2        |
|--|-----------|
| Počet letních dnů                          | 50 – 60   |
| Počet dnů s průměrnou teplotou 10°C a více | 160 – 170 |
| Počet mrazových dnů                        | 100 – 110 |
| Počet ledových dnů                         | 30 – 40   |
| Průměrná teplota v lednu                   | -2 - -3   |
| Průměrná teplota v červenci                | 18 – 19   |
| Průměrná teplota v dubnu                   | 8 – 9     |
| Průměrná teplota v říjnu                   | 7 – 9     |
| Průměrný počet dnů se srážkami 1 mm a více | 90 – 100  |
| Srážkový úhrn ve vegetačním období         | 350 – 400 |
| Srážkový úhrn v zimním období              | 200 – 300 |
| Počet dnů se sněhovou pokrývkou            | 40 – 50   |
| Počet dnů zamračených                      | 120 – 140 |
| Počet dnů jasných                          | 40 – 50   |

### Vlivy v období výstavby

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

Vliv stavby na ovzduší v období výstavby lze omezit na emise tuhých částic do ovzduší při manipulaci se sypkými hmotami a na emise ze stavebních strojů a nákladních automobilů. Dopad vlastní stavební činnosti (včetně zemních prací) bude co nejvíce minimalizován zvolenou technologií provádění stavby. Pro ochranu ovzduší při realizaci stavebního záměru doporučujeme dodržet následující opatření, která jsou navržena zejména k eliminaci prašnosti v zájmové lokalitě:

- používané přístupové komunikace budou pravidelně čištěny, aby nedocházelo vlivem povětrnostních podmínek ke zvýšené prašnosti
- používané komunikace a zařízení staveniště budou pravidelně zkrápěny
- stavební mechanismy a nákladní automobily vyjíždějící ze stavby budou důsledně čištěny
- nákladní automobily převážející zeminu a stavební materiál budou řádně zaplachtovány

Snížení zátěže lze dosáhnout rovněž zvolením vhodného technologického řešení a dodržováním technologické kázně ze strany dodavatelů stavby a vhodným harmonogramem výstavby, který zohlední ochranu zdraví lidí. V případě průběžného odvozu není nutno materiál přechodně skladovat, a tak jsou omezeny požadavky na přechodné deponie.

Pro zónu Střední Morava byl vypracován Program pro zlepšování kvality ovzduší, kde byla navržena opatření vedoucí ke zlepšení kvality ovzduší a k dosažení přípustné úrovně znečištění. K záměru se vztahují zejména dvě opatření – AB4 Výstavba a rekonstrukce železničních tratí a BD3 – Omezování prašnosti ze stavební činnosti. Záměr „Modernizace trati Brno – Přerov, 5. stavba Kojetín – Přerov“ je součástí navržených akcí v opatření AB4. V opatřeních BD3 jsou pro omezování prašnosti ze stavební činnosti doporučována např. maximální izolace stavby od okolní zástavby, transport stavební sutí v potrubích, případně vhodná forma zvlhčování potenciálních zdrojů prašnosti, omývání vozidel před výjezdem ze staveniště a zakrývání prašného nákladu plachtou při převozu.

Celkově lze konstatovat, že znečištění ovzduší způsobené vlivem výstavby stavebního záměru bude časově omezené a plně reverzibilní a při dodržení navržených opatření nebude mít významný dlouhodobý negativní vliv na kvalitu ovzduší v dotčené oblasti.

#### **Vliv v období provozu**

V období provozu nebude instalován žádný vyjmenovaný i nevyjmenovaný zdroj znečišťování ovzduší ve smyslu zákona č. 201/2012 Sb., v platném znění.

Jedná se o elektrifikovanou trať, proto ve výhledovém stavu nedojde k nárůstu množství emisí oproti současnému stavu. Provoz trati tak bude mít stejný vliv na kvalitu ovzduší jako doposud.

### **a. 2. Hluk**

#### **Hluk v době výstavby**

Hluk v období výstavby nebyl pro potřeby vlivu na ŽP v rámci této dokumentace samostatně modelován. Hlavními bodovými zdroji hluku po dobu výstavby záměru budou stavební mechanismy využívané v průběhu stavebních a zemních prací. Primárním liniovým zdrojem bude doprava spojena se stavební činností. Během výstavby se předpokládá s obvyklým nasazením běžných stavebních mechanismů - bagry, nakladače, nákladní auta, hutnící mechanismy, apod. Hluk ze staveniště bude v čase proměnlivý a bude závislý na druhu, množství a místě prováděných prací, druhu a stavu stavebních strojů, počtu pracovníků a organizaci práce. Hlukové působení bude maximálně redukováno organizací výstavby a bude časově omezeno, přičemž celková zátěž bude plně reverzibilní a po ukončení stavby se již nebude více projevovat. Z hlediska charakteru a rozsahu řešeného záměru se

nepředpokládá, že by činnost související se záměrem měla negativně ovlivňovat lidská sídla a občany, a rovněž by nemělo docházet k překračování hygienických limitů pro hluk. To potvrzuje i fakt, že se v rámci záměru neuvažuje o stavební činnosti, která by byla spojena s noční prací.

Pro ochranu proti negativním vlivům zatížení hlukem při realizaci stavebního záměru doporučujeme dodržet následující opatření, která jsou navržena zejména k eliminaci hlučnosti v zájmové lokalitě:

- Venkovní stavební práce spojené se zvýšenou hlučností (např. terénní úpravy apod.) nebudou realizovány ve dnech pracovního klidu, ve státem uznávaných svátcích a v nočních hodinách. Veškeré stavební práce spojené s návozem stavebního a technologického materiálu budou uskutečňovány v denní dobu.
- Zařízení, která budou používána v době výstavby (stavební mechanizace) a která budou zdrojem hluku, musí být situována tak, aby okolí co nejméně ovlivňovala hlukem. V případě potřeby lze využít protihlukové clony.

### Hluk v době provozu

Pro vyhodnocení vlivu hluku v době provozu byla zpracována Hluková studie, která se zaměřila na vyhodnocení hlukového zatížení ze železniční dopravy a z automobilové dopravy, jelikož součástí záměru je i realizace obchvatu jihozápadně od Kojetína.

Výpočtový model prokazuje, že posuzovaná lokalita je v současné době ovlivněna hlukem ze železniční dopravy.

Podle ustanovení nařízení vlády č. 272/2011 Sb. se hygienický limit v ekvivalentní hladině akustického tlaku A stanoví součtem základní hladiny akustického tlaku A LAeq,T (rovná se 50 dB) a korekcí přihlížejících ke druhu chráněného prostoru a denní a noční době viz (Tab. 2).

**Tab. 2: Hygienické limity dle nař. vl. č. 272/2011 Sb.**

| Druh chráněného prostoru  | Korekce [dB] |    |     |     |
|---|--------------|----|-----|-----|
|   | 1)           | 2) | 3)  | 4)  |
| Chráněný venkovní prostor staveb lůžkových zdravotnických zařízení včetně lázní | -5           | 0  | +5  | +15 |
| Chráněný venkovní prostor lůžkových zdravotnických zařízení včetně lázní        | 0            | 0  | +5  | +15 |
| Chráněný venkovní prostor ostatních staveb a chráněný ostatní venkovní prostor  | 0            | +5 | +10 | +20 |

Korekce uvedené v tabulce se nesčítají.

Pro noční dobu se pro chráněný venkovní prostor staveb přičítá další korekce -10 dB, s výjimkou hluku z dopravy na železničních dráhách, kde se použije korekce -5 dB.

Pravidla použití korekce uvedené v tabulce:

- 1) Použije se pro hluk z provozu stacionárních zdrojů a hluk ze železničních stanic zajišťujících vlakotvorné práce, zejména rozřaďování a sestavu nákladních vlaků, prohlídku vlaků a opravy vozů. Pro hluk ze železničních stanic zajišťujících vlakotvorné práce, které byly uvedeny do provozu přede dnem 1. listopadu 2011, se přičítá pro noční dobu další korekce +5 dB.
- 2) Použije se pro hluk z dopravy na dráhách, silnicích III. třídy, místních komunikacích III. třídy a účelových komunikacích ve smyslu § 7 odst. 1 zákona č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích, ve znění pozdějších předpisů.
- 3) Použije se pro hluk z dopravy na dálnicích, silnicích I. a II. třídy a místních komunikacích I. a II. třídy v území, kde hluk z dopravy na těchto komunikacích je převažující nad hlukem z dopravy na ostatních pozemních komunikacích. Použije se pro hluk z dopravy na dráhách v ochranném pásmu dráhy.
- 4) Použije se pro stanovení hodnoty hygienického limitu staré hlukové zátěže

Podle ustanovení NV 272/2011 Sb. je hygienický limit hluku vyjádřený ekvivalentní hladinou akustického tlaku A od dopravy na drahách v chráněném venkovní prostoru a chráněném venkovním prostoru staveb stanovený součtem základní hladiny hluku LAZ = 50 dB a příslušných korekcí:

**pro hluk z dopravy na dráhách v OPD**

pro den od 6<sup>00</sup> - 22<sup>00</sup> hod  $L_{Aeq,T} = 60 \text{ dB}$

pro noc od 22<sup>00</sup> - 6<sup>00</sup> hod  $L_{Aeq,T} = 55 \text{ dB}$

**pro hluk z dopravy na dráhách (mimo OPD)**

pro den od 6<sup>00</sup> - 22<sup>00</sup> hod  $L_{Aeq,T} = 55 \text{ dB}$

pro noc od 22<sup>00</sup> - 6<sup>00</sup> hod  $L_{Aeq,T} = 50 \text{ dB}$

**pro hluk ze silniční dopravy na hlavních komunikacích**

pro den od 6<sup>00</sup> - 22<sup>00</sup> hod  $L_{Aeq,T} = 60 \text{ dB}$

pro noc od 22<sup>00</sup> - 6<sup>00</sup> hod  $L_{Aeq,T} = 50 \text{ dB}$

Vzhledem ke komplexnosti modernizace, která zahrnuje zdvoukolejnění, zrychlení na 200 km/h a s tím související rozšíření ochranného pásma dráhy (z 60 m na 100 m), bylo se zadavatelem hlukové studie domluveno, že záměr bude posuzován z hlediska hluku jako novostavba. Nebylo proto v rámci hlukové studie zjišťována možnost použití hygienického limitu s korekcí na starou hlukovou zátěž. Konečné stanovení hygienických limitů přísluší místnímu orgánu ochrany veřejného zdraví (Haluska 2019).

Výpočtový model prokazuje, že posuzovaná lokalita je v současné době ovlivněna hlukem ze železniční dopravy. Ve stávajícím stavu jsou koleje ve špatném stavu a maximální traťová rychlost je zde 100 km/h. V rámci záměru dojde k rekonstrukci železničního spodku i svršku,

čímž dojde ke snížení hluku. Zároveň je uvažováno navýšení počtu vozů s kotoučovými brzdami, které výrazně snižují hlučnost jednotlivých souprav.

Na základě těchto podkladů by ve výhledovém stavu docházelo k překračování hygienických limitů. Proto byla navržena protihluková opatření, která se sestávají z protihlukových stěn a individuálních protihlukových opatření (IPO).

Protihlukové stěny mají oproti minulému stupni projektové dokumentace (EIA) rozdílné délky, výšky a také umístění. Tyto změny jsou převážně způsobeny úpravou kolejového řešení v jednotlivých stupních dokumentace, ale také zpřesněním výpočtového modelu (Haluska 2019).

**Tab. 3: Navržené protihlukové stěny**

| Soupis protihlukových stěn |                       |                     |         |        |   |           |
|----------------------------|-----------------------|---------------------|---------|--------|---|-----------|
| Číslo                      | Umístění PHS          | Poloha vůči koleji* | výška** | délka  | třída pohltivosti (ke koleji / od koleje) | poznámka  |
| 1                          | km 71,786 – km 71,956 | vlevo               | 2,5 m   | 170 m  | A3 / A3                                   |           |
| 2                          | km 72,043 – km 72,190 | vlevo               | 2,0 m   | 147 m  | A3 / A3                                   |           |
| 3                          | km 72,285 – km 72,538 | vlevo               | 3,0 m   | 253 m  | A3 / A3                                   |           |
| 4                          | km 72,518 – km 72,700 | vlevo               | 3,0 m   | 182 m  | A3 / A3                                   |           |
| 5                          | km 76,570 – km 76,775 | vpravo              | 1,5 m   | 205 m  | A3 / A3                                   |           |
| 6                          | km 76,775 – km 76,892 | vpravo              | 2,5 m   | 125 m  | A3 / A2                                   |           |
| 7                          | km 84,220 – km 84,900 | vlevo               | 2,3 m   | 680 m  | A3 / A3                                   |           |
| 8                          | km 86,025 – km 86,278 | vlevo               | 2,0 m   | 253 m  | A3 / A2                                   |           |
| 9                          | km 86,278 – km 87,309 | vlevo               | 3,5 m   | 1009 m | A3 / A2                                   | stávající |

\* - poloha vůči koleji při pohledu ve směru staničení

\*\* - udává požadovanou výšku nad temenem kolejnice

Individuální protihluková opatření spočívají v odstranění chráněného venkovního prostoru staveb (CHVePS). Je nutné provést výměnu oken společně se zajištěním větrání jinak, než do hlukem nadlimitně zasažené fasády. Je doporučeno osadit okna akustickými šterbinami. Skutečný počet nadlimitně zasažených fasád a s tím související návrh opatření uvnitř objektů je potřeba ověřit měřením hluku po realizaci stavby.

Hluková studie posuzuje také plánovaný obchvat Kojetína (přeložka silnice II/367). V rámci rekonstrukce železniční trati bude vybudována jeho jižní část. Obchvat bude akusticky ovlivňovat část obce Kojetín II - Popůvky. Nejzatíženějším objektem je výpočtový bod S1 (Popůvky 58, Popůvky u Kojetína), u kterého nedochází k překračování hygienických limitů v denní ani noční době.

Podrobněji se problematice hluku v rámci daného stavebního záměru věnuje Ing. Haluska (2019) v samostatné části projektové dokumentace B.6.2 Aktualizace hlukové studie.

### **a. 3. Voda**

#### **Spotřeba a zdroje vody ve fázi výstavby**

V období výstavby bude docházet ke spotřebě vody potřebné pro zkrápění stavenišť, či pro vlastní stavbu. Množství takto spotřebované vody bude záviset na ročním období, ve kterém budou práce prováděny a souvisejícím počasím. Spotřebu vody pro jednotlivé činnosti spojené s realizací záměru nelze v této fázi přesně kvantifikovat. Tato problematika bude řešena vybraným dodavatelem stavby na základě způsobu realizace stavby. Zásobování vodou bude řešeno ze stávajících veřejných vodovodních řadů a hydrantů. Do lokalit bez stávající vodovodní sítě bude voda dle potřeby dovážena.

Zde je třeba ještě upozornit na skutečnost, že v případě nutnosti odběru vody z vod povrchových, bude na takovýto odběr vydáno povolení příslušným vodoprávním orgánem.

Další spotřebu vody lze předpokládat přímo na plochách zařízení stavenišť. Voda bude spotřebovávána na mytí rukou (zařízení stavenišť jsou již dnes standardně vybavena chemickým WC). Kde to bude možné, budou zařízení stavenišť napojena na stávající veřejné vodovodní řady nebo hydranty. Do lokalit bez stávající vodovodní sítě bude voda dle potřeby dovážena. Denní spotřebu na jedno staveniště odhadujeme na 30 l. Pitná voda bude na zařízení stavenišť dovážena balená. Spotřeba pitné vody je odhadována na 5 l na osobu za den.

#### **Spotřeba a zdroje vody ve fázi provozu**

V rámci provozu bude docházet ke spotřebě vody v rámci běžného provozu vlakových souprav a pozemních objektů, avšak množství takto spotřebované vody nebude nijak významné. Případem nárazové potřeby vody může být řešení havarijních situací (požáry, apod.). Nicméně výrazné změny v odběrech a spotřebě vody ve srovnání s dnešním stavem nejsou předpokládány.

#### **Hydrologická charakteristika**

Zájmová lokalita náleží k povodí Moravy a úmoří Černého moře. Nejvýznamnějším vodním tokem v oblasti je Morava, křížící trať v k. ú. Kojetín. Morava pramení pod Kralickým Sněžníkem v nadmořské výšce 1380 m n. m. a představuje levostranný přítok Dunaje. Vodní tok Morava je, dle vyhlášky Ministerstva zemědělství č. 178/2012 Sb., kterou se stanoví seznam významných vodních toků a způsob provádění činností související se správou vodních toků, v platném znění, významným vodním tokem. Mezi významné vodní toky

zájmové lokality patří dle této vyhlášky také vodní toky Malá Bečva a Haná. Vodní toky, se kterými přichází posuzovaný úsek trati do kontaktu, jsou uvedeny v následující tabulce 4.

**Tab. 4: Vodní toky křižující posuzovaný úsek trati (<http://heis.vuv.cz>)**

| Název toku           | ID vodního toku | Drážní km | Správce vodního toku |
|----------------------|-----------------|-----------|----------------------|
| Morava               | 401110000100    | 73,616    | Povodí Moravy, s.p.  |
| Bezejmenný vodní tok | 406600004000    | 74,105    | Povodí Moravy, s.p.  |
| Malá Bečva           | 407510100100    | 75,866    | Povodí Moravy, s.p.  |
| Bezejmenný vodní tok | 407530100800    | 76,033    | Povodí Moravy, s.p.  |
| Svodnice             | 407520000100    | 76,514    | Povodí Moravy, s.p.  |
| Svodnice             | 407520000100    | 82,236    | Povodí Moravy, s.p.  |
| Bezejmenný vodní tok | 407520000800    | 84,515    | Povodí Moravy, s.p.  |
| Svodnice             | 407520000100    | 87,050    | Povodí Moravy, s.p.  |

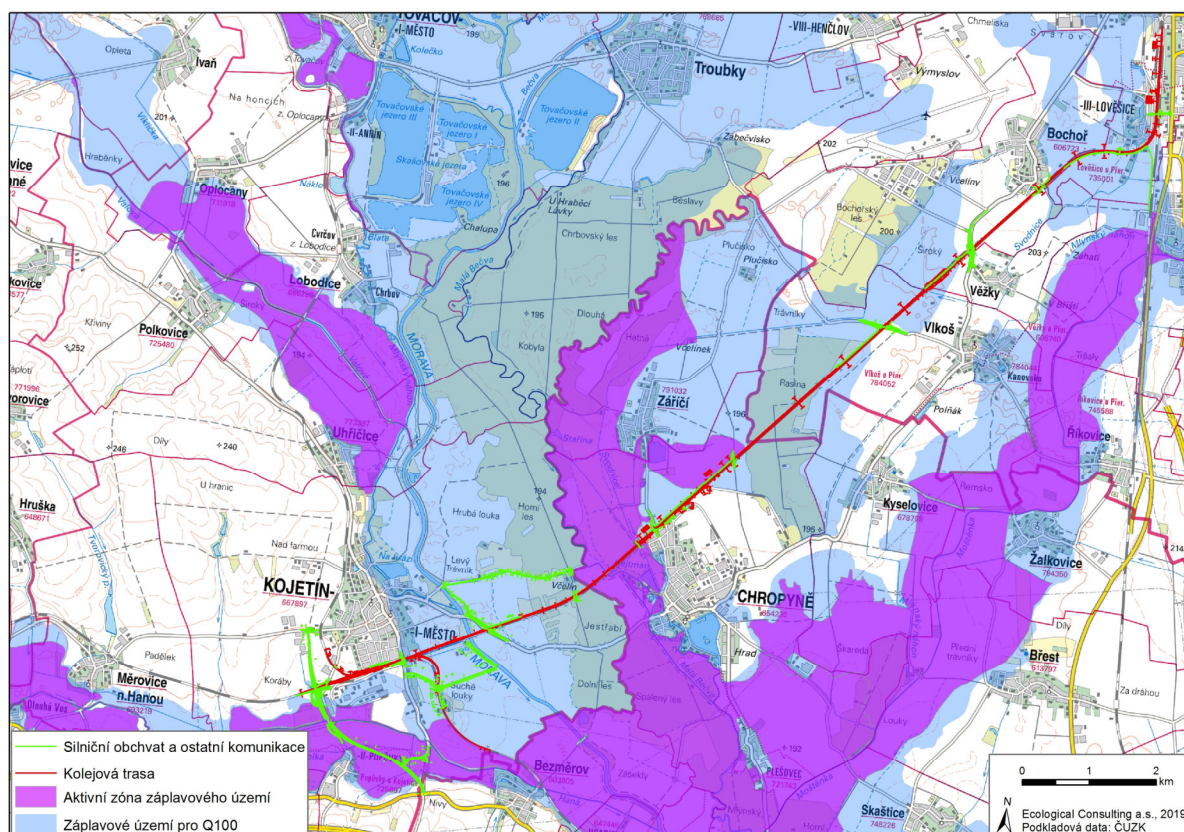
Pozn. Drážní kilometr je uváděn dle staničení projektu.

Celkově stavební záměr v celém svém rozsahu kříží 11 vodních toků, z toho 8 vodních toků (viz tab. 4.) jsou přímo dotčeny rozšířením stávající železnice (zdvoukolejnění). Tři vodní toky, jmenovitě vodní tok Haná, bezejmenný vodní tok a Vlčidolka, jsou rovněž přímo dotčeny předkládaným záměrem, avšak jeho ovlivnění je spojeno nikoliv se zdvoukolejněním, ale s realizací obchvatu Kojetína na jihozápadním okraji města Kojetín.

Území zájmové lokality leží z větší části v záplavovém území pro  $Q_{100}$  vodních toků Moravy, Malé Bečvy a Hané. Záplavové území Moravy a Malé Bečvy se přibližuje k trati na území obcí Kojetín, Chropyně, Vikoš a Přerov, kde železniční trať prochází záplavovou oblastí výše zmíněných toků (viz Obr. 3). Obchvat Kojetína zasahuje do záplavového území pro  $Q_{100}$  vodního toku Hané. Území zájmové lokality leží v prostoru mezi městy Kojetín a Chropyně částečně i v záplavovém území pro  $Q_{20}$ , respektive  $Q_5$  vodních toků Moravy a Malé Bečvy.

Lokalizace předpokládaného záměru přichází do kontaktu s aktivní zónou záplavového území toků Hané a Moravy. V aktivních zónách záplavového území nebudou umístovány plochy zařízení stavenišť.



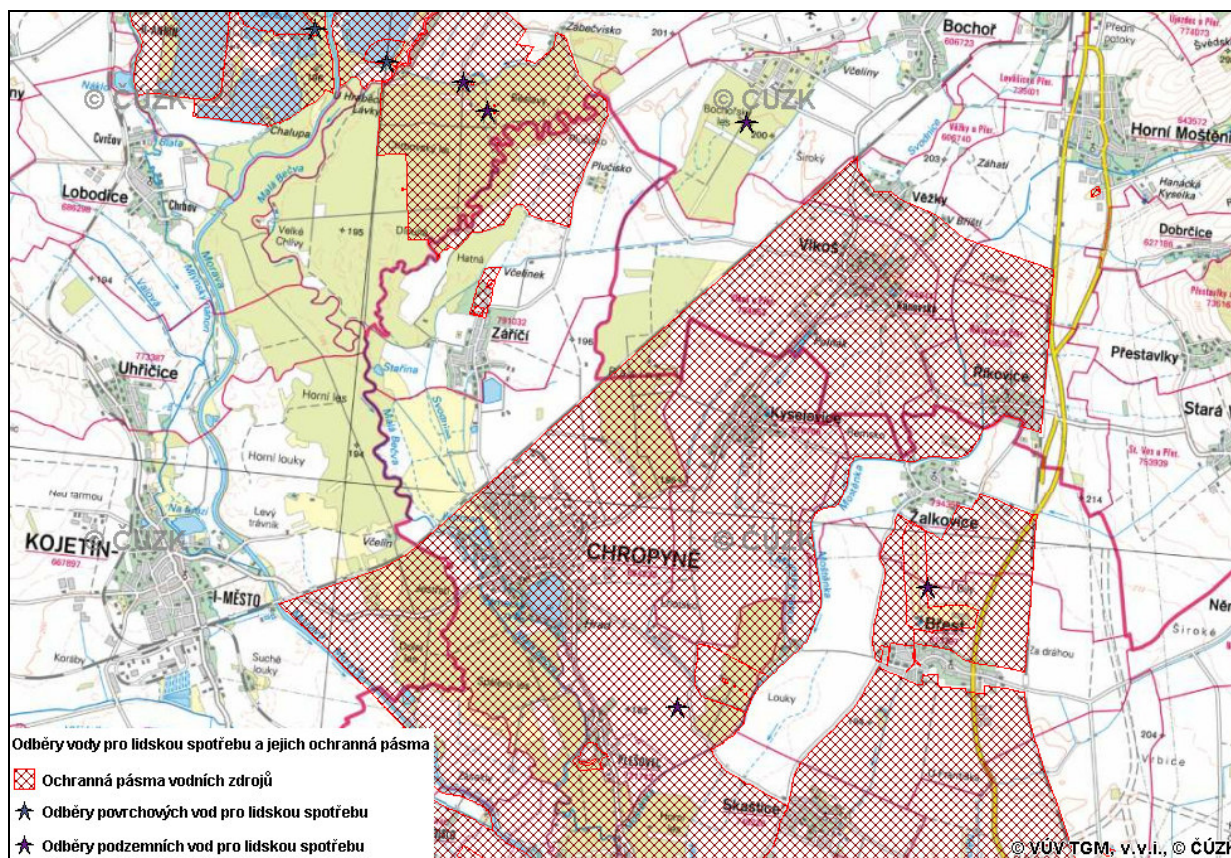


Obr. 3: Záplavová území pro  $Q_{100}$  vodních toků Moravy, Malé Bečvy a Hané v dotčeném úseku železniční trati Kojetín – Přerov, (vyznačeno červenou linií) a v okolí silničního obchvatu Kojetína (vyznačeno zelenou linií), fialovou barvou vyznačena aktivní zóna zapl. uzem. toků Hané a Moravy

Záměr zasahuje do chráněné oblasti přirozené akumulace vod (CHOPAV) Kwartér řeky Moravy (ID 219).

Stavební záměr tvoří severní hranici ochranného pásma vodního zdroje (VZ) Plešovec Břestský les. V dotčené oblasti se nachází i řada míst k odběru podzemních vod pro lidskou spotřebu viz obr. 4 (<http://heis.vuv.cz>).





Obr. 4: Ochranná pásma vodních zdrojů a místa odběru vod pro lidskou spotřebu v úseku Kojetín – Přerov (zdroj: heis.vuv.cz)

### Citlivé oblasti

Ve smyslu nařízení vlády č. 401/2015 Sb., v platném znění, se všechny útvary povrchových vod na území ČR, tedy i vody v okolí zájmové lokality, vymezují jako citlivé oblasti s následnou odpovídající ochranou (emisní standardy pro citlivé oblasti a pro vypouštění odpadních vod do vod povrchových ovlivňujících kvalitu vody v citlivých oblastech dle přílohy č. 1 výše zmíněného nařízení Vlády).

### Zranitelné oblasti

Dle vodního zákona (č. 254/2001 Sb., o vodách, v platném znění) jsou zranitelné oblasti území, kde se vyskytují povrchové a podzemní vody, zejména využívané nebo určené jako zdroje pitné vody, v nichž koncentrace dusičnanů přesahuje hodnotu 50 mg/l nebo mohou této hodnoty dosáhnout, nebo povrchové vody, u nichž v důsledku vysoké koncentrace dusičnanů ze zemědělských zdrojů dochází nebo může dojít k nežádoucímu zhoršení jakosti vody.

Posuzovaný stavební záměr leží ve zranitelné oblasti, jedná se o následující katastrální území: Kojetín, Chropyně, Vlkov u Přerova a Věžky u Přerova.

Vzhledem k charakteru záměru a při dodržení běžných opatření na ochranu vod není dán předpoklad negativního vlivu na vodstvo. Negativní vlivy mohou být spojeny pouze s havarijními stavy související se samotnou stavební činností (únik např. pohonných látek nebo stavebních materiálů do okolní půdy, respektive podzemní vody apod.). Pokud bude dodržováno běžných opatření, jenž předcházejí vzniku těchto havarijních stavů, bude případné riziko havárie sníženo na minimum a nenastane předpoklad pro negativní ovlivnění vodních toků, vodních ploch ani vodních zdrojů. V případě úniku znečišťujících látek je třeba postupovat dle platného havarijního plánu.

#### **a. 4. Odpady**

Při realizaci stavby budou vznikat odpady různých skupin a druhů. Bude se jednat jak o odpady kategorie „ostatní“ (O), tak o odpady kategorie „nebezpečný“ odpad (N). Původce odpadů bude postupovat při veškerém nakládání s těmito odpady dle příslušných platných legislativních opatření. Nakládání s odpady se v České republice řídí ustanovením **zákona č. 185/2001 Sb.**, o odpadech a o změně některých zákonů (zákon o odpadech), v platném znění. Zákon upravuje nakládání s odpady po celou dobu životního cyklu odpadu, tedy od jeho vzniku až po jeho využití či odstranění. S legislativou odpadového hospodářství úzce souvisí legislativní předpisy platné v oblasti nakládání s obaly, které jsou stanoveny zákonem č. 477/2001 Sb., o obalech a o změně některých zákonů (zákon o obalech) a prováděcími předpisy k tomuto zákonu. Na nakládání s nebezpečnými odpady se pak přiměřeně vztahuje i zákon č. 350/2011 Sb., o chemických látkách a chemických směsích.

Původce, v tomto případě tedy dodavatel stavby, je odpovědný za nakládání s odpady do doby jejich převedení do vlastnictví oprávněné osoby ve smyslu zákona č. 185/2001 Sb., v platném znění.

### **Nakládání s „nebezpečnými“ odpady (N)**

Nebezpečný odpad je definován jako odpad vykazující jednu nebo více nebezpečných vlastností uvedených v příloze přímo použitelného předpisu Evropské unie o nebezpečných vlastnostech odpadů (nařízení komise (EU) č. 1357/2014), nebo který je uveden v Katalogu odpadů (vyhl. č. 93/2016 Sb.) jako nebezpečný odpad, nebo je smíšen nebo znečištěn některým z odpadů uvedených v Katalogu odpadů jako nebezpečný. Hodnocení nebezpečných vlastností odpadů musí provádět pouze osoba s pověřením k hodnocení nebezpečných vlastností odpadů.

Ředění nebo mísení odpadů za účelem splnění kritérií pro přijetí na skládku a mísení nebezpečných odpadů navzájem nebo s ostatními odpady je zakázáno!

Pro každý nebezpečný odpad bude zpracován identifikační list nebezpečného odpadu a místo nakládání s nebezpečným odpadem bude vybaveno tímto listem.

### **Odpady vznikající při výstavbě záměru**

Převážnou část odpadů, vznikajících v rámci realizace záměru, budou tvořit odpady patřící dle „Katalogu odpadů“ do skupiny č. 17- Stavební a demoliční odpady (včetně vytěžené zeminy z kontaminovaných míst). Část vznikajících materiálů je možno využít v souladu s výše uvedenými požadavky zákona o odpadech č. 185/2001 Sb., v platném znění, a to jako vhodné recykláty na téže stavbě nebo na stavbách jiných při dodržení podmínky vhodnosti použití předmětných odpadů jako materiálu, zejména vyhlášky č. 294/2005 Sb., v platném znění.

Pokud to podmínky stavby dovolí, doporučujeme upřednostnit opětovné využití nekontaminovaných materiálů v rámci stavby (např. v rámci kolejového svršku a spodku) před jejich uložením na skládku.

Určení jednotlivých druhů odpadů a jejich množství je poněkud problematické a závisí především na technologické kázni dodavatelů stavebních prací. Je pravděpodobné, že množství odpadů a jejich druhová skladba budou při vlastní realizaci stavby poněkud odlišné.

Přehled jednotlivých druhů odpadu, ať už se bude jednat o odpad spadající do kategorie ostatní odpad (O), či o odpad spadající do kategorie nebezpečný odpad (N), u kterého se předpokládá, že vznikne při realizaci stavebního záměru „Modernizace trati Brno – Přerov, 5. stavba Kojetín - Přerov“ je popsán a zachycen v samostatné části dokumentace B.6.3 Odpadové hospodářství.

Materiál, který nebude možno již dále využít na stavbě, se stane odpadem a bude odvezen do zařízení na využití či odstranění odpadů. V tabulce 5 je uveden seznam zařízení nacházející se v blízkosti předmětného záměru, na kterých je možno odpad odstranit.

**Tabulka č. 5: Seznam společností provozujících zařízení k využití nebo odstranění odpadů v okolí stavebního záměru**

| Název provozovatele                    | Adresa   | Typ zařízení   |
|--|--|--|
| RESTA DAKON s.r.o.                     | Křenovská 1386, Kojetín                              | Recyklace stavebních odpadů                              |
| RESTA DAKON s.r.o.                     | ul. Mírová 271/55, Přerov III - Lověšice             | Recyklace stavebních odpadů                              |
| MODIT, spol. s r.o.                    | Tovačovská 750 02 Přerov                             | Sběrna neroztrných surovin, zpětný odběr elektrozařízení |
| BXB Group s.r.o.                       | Křenovská 789, Kojetín, 75201                        | Sběr a výkup odpadů a elektrozařízení                    |
| TECHNIS Kojetín spol. s r. o.          | Družstevní 1364, Kojetín                             | Sběr a výkup odpadů a elektrozařízení                    |
| SAKO Brno, a.s.                        | Jedovnická 2, Brno-Židenice                          | Spalovna   |
| MEGAWASTE-EKOTERM, s.r.o.              | U spalovny 6/4225, Prostějov, 79601                  | Spalovna nebezpečných odpadů                             |
| SUEZ Využití zdrojů a.s.               | Novosady 616, 798 27 Němčice nad Hanou               | Recyklace stavebních odpadů                              |
|  |  | Sběrna druhotných surovin                                |
|  |  | Biodegradace   |
|  |  | Kompostárna  |
|  |  | S-OO, S-NO   |
| SUEZ Využití zdrojů a.s.               | Hradčany 88, Radslavice                              | Recyklace, kompostárna, S – OO, S –NO                    |
| Technické služby města Přerova, s.r.o. | k.ú. Žeravice, Přerov, 75002                         | S-OO   |
| AVELI z.s.                             | Loučská 1411<br>751 31 Lipník nad Bečvou             | S-OO3  |
| Technické služby města Přerova         | Žeravice - Přerov XII - k.ú. Žeravice, Přerov, 75002 | S-OO, kompostárna  |
| AWT Rekultivace a.s.                   | Dělnická 41/884<br>735 64 Havířov-Prostřední Suchá   | S-NO, rekultivace  |
| ČD Cargo, a.s.                         | Jankovcova 1569/2c<br>17000 Praha 7                  | Uložení odpadu, včetně dopravy                           |

Vysvětlivky: S-OO ...skládka ostatního odpadu, S-NO ... skládka nebezpečného odpadu

### Odpady vznikající při provozu záměru

V rámci provozu půjde především o odpad z odstraňování dřevin a bylinné vegetace v rámci údržby drážního tělesa a odpad spojený s běžnou údržbou a opravami drážních zařízení. Dále se bude jednat o odpady typu komunálního odpadu včetně složek z odděleného sběru, které budou vznikat především při každodenním provozu železničních stanic (provoz výpravních budov železničních stanic, odpady z údržby vlakových souprav, drážního tělesa,

výhybek). Množství produkovaného odpadu však není v dnešní době možno stanovit. Další odpady mohou vznikat v rámci údržby dotčených silnic a okolních komunikací.

Bude-li s odpady v průběhu výstavby a provozu nakládáno v souladu s platnou legislativou na úseku odpadového hospodářství, nepředpokládáme žádné negativní ovlivnění životního prostředí v důsledku produkce odpadů.

#### **a. 5. Půda**

Z hlediska pedologické stavby je území posuzovaného záměru značně omezené až jednotvárné, jelikož se na větší části dotčeného území nachází pouze fluvizemě. Jedná se o fluvizem modální a glejovou. Fluvizemě jsou všeobecně rozšířeny a vyplňují převážně plochá dna říčních údolí, zvláště podél větších toků. Původními porosty byly lužní lesy, druhotnými údolní louky. Půdotvorným substrátem jsou výhradně nivní uloženiny. Fluvizemě (nivní půdy) jsou vývojově velmi mladými půdami. Půdotvorný proces je často periodicky přerušován akumulací činností vodního toku při záplavách, při kterých byl na tvořící se půdu ukládán nový nános zeminného, do značné míry prohumózněného materiálu. Stratigrafie nivních půd je velmi jednoduchá. Pod nevýrazným humusovým horizontem leží přímo matečný substrát. Zrnitostní složení půd silně kolísá v závislosti na rychlosti toku a vzdálenosti od řečiště. Projevy glejového procesu jsou v půdním profilu patrné až do poměrně velké hloubky. Obsah humusu je obvykle střední (Tomášek 2007).

Modernizace a zdvoukolejnění stávající železniční trati mezi městy Kojetín a Přerov bude realizováno na pozemcích ČD, a.s. a SŽDC, s.o., nicméně z důvodu zdvoukolejnění této železniční trati a tedy rozšíření stávajícího železničního tělesa si vyžádá významné zábory zemědělského půdního fondu (ZPF) a také zábory pozemků určených k plnění funkci lesa (PUPFL). Zábory pozemků však budou pouze v rozsahu nezbytně nutném.

Podrobnějším popisem a výčtem pozemků ZPF a PUPFL, u kterých v rámci realizace stavby dojde k jejich záboru se zabývá samostatná část dokumentace B.6.5 Zemědělská příloha.

Riziko pro půdy mohou představovat pouze možné havárie při realizaci stavby. Při dodržení běžných opatření na ochranu půd v souvislosti s prevencí proti haváriím nepředpokládáme negativní vlivy tohoto záměru na půdy.

## **b) Vliv stavby na přírodu a krajinu**

### **b. 1. Ochrana dřevin**

Realizací stavby dojde k dotčení dřevin rostoucích mimo les. Dřeviny rostoucí mimo les budou káceny pouze v nezbytně nutné míře. Kácení dřevin bude vyžadováno zejména v souvislosti se zdvoukolejněním stávající trati.

Rozsah kácení dřevin vychází z podrobného terénního dendrologického průzkumu, který byl proveden na základě požadavků objednatele a je součástí samostatné dokumentace B.6.4 Dendrologický průzkum.

*Obecně platí, že pro dřeviny rostoucí mimo les, které dosahují obvodu kmene nad 80 cm ve výšce 130 cm či zapojených porostů dřevin o celkové rozloze nad 40 m<sup>2</sup>, je třeba získat povolení ke kácení od příslušných orgánů ochrany přírody.*

#### **Opatření k ochraně dřevin před negativními účinky stavby**

Při rekonstrukci je třeba dodržet opatření na ochranu dřevin vycházející z normy ČSN 83 9061 Technologie vegetačních úprav v krajině – ochrana stromů, porostů a vegetačních ploch při stavebních pracích. K ochraně před mechanickým poškozením dřevin je nutné stromy chránit plotem, který by měl obklopovat celou kořenovou zónu, ve výjimečných případech je nutné ochránit kmen pomocí vypořádávaného bednění z fošen vysokým nejmeně 2 m. Je nezbytné, aby ochranné bednění, či plot, zakrývaly také kořenové náběhy. Při zásahu do kořenové zóny stromu (např. hloubení jam, výkopů) bude výkop proveden ručně a je potřeba dbát zvýšené opatrnosti tak, aby nedošlo k mechanickému poškození kořenového systému. Při výkopu nebudou přetínány kořeny s průměrem větším než 2 cm. Dále je nutné zabránit tomu, aby v blízkosti dřevin nebyla půda zhutňována např. pojezdy stavební techniky nebo výkopovým materiálem. Musí být rovněž zabráněno tomu, aby byl prostor zamokřen, např. vodou unikající ze stavby. V ochranném pásmu dřevin nesmí být zakládána ohniště ani se zde nesmí nacházet žádné zdroje tepla. Je třeba zabránit jakýmkoli mechanickým, příp. chemickým poškozením dřevin a půdního prostoru. Veškerá porušení těchto opatření mohou vést k vážnému poškození kořenového systému a celkovému úhynu stromu.

### **b. 2. Ochrana památných stromů**

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



Památné stromy ani jejich ochranná pásma nebudou stavebním záměrem dotčeny.

### **b. 3. Ochrana rostlin**

V dotčeném území byl proveden botanický průzkum, při kterém byla zaznamenána přítomnost celé řady zvláště chráněných, ohrožených a vzácnějších druhů rostlin. V lesním komplexu Rasina byla nalezena prosperující populace lilie zlatohlavé (*Lilium martagon*). Několik jedinců bylo zaznamenáno na železničním náspu a v těsné blízkosti drážního tělesa. Menší populace lilie zlatohlavé byla zjištěna také na náspu, cca 6 m od osy koleje severovýchodně od lesního komplexu Rasina. Lilie zlatohlavá je podle vyhlášky č. 395/1992 Sb., v platném znění, řazena mezi druhy ohrožené. Na tůňě na území Chropynského luhu je vázána bohatá populace žebratky bahenní (*Hottonia palustris*). Výskyt byl zaznamenán na území EVL Morava – Chropynský Luh, s hlavním těžištěm v ochranném pásmu PP Včelínské louky, jižně od stávajícího tělesa železnice. Jedná se o populaci čítající stovky jedinců. Žebratka bahenní je dle vyhlášky č. 395/1992 Sb., v platném znění, řazena mezi druhy ohrožené. Na železniční těleso u Lověšic je vázána bohatá populace přesličky větevnaté (*Equisetum ramosissimum*), která je podle vyhlášky č. 395/1992 Sb., v platném znění, řazena mezi druhy ohrožené. V blízkosti železniční stanice Věžky byla zaznamenána menší populace o velikosti cca 4 m<sup>2</sup> starčku poříčního (*Senecio sarracenicus*). Tento druh je podle NDOP nejbližše uváděn z NPR Zástudánčí (AOPK ČR 2018). Taxon náleží mezi druhy silně ohrožené.

Z dalších zvláště chráněných druhů je z pracovních jam navazujících na železnici západně od Chropyně uváděna přítomnost ohroženého kapradiníku bažinného (*Thelypteris palustris*), z lučních porostů záříčských luk silně ohroženého česneku hranatého (*Allium angulosum*) a violky slatinné (*Viola stagnina*, © NDOP, AOPK ČR 2018).

Z dalších druhů Červeného seznamu (Grulich 2012) byla v tůních v ochranném pásmu PP Včelínské louky zaznamenán výskyt okřehku trojbrázdého (*Lemna trisulca*), roztroušeně ze stejného území žluťuchy lesklé (*Thalictrum lucidum*), v žst. Chropyně bělolistu rolního (*Filago arvensis*). Tyto druhy jsou řazeny mezi druhy ohrožené. Z druhů vyžadujících další pozornost se jedná o česnek medvědí (*Allium ursinum*) a jilm vaz (*Ulmus laevis*) z porostů tvrdého luhu, ostřici převislou (*Carex pendula*) z porostů měkkých luhů, svízel severní (*Galium boreale*) z lučních porostů podél železnice severovýchodně od lesního komplexu Rasina, áron východní (*Arum cylindraceum*) z porostů lesního komplexu Rasina, oman vrbolistý (*Inula salicina*) z fragmentů luk podél trati a mák polní (*Papaver argemone*) z okrajů kolejiště. Ve vodním toku Svodnice byla zjištěna menší populace voďanky žabí (*Hydrocharis morsus-ranae*). Dle nálezové databáze ochrany přírody se ve vazbě na PP Záříčské louky vyskytují i koromáč olešníkový (*Silaum silaus*), ostřice poříční a nedošáchor (*Carex riparia*, *C. pseudocyperus*).

Na liniové stavby je vázána celá řada invazních druhů. Podél železniční trati se místy šíří trnovník akát (*Robinia pseudoacacia*), celík kanadský a obrovský (*Solidago canadensis*, *S. gigantea*), laskavec ohnutý (*Amaranthus retroflexus*), turan roční (*Erigeron annuus*) a také turanka kanadská (*Conyza canadensis*). Podél dalšího liniového prvku, řeky Moravy, byla zaznamenána expanze javoru jasanolistého (*Acer negundo*), křídlatky japonské (*Reynoutria japonica*), topinamburu hlíznatého (*Helianthus tuberosus*), netýkavky žláznaté (*Impatiens glandulifera*) a štětince laločnatého (*Echinocystis lobata*). V lesních porostech byla zjištěna netýkavka malokvětá (*Impatiens parviflora*), dub červený (*Quercus rubra*), na bahnitých náplavech dvouzubec černoplodý (*Bidens frondosus*). Mezi lesním celkem Rasina a Chropyní a u Bochoře byla zaznamenána populace klejichy hedvábné (*Asclepias syriaca*). Z výsadeb pochází topol kanadský (*Populus xcanadensis*).

Před začátkem stavebních prací doporučujeme odborně odstranit výše uvedené porosty křídlatky japonské. Během stavebních prací doporučujeme zaměřit pozornost na případné další šíření těchto druhů a dále na případné zavlečení nových invazních druhů v souvislosti s pohyby objemů stavebních materiálů a zeminy (např. další druhy křídlatek). V případě vzniku nových ložisek výskytu tyto druhy okamžitě likvidovat.



Obr. 4: Lilie zlatohlavá (*Lilium martagon*) na železničním náspu severovýchodně od lesního komplexu Rasina

Detailněji je flóra zájmového území řešena v samostatné části projektové dokumentace B.6.7 Aktualizace přírodovědného průzkumu.

#### **b. 4. Ochrana živočichů**

Během zoologického průzkumu byla zaznamenána přítomnost několika zvláště chráněných druhů živočichů.

V území byla zaznamenána populace vážky hnědoskvrnné (*Orthetrum brunneum*, NT) a přelet jednoho jedince otakárka ovocného (*Iphiclides podalirius*, O, NT). Poblíž PP Včelínské louky přelétl železnici i otakárek fenyklový (*Papilio machaon*, O). Během průzkumu Fialové et Zobače (2016) byl v místech stavby v Malé Bečvě zjištěn velevrub malířský (*Unio pictorum*, KO). Z dalších druhů evidovaných ve vyhlášce č. 395/1992 Sb., v platném znění, byli zaznamenáni čmeláci rodu *Bombus* (O) a mravenci rodu *Formica* (O). Z druhů uvedených v příloze II Směrnice 92/43/EHS bylo v lesním lemu traťového koridoru v Rasině zjištěno několik dospělců přástevníka kostivalového (*Euplagia quadripunctaria*, II).

Výskyt obratlovců lze předpokládat pouze ve vodních tocích trvale zvodnělých, což v daném území představují vodní toky Moravy, Hané, Malé Bečvy a Svodnice v Chropyni. Výskyt ryb byl rovněž zjištěn v nádrži lihovaru v Kojetíně, která bude záměrem přímo dotčena, jelikož se zde plánuje realizace přeložky železnice na Kroměříž. Ve vodním toku Svodnice v úseku východně od Chropyně byla dle Mgr. Kočvary (*pers. comm.*) zjištěna přítomnost piskoře pruhovaného (*Misgurnus fossilis*), jelce jesena (*Leuciscus idus*) a hořavky hořké (*Rhodeus amarus*). Podle údajů MO Moravského rybářského svazu v Chropyni se v řece Malé Bečvě z ochrannářsky významných druhů ryb vyskytují parma obecná (*Barbus barbus*), úhoř říční (*Anguilla anguilla*), ostroretka stěhovavá (*Chondrostoma nasus*) a mník jednovousý (*Lota lota*). V řece Moravě se v úseku podél Kojetína z ochrannářsky významných druhů mohou vyskytovat karas obecný (*Carassius carassius*), podoustev říční (*Vimba vimba*), lín obecný (*Tinca tinca*), bolen dravý (*Leuciscus aspius*) a rovněž i piskoř pruhovaný, jelec jesen, ostroretka stěhovavá a hořavka hořká (Merta 2008, NDOP). V řece žije navíc i hrouzek Kesslerův (*Romanogobio kessleri*), který je zde předmětem ochrany EVL Morava – Chropynský mokřad. V místech křížení toku Haná s navrženým obchvatem Kojetína byl pouze vizuálně pozorován jelec tloušť. V záměrem dotčené nádrži lihovaru v Kojetíně byly obdobně zaznamenáni kapr obecný, okoun říční a plotice obecná.

V toku Hané byli zaznamenáni v rámci terénního průzkumu dospělci skokana zeleného (*Pelophylax esculentus*). V dotčené nádrži lihovaru v Kojetíně byl zjištěn skokan skřehotavý (*P. ridibundus*). Ten byl potvrzen rovněž v rámci průzkumu Fialové et Zobače (2016) v zatopených výkopových jamách drážního tělesa cca v km 76,2 (stávající staničení). Na této lokalitě se vyskytoval společně s kuňkou obecnou (*Bombina bombina*). V roce 2016 byli ve vazbě na rybník pod železnicí cca km 77,1 (stávající staničení) zaznamenáni dospělci i pulci skokana krátkonohého (*Pelophylax lessonae*). Z tůní poblíž železničního přejezdu k osadě

Včelín uvádí Šálek (1999 in Berka et Stodolová 2013) bohatou populaci čolka velkého (*Triturus cristatus*).

Z plazů byla při průzkumech lokality pozorována hojně ještěrka obecná (*Lacerta agilis*) a to přímo na tělese železnice, konkrétně se jednalo o lokalitu žst. Chropyně přibližně v km 78,1, a rovněž byl její výskyt zaznamenán v úseku vedení trati lesním celkem Rasina cca km 81.

Řešená trať prochází z hlediska výskytu ptáků poměrně významným územím EVL Morava – Chropynský luh. V lesních komplexech zde hnízdí např. strakapoud prostředí (*Dendrocopos medius*), žluva hajní (*Oriolus oriolu*). V rákosinách hnízdí několik párů motáka pochopa (*Circus aeruginosus*).

V zájmovém území se vyskytují převážně běžné druhy savců zemědělské krajiny. Nejčastěji byl zaznamenáván srnec obecný (*Capreolus capreolus*) a zajíc polní (*Lepus europaeus*). Přítomnost vydry říční (*Lutra lutra*) je uváděna z Malé Bečvy, kterou využívá jako migrační koridor k lovišti na Chropynský rybník (Poledník et Poledníková 2011, Alka wildlife 2016).

Podrobněji se problematice fauny pro daný záměr „Modernizace trati Brno – Přerov, 5. stavba Kojetín – Přerov“ věnoval Mgr. Hykel (2019) v samostatné dokumentaci B.6.7 Aktualizace přírodovědného průzkumu.

## **b. 5. Zvláště chráněná území**

Zvláště chráněná území (ZCHÚ) dle zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, v platném znění, můžeme rozdělit na „velkoplošná“ a „maloplošná“. Do skupiny „velkoplošných“ zvláště chráněných území jsou řazeny národní parky (NP) a chráněné krajinné oblasti (CHKO). Do skupiny „maloplošných“ zvláště chráněných území řadíme přírodní památky (PP), národní přírodní památky (NPP), přírodní rezervace (PR) a národní přírodní rezervace (NPR).

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

Plánovaná stavba bude zasahovat do ochranného pásma PP Včelínské louky (kód ÚSOP 6011) a do maloplošně zvláště chráněného území PP Záříčské louky (kód ÚSOP 6110). V širším okolí záměru se cca 4,1 km jihovýchodně od trati nachází PP Přestavlký les (kód ÚSOP 5731), dále PP Vlkoš – statek (kód ÚSOP 5852) vzdálený přibližně 1,5 km jihovýchodním směrem od předmětného záměru. Z národních přírodních památek se v širším okolí záměru nachází NPP Chropynský luh (kód ÚSOP 133), který je lokalizován

jihovýchodním směrem od trati ve vzdálenosti přibližně 1,3 km. Dalším z kategorie maloplošně zvláště chráněných území nacházející se v širším okolí záměru je národní přírodní rezervace (NPR) Zastudánčí (kód ÚSOP 530), která je lokalizována přibližně 4,5 km severozápadním směrem od stavby.

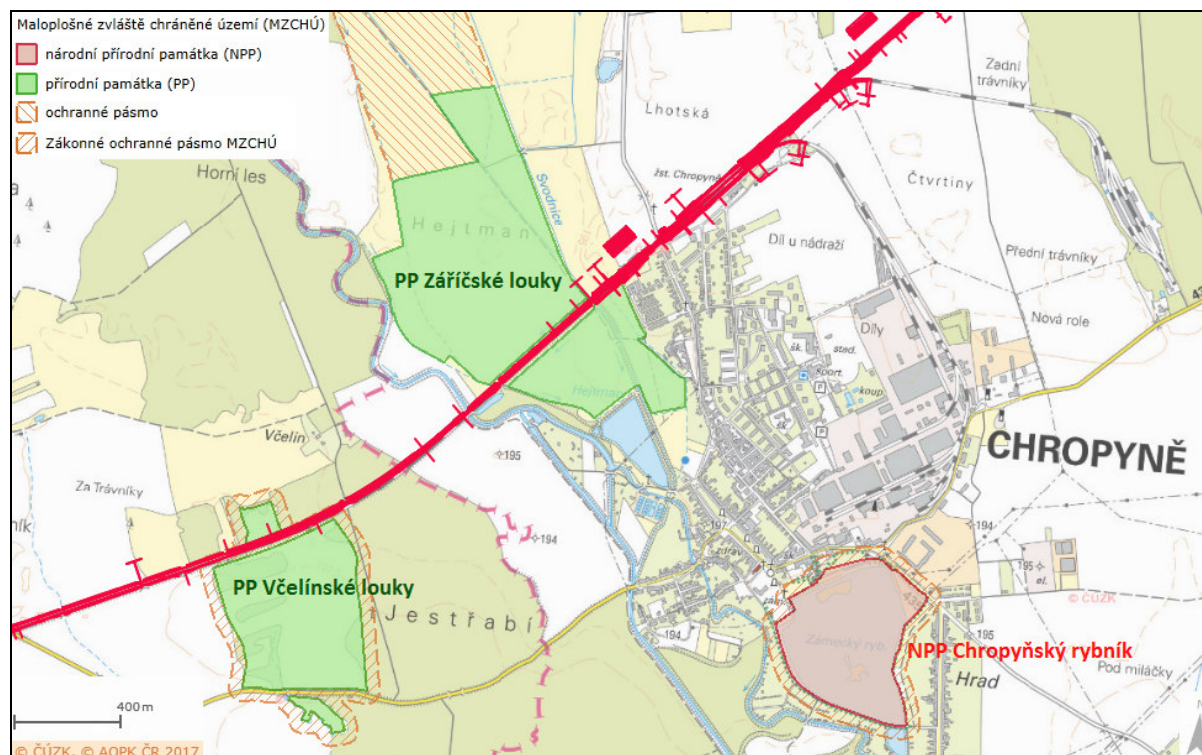
Záměr je v územním střetu s ochranným pásmem PP Včelínské louky přibližně v km 74,750–75,250 (dle staničení projektu). Předmětem ochrany pro tuto přírodní památku jsou luční společenstva, mokřadní a vodní plochy, a na ně vázané ohrožené druhy rostlin a živočichů, jmenovitě především modrásek bahenní (*Phengaris nausithous*). V tomto úseku je rozšíření trati plánováno severním směrem. Předměty ochrany vázané na porosty vlhkých luk záměrem dotčeny nebudou. Modernizací trati dojde ovšem ke snížení migrační propustnosti, což povede ke snížení výměny jedinců mezi severním a jižním fragmentem PP Včelínské louky.

Realizace stavebního záměru nepatrně zasáhne na území PP Zářičské louky, bude se jednat o část traťového úseku v km 76,500–76,650. Předmětem ochrany tohoto území je rovněž modrásek bahenní a dále ohniváček černočárny (*Lycaena dispar*). Zamýšlené zásahy jsou v rámci celé PP Zářičské louky pouze okrajové, domníváme se proto, že k ovlivnění předmětů ochrany nedojde (Hykel 2019).

K umístování, povolování či provádění staveb, změně způsobu využití pozemků, terénním úpravám, změnám vodního režimu pozemků či k nakládání s vodami, k použití chemických prostředků a ke změnám druhu pozemku v chráněném území a jeho ochranného pásma je nutný souhlas orgánu ochrany přírody (KÚ Zlínského a Olomouckého kraje).

V okolí záměru se nenachází žádný přírodní park.





Obr. 5: Maloplošně zvláště chráněná území ve střetu se stavebním záměrem (červeně vyznačena železniční trať)

## **b. 6. Nerostné suroviny**

Předmětný záměr nezasáhne do žádného stanoveného dobývacího prostoru, chráněného ložiskového území či do území bilancovaných výhradních a nevyhrazených ložisek dle zákona č. 44/1988 Sb., horní zákon, v platném znění.

Ložiska ploch hájených z hlediska horního zákona jako chráněná ložisková území (ChLÚ) se nacházejí převážně v severozápadní části od stavebního záměru. Nejbližše se nachází ložisko nevyhrazených nerostů Chropyně (ID 3155300) vymezené kvůli těžbě štěrkopísků, které je vzdáleno od trati přibližně 50 metrů. Dalším ložiskem nevyhrazených nerostů ve vzdálenosti cca 325 metrů od dotčené železniční trati je ložisko Kojetín (ID 3155200), jenž je rovněž vymezeno kvůli těžbě štěrkopísků. Z kategorie ložisek nevyhrazených nerostů se dále v zájmovém území nalézají ložiska Zaříčí (ID 3155400) a Újezdec u Přerova (ID 3132600), které se nachází jihovýchodně od trati ve vzdálenosti přibližně 1,2 km. Ložisko Újezdec u Přerova bylo vymezeno kvůli těžbě cihlářské suroviny. Posledním z této kategorie ložisek nevyhrazených nerostů představuje ložisko Břest (ID 5269100), jenž je vymezeno kvůli technické zemině, nachází se cca 5,6 km jihovýchodním směrem.

Nejbližším chráněným ložiskovým územím je ložisko Chropyně (ID 13300000) vymezené kvůli těžbě štěrkopísků, jenž je lokalizováno ve vzdálenosti cca 100 metrů od trati. Z kategorie chráněných ložiskových území se v širším okolí trati nacházejí ještě ložisko

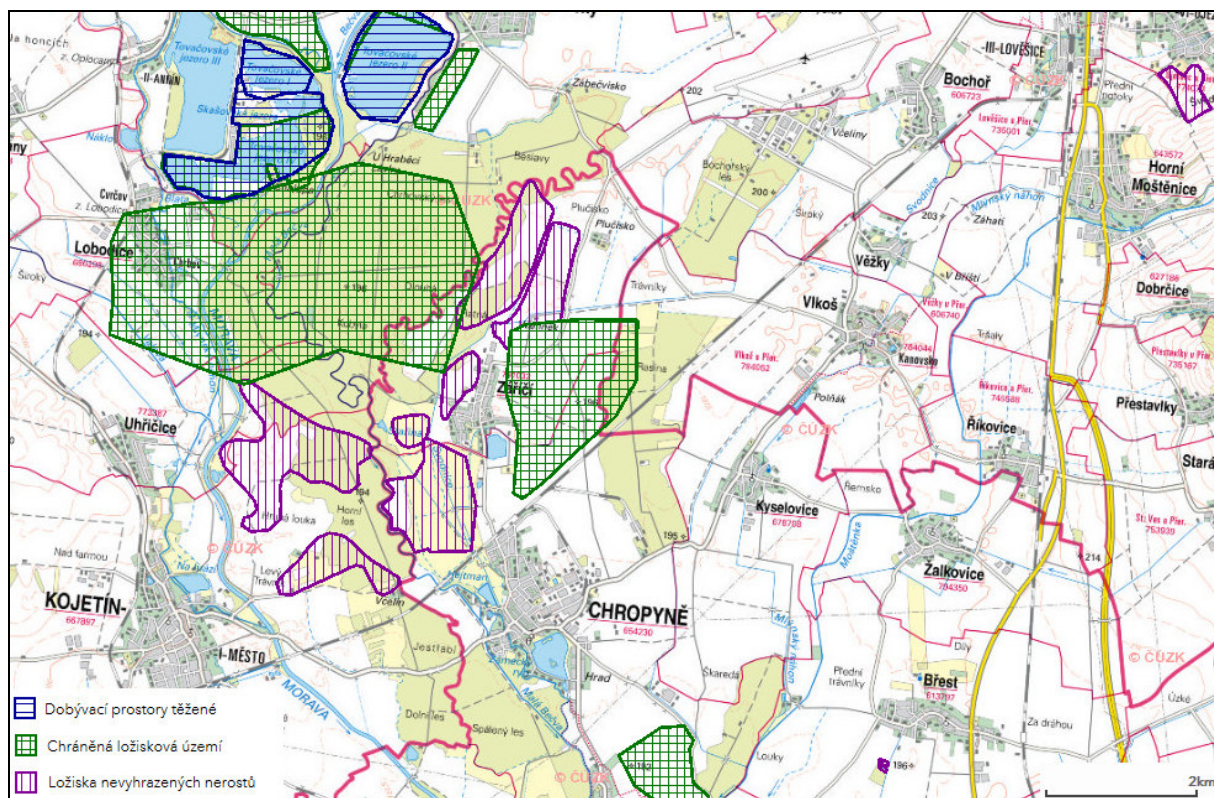
Lobodice – PZP (ID 400004000), ložisko Tovačov V. (ID 24290000), ložisko Troubky nad Bečvou (ID 00830002), ložisko Tovačov II.A (ID 00830001), ložisko Tovačov (ID 00850000), a ložisko Chropyně I. (ID 00860000).

Poslední kategorii představují ložiska dobývacích prostorů těžené, které se nacházejí severozápadním směrem od železniční trati ve vzdálenosti cca 5,2 km. Jedná se o ložiska Tovačov IV (ID 71107), Tovačov I (ID 70856) a ložisko Tovačov II (ID 70041). Podrobnější přehled jednotlivých ložisek s jejich ID a surovinou, kvůli které bylo ložisko vymezeno, zachycuje tabulka 6.

**Tabulka č. 6: Seznam chráněných ložiskových území (ChLÚ) nacházejících se v širším okolí stavebního záměru**

| Kategorie                     | ID       | Název              | Surovina                |
|-------------------------------|----------|--------------------|-------------------------|
| Ložiska nevyhrazených nerostů | 3155300  | Chropyně           | štěrkopísky             |
| Ložiska nevyhrazených nerostů | 3155200  | Kojetín            | štěrkopísky             |
| Ložiska nevyhrazených nerostů | 3155400  | Záříččí            | štěrkopísky             |
| Ložiska nevyhrazených nerostů | 3132600  | Újezdec u Přerova  | cihlářská               |
| Ložiska nevyhrazených nerostů | 5269100  | Břest              | technické zeminy        |
| Chráněná ložisková území      | 13300000 | Chropyně           | štěrkopísky             |
| Chráněná ložisková území      | 40004000 | Lobodice – PZP     | podzemní zásobník plynu |
| Chráněná ložisková území      | 24290000 | Tovačov V.         | štěrkopísky             |
| Chráněná ložisková území      | 00830002 | Troubky nad Bečvou | štěrkopísky             |
| Chráněná ložisková území      | 00830001 | Tovačov II.A       | štěrkopísky             |
| Chráněná ložisková území      | 00850000 | Tovačov            | štěrkopísky             |
| Chráněná ložisková území      | 00860000 | Chropyně I.        | štěrkopísky             |
| Dobývací prostory těžené      | 71107    | Tovačov IV         | štěrkopísky             |
| Dobývací prostory těžené      | 70856    | Tovačov I          | štěrkopísky             |
| Dobývací prostory těžené      | 70041    | Tovačov II         | štěrkopísky             |





Obr. 6: Lokalizace ploch hájených z hlediska horního zákona zdroj: mapy.geology.cz

Negativní vliv na nerostné zdroje a geologické prostředí lze vzhledem k charakteru stavebního záměru vyloučit.

## **b. 7. Zachování ekologických funkcí a vazeb v krajině**

### ***Významný krajinný prvek***

Pojem významný krajinný prvek (VKP) byl zaveden zákonem č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, v platném znění. Jako VKP jsou definovány ekologicky, geomorfologicky nebo esteticky hodnotné části krajiny, které utváří její typický vzhled nebo přispívají k udržení její stability. Významnými krajinnými prvky jsou lesy, rašeliniště, vodní toky, rybníky, jezera, údolní nivy (tzv. VKP ze zákona) nebo jiné části krajiny, které takto zaregistruje ve smyslu zákona o ochraně přírody příslušný orgán státní správy. Jde zejména o mokřady, stepní trávníky, remízy, meze, trvalé travní plochy, naleziště nerostů a zkamenělin, umělé i přirozené skalní útvary, výchozy a odkryvy. Mohou jimi být i cenné plochy porostů sídelních útvarů včetně historických zahrad a parků.

#### **1) VKP ze zákona**

Realizací stavebního záměru dojde k zásahu do významných krajinných prvků, bude se jednat o zásah do vodních toků a jejich údolních niv, lesů a rybníků. Jedná se o zásah do tzv. VKP ze zákona.

**Vodní toky** – Definici VKP vodní tok je třeba hledat v zákoně č. 254/2001 Sb., o vodách, který ve svém § 43 definuje vodní tok jako povrchové vody tekoucí vlastním spádem v korytě trvale nebo po převažující část roku, a to včetně vod v nich uměle vzdutých. Jejich součástí jsou i vody ve slepých ramenech a v úsecích přechodně tekoucích přirozenými dutinami pod zemským povrchem nebo zakrytými úseky.

Dalším ze zákona daným VKP je **údolní niva**. Jedná se o rovinné údolní dno aktivované při povodňovém stavu vodního toku; tvoří ji štěrkovité, písčité, hlinité nebo jílovité naplaveniny, jejichž úložné poměry často vykazují nepravidelnosti způsobené větvením toku, vznikem ostrovů, meandrů, náplavových kuželů a delt, sutí, svahových sesuvů apod. (16. SPOLEČNÉ SDĚLENÍ odboru ekologie krajiny a lesa a odboru legislativního k výkladu pojmu „údolní niva“ – ve Věstníku MŽP, srpen 2007, ročník XVII, částka 8).

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

**Lesy** – Definice tohoto VKP není stanovena legislativou na úseku ochrany přírody a krajiny a vychází tak ze zákona č. 289/1995 Sb., o lesích a o změně některých zákonů (lesní zákon), v platném znění. Zde je les definován jako lesní porosty s jejich prostředím a pozemky určené k plnění funkcí lesa (nezpevněné i zpevněné lesní cesty, vodní plochy, lesní pastviny, políčka pro zvěř, atd.).

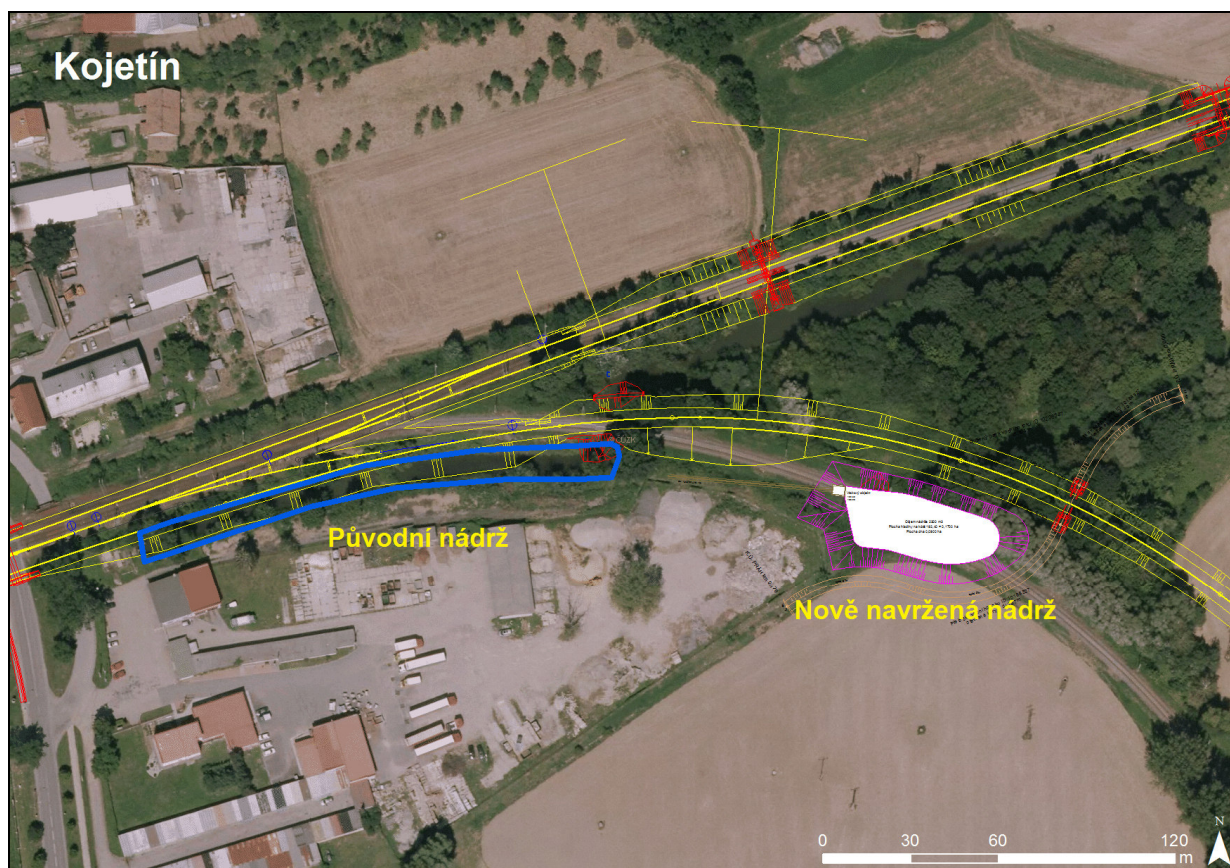
Realizací záměru bude ovlivněn VKP les v katastru obcí Chropyně a Kojetín, kde je situován porost lužního lesa Chropýnského luhu, a rovněž na území obcí Chropyně a Vikoš, kde se nachází lesní celek Rasina. Realizace si kvůli zvoukolejnění železniční trati vyžádá odlesnění přibližně 10 metrového pásu na každou stranu lesa. Obdobně bude nutné vykácet stromy kvůli zpevnění silnice k osadě Včelín. Pokud vezmeme v potaz současný plošný rozsah lesů, lze konstatovat, že v rámci realizace stavby nedojde k zásadním zásahům do VKP les. Ovlivnění VKP les bude pouze lokální a méně významné.



**Rybníky** – Rybník je uměle vytvořené vodní dílo určené především k chovu ryb, plní také funkci přirozené retence vody. Má přírodní dno a technické vybavení k regulaci vody.

Záměr ovlivní také VKP rybníky, jelikož kvůli rozšíření trati (zvoukolejnění) zcela úplně zanikne vodní plocha, která se nachází severně od železniční trati přibližně v km 71,1–71,2 (dle stávajícího staničení). Tato vodní plocha slouží dle M. Pospíšila (vyjádření k oznámení záměru) k chovu ryb pro zarybňování vodního toku Malé Bečvy. Ke zrušení další vodní plochy dojde z důvodu přeložky odbočky na Kroměříž, tato vodní plocha slouží lihovaru v Kojetíně. Nicméně na základě projednávání záměru s projekční firmou byla dohodnuta náhlada této vodní plochy (viz obr. 7).

Obecně platí, že v případě zásahu do VKP je nutné si vyžádat předchozí závazné stanovisko příslušného orgánu ochrany přírody.



Obr. 7: Vyznačení původní nádrže u lihovaru v Kojetíně (modrý polygon) a nově navržená nádrž (růžově ohraničený polygon) v místě přeložení odbočky na Kroměříž

## **2) VKP registrované**

Dle dostupných informací se v širším okolí drážního tělesa nachází řada významných krajinných prvků (VKP) registrovaných. Jedná se o registrované VKP Včelínské louky, Křenovské louky a městský park na náměstí Svobody v městě Chropyně.

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

Obecně platí, že v případě zásahu do VKP je nutné si vyžádat předchozí závazné stanovisko příslušného orgánu ochrany přírody.

## **Územní systém ekologické stability (ÚSES)**

ÚSES je vymezován na základě zákona č.114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny v platném znění. Můžeme jej charakterizovat jako vzájemně propojený soubor přirozených i pozměněných, avšak přírodě blízkých, ekosystémů. ÚSES umožňuje uchování a reprodukci přírodního bohatství, příznivě působí na okolní, méně stabilní části krajiny a vytváří tak základ pro její mnohostranné využívání. Vymezení ÚSES stanoví a jeho hodnocení provádějí orgány územního plánování a ochrany přírody ve spolupráci s orgány vodohospodářskými, ochrany zemědělského půdního fondu a státní správou lesního hospodářství.

Rozlišují se tři úrovně ÚSES:

- nadregionální
- regionální
- místní (lokální)

Na základě územních plánů dotčených obcí, které zasahují do předpokládaného záměru, a také na základě Zásad územního rozvoje Olomouckého kraje a Zásad územního rozvoje Zlínského kraje, byly vytipovány a definovány níže zmíněné prvky ÚSES.

Na území Přerova železnice překračuje navržený lokální biokoridor, který je vymezený podél vodoteče Svodnice. Další prvky ÚSES ve střetu se záměrem se nacházejí až v katastru obce Vikoš. Zde trať křížuje tok Svodnice, podél kterého jsou navrženy prvky lokální biokoridor BK17/54 a biocentrum BC11/54. V místech křížení železnice se silnicí III/4348 je při okrajích navrženo lokální biocentrum BC1/61 Dráha. Obě zmíněná biocentra jsou propojena podél pravé strany dráhy (ve směru staničení) navrženým lokálním biokoridorem BK18/54,61, dále pokračuje navržený lokální biokoridor BK7/61. Cca v km 81 (kilometráže dle projektu) navazuje na levý okraj dráhy navržený lokální biokoridor BK6/60 a interakční prvek IP13/30,

cca v km 80,750 navazuje na levou stranu železnice rovněž pouze navržený biokoridor BK6/61. Na přejezd polní cesty cca v km 80,5 navazuje z pravé strany trati navržený interakční prvek IP5/60,61. Lesní celek Rasina tvoří v místech vedení železnice několik funkčních prvků lokálního ÚSES – BC3/60 Pod Rasinou, IP10b/60, BC1/60IP10c/60, BK3/60, IP10e/60, IP10g/60. Na území Chropyně se ve střetu se stavebním záměrem nachází jen nadregionální biocentrum NRBC 3104 Chropýňský luh. V katastru Kojetína dráha křížuje v km 74,10 bezejmenný vodní tok, který je vymezen jako funkční interakční prvek IP10/64,65. Podél trati je od Chropýňského luhu až po Moravu situován také funkční interakční prvek IP9/64,65. Tok Moravy je vymezen jako biokoridor BK1/64,65. Prostor mezi cestou k ČOV a řekou je navržen jako IP57/64. Od Moravy směrem na Kojetín doprovází trať IP54/64, který zahrnuje stromové porosty a úzké vodní plochy. Za ČOV cca v km 73,2 na železnici navazuje navržený IP56/54. Doprovodné porosty odbočky na Kroměříž jsou vytyčeny jako IP14/64,65.

Celkové vlivy na ekologicko-stabilizační funkci většiny dotčených prvků ÚSES lze hodnotit jako méně významné. Část těchto prvků je pouze navržena v územních plánech a v krajině nemají reálný základ a ani funkci. Část navržených biokoridorů nicméně zahrnuje vegetaci, která ekologicko-stabilizační funkce krajiny plní (např. hnízdní příležitosti pro ptáky, refugium pro živočichy, naváděcí linie při migracích, zadržování vody). Jmenovitě se jedná o biokoridory navržené podél toků Svodnice v Přerově a Vlkoši a biokoridory BK18/54,61 a BK7/61 podél trati u Vlkoše, které tvoří travnaté a keřové porosty, v případě Svodnice v Přerově i vzrostlé stromy. Rozšířením železniční trati dojde k zaborům všech výše jmenovaných prvků ÚSES. V případě prvků ÚSES, které záměr pouze křížují, považujeme tento vliv pouze za lokální. U lokálních biokoridorů a interakčních prvků, které dráhu doprovází, předpokládáme během rekonstrukce jejich úplný (případně částečný) zánik. Takto budou dotčeny navržené biokoridory BK18/54,61 a BK7/61 v katastru Vlkoše a funkční interakční prvky v Kojetíně IP9/64,65, IP54/64 a IP14/64,65. Jako nejvýznamnější hodnotíme vykácení kvalitních porostů podél trati a zánik vodní nádrže na ploše IP54/64 (Hykel 2019).





Obr. 8: Distribuce ÚSES v okolí záměru; železniční trať vyznačena žlutou linií, modrou barvou jsou znázorněny lokální prvky ÚSES a zelenou barvou nadregionální prvky ÚSES

### ***Migrační prostupnost***

Z hlediska migrační prostupnosti je železniční trať (ve stávajícím stavu) mezi městy Kojetín – Přerov poměrně dobře prostupná dle migrační studie Mgr. Hykla (2019). Hlavním důvodem je dosavadní nízký provoz, poměrně nízká niveleta trati (není vedena na vysokém náspu) a začlenění drážního tělesa do krajiny. Nicméně realizace stavebního záměru si vyžádá rozšíření stávajícího drážního tělesa (zdvoukolejnění), čímž dojde k omezení migrační prostupnosti. Zvroukolejněním dojde k navýšení intenzit dopravy, výhledově pro rok 2040 by se mělo jednat o navýšení na 200 vlaků denně, z toho 28 by mělo jezdit v nočních hodinách. V současné době je intenzita na dráze trojnásobně nižší, jezdí zde 63 vlaků v denní době a 11 v nočních hodinách. Dalším faktorem ohrožující budoucí migrační prostupnost dotčené trati je zrychlení traťové rychlosti až na 200 km/h, což představuje zvýšené riziko pro střet živočichů s vlaky.

K nejčastějším pohybům živočichů přes železniční trať dochází v lesních úsecích na území Chropynského luhu a lesního komplexu Rasina. V zemědělské krajině se migrační trasy mohou značně měnit na základě potravních podmínek. Obecně platí, že v zemědělské krajině se většina živočichů soustřeďuje v blízkosti lesních porostů nebo v blízkosti vodotečí s doprovodným porostem, které svým prostředím poskytují vhodné úkrytové a potravní podmínky. Lze tedy předpokládat, že živočichové budou trať křížit kromě lesních úseků i

v místech, kde trať kříží vodní toky s doprovodnými břehovými porosty (zejména u vodních toků Moravy, Hané, Malé Bečvy a Svodnice). Pro zachování migrační prostupnosti území je proto zásadní navrhnout mostní objekty přes vodní toky (případně pro inundace) s ohledem na pohyb živočichů. V rámci záměru je podél dráhy navrženo několik doprovodných účelových komunikací. Ty mohou kumulovat bariérový efekt rozšířené železnice (Hykel 2019).

Podrobnější informace ohledně migrační prostupnosti krajiny jsou zachyceny v samostatné dokumentaci Migrační studie, která je přílohou části B.6.7 Aktualizace přírodovědného průzkumu.

### **Krajinný ráz**

Estetická hodnota krajiny je vyjádřením přírodních a kulturních hodnot, harmonického měřítko a vztahů v krajině; předpokladem vzniku estetické hodnoty jsou subjektivní vlastnosti pozorovatele, objektivní okolnosti pozorování a objektivní vlastnosti krajiny (skladba a formy prostorů, konfigurace prvků, struktura složek). Je označována jako klíčový pojem v hodnocení kvalit krajiny, krajinářské kompozice a tvorby. Popsání a vyhodnocení znaků a hodnot, které utvářejí charakteristický ráz krajiny, umožňuje popsat a chránit krajinný ráz.

Ten je dle zákona č. 114/1992 Sb. definován takto: „*Krajinný ráz, kterým je zejména přírodní, kulturní a historická charakteristika určitého místa či oblasti, je chráněn před činností snižující jeho estetickou a přírodní hodnotu. Zásahy do krajinného rázu, zejména umísťování a povolování staveb, mohou být prováděny pouze s ohledem na zachování významných krajinných prvků, zvláště chráněných území, kulturních dominant krajiny, harmonické měřítko a vztahy v krajině.*“

Řešený záměr představuje zdvoukolejnění železniční trati v úseku mezi městy Kojetín a Přerov, kde v současnosti dochází k běžnému provozu na této železniční trati v její stávající stopě. Stavební záměr začíná v intravilánu Kojetína, kde po levé straně od železnice ve směru na Přerov převládá hustá městská zástavba převážně rodinných domů, na pravé straně dominuje území rozsáhlý komplex průmyslového areálu a fotovoltaická elektrárna. Železniční trať následně opouští město Kojetín ve směru na východ až severovýchod, kde pokračuje podél polí větších výměr, následně kříží vodní tok Moravy a ztrácí se v lesních komplexu Chropyňského luhu. Právě území v okolí Chropyňského luhu, které je charakteristické komplexem lesů a vlhkých luk se solitérními stromy a liniemi dřevin, představuje nejhodnotnější část dotčeného území v rámci řešeného záměru. Za Chropyňským luhem trať prochází severně od intravilánu Chropyně, aby zanedlouho vstoupila do rozsáhlého lesního komplexu Rasina, který svojí strukturou narušuje homogenní krajinu Hané (rozsáhlá pole v rovinatém území). V úseku trati za lesním komplexem Rasina



až po Přerov trať prochází typickou rovinatou krajinou Hané, kde převládá na většině míst hospodářsky obdělávaná půda s rozsáhlými komplexy polí. Konec záměru je lokalizován v intravilánu města Přerova, kde po levé straně převládá zástavba rodinných domů a na pravé straně se nachází zahrádkářská kolonie. Železniční trať je v dotčeném úseku mezi městy Kojetín – Přerov po většinou doprovázená liniovou vegetací, která výrazně navyšuje estetickou, ale i ekologickou hodnotu krajiny, v již zmíněné jednolitě rovinaté krajině Hané.

V území dotčeném stavebním záměrem se nachází řada turistických stezek, cyklostezek a místních komunikací, ze kterých je možné do jisté míry vidět železniční trať, avšak v zájmovém území existuje velké množství míst, kde je běžný pohyb lidí vyloučen. Na základě těchto okolností je běžný člověk schopen pozorovat železniční trať jen z vybraných vyhlídkových míst. Při pohledu z větší vzdálenosti železniční trať doslova splývá s okolním rovinatým terénem. Realizací stavby dojde především ke zvoukolejnění současné jednokolejné trati, proto nelze předpokládat, že by došlo k významnému narušení krajinného rázu. Při zdvoukolejňování předmětného traťového úseku dojde částečně k vykácení doprovodné zeleně podél železniční trati a rovněž bude vykácen pás lesa v komplexu Chropyňského luhu a lesního komplexu Rasina, což bude mít za následek zvýraznění trakčního vedení. V současnosti je trakční vedení jediným rušivým prvkem v dotčené oblasti, pouze v okolí Přerova se kumuluje vliv trakčního vedení s vedením vysokého napětí. I přes skutečnost, že dojde k rozšíření trakčního vedení vlivem zvoukolejnění, nebude tento vliv na krajinný ráz zásadní. Závěrem lze konstatovat, že vliv stavebního záměru na krajinný ráz bude akceptovatelný. Tento zásah do krajinného rázu se bude projevovat převážně v těsné blízkosti stavby, přičemž se vzrůstající vzdáleností od záměru bude toto ovlivnění klesat. Realizace záměru nevyžaduje návrh specifických opatření k ochraně krajinného rázu.

## **b. 8. Kulturní památky a archeologické nálezy**

Kulturní památky jsou podle zákona č. 20/1987 Sb., o státní památkové péči, v platném znění, chráněny jako nedílná součást kulturního dědictví lidu, svědectví jeho dějin, významného činitele životního prostředí a nenahraditelné bohatství státu.

### **Nemovité kulturní památky**

Stavební záměr nekoliduje s žádnou kulturní památkou typu světového kulturního dědictví, ani zde nejsou evidovány vesnické památkové zóny nebo rezervace, krajinné památkové zóny či archeologické památkové rezervace.

V širším okolí stavebního záměru se nachází řada památkově chráněných území, jejíž podrobnější výčet je uveden v tabulce 7.

Tab. 7: Památkově chráněná území v širším okolí záměru

| Typ chráněného území         | Okres    | Název   | ID        |
|------------------------------|----------|---|-----------|
| Městské památkové zóny       | Přerov   | Lipník nad Bečvou                               | 84269     |
| Městské památkové zóny       | Přerov   | Hranice   | 84602     |
| Městské památkové zóny       | Přerov   | Potštát   | 173949653 |
| Městské památkové zóny       | Přerov   | Přerov  | 84603     |
| Městské památkové zóny       | Přerov   | Tovačov   | 84604     |
| Vesnické památkové zóny      | Přerov   | Lhotka  | 84868     |
| Vesnické památkové zóny      | Přerov   | Stará Ves                                       | 84869     |
| Světové kulturní dědictví    | Kroměříž | Kroměříž, zahrady a zámek                       | 84029     |
| Národní kulturní památky     | Kroměříž | Hřbitov ve Střílkách                            | 71293314  |
| Národní kulturní památky     | Kroměříž | Větrný mlýn ve Velkých Těšanech                 | 595057013 |
| Národní kulturní památky     | Kroměříž | Zámek Kroměříž s Květnou a Podzámeckou zahradou | 84142     |
| Městské památkové rezervace  | Kroměříž | Kroměříž s Podzámeckou a Květnou zahradou       | 84263     |
| Vesnické památkové rezervace | Kroměříž | Rymice - Hejnice                                | 84322     |
| Městské památkové zóny       | Kroměříž | Holešov   | 84569     |

Realizací stavebního záměru nedojde k dotčení žádné městské památkové rezervace, městské památkové zóny, vesnické památkové zóny, národní kulturní památky či památky světového kulturního dědictví.

V širším okolí železniční trati mezi městy Kojetín a Přerov se nachází celá řada významných nemovitých kulturních památek. Výčet následujících památek, které jsou uvedeny v tabulce 8, je dán vzdáleností obcí ve vztahu ke zvoukolejnění železniční trati, která jednotlivými obcemi přímo prochází nebo se nachází v těsné blízkosti dotčených obcí.

**Tab. 8: Přehled vzdálenostně nejbližších nemovitých kulturních památek ve vztahu k železniční trati (zdroj: monumnet.npu.cz)**

| Název památky   | Rejstříkové číslo | Obec     | Lokalizace                    |
|---|-------------------|----------|-------------------------------|
| Kostel Nanebevzetí P. Marie   | 20271 / 8-447     | Kojetín  | Nám. Komenského               |
| Synagoga – nyní kostel Církve<br>Československé husitské                  | 50125 / 9-46      | Kojetín  | Husova                        |
| Židovský hřbitov  | 30775 / 8-451     | Kojetín  | Olomoucká                     |
| Boží muka   | 25539 / 8-450     | Kojetín  | Olomoucká, před čp. 352       |
| Sochy sv. Václava a sv. Anny  | 35790 / 8-453     | Kojetín  | Vyškovská                     |
| Sloup morový se sochou P. Marie a<br>sochami sv. Floriána a sv. Vendelína | 25396 / 8-449     | Kojetín  | Masarykovo nám.               |
| Seník   | 15768 / 8-452     | Kojetín  | Olomoucká                     |
| Fara  | 14267 / 8-448     | Kojetín  | Nám. Komenského               |
| Hotel Pivovar   | 21075 / 8-3184    | Kojetín  | Masarykovo nám.               |
| Židovský obecní dům - bývalý  | 50126 / 9-47      | Kojetín  | Husova                        |
| Kostel sv. Jiljí  | 4478 / 7-5980     | Chropyně | Nám. Svobody                  |
| zámek   | 47265 / 7-5979    | Chropyně | Nám. Svobody                  |
| Vodní mlýn  | 37300 / 8-606     | Vlkoš    | Ke Mlýnu, čp. 22              |
| Boží muka   | 41311 / 8-605     | Věžky    | Za čp. 41, v polích j. od vsi |
| Kostel sv. Floriána   | 38106 / 8-382     | Bochoř   |                               |
| Kaple P. Marie  | 45709 / 8-557     | Lověšice | náves                         |

Realizací stavebního záměru nedojde k zásahu ani do jedné z výše jmenovaných nemovitých kulturních památek.

### **Archeologická a paleontologická naleziště**

Zájmová lokalita se nachází v území kategorie UAN III., přičemž intravilán obce Bochoř náleží do kategorie UAN II. – Bochoř - intravilán (Poř.č.SAS 25-13-17/10). Do kategorie UAN II. Rovněž náleží Vlkoš – středověké a novověké jádro obce Vlkoš (Poř.č.SAS 25-13-22/4). V neposlední řadě musíme zmínit i oblasti spadající do kategorie UAN I. Jedná se o město Chropyně – středověké a novověké jádro města (Poř.č.SAS 25-31-01/2). Do stejné kategorie tedy UAN I. náleží i město Kojetín – středověké a novověké jádro města (Poř.č.SAS 24-42-05/1). Všechny výše zmíněná území se nacházejí v dostatečné vzdálenosti od stavebního záměru, tudíž nedojde k zásahu ani ovlivnění těchto pravděpodobných nalezišť.

Území kategorie UAN III., tj. území, na němž nebyl dosud rozpoznán a pozitivně prokázán výskyt archeologických nálezů a ani tomu nenasvědčují žádné indicie, ale jelikož předmětné území mohlo být osídleno či jinak využito člověkem, existuje 50 % pravděpodobnost výskytu archeologických nálezů.

Na všechny typy území s archeologickými nálezy se vztahuje povinnost vyplývající z § 21-24 zákona č. 20/1987 Sb., o státní památkové péči, v platném znění. To znamená, že je nutné u UAN I. a UAN II. respektovat § 22 zákona č. 20/1987 Sb., o státní památkové péči, v platném znění. Stavebníci jsou již od přípravy stavby povinni tento záměr oznámit Archeologickému ústavu a umožnit AV ČR nebo organizaci oprávněné k archeologickým výzkumům provést na dotčeném území záchranný archeologický výzkum.

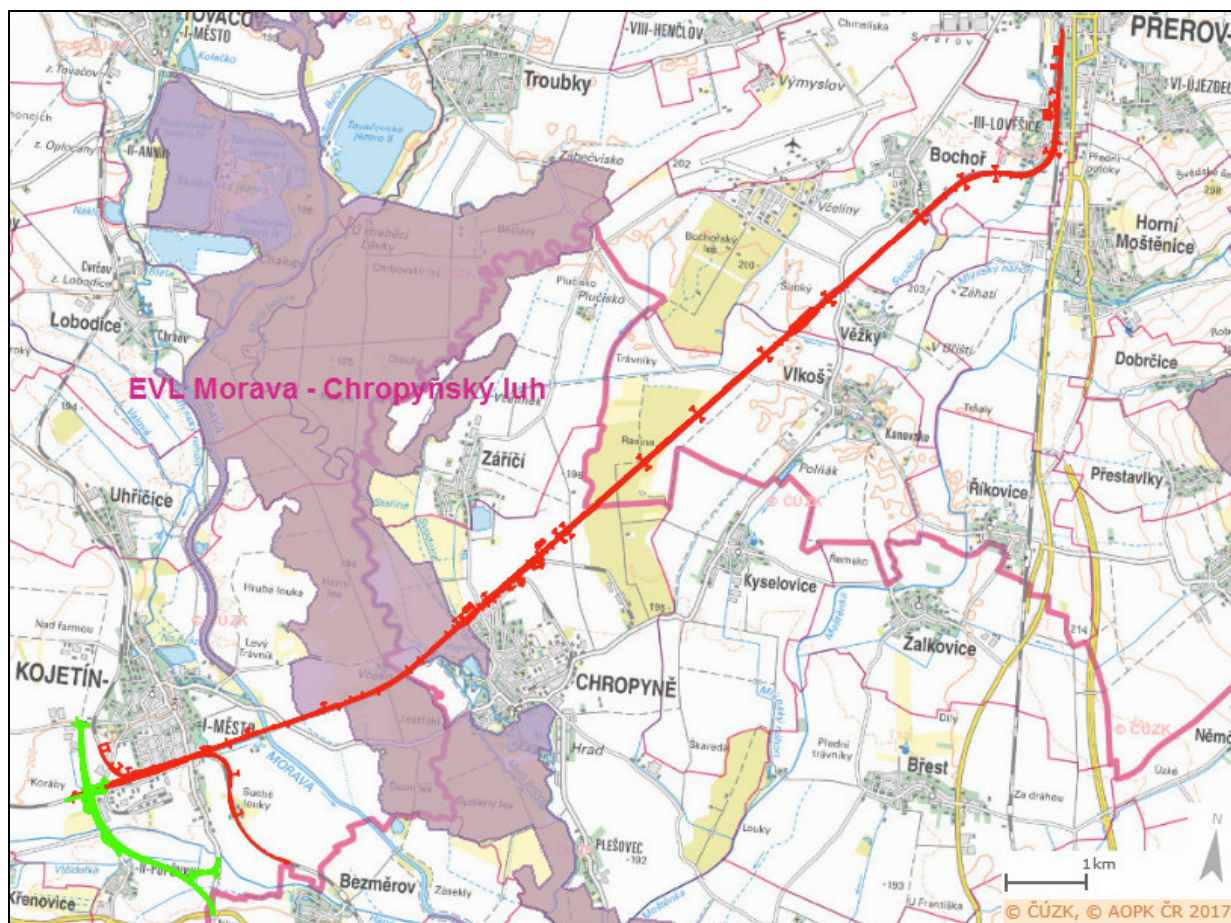
Paleontologické nálezy (dle zákona ČNR č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny v platném znění) v dotčeném území stavebního záměru nepředpokládáme.

### **c) VLIV NA SOUSTAVU CHRÁNĚNÝCH ÚZEMÍ NATURA 2000**

Jedná se o zvláštní typ území, které bylo na základě vědeckých předpokladů vybráno jako lokalita pro soustavu chráněných území NATURA 2000 podle legislativy Evropského společenství, konkrétně podle směrnice č. 79/409/EEC o ochraně volně žijících ptáků a směrnice č. 92/43/EEC o ochraně přírodních stanovišť, volně žijících živočichů a planě rostoucích rostlin. V rámci ČR je síť chráněných území NATURA 2000 tvořena evropsky významnými lokalitami (EVL) a ptačími oblastmi (PO).

Posuzovaný stavební záměr kříží lokalitu soustavy Natura 2000, jmenovitě se jedná o EVL Morava – Chropyňský luh (kód ÚSOP 3232). Touto evropsky významnou lokalitou bude zdvoukolejněná železniční trať procházet v délce přibližně 2,5 km. Další lokality ze soustavy chráněných území NATURA 2000 nebudou předmětným stavebním záměrem zasaženy.

V širším okolí stavebního záměru se nachází řada lokalit soustavy Natura 2000, např. se jedná o EVL Bečva – Žebračka (kód ÚSOP 3205) nacházející se cca 2 km severně od předmětného stavebního záměru, dále je to EVL Přestavlký les (kód ÚSOP 3241), která se nachází přibližně 6 km východně od předmětného záměru. Ptačí oblasti (PO) se v blízkosti stavebního záměru nenacházejí. Nejbližší se od záměru nachází PO Libavá vzdálená cca 13 km severovýchodním směrem.



Obr. 9: Železniční trasa (znázorněna červenou linií) křížící Evropsky významnou lokalitu (EVL) Morava – Chropynský Luh v rámci dotčeného území. Západně od EVL Moarava – Chropynský Luh se nachází obchvat Kojetína (znázorněný zeleně) (zdroj: mapy.nature.cz)

Dle vyjádření Krajského úřadu Olomouckého kraje ze dne 20. 7. 2016 (č.j. KUOK 74974/2016) uvedený záměr **nemůže mít** samostatně nebo ve spojení s jinými záměry významný vliv na příznivý stav předmětu ochrany nebo celistvost evropsky významné lokality nebo ptačí oblasti.

Dle vyjádření Krajského úřadu Zlínského kraje ze dne 27. 7. 2016 (č.j. KUZL 49618/2016) uvedený záměr **může mít** významný vliv na příznivý stav předmětu ochrany nebo celistvost evropsky významné lokality nebo ptačí oblasti. Na základě tohoto vydaného stanoviska bylo vypracováno tzv. naturové hodnocení, které má za cíl zjistit, zda uvedený záměr má významný negativní vliv na předměty ochrany a celistvost lokalit. Výsledky hodnocení jsou uvedeny v dokumentaci *Posouzení vlivu záměru na lokality Soustavy Natura 2000 dle § 45i zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny v platném znění*, která byla zpracována jako podklad k EIA (Fialová 2017).

#### **d) NÁVRH ZOHLEDNĚNÍ PODMÍNEK ZE ZÁVĚRU ZJIŠŤOVACÍHO ŘÍZENÍ NEBO STANOVISKA EIA**

Předmětný záměr byl posouzen dle zákona č. 100/2001 Sb., ve znění pozdějších předpisů. Souhlasné stanovisko vydalo Ministerstvo životního prostředí – OVSS Olomouc dne 20. 12. 2017 (č.j. MZP/2017/570/1168).

Po upřesnění finálního řešení budou formulovány změny v projektové dokumentaci (oproti stanovisku EIA), které budou v souladu s § 9a odst. 6 zákona č. 100/2001 Sb., v platném znění, předloženy MŽP OVSS Olomouc.

Níže je uvedeno vypořádání jednotlivých podmínek stanoviska posouzení vlivů záměru na životní prostředí.

#### **Podmínky souhlasného závazného stanoviska:**

##### **a) pro fázi přípravy:**

1. Kvůli prodloužení délky propustků při rozšiřování železničního tělesa projekčně zpracovat výměnu trubních propustků za rámové.

Vypořádání: Je zapracováno.

2. V případě nového mostu přes vodní tok Svodnice v plánovaném km 86,147 je doporučeno projekčně zpracovat postranní lavice umožňující průchod alespoň drobných živočichů. Je vhodné, aby šíře těchto lavic byla min. 50 cm a aby tyto lavice byly zbudovány ve výšce 10 – 20 cm nad normální výškou hladiny ve vodním toku Svodnice.

Vypořádání: Je zapracováno.

3. Zpracovat zásady organizace výstavby (ZOV) tak, aby byly maximálně eliminovány nepříznivé dopady na složky životního prostředí. V časovém plánu realizace stavby stanovit harmonogram stavebních prací, nasazení stavebních mechanismů a využívání přepravních tras.

Vypořádání: Zásady organizace výstavby byly zpracovány s přihlednutím na maximální možnou eliminaci nepříznivých dopadů na jednotlivé složky ŽP. Stanovení harmonogramu stavebních prací je věcí zhotovitele stavby, podmínka bude splněna.

4. V ZOV vymezit plochy pro zařízení staveniště mimo prvky ÚSES a rovněž v dostatečné vzdálenosti od obytné zástavby.

Vypořádání: V ZOV připomínka zohledněna.

5. Vymezit plochy pro deponie zemin/ornice tak, aby nenarušovaly ekologickou stabilitu a nezasahovaly do prvků ÚSES.

Vypořádání: Podmínka je splněna.

6. Jako podklad žádosti o vydání územního rozhodnutí bude doložena studie vlivu záměru na odtokové poměry, která prokáže splnění podmínek ustanovení § 67 odst. 1 vodního zákona.

Vypořádání: Podmínka bude splněna.

7. Svahy náspů důkladně ohumusovat, ozelenění provést pouze travním semenem. Protihlukové clony provést v nerušivém barevném provedení, tak, aby co nejlépe splynulo s pozadím.

Vypořádání: Připomínka k PHS zohledněna v PD. Vegetační úpravy jsou věcí realizace/zhotovitele stavby.

8. Při výběru dodavatele stavby preferovat použití moderních stavebních mechanismů s co nejnižší hlučností, v dobrém technickém stavu.

Vypořádání: Je věcí zhotovitele stavby, bude akceptováno.

9. Zásahy do půdního krytu (zahájení stavby, skrývka apod.) naplánovat do období mimo dobu hnízdění ptáků (tedy mimo 1.4 – 31.7.).

Vypořádání: Zemní práce budou provedeny mimo vegetační období, zejména s ohledem na možné hnízdění ptáků.

10. Požádat o souhlas orgánu ochrany přírody k zásahu do ochranného pásma PP Včelínské louky a PP Záříčské louky stanoveného dle § 37 zákona 114/1992 Sb. o ochraně přírody a krajiny v platném znění.

Vypořádání: Žádost k zásahu do ochranného pásma PP Včelínské louky a PP Záříčské louky bude vyřízena v rámci ÚŘ.

11. Požádat o udělení výjimky ze základních ochranných podmínek zvláště chráněných druhů dle § 56 zák. č. 114/1992 Sb., pro lilii zlatohlavou (*Lilium martagon*), žebatku bahenní (*Hottonia palustris*) a přesličku větevnatou (*Equisetum ramosissimum*).

Vypořádání: Žádost o udělení výjimky bude podána na příslušný orgán ochrany přírody a krajiny v rámci ÚŘ.



12. Požádat o udělení výjimky ze základních podmínek ochrany zvláště chráněných druhů dle § 56 zákona č. 114/1992 Sb., pro veverka malířského (*Unio pictorum*), mníka jednovouseho (*Lota lota*), jelce jesena (*Leuciscus idus*), piskoře pruhovaného (*Misgurnus fossilis*), skokana skřehovatého (*Pelophylax ridibundus*), skokana krátkonohého (*Pelophylax lessonae*), skokana zeleného (*Pelophylax kl. esculentus*), kuňku obecnou (*Bombina bombina*), čolka velkého (*Triturus cristatus*), čolka obecného (*Lissotriton vulgaris*), ještěrku obecnou (*Lacerta agilis*) a užovku obojkovou (*Natrix natrix*).

Vypořádání: Žádost o udělení výjimky bude podána na příslušný orgán ochrany přírody a krajiny v rámci ÚŘ.

13. Před začátkem stavebních prací provést záchranný transfer dotčených jedinců lilie zlatohlavé.

Vypořádání: Je věcí zhotovitele stavby, bude provedeno.

14. Před začátkem stavebních prací provést kontrolu mravenišť mravenců rodu Formica v drážním km 80,095 a 81,05. Pokud budou mraveniště stále obsazena, je nutné provést jejich záchranný transfer do bezpečné vzdálenosti od míst stavebních prací.

Vypořádání: Bude provedeno zhotovitelem stavby (resp. odborným ekodozorem), podmínka bude splněna.

15. Požádat o výjimku o umístění stavby v aktivní zóně záplavového území toků Morava a Malá Bečva dle § 67 zákona 254/2001 Sb. o vodách v platném znění.

Vypořádání: Nepřesně formulovaná podmínka. V aktivní zóně záplavového území se dle § 67 vodního zákona nesmí umisťovat, povolovat ani provádět stavby s výjimkou staveb taxativně uvedených v odst. 1 § 67 (např. nezbytné stavby dopravní infrastruktury), a to za podmínky, že budou u těchto staveb současně provedena taková opatření, která minimalizují jejich vliv na povodňové průtoky.

16. Před zahájením demoličních prací přes Malou Bečvu a před pracemi v korytě tohoto toku provést záchranný transfer mlžů do vzdálenějších úseků toku Malé Bečvy.

Vypořádání: Bude provedeno zhotovitelem stavby (resp. odborným ekodozorem), podmínka bude splněna.

17. Za účelem zajištění ochrany veřejného zdraví před vibracemi z dopravy na dráze, bude projektová dokumentace pro následné řízení dle stavebního zákona obsahovat seznam všech staveb s definovaným chráněným vnitřním prostorem staveb ve

vzdálenosti do 14,4 m od osy krajní koleje, která vymezuje blíže pásmo, v němž bude třeba aplikovat další antivibrační opatření, mimo úpravu kolejového svršku a dále návrh dalších antivibračních opatření s doložením jejich účinnosti.

Vypořádání: Je zpracováno v PD – části B.6.2 Aktualizace hlukové studie.

**b) podmínky pro fázi realizace:**

1. Odděleně deponovat kulturní vrstvy půdy (ornici a podorniční vrstvy), s cílem jejich přednostního zemědělského využití. Půdní pokryv v blízkosti realizace záměru, podél přístupových cest a v místě uložení kabelové přípojky uvést po ukončení stavební činnosti do původního stavu.

Vypořádání: Je věcí zhotovitele stavby, podmínka bude splněna.

2. Zásahy do půdního krytu realizovat mimo hnízdní období ptáků (1.4. – 31.7.). V případě nezbytnosti zásahu v tomto období lze toto provést po dohodě s orgánem ochrany přírody, při zajištění biologického dozoru odborným pracovníkem, který stanoví podmínky, kdy a jakým způsobem lze zásahy realizovat na základě aktuálního výskytu a hnízdění druhů na lokalitě.

Vypořádání: Zemní práce budou provedeny mimo vegetační období, zejména s ohledem na možné hnízdění ptáků. V případě nutnosti bude zajištěn biologický dozor odborným pracovníkem.

3. Je třeba minimalizovat terénní úpravy okolí stavby samotné a rozsah pojezdů stavební a dopravní techniky po lokalitě. Přednostně využívat již existující a zejména zpevněné cesty.

Vypořádání: Je věcí zhotovitele stavby, podmínka bude splněna.

4. V průběhu realizace výstavby je nutné dbát, aby jakost podzemní a povrchové vody nebyla znehodnocena havarijním únikem ropných látek ze stavebních strojů. Za účelem prevence možné kontaminace povrchových a podzemních vod bude v dokumentaci pro realizaci stavby zpracován havarijní plán pro období výstavby.

Vypořádání: Podmínka bude splněna.

5. Dodavatel stavby bude zodpovědný za zajištění řádné údržby a sjízdnosti přístupových cest ke staveništi po celou dobu stavebních prací. Automobily budou před výjezdem ze staveniště na komunikaci řádně očištěny. Sypké materiály na automobilech zabezpečit tak, aby nedocházelo k jejich padání na vozovku a

přírodních ploch (zaplachtování). Přesuny stavební techniky, vytiženost nákladních automobilů a dopravní trasy musí být navzájem koordinovány/optimalizovány.

Vypořádání: Je věcí zhotovitele stavby, podmínka bude splněna.

6. Zajistit pravidelnou kontrolu automobilů a mechanismů, pracujících na stavbách z hlediska jejich ekologické nezávadnosti. Stojící mechanismy opatřit záchytnými vanami proti úkapům. Plochy zařízení stavenišť budou vybaveny dostatečným množstvím sanačních prostředků pro případnou likvidaci úniku ropných látek. V případě úniku ropných nebo jiných závadných látek bude kontaminovaná zemina neprodleně odstraněna, odvezena a zneškodněna podle platných předpisů.

Vypořádání: Je věcí zhotovitele stavby, podmínka bude splněna.

7. Při nakládání se závadnými látkami během výstavby záměru respektovat schválený havarijní plán. V případě havárie zajistit její sanaci u odborné firmy.

Vypořádání: Podmínka bude splněna.

8. Na plochách zařízení stavenišť neskladovat pohonné hmoty. Instalovat zde chemická WC pro příslušný počet pracovníků. Údržba a opravy stavebních mechanismů budou prováděny mimo tyto plochy.

Vypořádání: Podmínka bude splněna.

9. Případné kácení dřevin bude provedeno v souladu s rozhodnutím místně příslušného správního orgánu ochrany přírody a krajiny. Případné kácení dřevin provádět přednostně v období vegetačního klidu (listopad – březen).

Vypořádání: Podmínka bude splněna.

10. U stávajících dřevin, jež mají být zachovány a budou v blízkosti příjezdových cest a výkopů, zajistit při stavebních činnostech odpovídající ochranu dle ČSN DIN 18 920 (ochrana stromů, porostů a ploch pro vegetaci při stavebních činnostech).

Vypořádání: Podmínka bude splněna.

11. Při výstavbě je třeba dodržet opatření na ochranu dřevin vycházející z normy ČSN 83 9061. K ochraně před mechanickým poškozením dřevin je nutné stromy chránit plotem, který by měl obklopovat celou kořenovou zónu. Je nutné, aby ochranné bednění či plot zakrývaly také kořenové náběhy. Při zásahu do kořenové zóny stromu (např. hloubení jam, výkopů) bude výkop proveden ručně. Při výkopu nebudou přetínány kořeny s průměrem větším než 2 cm. Dále je nutné zabránit tomu, aby v blízkosti dřevin nebyla půda zhutňována např. pojezdy stavební techniky nebo

výkopovým materiálem. Musí být rovněž zabráněno tomu, aby byl prostor zamokřen např. vodou unikající ze stavby. V ochranném pásmu dřeviny nesmí být zakládána ohniště ani nesmí se zde nacházet žádné zdroje tepla. Je třeba zabránit jakýmkoli mechanickým, příp. chemickým poškozením dřevin a půdního prostoru.

Vypořádání: Podmínka bude splněna.

12. Při práci, které mají za následek víření prachu a za suchého období, provádět kropení těchto ploch.

Vypořádání: Za splnění podmínky je odpovědný zhotovitel stavby.

13. Dbát na prevenci havarijních stavů spojených s únikem nebezpečných chemických látek do vodních toků, vodních a mokřadních ploch.

Vypořádání: Bude dodržena prevence havarijních stavů spojená s únikem nebezpečných látek do vody, vodních a mokřadních ploch. Pro období realizace stavby bude zpracován havarijní plán.

14. V případě použití silničních pozemků silnic II. a III. třídy nebo místních komunikací pro manipulaci se stavebním materiálem, stavebními stroji nebo při nárůstu těžké nákladní dopravy je nutno projednat podmínky se správcí pozemních komunikací.

Vypořádání: Je věcí zhotovitele stavby, podmínka bude splněna, bude projednáno.

15. Umožnit záchranný archeologický výzkum dle zák. č. 20/1989 Sb. při provádění zemních a výkopových prací a předem na něj uzavřít s pověřeným orgánem smlouvu. Při výskytu náhodných archeologických nálezů v průběhu stavby tyto neprodleně hlásit na příslušné archeologické pracoviště.

Vypořádání: Podmínka bude splněna.

16. Rozprostření ornice, zatravnění a případnou výsadbu dřevin provést v co nejkratším termínu, aby se snížila pravděpodobnost eroze a zamezilo rozvoji nežádoucích druhů rostlin.

Vypořádání: Podmínka bude splněna.

17. Na celé stavbě a všech dotčených pozemcích je nutno monitorovat nástup nepůvodních invazních druhů rostlin (neoindigenofytů) a po konzultaci s příslušným orgánem ochrany přírody (KÚ Olomouckého kraje) nebo odbornou organizací (Krajské středisko AOPK ČR Olomouc) přistoupit k jejich likvidaci.

Vypořádání: Je věcí zhotovitele stavby, bude kontrolováno ekodozorem, podmínka bude splněna.

18. Provádět průběžný biomonitoring živých složek přírodního prostředí během výstavby. V případě nutnosti přistoupit k záchrannému transferu dle podmínek orgánů ochrany přírody.

Vypořádání: Je věcí zhotovitele stavby, bude kontrolováno ekodozorem. Podmínka bude splněna.

19. Během stavebních prací je pak třeba dbát prevence před zavlečením nových invazních druhů (např. bolševník velkolepý, křídlatky) a v případě výskytu přistoupit k jejich okamžité likvidaci.

Vypořádání: Podmínka bude splněna.

20. Stavební záměr přichází do kontaktu s ochranným pásmem II. stupně vodního zdroje Plešovec Břetský les. Je třeba zamezit kontaminaci vodního zdroje všemi prostředky zejména neumisťovat mezideponie stavebního materiálu, stání techniky, neprovádět údržbu techniky ani doplňování provozních kapalin, neprovádět denní čištění mobilní techniky.

Vypořádání: Je věcí zhotovitele stavby, podmínka bude splněna.

21. Na území EVL Morava – Chropýňský luh musí být maximální šíře železničního tělesa 13,5 m.

Vypořádání: Podmínka je zohledněna v PD.

22. V případě stavebních prací přímo v korytech zarybněných vodních toků (např. při výstavbě pilíře/pilířů mostu přes Malou Bečvu nebo před prací ve vodním toku řeky Svodnice) provést před odčerpáváním vody z vyhrazených míst (Malá Bečva) nebo před zásahem do koryta toku (Svodnice) odlov ryb a jejich transfer.

Vypořádání: Bude zajištěno zhotovitelem stavby, resp. odborným ekodozorem.

23. Přístupové trasy, zařízení stavenišť, apod. plánovat mimo území EVL Morava – Chropýňský luh, PP Včelínské louky. V těchto úsecích používat k přístupu pouze stávající těleso železnice.

Vypořádání: Podmínka zohledněna v POV, bude splněno.

24. Z důvodu rozdílného rozsahu a biologické hodnoty vodních a mokřadních ploch v sousedství tělesa dráhy (vpravo ve směru staničení se nacházejí hodnotnější

lokality) doporučujeme v úseku mezi žst. Kojetín a Chropyně rozšiřovat těleso dráhy vlevo ve směru staničení (tzn. severně od stávajícího drážního tělesa).

Vypořádání: Podmínka je zohledněna v PD.

25. V místech mokřin v drážních km 76,3 – 76,5 je doporučeno neodvodňovat okraje náspů odvodňovacími kanály.

Vypořádání: Podmínka zohledněna v PD.

26. V úseku tratě vedeném po mostě přes řeku Moravu zvýraznit horní drát trolejového vedení zavěšením pruhů látky, reflexních štítků či odrazek, aby nedocházelo k nárazům větších ptáků do drátů.

Vypořádání: Bude akceptováno.

27. Při budování a rekonstrukcích propustků zajistit, aby propustek neměl schodovité překážky vyšší než 10 cm, které bezocasi obojživelníci nejsou schopni překonat.

Vypořádání: Zohledněno v PD.

28. Při budování a rekonstrukcích propustků neumisťovat na konce propustků odkalovací jímky, do kterých mohou padat migrující živočichové a uhynout.

Vypořádání: Zohledněno v PD.

29. Propustky budovat v jednotném spádu, aby se v prostoru propustku nezadržovala voda.

Vypořádání: Zohledněno v PD.

30. Propustky budovat v jedné ose nikoliv zalomené z důvodu, aby živočich věděl o průchodnosti propustku kvůli světlu na jeho konci.

Vypořádání: Zohledněno v PD.

31. Po dobu stavebních prací doporučujeme kontrolu stavby a realizaci případných biotechnických opatření formou ekodozoru. Osoba provádějící ekodozor by měla mít odpovídající vzdělání a zkušenosti z realizace podobných záměrů.

Vypořádání: Je věcí zhotovitele stavby. Podmínka bude splněna.

32. Během stavebních prací je doporučeno zaměřit pozornost na případné šíření invazních druhů (trnovník akát, celík kanadský, klejicha hedvábná, topinambur hlíznatý, křídlatka japonská) a dále na případné zavlečení nových invazních druhů

v souvislosti s pohyby objemů stavebních materiálů a zeminy (např. křídlatky).  
V případě vzniku nových ložisek výskytu tyto druhy okamžitě likvidovat.

Vypořádání: Je věcí zhotovitele stavby. Podmínka bude splněna.

33. Nezasahovat do tůní situovaných jižně od trati v okolí PP Včelínské louky.

Vypořádání: Podmínka bude splněna.

34. V průběhu realizace stavby budou veškeré stavební činnosti prováděny a koordinovány tak, aby v chráněném venkovním prostoru okolních staveb nedocházelo k překračování hygienických limitů hluku ze stavební činnosti. Průběh hlukově významných stavebních činností bude organizací prací, personálním a technickým vybavením zkrácen na nezbytně nutnou dobu. Pro stavební práce budou používána pouze zařízení a nářadí v bezvadném technickém stavu.

Vypořádání: Je věcí zhotovitele stavby, podmínka bude splněna.

35. Bude probíhat pravidelné čištění ploch zařízení staveniště a příjezdových cest.

Vypořádání: Je věcí zhotovitele stavby, podmínka bude splněna.

36. Prašné stavební práce (manipulace se sytkým materiálem) budou probíhat pouze v pracovní dny v době od 6:00 do 18:00 hod., v sobotu pak od 8:00 do 12:00 hod., v neděli a ve státní svátky tyto stavební práce probíhat nebudou.

Vypořádání: Je věcí zhotovitele stavby, podmínka bude splněna.

#### **c) ve fázi provozu:**

1. Po dokončení stavby snižovat jakýmkoliv způsobem možné synergické působení negativních vlivů na životní prostředí a veřejné zdraví, odstranit všechna zařízení stavenišť i jiná navazující zařízení.

Vypořádání: Podmínka bude splněna.

2. Zajistit pravidelnou údržbu ploch nově vysázené i stávající zeleně ihned po ukončení stavby, tak aby byla omezena invaze neofyt nebo šíření dalších nevhodných druhů do volné krajiny.

Vypořádání: Podmínka bude splněna.

3. Případné protihlukové stěny jsou doporučeny zbudovat z neprůhledného materiálu nebo průhledného, ale zabezpečeno pískováním minimálně 2,5 cm širokými neprůhlednými vertikálními pruhy o rozteči maximálně 12 cm.



Vypořádání: Zohledněno v PD. Průhledné plochy budou zajištěny proti střetu s ptáky.

4. Během zkušebního provozu bude požadováno:

- Měření hluku z provozu záměru v denní a noční době v chráněném venkovním prostoru staveb obytné zástavby v okolí záměru v k. ú. Chropyně, k prokázání, že při provozu záměru nebude docházet k překračování hygienických limitů hluku pro chráněný venkovní prostor staveb pro denní a noční dobu.
- Měření vibrací z provozu záměru v denní a noční době v chráněném venkovním prostoru staveb obytné zástavby v okolí záměru k. ú. Chropyně, k prokázání, že při provozu záměru nebude docházet k překračování hygienických limitů vibrací pro chráněný vnitřní prostor staveb pro denní a noční dobu.
- Měření hluku a vibrací budou provedena držitelem osvědčení o akreditaci nebo držitelem autorizace. Protokoly s výsledky měření budou předloženy KHS Zlínského kraje k posouzení.
- V případě, že měření hluku a vibrací bude zjištěno překročení hygienických limitů pro chráněný venkovní prostor staveb, chráněný vnitřní prostor staveb a pro denní a noční dobu, bude požadováno provedení dodatečných protihlukových a antivibračních opatření, která budou předem s KHS ve Zlíně projednána.

Vypořádání: Podmínky budou splněny.

**e) NAVRHOVANÁ OCHRANNÁ A BEZPEČNOSTNÍ PÁSMA, ROZSAH OMEZENÍ A  
PODMÍNKY OCHRANY PODLE JINÝCH PRÁVNÍCH PŘEDPISŮ**

**Ochranná pásma**

Stávající železniční trať mezi městy Kojetín – Přerov se nachází v tzv. ochranném pásmu dráhy. Toto ochranné pásmo dráhy je určeno svislou rovinou vedenou 60 m od osy krajní koleje a nejméně 30 m od hranice obvodu dráhy. Realizací stavebního záměru dojde ke zvoukolejnění dotčeného traťového úseku, na kterém se uvažuje s navýšením traťové rychlosti až na 200 km/h. Z tohoto důvodu dojde k rozšíření ochranného pásma dráhy z 60 m na 100 m od osy krajní koleje po obou stranách dráhy. Z tohoto důvodu se ochranné pásmo dráhy dotčenou stavbou mění.

**Ochranná pásma inženýrských sítí, komunikací a drah**

Souhrnně platí, že ochranná a bezpečnostní pásma inženýrských sítí, komunikací a drah jsou dána příslušnými normami a obecně technickými požadavky na výstavbu a budou výstavbou respektována. Ochranná a bezpečnostní pásma jsou dána takto:

- ochranné pásmo nadzemních elektrických vedení činí (§46 energetického zákon č. 458/2000 Sb., vždy od krajního vodiče vedení na obě jeho strany):
  - 7 m u venkovních vedení 1-35 kV (vodiče bez izolace)
  - 2 m u venkovních vedení 1-35 kV (vodiče se základní izolací)
  - 12 m u venkovních vedení o napětí 35 - 110 kV (vodiče bez izolace)
  - 5 m u venkovních vedení o napětí 35 - 110 kV (vodiče bez izolace)
  - 15 m u venkovních vedení o napětí 110 - 220 kV
  - 20 m u venkovních vedení o napětí 220 - 400 kV
  - 30 m u venkovních vedení o napětí nad 400 kV

Ochranné pásmo u podzemního vedení elektrizační soustavy do napětí 110 kV činí 1 m po obou stranách krajního kabelu.

- ochranné pásmo plynovodů
  - u vysokotlakých plynovodů a přípojek je pásmo na každou stranu 4 m od půdorysu plynovodu
  - u nízkotlakých a středotlakých plynovodů a přípojek v zastavěném území 1 m na obě strany od půdorysu technologických objektů 4 m od půdorysu
- u vodovodů a kanalizací pro veřejnou potřebu činí ochranné pásmo v běžných případech 1,5 až 2,5 m od okraje potrubí (zák. č. 274/2001 Sb., v platném znění)
- u silnic I. třídy a ostatních místních komunikací I. třídy se ochranným pásmem rozumí prostor ohraničený svislými plochami vedenými do výšky 50 m a ve vzdálenosti 50 m od osy vozovky nebo od osy přilehlého jízdního pásu
- u silnic II. nebo III. třídy místní komunikace II. třídy se ochranným pásmem rozumí prostor ohraničený svislými plochami vedenými do výšky 50 m a ve vzdálenosti 15 m od osy vozovky nebo od osy přilehlého jízdního pásu
- ochranné pásmo dráhy celostátní, regionální je vymezeno jako prostor po obou stranách dráhy do 60 m od osy krajní koleje, ale nejméně 30 m od hranic obvodu dráhy a pro dráhy celostátní vybudované pro rychlost větší než 160 km/h platí ochranné pásmo po obou stranách dráhy do 100 m od osy krajní koleje
- pro dálkové podzemní kabely telekomunikačních sítí a všechny zařízení, která jsou součástí těchto vedení, jsou vzdálenosti stanovené zákonem o telekomunikacích a jeho prováděcí vyhláškou, a to ochranné pásmo široké 2 m, s hloubkou i výškou 3 m měřenou od úrovně terénu.

Během realizace záměru tedy budou dotčena některá ochranná pásma inženýrských sítí. Souhrnně platí, že ochranná a bezpečnostní pásma inženýrských sítí a komunikací jsou

dána příslušnými normami a obecně technickými požadavky na výstavbu a budou výstavbou respektována.

Veškeré zásahy do ochranných pásem budou konzultovány s vlastníky a provozovateli sítí a staveb.

### **Pozemky ve vzdálenosti do 50 m od okraje lesa a pozemky PUPFL**

Realizací stavebního záměru budou dotčeny pozemky PUPFL a dojde k zásahu do pozemků vzdálených méně než 50 m od okraje lesa.

### **Ochranná pásma vodních zdrojů**

Stavba tvoří severní hranici ochranného pásma vodního zdroje (VZ) Plešovec Břestský les.

### **Ochranná pásma ložiskových území, dobývacích prostorů**

Předmětný záměr nekoliduje se stanoveným dobývacím prostorem, chráněným ložiskovým územím či územím bilancovaných výhradních a nevyhrazených ložisek dle zákona č. 44/1988 Sb., horní zákon, v platném znění.

### **Chráněná území a jejich ochranná pásma, ochranná pásma památných stromů**

Realizace stavebního záměru je v územním střetu s ochranným pásmem PP Včelínské louky přibližně v km 74,750–75,250 (dle staničení projektu). Dalším chráněným územím, do kterého stavební záměr zasáhne, je území PP Záříčské louky, avšak bude se jednat jen o nepatrný zásah do tohoto území (traťový úsek v km 76,500–76,650).

Záměr nezasahuje do ochranných pásem památných stromů.

### **Podmínky ochrany podle jiných právních předpisů**

1. Pro fázi výstavby bude stanovena odborně způsobilá osoba (ideálně držitel autorizace k provádění biologického hodnocení ve smyslu § 67 podle § 45i zákona č. 114/1992 Sb., v platném znění, nebo osobu s dlouholetou praxí v oboru) – ekologický dozor. Tato osoba bude po celou dobu výstavby zajišťovat zájmy ochrany přírody dle zákona č. 114/1992 Sb., v platném znění, zejména bude operativně přijímat opatření pro odvrácení nebezpečí zranění nebo usmrcení zvláště chráněných druhů obratlovců a také dohlédne na realizaci navržených kompenzačních opatření.
2. Stavební práce se zvýšenou hlučností nebudou realizovány ve státních svátcích a v nočních hodinách.
3. V rámci zařízení stavenišť nebudou skladovány pohonné hmoty v množství přesahujícím jednodenní spotřebu. Případné uskladnění bude provedeno v odpovídajících nádobách, které budou opatřeny záchytnou vanou.

4. V případě úniku ropných látek budou dodržovány obvyklé zásady a postupy: zabránění dalšímu úniku ropných látek, sanace postižené lokality, uložení zachycených ropných produktů do vhodných nádob, neprodleně budou informovány zainteresované strany a bude zahájena sanace. Obdobně se bude postupovat i v případě požáru.
5. Z důvodů prevence ruderalizace území budou v rámci konečných terénních úprav rekultivovány všechny plochy zasažené stavebními pracemi. V případě výskytu invazních druhů budou tyto odborně odstraněny.
6. Možnému znečištění půd je třeba předejít uložením látek škodlivých půdám a vodám do k tomuto účelu vyhrazených prostor.
7. Dodavatel stavby bude zodpovědný za zajištění řádné údržby a sjízdnosti všech jím využívaných přístupových komunikací ke staveništi po celou dobu probíhajících stavebních prací.
8. Budou důsledně dodržována opatření pro zamezení emisí tuhých znečišťujících látek ze stavby – nákladní automobily převážející stavební materiál budou řádně zaplachtovány, bude dbáno na pravidelné uklízení komunikací, v případě suchého počasí budou plochy staveniště kropeny, stavební mechanismy budou pravidelně čištěny atd.
9. S odpady v průběhu výstavby bude nakládáno v souladu s platnou legislativou na úseku odpadového hospodářství.
10. Během stavebních prací důkladně dbát na prevenci havarijních stavů spojených s možnými úniky nebezpečných chemických látek do okolního prostředí.
11. Stavební práce v blízkosti obytné zástavby budou realizovány pouze v denní době.
12. Budou dodržovány bezpečnostní opatření při manipulaci s látkami závadnými vodám.
13. V aktivní zóně záplavového území nebudou zřizována žádná zařízení staveniště a nebude zde skladován stavební materiál.
14. Možnému znečištění půd je třeba předejít uložením látek škodlivých půdám a vodám k tomuto účelu vyhrazených prostorách.
15. Provést záchranný transfer dotčených jedinců starčku poříčního (*Senecio sarracenicus*), lilie zlatohlavé (*Lilium martagon*) a žebratky bahenní (*Hottonia palustris*). Místa záchranných transferů je nutné určit ve spolupráci s pracovníky AOPK ČR či KÚOK, resp. KÚZK. U starčku poříčního transfer navrhujeme na parcelu 620 v k. ú. Vlkoš u Přerova. Vhodné je původní trs rozdělit na dva a rozesadit na dvě místa podél toku Svodnice na nepřilíši zarostlá místa. U lilie zlatohlavé je ideální přesun v rámci stejné lokality v lesním komplexu Rasina. U žebratky bahenní navrhujeme transfer do tůň na severní straně dráhy v Chropýnském luhu.
16. V rámci ochrany mokřadních společenstev v Chropýnském luhu rozšířit železniční těleso v úseku mezi žst. Kojetín a Chropyně vlevo ve směru staničení (tzn. severně od

- stávajícího tělesa). Na druhé straně paty železničního náspu jsou mokřady (trvalé i periodické tůně) početnější a s vyšším ekologickým potenciálem.
17. Nezasahovat do terénních depresí na jižní straně železničního tělesa (vpravo ve směru staničení) v km 75,7–77,3 (stávající staničení); zcela nežádoucí je jejich zasypání a odvodnění.
  18. Před zahájením stavebních prací důsledně prohledat dno koryta Malé Bečvy v místech plánovaných zásahů a případně provést záchranný transfer dotčených jedinců mlžů (případně i dalších živočichů) na vhodnou lokalitu výše po toku.
  19. V případě výskytu aktivních hnízd mravenců rodu *Formica* v místě stavebních prací bude mraveniště zabezpečeno, tak aby nedošlo k jeho ohrožení. Pokud hnízda budou stavbou dotčena přímo, ekologický dozor stavby provede záchranný transfer na jinou vhodnou lokalitu (nutno domluvit s vlastníkem pozemku). Během průzkumů byla aktivní hnízda zjištěna cca v km 81 (stávající staničení) cca 10 m severně od osy kolejí.
  20. V rámci ochrany bezobratlých, kteří jsou předměty ochrany PP Záříčské louky, minimalizovat zábory stavby a pojezdy techniky v lučních porostech v km 76,5–76,650 (navržené staničení).
  21. Přístupové trasy plánovat mimo území EVL Morava – Chropýňský luh, PP Včelínské louky a PP Záříčské louky. V těchto úsecích používat k přístupu pouze stávající těleso železnice.
  22. Tankování pohonných hmot nesmí být prováděno v korytě vodních toků ani v jejich těsné blízkosti. Technika pohybující se v blízkosti vodních toků musí být v takovém technickém stavu, aby nedocházelo k úniku provozních kapalin během stavební činnosti. V případě, že nebude v provozu, bude umístěna mimo koryta vodních toků a podložena vanami. Na březích nesmí být skladovány žádné nebezpečné chemické látky.
  23. V rámci ochrany ryb realizovat práce způsobující zákal vody ve vodních tocích mimo hlavní období jejich reprodukce, které lze vymezit od počátku března do konce května. Tyto práce mohou být prováděny po dobu maximálně pěti dnů, poté jsou žádoucí minimálně dva dny klidu na pročištění vody od zakalení, aby nedošlo k trvalému zabahnění žaber ryb.
  24. Skrývku zeminy provést s ohledem na vyskytující se druhy živočichů (především obojživelníků, plazů a ptáků) mimo vegetační období od září do března.
  25. Vybudovat vodní nádrž jako kompenzaci ztráty biotopu zvláště chráněných druhů (zejména obojživelníků), v souvislosti se zábořem vodní plochy přeložkou odbočky trati na Kroměříž.
  26. Odstranění dřevin provést mimo hnízdní období, které koresponduje s dobou vegetačního klidu – od 1. října do 31. března. V případě požadavku kácení ve vegetační sezóně je nutná přítomnost odborného ekodozoru, který před začátkem kácení

- vyhodnotí přítomnosti hnízdících druhů živočichů. Jestliže bude prokázáno hnízdění, bude nutné odložit kácení na dobu, kdy dojde k opuštění hnízda.
27. Zachovat staré duby s dutinami doprovázející účelovou komunikaci k osadě Včelín (na území Chropýňského luhu). Pokud bude kácení nezbytné, je možné jej s ohledem na ochranu netopýrů provádět pouze mimo období reprodukce a hibernace, ideálně v období od 1. září do 31. října.
28. V úsecích vedení železnice přes v Chropýňský luh v km 74,600–75,600 (staničení podle projektu) a lesní celek Rasina v km 78,650–80,350, kde je aktivita zvěře nejvyšší, na okraje dráhy instalovat reflexní komponenty, které částečně mohou eliminovat vstup savců pohybujících se v okolí železniční trati do kolejiště při průjezdu vlaku (doporučujeme zde postupovat podle technických podmínek Ministerstva dopravy TP 130 – zařízení odrazující zvěř od vstupu na pozemní komunikaci).
29. Realizovat doprovodné účelové komunikace jako nezpevněné (v podobě prашné polní cesty). V případě nezbytnosti zpevnění je zhotovit jako mlátové nebo šterkové cesty, které jsou přírodnímu povrchu bližší. Vyhnout se použití asfaltu nebo betonu, kterému se migrující živočichové vyhýbají.
30. Podmostí objektů v km 74,428 a 74,602 (staničení podle projektu) nezpevňovat, případně přesypat zeminou.
31. Protihlukové stěny vybudovat z neprůhledného materiálu nebo průhledného, ale zabezpečeného pískováním min. 2,5 cm širokými neprůhlednými vertikálními pruhy o rozteči max. 12 cm.
32. K opevnění břehů v podmostí využít přednostně kamenný pohoz nebo kamennou rovinu, akceptovatelná je i kamenná dlažba. Zcela nevhodná je panelová dlažba, panely a prostý beton. Žádoucí je minimalizovat opevnění břehů.
33. Sklony břehů by měly být voleny tak, aby umožnily živočichům bezproblémový přesun z koryta na suchý břeh (minimalizovat sklon).
34. Dno toku v podmostí by mělo zůstat vždy členité, zcela nevhodné je zpevnění dna dlažbou. Žádoucí je minimalizovat délku opevnění toku nad a pod mostem.
35. Během stavebních prací zaměřit pozornost na případné šíření invazních druhů (trnovník akát, celík kanadský, klejicha hedvábná, topinambur hlíznatý, křídlatka japonská) a dále na případné zavlečení nových invazních druhů v souvislosti s pohyby objemů stavebních materiálů a zeminy (např. křídlatky). V případě vzniku nových ložisek výskytu tyto druhy okamžitě odstraňovat.
36. K umístování, povolování či provádění staveb, změně způsobu využití pozemků, terénním úpravám, změnám vodního režimu pozemků či k nakládání s vodami, k použití chemických prostředků a ke změnám druhu pozemku v chráněném území (PP

Záříčské louky) a ochranného pásma (PP Včelínské louky) je nutný souhlas orgánu ochrany přírody (KÚZK a KÚOK).

### Návrhy na výjimky

Pro realizaci záměru bude nutné požádat o udělení výjimky ze základních podmínek ochrany zvláště chráněných druhů dle § 56 zákona č. 114/1992 Sb., v platném znění, pro tyto druhy:

#### Kriticky ohrožené:

Listonoh jarní (*Lepidurus apus*)  
Skokan skřehotavý (*Pelophylax ridibundus*)  
Velevrub malířský (*Unio pictorum*)  
Žábřonožka sněžní (*Eubrachyptus grubii*)

#### Silně ohrožené:

Bobr evropský (*Castor fiber*)  
Čolek obecný (*Lissotriton vulgaris*)  
Čolek velký (*Triturus cristatus*)  
Ještěrka obecná (*Lacerta agilis*)  
Kuňka obecná (*Bombina bombina*)  
Skokan krátkonohý (*Pelophylax lessonae*)  
Skokan zelený (*Pelophylax esculentus*)  
Starček poříční (*Senecio sarracenicus*)  
Vydra říční (*Lutra lutra*)

#### Ohrožené:

Čmeláci rodu *Bombus*  
Jelec jesen (*Leuciscus idus*)  
Kapradiník bažinný (*Thelypteris palustris*)  
Koroptev polní (*Perdix perdix*)  
Lilie zlatohlavá (*Lilium martagon*)  
Mník jednovousý (*Lota lota*)  
Mravenci rodu *Formica*  
Piskoř pruhovaný (*Misgurnus fossilis*)  
Přeslička větevnatá (*Equisetum ramosissimum*)  
Slavík obecný (*Luscinia megarhynchos*)  
Ťuhýk obecný (*Lanius collurio*)  
Žebratka bahenní (*Hottonia palustris*)  
Žluva hajní (*Oriolus oriolus*)

## ZÁVĚR

Předmětný záměr se nachází mezi městy Kojetín a Přerov, kde dojde k modernizaci stávající železniční trati, a to převážně v podobě zvoukolejnění této trati, s čímž souvisí i práce na železničním svršku i spodku. Součástí stavebního záměru je realizace silničního obchvatu jihozápadně od Kojetína.

Na základě zhodnocení dostupných údajů vztahujících se k posuzovanému stavebnímu záměru, současnému i výhledovému stavu jednotlivých složek životního prostředí a s přihlédnutím ke všem souvisejícím skutečnostem, nepředpokládáme při dodržení podmínek ze stanoviska EIA a dalších uvedených podmínek podle jiných právních předpisů významný vliv navrhovaného záměru na životní prostředí v dotčeném území.



## LITERATURA

ALKA Wildlife (2016): Monitoring vydry říční v ČR v roce 2016. Ex: AOPK ČR, Nálezová databáze ochrany přírody. [online databáze; portal.nature.cz]. [cit. 7. 1. 2019].

Berka T., Stodolová E. (2013): Plán péče pro navrhovanou přírodní památku Včelínské louky pro období 2015 – 2023. Krajský úřad Olomouckého kraje - Odbor životního prostředí a zemědělství, Olomouc.

Fialová M. (2017): Modernizace trati Brno – Přerov, 5. stavba Kojetín - Přerov. Naturové hodnocení. Ecological Consulting a.s., Olomouc.

Fialová M., Zobač P. (2016): Modernizace trati Brno – Přerov, 5. stavba Kojetín - Přerov. Biologický průzkum. Ecological Consulting a.s., Olomouc.

Grulich V. (2012): Red list of vascular plants of the Czech Republic: 3rd edition. Preslia 84: 631-645.

Haluska L. (2019): Modernizace trati Brno – Přerov, 5. stavba Kojetín – Přerov. Hluková studie. Ecological Consulting a.s., Olomouc.

Hykel M. (2019): Modernizace trati Brno – Přerov, 5. stavba Kojetín – Přerov. Biologické hodnocení. Ecological Consulting a.s., Olomouc.

Hykel M. (2019): Modernizace trati Brno – Přerov, 5. stavba Kojetín – Přerov. Migrační studie. Ecological Consulting a.s., Olomouc.

Merta L. (2008): Vzácné druhy mihulí a ryb Olomouckého kraje. Rozšíření a ochrana. AOPK ČR, Olomouc.

Poledník L., Poledníková K. (2011): Monitoring vydry říční v ČR v roce 2011. Zpráva pro AOPK ČR. Ex: AOPK ČR, Nálezová databáze ochrany přírody. [online databáze; portal.nature.cz]. [cit. 7. 1. 2019].

Quitt E. (1971): Klimatické oblasti Československa. – Studia Geographica 16: 1–74 + přílohy, Brno.

Tomášek M. (2007): Půdy České republiky (5., upr. a dopl. vyd). Praha: Česká geologická služba.

### Internetové zdroje:

Centrální evidence vodních toků – <http://eagri.cz/public/web/mze/voda/aplikace/cevt.html>

Elektronický portál územního plánování – [www.epusa.cz](http://www.epusa.cz)

Evidence památek vedených v Ústředním seznamu kulturních památek ČR – <http://monumnet.npu.cz/monumnet.php>

Hydroekologický informační systém VÚV TGM – <http://heis.vuv.cz>

Informace o lesním hospodářství v České republice (Ústav pro hospodářskou úpravu lesů) –  
[http:// geoportal.uhul.cz/LHPOMap/](http://geoportal.uhul.cz/LHPOMap/)

Katalog odpadů – <http://enviweb.cz/katalog>

Katastr nemovitostí – <http://nahlizenidokn.cuzk.cz/>

Mapový portál - <http://mapy.cz>

Mapový portál AOPK ČR – <http://mapy.nature.cz>

Nálezová databáze ochrany přírody – <https://portal.nature.cz/nd>

Státní geologická služba (mapové aplikace) – <http://mapy.geology.cz>