

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

Č.j.: KUOK 13829/2016
Sp.Zn: KÚOK/9123/2016/OŽPZ/7149
Vyřizuje: Mgr. Marie Zeidlerová
Tel.: 585 508 624
E-mail: m.zeidlerova@kr-olomoucky.cz

Olomouc 14. 3. 2016

Dle rozdělovníku

**ZÁVĚR ZJIŠŤOVACÍHO ŘÍZENÍ - ROZHODNUTÍ
doručované veřejnou vyhláškou**

Krajský úřad Olomouckého kraje, Odbor životního prostředí a zemědělství (dále jen „krajský úřad“ či „příslušný úřad“), věcně a místně příslušný podle ustanovení § 67 zákona č. 129/2000 Sb., o krajích (krajské zřízení), ve znění pozdějších předpisů, a ustanovení § 22 písm. a) zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí a o změně některých souvisejících zákonů, ve znění pozdějších předpisů (zákon o posuzování vlivů na životní prostředí), vydává v souladu s ustanovením § 7 odst. 6 zákona o posuzování vlivů na životní prostředí a § 68 a násl. zákona č. 500/2004 Sb., správní řád, ve znění pozdějších předpisů (správní řád), závěr zjišťovacího řízení k záměru:

„Elektrizace a zkapacitnění trati Šumperk - Olomouc“

Identifikační údaje záměru:

Zařazení dle přílohy č. 1 zákona o posuzování vlivů na životní prostředí:

Kategorie II, bod 9.2 „Novostavby (záměry neuvedené v kategorii I), rekonstrukce, elektrizace nebo modernizace železničních drah; novostavby nebo rekonstrukce železničních a intermodálních zařízení a překladišť“.

Umístění:

Kraj: Olomoucký

Dotčené územní samosprávné celky: Statutární město Olomouc, Šumperk, Šternberk, Uničov, Hlušovice, Bohuňovice, Štarnov, Babice, Mladějovice, Újezd, Medlov, Troubelice, Nová Hradečná, Libina, Hrabšíň, Nový Malín, Víkýřovice.

Katastrální území: Bělidla, Pavlovičky, Chválkovice, Týneček, Hlušovice, Trusovice, Moravská Loděnice, Bohuňovice, Štarnov, Lhota u Šternberka, Šternberk, Babice u Šternberka, Krakořice, Mladějovice u Šternberka, Újezd u Uničova, Brníčko, Uničov, Medlov u Uničova, Troubelice, Nová Hradečná, Horní Libina, Obědné, Hrabšíň, Nový Malín, Víkýřovice, Šumperk.

Charakter a kapacita záměru:

Předmětem záměru je celková rekonstrukce a elektrizace stávající železniční trati č. 290 mezi stanicemi Olomouc a Šumperk, v úseku Olomouc – Šternberk v rozsahu od km

102,113 za žst. Olomouc do km 115,826 a dále v úseku Šternberk – Uničov – Šumperk od km 0,000 do km 43,411. Začátek kolejových úprav navazuje na realizovanou stavbu „Rekonstrukce žst. Olomouc hl. n.“ v km 102,113. Konec kolejových úprav je situován do koncového styku výhybky č. 39 v žst. Šumperk v km 43,411. Celková délka řešeného úseku je 57,1 km. Stavba bude realizována na drážních pozemcích, tedy v ochranném pásmu dráhy. Zahrnuje výstavbu trakčního vedení, výměnu železničního svršku a spodku a rekonstrukci mostů a propustků na trati. V celé délce úseku trati Olomouc – Šumperk bude rekonstruováno, případně vybudováno nové staniční a traťové zabezpečovací zařízení, dále bude provedena rekonstrukce železničních přejezdů. Dojde k vybudování traťové a místní kabelizace, přenosových systémů, rozhlasových a informačních zařízení. Cílem záměru je návrh opatření pro maximalizaci traťové rychlosti až do hodnoty 160 km/h, odstranění většiny propadů traťové rychlosti na méně než 100 km/h v úseku Olomouc – Uničov, resp. na méně než 70 – 80 km/h v úseku Uničov – Šumperk.

Stručný popis technického a technologického řešení záměru:

Tab. 1: Návrhové rychlosti pro rychlostní profily V a V₁₃₀

Km od - do	Délka [km]	Navrhovaná rychlost V/V ₁₃₀	Poznámka
102,113 – 102,760	0,647	120	napojení na rekonstruovanou žst. Olomouc hl.n.
102,760 – 108,120	5,360	160	
108,120 – 108,988	0,868	130/140	
108,988 – 109,878	0,890	120	žst. Bohuňovice
109,878 – 114,663	4,785	160	
114,663 – 115,329	0,666	120/130	
115,329 – 0,587	1,085	90/95	žst. Šternberk
0,587 – 1,160	0,573	120/130	
1,160 – 5,420	4,260	140	
5,420 – 14,700	9,280	160	žst. Újezd u Uničova
14,700 – 15,040	0,340	120	žst. Uničov
15,040 – 15,420	0,380	50	žst. Uničov
15,420 – 18,940	3,520	100	
18,940 – 21,380	2,440	90/100	žst. Troubelice
21,380 – 22,048	0,668	75/80	
22,048 – 22,454	0,406	85/90	
22,454 – 25,926	3,472	100	
25,926 – 26,810	0,884	80/85	
26,810 – 29,352	2,542	75/80	žst. Libina
29,352 – 30,575	1,223	70/75	
30,575 – 32,755	2,180	80/85	
32,575 – 33,608	1,033	70/75	
33,608 – 35,930	2,322	80/85	
35,930 – 37,875	1,945	85/90	
37,875 – 38,587	0,712	90/100	
38,587 – 41,994	3,407	100	
41,994 – 43,411	1,417	90	zapojení do stávající žst. Šumperk

Kolejové řešení

Zvolená varianta optimalizace počítá s uvedením trati do normového stavu s maximalizací traťové rychlosti na stávajícím tělese dráhy až do hodnoty 160 km/h. Navržené řešení uvažuje s rekonstrukcí traťové koleje ve stávající stopě s minimálními směrovými posuny

s důrazem na respektování stávajících hranic drážních pozemků. Ochranné pásmo dráhy bude po rekonstrukci i nadále 60 m od osy krajní koleje a nejméně 30 m od hranice obvodu dráhy. Začátek kolejových úprav navazuje na realizovanou stavbu „Rekonstrukce žst. Olomouc hl.n.“ v km 102,113. Konec kolejových úprav je situován do koncového styku výhybky č.39 žst. Šumperk v km 43,411. Návrh kolejového řešení počítá s rychlostními profily V a V130. Součástí návrhu řešení je rekonstrukce železničních stanic a zastávek s ohledem na zřízení nových nástupišť s nástupní hranou 550 mm nad temeno kolejnice a bezbariérovými přístupy pro cestující. Ve stanicích je uvažována plná peronizace, délky nástupišť v jednotlivých dopravních a zastávkách budou jednotné délky 90 m. Je uvažováno s celkovou rekonstrukcí železničního spodku včetně odvodnění, při návrhu konstrukce pražcového podloží budou zohledněny návrhové rychlosti v jednotlivých úsecích (viz Tab. 1).

Trakční vedení

Z předložených variant byla pro realizaci zvolena elektrizace ve stejnosměrné trakční napájecí soustavě 3 kV DC. Napájení je uvažováno z nově budované spínací stanice Olomouc (umístěné v km 102,0; SpS bude mít 5 vypínačů, bude připojena na oba směry napájení), nové trakční měnírny Uničov a z doplnění napáječe u stávající trakční měnírny Šumperk. Výška troleje je navržena 5,60 m nad temenem kolejnice včetně všech úrovnových přejezdů, mimo snížení pod stávajícími mostními objekty, u nadjezdu km 28,350 (Libina), lávky pro pěší km 29,580 (Libina), a nadjezdu km 35,470 (Libina – Šumperk) se předpokládá úprava nadjezdů na 6,20 m nad temenem kolejnice.

Zabezpečovací zařízení

Dopravny budou vybaveny novým staničním zabezpečovacím zařízením (SZZ). Světelná návěstidla hlavní a seřaďovací budou umístěna dle dopravní technologie, na výhybkách budou elektromotorické přestavníky. Traťové úseky budou vybaveny novým traťovým zabezpečovacím zařízením. Na trati Šumperk - Olomouc je celkem 38 úrovnových přejezdů. Určené přejezdy budou vybaveny novým přejezdovým zabezpečovacím zařízením, část přejezdů bude pouze upravena (doplněny závory, doplněná nástavba pro DOZ). Pro traťový úsek Olomouc – Šumperk bude zřízeno dálkové ovládání zabezpečovacího zařízení. Pro dálkové ovládání zabezpečovacího zařízení (DOZ) bude vybudováno regionální dispečerské pracoviště v žst. Olomouc a záložní dispečerské pracoviště (ZŘP) v žst. Šumperk. S ohledem na zvýšení rychlosti nad 100 km/h bude nasazen národní vlakový zabezpečovač. Ve variantách, které předpokládají rychlost nad 120 km/h, je uvažováno i s vybavením trati systému ERTMS. Záměr nepočítá s výstavbou oboustranných sloupů elektrického vedení. Brány trolejového vedení budou přítomny pouze v prostorách železničních stanic.

Sdělovací zařízení

Pro spojení telekomunikačních, rozhlasových a datových zařízení, zabezpečovacího zařízení, radiového systému TRS se navrhuje vybudovat nový traťový kabel TK včetně dvou trubek HDPE, které budou položeny do společné zemní kabelové trasy s kabely zabezpečovacími. Kabelová trasa bude vedena po pozemcích SŽDC a ČD. Na propojovací vedení pro dálkové řízení sdělovacího a zabezpečovacího zařízení a přenesení informací řídicí techniky se navrhuje použití optického kabelu. Při rekonstrukci kolejíště budou stávající místní kabelizace ve velkém rozsahu dotčeny stavebními pracemi, proto bude v rámci místní kabelizace provedena pokládka nových místních kabelů. Centrum nové místní kabelizace bude umístěno do prostor sdělovacích místností ve výpravních budovách. Rozhlas pro cestující se navrhuje na následujících zastávkách: Hlušovice, Šternov, Babice u Šternberka, Mladějovice, Uničov zastávka, Troubelice zastávka, Nová Hradečná, Hrabšíň, Nový Malín. Rozhlas pro cestující bude doplněn v dopravních a zastávkách tak, aby bylo umožněno i dálkové ovládání rozhlasu ze žst

Olomouc i žst. Šumperk. Ve všech železničních stanicích řešeného úseku bude navržen kamerový systém pro vizuální kontrolu stanice pro potřeby dálkového řízení dopravy.

Silnoproudá zařízení

V souvislosti s řešenou stavbou vzniká ve stanicích a zastávkách potřeba vybudování nových, resp. úprav stávajících rozvodů nn nebo hlavních rozvaděčů nn z důvodů realizace nových technologických i stavebních objektů, a tím nárůstu spotřeby elektrické energie. Pro potřeby předtápění osobních vozů bude v žst. Uničov realizováno nové předtápěcí zařízení. Osvětlení zastávek bude provedeno novými svítidly na nových osvětlovacích stožárech o výšce 5-6 m. Osvětlení venkovních prostorů žst. a prostorů výhyben bude provedeno novými svítidly na nových osvětlovacích stožárech o výšce 12 m, popřípadě budou tyto osvětlovací stožáry doplněny osvětlovacími věžemi.

Mostní objekty

V rámci traťového úseku Olomouc - Šumperk se nachází 53 železničních mostů, 96 železničních propustků, 6 silničních nadezdů a 1 lávka pro pěší. K dalšímu upřesnění technického řešení jednotlivých stavebních objektů a provozních souborů dojde v následných stupních projektové dokumentace.

Oznamovatel (účastník řízení podle § 27 odst. 1 správního řádu):

Správa železniční dopravní cesty, státní organizace, Dlážďená 1003/7, 110 00 Praha 1 – Nové Město, IČ: 70994234

Oprávněný zástupce oznamovatele:

Ing. Miroslav Bocák, Stavební správa východ, Nerudova 1, 772 58 Olomouc

Zpracovatel oznámení:

RNDr. Jiří Grúz, Ecological Consulting a.s., Na Střelnici 48, 779 00 Olomouc (osvědčení odborné způsobilosti č. j.: 8876/ENV/13)

Na základě zjišťovacího řízení provedeného v souladu s ustanovením § 7 zákona o posuzování vlivů na životní prostředí krajský úřad rozhodl, že záměr

„Elektrizace a zkapacitnění trati Šumperk - Olomouc“

nemá významný vliv na životní prostředí

a

n e b u d e

posuzován podle citovaného zákona.

Odůvodnění

Úkony před vydáním rozhodnutí:

Krajský úřad obdržel podáním ze dne 25. 1. 2016 oznámení záměru „**Elektrizace a zkapacitnění trati Šumperk - Olomouc**“, které podala na základě plné moci společnost Ecological Consulting a.s., Na Střelnici 48, 779 00 Olomouc. Oznamovatelem záměru je společnost Správa železniční dopravní cesty, státní organizace, Dlážďená 1003/7, 110 00 Praha 1 – Nové Město, IČ: 70994234.

Předmětem záměru „**Elektrizace a zkapacitnění trati Šumperk - Olomouc**“ je rekonstrukce a elektrizace železniční trati, jedná se tedy o záměr uvedený v příloze č. 1 zákona o posuzování vlivů na životní prostředí, a to v kategorii II, bodě 9.2 „*Novostavby (záměry neuvedené v kategorii I), rekonstrukce, elektrizace nebo modernizace železničních drah; novostavby nebo rekonstrukce železničních a intermodálních zařízení a překladišť*“, který je, v souladu s ustanovením § 4 odst. 1 písm. c) citovaného zákona, předmětem posuzování podle tohoto zákona, pokud se tak stanoví ve zjišťovacím řízení.

Oznámení záměru (dále jen „oznámení“) bylo předloženo v souladu s ustanovením § 6 odst. 4 výše uvedeného zákona a obsahovalo všechny náležitosti stanovené přílohou č. 3 k tomuto zákonu. Oznámení zpracovala společnost Ecological Consulting a.s., Na Střelnici 48, 779 00 Olomouc (leden 2016). Na základě oznámení příslušný úřad zahájil dopisem ze dne 27. 1. 2016 pod č. j.: KUOK 9124/2016 zjišťovací řízení podle § 7 citovaného zákona, zaslal kopie oznámení se žádostí o vyjádření dotčeným správním úřadům a dotčeným územním samosprávným celkům a zajistil zveřejnění informace o oznámení podle § 16 citovaného zákona. Oznámení záměru bylo zpřístupněno na internetových stránkách CENIA, České informační agentury životního prostředí (<http://www.cenia.cz/eia>) a na stránkách Ministerstva životního prostředí (<http://www.mzp.cz/eia>) pod kódem záměru OLK758. Informace o oznámení byla zveřejněna dle § 16 odst. 1 zákona o posuzování vlivů na životní prostředí na úřední desce Olomouckého kraje dne 29. 1. 2016. Všechny 17 dotčených obcí zveřejnilo informaci o oznámení na úřední desce obce v zákonné lhůtě, tedy v termínu pro zaslání vyjádření k oznámení zdejšímu úřadu. Každý mohl své námitky ke zjišťovacímu řízení uplatnit do 20 dnů ode dne vyvěšení informace o zahájení zjišťovacího řízení na úřední desce Olomouckého kraje. Ve stejné lhůtě mohly uplatnit stanoviska dotčené orgány. Krajský úřad obdržel v zákonem stanovené lhůtě celkem 11 vyjádření. Po uplynutí zákonné lhůty bylo doručeno vyjádření obce Víkřovice. Všechny vznesené námitky a připomínky jsou v rozhodnutí řádně vypořádány. Požadavek na aplikaci procesu EIA byl vznesen v následujících doručených vyjádřeních: obce Libiny, Hnutí Duhy Olomouc a Českého svazu ochránců přírody Šumperk.

V průběhu zjišťovacího řízení krajský úřad obdržel vyjádření následujících subjektů:

- Oddělení ochrany přírody, ochrany životního prostředí, vodního hospodářství a lesního hospodářství Odboru životního prostředí a zemědělství Krajského úřadu Olomouckého kraje;
- Olomouckého kraje – ze dne 2. 2. 2016 pod č. j.: 12606/2016;
- AOPK ČR, Správy chráněné krajinné oblasti Jeseníky, Regionálního pracoviště Olomoucko – ze dne 3. 2. 2016 pod č. j.: SR/0086/JS/2016 – 2;
- Obce Libiny – ze dne 11. 2. 2016 a ze dne 17. 2. 2016 pod značkou POD/344/2016;
- Městského úřadu Šumperk, Odboru životního prostředí – ze dne 12. 2. 2016 pod č. j.: MUSP 14938/2016;

- Statutárního města Olomouce a Magistrátu města Olomouce – ze dne 12. 2. 2016 pod č. j.: SMOL/033737/2016/OZP/OH/Dre;
- Krajské hygienické stanice Olomouckého kraje se sídlem v Olomouci – územního pracoviště Olomouc (dále jen „KHS“) – koordinované vyjádření s územním pracovištěm Šumperk ze dne 15. 2. 2016 pod č. j.: KHSOC/02108/2016/OC/HOK);
- České inspekce životního prostředí, Oblastního inspektorátu Olomouce – ze dne 16. 2. 2016 pod značkou: ČIŽP/48/IPP/1602443.001/16/OZP;
- Občanského spolku „Zdravý Malín, z.s.“ – ze dne 14. 2. 2016;
- Českého svazu ochránců přírody Šumperk – ze dne 17. 2. 2016 pod č. j.: MUSP10280/2016;
- Hnutí DUHY Olomouc – ze dne 18. 2. 2016;
- Ing. Pavla Tichého, Zahradní 460, 788 13 Vikýřovice;
- Obce Vikýřovice – ze dne 25. 2. 2016 pod č. j.: OUVI 243/2016.

Součástí oznámení záměru byly tyto přílohy:

Kromě grafických a mapových příloh a vyjádření příslušných stavebních úřadů z hlediska souladu s územně plánovací dokumentací byly k oznámení přiloženy následující odborné studie (přílohy):

- Hluková studie (vyhodnocení vlivu na hlukovou situaci dle § 30 odst. 3 zákona č. 258/2000 Sb., o ochraně veřejného zdraví, v platném znění), Ing. Pavel Kreuziger, Ecological Consulting a.s., Na Střelnici 48, 779 00 Olomouc, I/2015;
- Vibrační studie (vyhodnocení vlivu na vibrace dle zákona č. 258/2000 Sb., o ochraně veřejného zdraví a jeho prováděcí nařízení vlády č. 272/2011 Sb.), RNDr. Jiří Grúz, XI/2015;
- Biologický průzkum (inventarizace druhů rostlin a živočichů se zaměřením na zvláště chráněné druhy dle prováděcí vyhlášky č. 395/1992 Sb., k zákonu č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, v platném znění), Mgr. Petr Zobač, Ecological Consulting a.s., Na Střelnici 48, 779 00 Olomouc, XI/2015;
- Studie migrační prostupnosti trati, Ecological Consulting a.s., Na Střelnici 48, 779 00 Olomouc, I/2016.

Vyhodnocení jednotlivých kritérií uvedených v příloze č. 2 zákona o posuzování vlivů na životní prostředí:

I. Charakteristika záměru

- **velikost záměru** – Stavba se nachází na dvaceti šesti katastrálních územích, na území čtyř obcí s rozšířenou působností a sedmnácti obcí. Celková délka řešeného úseku je 57,1 km. Rekonstrukce železniční trati bude probíhat ve stávající trase, realizací záměru nedojde v žádném úseku ke zdvojkolejnění trati, nedojde tedy k rozšíření drážního tělesa a nejedná se tedy o novou stavbu. Pro dopravu materiálu na drážní pozemky se počítá s budováním provizorních cest. Rekonstrukce trati bude probíhat také přímo z tělesa dráhy. Záměr je řešen v jedné variantě technického a technologického řešení. Na uvedené trati se nachází celkem 53 železničních mostů a 99 železničních propustků. Tyto budou podle potřeby rekonstruovány či upraveny. Další zvýšení bezpečnosti bude dosaženo rekonstrukcí železničních přejezdů a některých z celkem šesti silničních nadjezdů, m.j. v žel. km 28,350; 33,230; 34,470 aj.

Na dané trati se nachází šest železničních stanic a dalších 10 zastávek. Současný stav železniční trati přináší komplikace jak pro zavedení potřebné frekvence spojů, tak pro jejich optimální časové uspořádání a zkracování jízdních dob, a především nabídce spěšných či rychlíkových linek. V 1. traťovém úseku Uničov – Olomouc dojde nově

k zavedení spěšných vlaků (trať bude dimenzována na průjezd 24 vlakových souprav/den; 4 vlakových souprav/noc). Počet projíždějících osobních vlaků v průběhu dne i noci bude snížen celkem o 6 vlakových souprav. Počet manipulačních nákladních vlaků bude zachován. Ve 2. traťovém úseku Šumperk – Uničov dojde k nevýznamnému navýšení počtu vlakových souprav (trať bude dimenzována z původních 21 projíždějících osobních vlaků v průběhu dne na 24, v noci dojde ke snížení o jednu vlakovou soupravu). Počet manipulačních nákladních vlaků bude zachován. Na obou traťových úsecích nedojde k navýšení počtu manipulačních nákladních vlaků.

Podle odborného odhadu může být po období výstavby ovlivněno několik stovek až tisíc obyvatel, a to především vlivem pojezdů stavebních mechanismů, resp. nákladních aut.

- kumulace vlivů s vlivy jiných záměrů – v dotčeném území nejsou v současné době oznámeny žádné záměry, které by mohly vést k významné kumulaci vlivů a které by měly být součástí tohoto posuzování.

- využívání přírodních a surovinových zdrojů – stavbou nebudou dotčeny pozemky zemědělského půdního fondu ani pozemky určené k plnění funkcí lesa. Stavbou bude dotčeno ochranné pásmo lesa (tzn. území do 50 m od okraje lesních pozemků). Přírodní zdroje ani zdroje nerostných surovin nebudou záměrem dotčeny. Na výstavbu bude používáno kamenivo a štěrkopísek pro betonové konstrukce pozemních staveb, beton a asfaltové směsi při rekonstrukcích železničních přejezdů a mostních objektů, plastové trubky a kabely a běžné stavební hmoty (cement, vápno, písek, atd.). Dále může být použito dřevo, sklo, izolace, apod. Pro rekonstrukci železničního tělesa vznikne potřeba štěrku a štěrkopísku. Zásobování vodou bude řešeno ze stávajících veřejných vodovodních řadů a hydrantů. Do lokalit bez stávající vodovodní sítě bude voda dle potřeby dovážena. Odběr vody lze předpokládat jak ve fázi výstavby (vlastní stavba, zkrápění staveniště), tak ve fázi provozu. Při výstavbě bude docházet ke spotřebě technologické vody, a to zejména na klopení materiálu při hutnění náspů, klopení betonu, čištění spár, resp. čištění techniky před výjezdem ze staveniště. Výrazné změny v odběrech a spotřebě vody ve srovnání s dnešním stavem nejsou předpokládány. Realizací záměru dojde k mírnému navýšení spotřeby vody v souvislosti s větším počtem využívaných vlaků. V rámci provozu bude trať spotřebovávat určité množství elektrické energie pro napájení sdělovacích a zabezpečovacích zařízení, dispečerského ovládání, na osvětlení venkovního prostranství, elektrický ohřev výhybek, elektrické zařízení pro předtápění osobních vozů, dálkové ovládání úsekových odpojovačů, přípojky 22 kV, přeložky silnoproudých rozvodů a zařízení, apod. Vybudováním trakčního vedení dojde v období provozu ke zvýšení spotřeby elektrické energie.

- produkce odpadů – v průběhu výstavby a demoliční činnosti budou vznikat běžné odpady, typické pro stavební činnosti tohoto druhu a rozsahu (zemní, stavební a montážní práce, apod.), převážně zařazených do kategorie O. Rovněž budou produkovány nebezpečné odpady. V rámci rekonstrukce bude nakládáno s nebezpečným odpadem typu dřevěných prachů, zařazeného do kategorie 17 02 04. Množství odpadů z výstavby bude upřesněno v dalším stupni projektové dokumentace. Systém nakládání s odpady při realizaci záměru odpovídá požadavkům platných předpisů. Nakládání s odpady bude prováděno smluvní odbornou firmou v souladu se zákonem č. 185/2001 Sb., o odpadech, v platném znění. Odpady budou průběžně tříděny, odděleně shromažďovány a odvázeny k využití nebo odstranění oprávněnou osobou. Nakládání s odpady bude ošetřeno v rámci následných správních řízení (územní a stavební řízení).

Při provozu rekonstruované trati bude produkován odpad z odstraňování dřevin a bylinné vegetace v rámci údržby drážního tělesa a odpad spojený s běžnou údržbou a opravami drážních zařízení. Během výstavby a provozu budou vznikat odpadní vody technologické, zejména v rámci technologických postupů a v rámci mytí stavební techniky a zařízení, dále budou vznikat ve velmi omezeném množství vody splaškové a také vody dešťové. Pro mytí stavebních strojů a zařízení budou ze strany dodavatelů stavby respektovány

a dodržovány předpisy na ochranu vod a mytí bude probíhat jen v zařízeních k tomuto účelu zřízených a ve zkolaudovaných stavbách.

- znečišťování životního prostředí a rušivé vlivy – v rámci uvažovaného záměru se nejvíce z antropogenních vlivů předpokládá zvýšená hluková a emisní zátěž, která bude představovat dočasné zhoršení životního prostředí pro obyvatelstvo podél dopravních tras, využívaných k přepravě stavebních materiálů a odpadů pro fázi výstavby. Zvýšené nároky na dopravní infrastrukturu budou dále vznikat v okolí zařízení stavenišť a podél samotné rekonstruované trati. Po dobu výstavby bude přístup na staveniště zajištěn stávající sítí komunikací (silnice I/46, I/11, II/446, II/447 a další místní a účelové komunikace), případně provizorními přístupovými cestami. Dále budou využívány stávající zpevněné a nezpevněné polní a lesní cesty. Tyto cesty budou po ukončení realizace stavby uvedeny do původního stavu.

Realizací záměru dojde k navýšení počtu projíždějících vlaků na rekonstruované trati. Je uvažováno s navýšením pouze u souprav osobních (předpokládá se zavedení spěšných vlaků), počty nákladních vlaků zůstanou zachovány. V denní době dojde ke zvýšení intenzity vlakové dopravy o 55,5 % nárůstem počtu spojů ze stávajících 36 na 56. Vzhledem k tomu, že vlaky s dieselovými lokomotivami budou nahrazeny vlaky s vyšší provozní rychlostí (jednotkami řady 440 ev. 640 – zn. Regiopanter), lze předpokládat také změny akustických vlivů a hladin vibrací.

- rizika havárií – Negativní vlivy mohou být spojeny pouze s havarijními stavy souvisejícími se samotnou stavbou, tedy ve fázi realizace, např. při rekonstrukcích mostních objektů a propustků (únik pohonných látek nebo stavebních materiálů do půdy, resp. podzemní vody, apod.). K prevenci těchto havárií byly navrženy podmínky a opatření (viz kapitola B.1.6. a D.4.), při jejichž dodržení bude sníženo riziko možné havárie na minimum. Tyto podmínky budou zohledněny v projektové dokumentaci (zejména v plánu organizace výstavby, případně havarijním, povodňovém plánu, apod.). Vzhledem k charakteru stavby nejsou navrhována žádná kompenzační opatření. V případě úniku znečišťujících látek je třeba postupovat dle platného havarijního plánu, který bude součástí dalších stupňů přípravy projektové dokumentace. Při dodržení uvedených podmínek a opatření není dán předpoklad negativního ovlivnění vodních toků, vodních ploch ani vodních zdrojů. Stavební záměr nebude mít vliv na odtokové poměry území, jelikož se jedná o rekonstrukci trati a funkce všech mostů a propustků (kromě v již v současnosti nefunkčních a zasypaných) zůstane zachována.

II. Umístění záměru

Stavební záměr je umístěn na stávající provozované trati č. 290 v úseku Olomouc – Šumperk. Jedná se o dva traťové úseky, a to č. 1361 mezi Olomoucí a Šternberkem a č. 1362 mezi Šternberkem a Šumperkem. Elektrizace a zkapacitnění trati budou provedeny ve stávající trase kolejí s minimálními směrovými posuny, s důrazem na respektování stávajících hranic drážních pozemků. Posuzovaná stavba bude v maximální možné míře situována na drážních pozemcích SŽDC, s.o., případně ČD, a.s. a v celém rozsahu v ochranném pásmu dráhy. Nadmořská výška zájmového území se pohybuje mezi 215 až 450 m n. m.

Trasa stávající železniční trati je součástí platných územních plánů obcí ležících na této trati. Dle vyjádření Odboru strategického rozvoje, územního plánování a investic Městského úřadu Šumperk (vyjádření pod č. j.: MUSP 105547/2015 ze dne 18. 11. 2015) je posuzovaný záměr v souladu se schválenou územně plánovací dokumentací města Šumperk, obcí Hrabší, Nový Malín, Vikýřovice a Libina. Městský úřad Uničov, Odbor výstavby a úřad územního plánování potvrdil vyjádřením pod č. j.: 11363/VS/UPI/Urb/15 ze dne 20. 11. 2015 soulad s platnými územně plánovacími dokumentacemi obcí Uničov, Újezd, Troubelice, Medlov a Nová Hradečná. Dle SMOL/266423/2015/OKR/KVI/Urb je

stavební záměr v daném úseku na stávajícím tělese dráhy v souladu s Územním plánem Olomouce, účinným od 30. 9. 2014, a dále s územními plány obcí Hlušovice a Bohuňovice. Odbor stavební, Městského úřadu ve Šternberku, sděluje ve svém vyjádření ze dne 4. 1. 2016 pod č. j.: MEST676/2016, že vzhledem ke skutečnosti, že veškeré úpravy vedoucí k elektrizaci a zkapacitnění trati Olomouc – Šumperk budou realizovány ve stávající trase, lze konstatovat, že záměr je v souladu s platnou územně plánovací dokumentací obcí Šternov, Šternberk, Babice a Mladějovice. Ve všech uvedených územních plánech je stávající železniční trať vymezena ve stabilizovaných plochách s funkčním využitím pro dopravní infrastrukturu.

V blízkosti železniční trati se nenacházejí žádná sesuvná území. V traťovém úseku Šternberk – Mladějovice se v blízkosti trati nacházejí poddolovaná území Babice u Šternberka a Řídeč – Krakořice. Jedná se o útvary vzniklé po těžbě železné rudy. V okolí záměru se nenachází větší průmyslové areály, hlavním zdrojem znečištění ovzduší v posuzovaném území, a to zejména v okolí obcí ležících na železniční trati, je doprava a lokální topeniště.

Záměr leží mimo území soustavy Natura 2000 a v blízkosti záměru se žádné lokality soustavy Natura 2000 nenalézají.

Lokalita se nachází mimo zvláště chráněná území. V blízkosti posuzované trati se nachází CHKO Jeseníky, kdy železniční trať tvoří v zastavěné části obce Nový Malín hranici této chráněné lokality v délce cca 0,5 km.

Železniční trať v úseku Olomouc – Šternberk – Uničov – Šumperk vede převážně rovinatou, zemědělsky intenzivně obhospodařovanou krajinou, s minimální přítomností hodnotných společenstev. Jedná se o území s polními, lučními a v menší míře i lesními ekosystémy. Spíše ojediněle byly zaznamenány přírodní či přírodě blízké biotopy. Mezi potenciálně dotčené patří Černovířský les a Černovířské slatiniště v k.ú. Chválkovice a lesní komplex Strachov v k.ú. Mladějovice.

Lesní komplex Strachov rozděluje železniční trať na dvě části. Železnice zde prochází v zářezu. Severní část lesního komplexu představuje poměrně zachovalý porost hercynských dubohabřin.

Jako botanicky nejhodnotnější byl vyhodnocen úsek procházející okrajem Černovířského slatiniště u Olomouce (rozsáhlé území vedoucí od vozového depa až po Hlušovice), kde se nachází žluťucha lesklá, okřehek trojbrázdý, dále vrba rozmarýnolistá a bezkolenec modrý – u těchto dvou jmenovaných druhů se jedná o regionálně významné výskyty ze střední Moravy, které se nacházejí v těsné blízkosti trati (v přiléhajícím pásu k železničnímu náspu). Obtížně dohledatelná vrba rozmarýnolistá se nachází na obou stranách podél trati (49°37'28.426"N, 17°16'44.033"E). Mezi zastávkami Babice u Šternberka a Mladějovice se nachází hercynská dubohabřina s ohroženým druhem lilie zlatohlavé. Železnici doprovází řada druhů, které jsou uvedeny v Červeném seznamu ČR. Jedná se o zmíněnou lilii zlatohlavou, jilm habrolistý, svízel severní a sléz velkokvětý. Přímou vazbu na železniční těleso či na území záměrem potenciálně ovlivněným nebyl zaznamenán výskyt zvláště chráněných druhů rostlin. Obdobně jako u jiných železnic či liniových staveb se i podél této železniční trati šíří některé invazní druhy rostlin. Kromě drobnějších invazních druhů rostlin se jedná o porosty vlčího bobu mnoholistého, třapatky dřípáté a porosty agresivních invazních druhů bolševníku velkolepého, křídlatky japonské a sachalinské.

V místech záměru byly v rámci zoologického průzkumu nalezeny ohrožené druhy živočichů. Z oblasti Černovířského rašeliniště se jedná o zástupce obojživelníků. Jako nejdůležitější rozmnožovací biotopy v okolí záměru můžeme označit stavební jámy u drážního tělesa ve Šternově, mokřadní biotopy mezi Olomoucí a Hlušovicemi a mokřadní biotopy v drážním km cca 16,5 – 17. V blízkosti kolejíště na železničních km 104,1 a 28,53 se nacházejí mraveniště mravenců rodu *Formica*. Při ichtyologickém průzkumu byla

v blízkosti železničních mostů zjištěna přítomnost dvou zvláště chráněných druhů ryb. V Trusovickém potoce a v řece Sitce se vyskytovala střevle potoční, v řece Desné byla zaznamenána vranka obecná. Ve vodních tocích Oskavy a Desné lze očekávat výskyt a migraci vydry říční. V trase záměru a nejbližším okolí byl zjištěn výskyt běžných druhů ptáků. Pozorované druhy byly zaznamenány pouze na přeletu. V širším okolí záměru se nachází několik druhů netopýrů. V místě stavby byly zaznamenány další běžné druhy savců.

V zájmovém území lze předpokládat vzhledem k blízkosti rozsáhlých lesních celků v Oderských vrších a Jeseníkách výskyt jelena evropského. V prostoru mezi Horní Libinou a Hrabšínem, v tzv. Hrabšínském sedle, je vymezen dálkový migrační koridor velkých savců (rovněž regionální biokoridor ÚSES). Východní částí „lesního komplexu Strachov“ je veden lokální biokoridor, jižní část komplexu je vymezena jako lokální biocentrum.

Rekonstruovaná trať kříží několik prvků ÚSES (zejména liniových) - nadregionální, regionální i lokální úrovně. Z nadregionálních prvků ÚSES trať mostními objekty křížuje v km 42,764 a v km 42,811 (v k.ú. Šumperk) nadregionální biokoridor K 89, jehož osou je vodní tok Desná a Holubí potok. V k.ú. Chválkovice přiléhá k železniční trati regionální biocentrum Černovířský les. V km 32,6 trať kříží regionální biokoridor 895 (v k.ú. Horní Libina).

V území se nachází 4 typy významných krajinných prvků („VKP“), které mohou být stavbou dotčeny. Rekonstrukce železnice přímo nezasáhne do žádného významného krajinného prvku. Železnici kříží z nejvýznamnějších vodních toků v zájmové lokalitě v k.ú. Šumperk vodní tok Desná, v k.ú. Uničov vodní tok Oskava, v k.ú. Šternberk vodní tok Sitka a v k.ú. Bohuňovice Trusovický potok. Záměr zahrnuje rekonstrukci, případně výměnu několika mostních objektů přes tyto VKP. Dále se jedná o nivy všech výše jmenovaných větších vodních toků. V Uničově se nachází v těsné blízkosti trati rybníky v městském parku. V posuzovaném území se dále nachází tři další rybníky. V bezprostřední blízkosti trati se nachází menší plochy lesních porostů. V Olomouci přiléhá k železniční trati Černovířský les. U Mladějovic vede trať ve skalním zářezu a protíná zde lesní porost. Zalesněné území se dále nachází mezi Novou Hradečnou a Libinou a v okolí Hrabšína.

V trase železniční trati dochází ke křížení drobných vodních toků prostřednictvím mostů (viz tab. 11 v oznámení). Záměr se nachází v Olomouci, v k.ú. Pavlovičky na hranici záplavového území řeky Moravy, v obci Bohuňovice v záplavovém území Trusovického potoka a dotýká se ochranného pásma vodního zdroje Černovír II. stupně a nachází se bezprostředně na hranici I. stupně tohoto pásma - trasa železniční trati leží v CHOPAV Kwartér řeky Moravy a dále se jedná o zranitelné území ve smyslu ochrany povrchových a podzemních vod – v trase železniční trati dochází ke křížení s vodovodní a kanalizační sítí jednotlivých obcí, v zájmovém území je třeba počítat s vysokou úrovní hladiny podzemní vody. V obci Nový Malín záměr těsně protíná hranici CHOPAV Jeseníky v jejím jihozápadním konci.

Záměr se nenachází na území geologicky významné oblasti. Území na ochranu nerostných surovin se nacházejí v dostatečné vzdálenosti od rekonstruované trati (ložisko nevyhrazených nerostů Brníčko; Troubelice – Dědinka – těžba cihlářských surovin).

III. Charakteristika předpokládaných vlivů záměru na obyvatelstvo a životní prostředí

S ohledem na charakter a velikost posuzovaného záměru jsou pro posouzení předpokládaných vlivů záměru na životní prostředí a zdraví obyvatel rozhodující vlivy záměru na hlukovou situaci, vibrace a znečištění ovzduší. Tyto negativní vlivy, které budou představovat zhoršení životního prostředí pro obyvatelstvo podél dopravních tras, využívaných k přepravě stavebních materiálů a odpadů pro fázi výstavby, budou pocházet

z dopravy na komunikacích I/46, I/11, I/446, I/447, dále místních a účelových komunikací a z vlastní stavební činnosti na dráze. Předpokládá se výluka na dráze a dočasná náhrada osobní vlakové dopravy autobusovou dopravou a nákladní vlakové dopravy silniční nákladní dopravou, ev. odklonem nákladních vlaků. Tyto negativní vlivy však budou soustředěny pouze do časového období vymezeného realizací stavby (počátek stavby je předpokládán ve stavební sezóně r. 2019 a ukončení stavby v r. 2020). Pro omezení nepříznivých vlivů hluku a vibrací v období výstavby bude zhotovitel stavebních prací používat především stroje a mechanismy v dobrém technickém stavu, jejichž hluknost nepřekračuje hodnoty stanovené v technickém osvědčení. Hlukový limit pro stavební práce v průběhu výstavby v denním období bude dodržen, stavební práce nebudou prováděny v nočních hodinách, ve dnech pracovního klidu a ve státem uznaných svátcích.

Součástí předložené dokumentace byla „Hluková studie“, která obsahuje informace o očekávaných změnách hlukového zatížení území v okolí navrhovaného záměru ve vztahu k CHVEPS (na okrese Olomouc výpočtové body V1 – V29, na okrese Šumperk výpočtové body V30 – V41). Z výsledků hodnocení vyplývá, že veřejné zdraví nebude po zprovoznění rekonstruované trati negativně dotčeno vibracemi a hlukem z dopravy na dráze. Z hlediska hlukové zátěže lze konstatovat, že realizací posuzovaného záměru nedojde k překročení hygienických limitů. Lze očekávat mírný nárůst hluku v období výstavby, který bude spojen s pojezdy nákladních automobilů a se stavebními pracemi. Realizace záměru nebude mít významný vliv na hlukové poměry v lokalitě. Celkově lze konstatovat, že rekonstrukce trati je z hlediska hluku prospěšná a posuzovaný záměr při použití korekce na starou hlukovou zátěž nikde nadlimitně nezatíží venkovní chráněný prostor. V souvislosti s rekonstrukcí železničního svršku a spodku dojde podél celého řešeného úseku, zejména v noční době, k poklesu hladin hluku u obytné zástavby v blízkosti trati. Proto nejsou navrhována žádná protihluková opatření. Vliv záměru na obyvatelstvo lze vzhledem k výše uvedenému hodnotit jako málo významný.

Dle vyjádření KHS (koordinované vyjádření územního pracoviště Olomouc a Šumperk) ze dne 15. 2. 2016 pod č. j.: KHSOC/02108/2016/OC/HOK nemá orgán ochrany veřejného zdraví zásadní připomínky, a proto nepožaduje další posuzování záměru dle zákona č. 100/2001 Sb., v platném znění. KHS pouze doporučuje v lokalitách s CHVEPS stavební činnost provádět v časovém intervalu od 7,00 – 21,00 hod, kdy dle § 12 odst. 6 NV č. 272/2011 Sb. je hygienický limit hluku pro tento typ činnosti v CHVEPS upraven na 65 dB. Občané by mohli být hlukem obtěžováni a mohlo by dojít ke zhoršení pohody bydlení. Dále uvádí, že v případě, že by v rámci zpracování dalšího stupně projektové dokumentace byl navržen jiný způsob revitalizace předmětné trati, a to v částech, jež se podílí na vzniku a šíření hluku, vibrací, ve vztahu k veřejnému zdraví, požaduje KHS s odkazem na § 82 odst. 2 písm. t), § 30 odst. 1 zákona č. 258/2000 Sb., aby projektová dokumentace ke stavebnímu řízení byla doplněna o aktualizovanou akustickou studii a studii vlivu vibrací na veřejné zdraví, jež naváží na dokumenty „Hluková studie“ (zpracovatel Ing. Pavel Kreuziger, Ecological Consulting a.s., 1/2015, 1. vydání, 15 stran) a „Hodnocení vibrací“ (zpracovatel RNDr. Jiří Grúz, 1/2015, 20 stran, projekt 310/15056, 1. vydání). Obě aktualizované studie budou v případě potřeby navrhovat dostatečná účinná protihluková a antivibrační opatření, jež budou do projektové dokumentace zapracovány.

Z hlediska hodnocení vlivu vibrací (dle přiloženého odborného posudku „Hodnocení vibrací“) se v blízkosti železniční trati nenachází žádný rodinný dům nebo bytový objekt, který by mohl být ovlivněn hladinami vibrací přesahujícími hygienický limit. Celkový nejprísnejší limit průměrné vážené hladiny zrychlení vibrací tedy činí pro chráněné vnitřní prostory staveb a noční dobu 78 dB. Tento limit vyhovuje s rezervou i pro hodnocení vlivu na statiku objektů v okolí železniční trati. Pro posuzovaný záměr tedy nebudou z hlediska zdraví osob žijících podél trati vyžadována antivibrační opatření. Při dodržení předepsaných limitů hladiny zrychlení vibrací po realizaci záměru (včetně základního opatření ve formě dokončení bezстыkové koleje, event. podložek pod patou kolejnice, zpevnění podloží např. vápno-cementovou vrstvou, včetně zhuštění a stavby nového

železničního svršku) lze říci, že nelze predikovat negativní vliv vibrací ani na elektronická zařízení, či na stabilitu objektů vč. bytových domů v okolí trati. Navržená modernizace trati jsou antivibrační opatření, která sníží vibrace v celém průběhu o 5 až 7 dB.

Hluková a vibrační situace se po zprovoznění záměru tedy naopak velmi výrazně zlepší.

Rozptylová studie zohledňující vlivy na ovzduší nebyla součástí předložené dokumentace. Příslušné orgány ochrany ovzduší a orgán ochrany veřejného zdraví (KHS) nepožadují zpracování rozptylové studie. Navýšení emisních příspěvků bude pouze dočasné a plně reverzibilní s tím, že bude dodržována technologická kázeň na eliminaci emisí při stavbě (pravidelné čištění ploch zařízení staveniště a příjezdových cest, čištění veškerých stavebních mechanismů, zaplachtování automobilů při přepravě materiálu, pravidelné skrápění plochy staveniště). Uplatňováním těchto snižujících technologií tak bude zajištěna přiměřená ochrana ovzduší. Ke krátkodobému zhoršení kvality ovzduší dojde především emisemi z těžké automobilové dopravy a ze stavebních mechanismů při rekonstrukci šterkového lože trati (zvýšení prašnosti). Znečištění z dopravy se výrazně projeví především v blízkém okolí komunikací. Přibližně 5 – 10 m od zdroje dochází k prudkému poklesu koncentrací imisí jednotlivých škodlivin. Dominantními škodlivinami jsou v případě automobilové dopravy CO, benzen, benzo(a)pyren a NO_x. Rekonstrukcí trati nevznikne nový zdroj znečišťování ovzduší. Vzhledem k tomu, že v současné době jsou vlakové soupravy provozovány v nezávislé trakci a ve výhledu (po realizaci záměru) je uvažováno s provozem v závislé trakci, dojde po uvedení stavby do provozu k výraznému snížení znečištění ovzduší z provozu železnice, a tedy ke zlepšení kvality ovzduší v zájmové lokalitě.

Vzhledem k rozsahu záměru se v rámci jeho realizace předpokládá také možné negativní ovlivnění biotopů rostlinných a živočišných druhů, a to nasazením nákladní dopravy, zajišťující převoz materiálu a odpadu, budováním a využíváním přístupových cest ke stavenišťům, kácením a vyřezáváním křovin, úpravami silničního náspu, případně vznikem běžných havárií, jako je možný únik ropných látek do přilehlých vodních biotopů, nacházejících se podél tělesa dráhy. Pro minimalizaci těchto negativních vlivů byla zpracována řada opatření, týkajících se konkrétních biotopů.

Jako nejdůležitější rozmnožovací biotopy v okolí záměru můžeme označit stavební jámy u drážního tělesa ve Štarnově, mokřadní biotopy mezi Olomoucí a Hlušovicemi a mokřadní biotopy v drážním km cca 16,5 – 17, kde se nachází zástupci zvláště chráněných druhů obojživelníků. V těchto místech je třeba zabránit destrukci těchto biotopů před pojezdy stavební techniky a provádět stavební práce přímo z železničního tělesa. Pro rekonstrukci tohoto úseku je třeba získat výjimku ze zákazů zvláště chráněných druhů živočichů dle § 56 zákona č. 114/1992 Sb., v platném znění, a to pro ještěrku obecnou, ropuchu obecnou a skokana zeleného.

Záměr zahrnuje rekonstrukci, případně výměnu několika mostních objektů přes tyto VKP: vodní tok Desnou, Oskavu, Sitku a Trusovický potok. Při dodržení navržených opatření (viz str. 20 v oznámení – „Organizace výstavby“) se nepředpokládá negativní ovlivnění vodních toků. Rovněž nedojde k dotčení rybníků. V bezprostřední blízkosti trati se nacházejí také menší plochy lesních porostů. Do VKP les nebude zasahováno. Rekonstrukce železnice tedy přímo nezasáhne do žádného významného krajinného prvku. Pro realizaci záměru budou využívány již existující a zejména zpevněné cesty. Případně také železnice.

Podél železniční trati v úseku Olomouc – Šternberk – Uničov – Šumperk byly zaznamenány tyto přírodní či přírodě blízké biotopy: Černovířský les a Černovířské slatiniště v k.ú. Chválkovice a „lesní komplex Strachov“ v k.ú. Mladějovice. Do těchto biotopů nebude při výstavbě záměru zasahováno. Na území Černovířského slatiniště je nutné omezit pojezdy stavební techniky pouze na stávající polní cesty, příp. na železnici. Není možné zde ukládat stavební materiál, případně odpady a zasahovat do

podmáčených stanovišť podél železnice. Po dobu výstavby bude obtížně dohledatelné místo s výskytem vrby rozmarýnolisté ohrazeno, aby nedošlo k zasažení populace tohoto regionálně významného rostlinného druhu. V uvedeném místě nebudou vedeny přístupové komunikace, manipulační plochy a nebude zde umístován stožár trakčního vedení. Pokud by zde stožár bylo nutné umístit, oznamovatel doporučuje provést záchranný transfer. Na území „lesního komplexu Strachov“ nebude staveništní technika projíždět lesem nad terénním zářezem, ani do něj jakkoliv zasahovat. Výměna železničního svršku/spodku a doplnění trakčních stožárů bude probíhat uvnitř terénního zářezu.

V posuzovaném území byl proveden botanický průzkum v rámci přílohy oznámení, tj. „Biologického průzkumu“. Dle jeho závěrů se nepředpokládá negativní či likvidační vliv na společenstva, resp. na populace jednotlivých druhů v území. Při dodržení navržených opatření lze označit vliv stavebního záměru na flóru za akceptovatelný. Dotčené orgány ochrany přírody nepovažují za nutné výše uvedený záměr dále posuzovat dle zákona č. 100/2001 Sb., ve znění pozdějších předpisů. Přímo ve vazbě na železniční těleso či na území záměrem potenciálně ovlivněným nebyl zaznamenán výskyt zvláště chráněných druhů rostlin dle Vyhlášky č. 395/1992 Sb., v platném znění. Jediným zvláště chráněným druhem, nalezeným v lesním komplexu mezi zastávkami Babice u Sternberka a Mladějovice, je populace ohroženého druhu lilie zlatohlavé. Posuzovaný záměr však nebude mít na uvedenou populaci vliv. Železnici doprovází řada druhů, které jsou uvedeny v Červeném seznamu ČR (Grulich 2012).

V souvislosti s hodnocením vlivů záměru na vegetaci, přiléhající k tělesu dráhy, je třeba uvést zdejší problematiku šíření nepůvodních druhů rostlin, jejichž výrazně rostoucí populace potlačují přirozená rostlinná společenstva. Šíření agresivních invazních druhů rostlin podél železniční trati v tomto území probíhá nekontrolovaně. Oznamovatel uvádí, že před začátkem stavebních prací je nutné odborně zcela zlikvidovat populaci bolševníku velkolepého a porosty křídlatky japonské, křídlatky sachalinské, vlčího bobu mnoholistého a třapatky dřípáté. Během stavebních prací je třeba dbát na prevenci šíření výše uvedených druhů zejména v souvislosti s pohyby objemů stavebních materiálů a zeminy. V případě nových výskytů je nutná jejich odborná likvidace. V místech, kde je navrhována likvidace invazních druhů, se nenacházejí žádné vodní biotopy.

V posuzovaném území byl také proveden zoologický průzkum v rámci přílohy oznámení, tj. „Biologického průzkumu“ se zaměřením na zvláště chráněné druhy živočichů. Pro mravence rodu *Formica* (*Formica spp.*), čmeláka rodu *Bombus* (*Bombus spp.*), střevli potoční, vranku obecnou, skokana zeleného, ropuchu obecnou a ještěrku obecnou je třeba požádat o udělení výjimky ze základních podmínek ochrany zvláště chráněných druhů dle § 56 zákona č. 114/1992 Sb., v platném znění. V rámci ochrany ryb je třeba dodržovat při pracích na mostech a v blízkosti vodních toků bezpečnost práce a zásady pro prevenci havárií spojených s únikem nebezpečných chemických látek do vodního toku. V oznámení byla navržena řada opatření ke zmírnění možných negativních vlivů pro jednotlivé faunistické skupiny. Při dodržení těchto opatření lze konstatovat, že realizace stavebního záměru nebude mít významný vliv na živočichy. Stavbou nebudou dotčeny zcela nové biotopy. V případě kácení velkých starých stromů s dutinami je nutné kácení provést v období září a října a před kácením nechat provést odborný průzkum.

Z hlediska možného vlivu záměru na územní systém ekologické stability lze konstatovat, že v blízkosti trati se nacházejí zejména lokální prvky ÚSES, případně trať některé liniové prvky ÚSES kříží. V rámci rekonstrukce však nedojde k zásadním změnám, které by prvky ÚSES (a tedy i jejich funkci) ovlivnily. Propustky či mostní objekty, kterými daný prvek ÚSES kříží železniční trať, zůstanou zachovány, případně budou rekonstruovány tak, aby se zlepšila migrační prostupnost. Posuzovaný záměr tedy nebude mít negativní vliv na územní systém ekologické stability.

Pokud se týká již zmiňované migrační prostupnosti železnice, záměr nebude novou liniovou stavbou v krajině, nebude se tedy jednat o novou překážku spojenou

s fragmentací krajiny pro živočichy. Může však dojít ke změnám v migrační prostupnosti železnice kvůli přestavbám, úpravám či rušením mostů nebo propustků, dále kvůli změně rychlosti vlaků, výstavbě trakčního vedení či případné instalaci protihlukových stěn. V případě železnice je možné zajistit lepší migrační propustnost prostřednictvím dostatečného množství míst, umožňujících migraci (zejména mosty a propustky), díky kterým mohou živočichové přirozeně překonat železniční trať. Cílem Studie migrační prostupnosti trati, která je přílohou oznámení, bylo tedy prověřit všechny migrační objekty, tj. mosty a propustky a migračně významná místa na úseku trati Olomouc – Šumperk. Studie dostatečně a podrobně vyhodnocuje všechna riziková místa migrace menších živočichů i větších savců a uvádí vhodná minimalizační opatření. V úseku vedeného biokoridoru pro velké savce na území Hrabšínského sedla zajišťují migrační prostupnost mosty v drážním km 30,843 a 31,335 a propustky v drážním km 31,889 a 32,294. Práce na těchto objektech během realizace záměru nepovedou k omezení migrace v tomto úseku trati. Ze závěrů migrační studie vyplývá, že i po realizaci záměru bude trať poskytovat dostatečný počet propustků a mostů umožňujících bezpečný průchod živočichů pod železniční tratí. Ačkoliv bude hrozit vyšší riziko kolizí živočichů s projíždějícími vlaky z důvodu zvýšení rychlosti železniční dopravy, nízká frekvence projíždějících vlaků nezpůsobí další fragmentaci krajiny a s ní spjatou izolaci populací.

Z pohledu ochrany přírody je při hodnocení vlivů záměru zásadní vyloučení vlivu záměru na soustavu Natura 2000 a dotčené chráněné území CHKO Jeseníky. Železniční trať tvoří v zastavěné části obce Nový Malín hranici této chráněné lokality v délce cca 0,5 km. Vzhledem k charakteru stavby a vzdálenosti chráněných území od předmětné trati nedojde realizací záměru k žádnému ovlivnění těchto lokalit. Do území CHKO Jeseníky nebude stavbou zasahováno. Dle vyjádření Agentury ochrany přírody a krajiny České republiky je oznámení zpracované velmi podrobně a na zcela postačující úrovni. Dotčený orgán ochrany přírody netrvá na zpracování dokumentace a posouzení záměru v plném rozsahu zákona č. 100/2001 Sb., v platném znění. Záměr leží mimo území soustavy Natura 2000 a v blízkosti záměru se žádné lokality soustavy Natura 2000 nenalézají. Významný vliv záměru na příznivý stav předmětu ochrany nebo celistvost evropsky významné lokality nebo ptačí oblasti byl ve smyslu § 45i odst. 1 zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, ve znění pozdějších předpisů, stanoviskem Krajského úřadu Olomouckého kraje, vydaným dne 25. 11. 2015 pod č. j.: KUOK 103579/2015, vyloučen.

Záměr zasahuje do území chráněné oblasti přirozené akumulace vod (CHOPAV), a sice v úseku Olomouc – Šternberk přímo prochází oblastí Kvartér řeky Moravy a dále v obci Nový Malín těsně protíná hranici CHOPAV Jeseníky v jejím jihozápadním konci. Posuzovaný úsek trati přichází do kontaktu se záplavovým územím pro Q100 vodních toků Desné, Moravy a Trusovického potoka. V záplavových územích nebudou zřizována zařízení staveníště a nebudou zde skladovány žádné stavební materiály. Negativní vlivy na vodní toky a vodní zdroje mohou být spojeny pouze s havarijními stavy souvisejícími se samotnou stavbou, např. při rekonstrukcích mostních objektů a propustků (únik pohonných látek nebo stavebních materiálů do půdy, resp. podzemní vody, apod.). K prevenci těchto havárií byly navrženy podmínky a opatření (viz kapitola B.1.6. a D.4. v oznámení), při jejichž dodržení bude sníženo riziko možné havárie na minimum. V případě úniku znečišťujících látek je třeba postupovat dle platného havarijního plánu, který bude součástí dalších stupňů přípravy projektové dokumentace. Při dodržení navržených opatření se nepředpokládá negativní ovlivnění vodních toků, vodních ploch ani vodních zdrojů. Vzhledem k charakteru stavby a při dodržení uvedených podmínek a opatření není dán rovněž předpoklad negativního ovlivnění hydrologických charakteristik v zájmovém území.

Krajský úřad doporučuje dotčeným obcím v souvislosti s navrhovaným kácením dřevin a vyřezáváním křovin vytipovat náhradní výsadby, kde je to podél železniční trati možné. Tyto budou řešeny v následných správních řízeních. Jak je uvedeno v § 9 odst. 2 zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, v platném znění, obce vedou přehled

pozemků vhodných pro náhradní výsadbu ve svém územním obvodu po předběžném projednání s jejich vlastníkem.

Jako důležitý se při celkovém hodnocení vlivů jeví faktor psychické pohody obyvatel, kteří budou ovlivněni zejména v době výstavby. Podle odborného odhadu může být ovlivněno po období výstavby několik stovek až tisíc obyvatel, a to především vlivem pojezdů stavebních mechanismů, resp. nákladních aut. Jedná se o zvýšenou prašnost, hluk, přerušení vlakových spojů a zavedení náhradní dopravy. Tyto vlivy jsou však dočasné, budou minimalizovány na nejnižší možnou míru dodržováním opatření pro omezení prašnosti a dále organizačními opatřeními, kterými jsou: provádění stavby v blízkosti obytné zástavby pouze v denní době pracovních dnů a situování příjezdových komunikací a zařízení stavenišť pokud možno mimo obytnou zástavbu. Realizace záměru bude mít zřejmý pozitivní trvalý vliv na dopravní možnosti místních obyvatel. Současný technický stav trati i její stavebně-technické parametry sice v principu vyhovují tomuto segmentu, přinášejí však komplikace jak pro zavedení potřebné frekvence spojů, tak pro jejich optimální časové uspořádání a zkracování jízdních dob, a především nabídce spěšných či rychlíkových linek. Nejen že se zvýší estetická úroveň železničních zastávek a stanic, ale navrhovanými změnami dojde k výraznému zvýšení bezpečnosti cestujících i silniční dopravy.

Z hlediska vlivu na estetickou hodnotu krajiny lze konstatovat, že určitý vliv na krajinný ráz v zájmové lokalitě bude mít výstavba trakčního vedení. Vzhledem k tomu, že stožáry trakčního vedení budou vystavěny v trase stávající železniční trati, která krajinný ráz lokality již znatelně ovlivňuje a na které jsou již umístěny některé vyšší prvky, např. sloupy pro zabezpečovací zařízení, lze označit vliv těchto nových prvků na krajinný ráz v území za mírný.

Nepředpokládají se vlivy na ostatní složky životního prostředí, tj. půdu, horninové prostředí a přírodní zdroje, hmotný majetek a kulturní památky.

Souhrnné vypořádání připomínek v obdržených vyjádřeních:

Olomoucký kraj

Oznámení záměru obsahuje náležitosti, které záměr dostatečně objasňují. Záměr není v rozporu se strategickým dokumentem – Programem rozvoje územního obvodu Olomouckého kraje, není ani v rozporu s územně plánovací dokumentací Olomouckého kraje – Zásadami územního rozvoje Olomouckého kraje ve znění Aktualizace č. 1 (opatření obecné povahy č. j.: KUOK 28400/2011 ze dne 22. 4. 2011, které nabylo účinnost dnem 14. 7. 2011).

Závěr: Olomoucký kraj nepožaduje tento záměr dále posuzovat dle zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na ŽP, ve znění pozdějších předpisů.

Krajský úřad Olomouckého kraje, Odbor životního prostředí a zemědělství

Oddělení lesnictví

- Veřejné zájmy na úseku ochrany pozemků určených k plnění funkcí lesa, jejichž ochrana je v působnosti Krajského úřadu Olomouckého kraje, Odboru životního prostředí a zemědělství, nejsou předmětným záměrem dotčeny.
- Vzhledem k tomu, že záměr je umístěn do 50 m od okraje lesa, je v dalším řízení příslušným k vyjádření podle ustanovení § 48 odstavec 2 písm. c) zákona č. 289/1995 Sb., o lesích a o změně a doplnění některých zákonů (lesní zákon), ve znění pozdějších

předpisů (dále jen lesní zákon), obecní úřad obce s rozšířenou působností, zde Magistrát města Olomouce, Městský úřad Šternberk, Městský úřad Uničov a Městský úřad Šumperk.

Oddělení vodního hospodářství

- Technologické odpadní vody, které budou produkovány v době výstavby, budou představovat především vody znečištěné v průběhu stavebních prací. Odpadní voda bude produkována především v rámci technologických postupů a v rámci mytí stavební techniky a zařízení. Množství této odpadní vody není možné v současnosti odhadnout. Pro mytí stavebních strojů a zařízení budou respektovány a dodržovány předpisy na ochranu vod a mytí bude probíhat jen v zařízeních k tomuto účelu zřízených a ve zkolaudovaných stavbách.
- Splaškové odpadní vody budou vznikat na stavbě ve velmi omezeném množství. Důvodem je používání chemických WC.
- Dešťové vody budou jak v období výstavby, tak v době provozu železnice odváděny v místech náspů na okraj tělesa. Systém odvodnění bude tvořen soustavou trativodů, šachet a svodných potrubí podél trati.
- Záměr zasahuje do území chráněné oblasti přirozené akumulace vod (CHOPAV), v úseku Olomouc – Šternberk prochází CHOPAV Kvartér řeky Moravy a v obci Nový Malín protíná hranici CHOPAV Jeseníky.
- Úsek trati přichází do kontaktu se záplavovým územím pro Q_{100} vodních toků Desné, Moravy a Trusovického potoka. Záplavové území Moravy se přibližuje k trati pouze na území města Olomouce, a to v k. ú. Pavlovičky, kde železniční trať tvoří hranici záplavového území v délce cca 12 m. V obci Bohuňovice tvoří násep železniční trati hranici záplavového území Trusovického potoka (žel. km cca 108,5 – 108,6). Do kontaktu se záplavovým územím Desné přichází předmětná trať na území obce Víkřovice a města Šumperk.
- V záplavových územích nebudou zřizována zařízení stavenišť, nebudou zde skladovány žádné stavební materiály apod.
- Trať zasahuje (nebo se přibližuje) v několika úsecích do ochranných pásem vodních zdrojů - OPVZ II. stupeň „Prameniště Chomoutov“, OPVZ I. stupeň „Černovír“, OPVZ II. stupeň „Brníčko“, OPVZ II. stupeň „Šumperk – Luže“, OPVZ II. stupeň „Šumperk + Nový Malín“.
- Záměr nebude mít vliv na odtokové poměry území, jelikož se jedná o rekonstrukci trati a funkce všech mostů a propustků (kromě v již v současnosti nefunkčních a zasypaných) zůstane zachována.

V záplavovém území významného vodního toku Morava, Desná a Trusovický potok musí být plněny podmínky stanovené v příslušném stanovení záplavového území, které vydal Krajský úřad Olomouckého kraje, Odbor životního prostředí a zemědělství (stanovení záplavových území jsou dostupná na www.kr-olomoucky.cz → Životní prostředí a zemědělství → Vodní hospodářství → Protipovodňová ochrana). Záplavové území VVT Morava bylo stanoveno dne 17. 9. 2004 pod č. j. KUOK/6388/04/OŽPZ/339. Záplavové území VVT Desná bylo stanoveno dne 5. 1. 2010 pod č. j. KUOK 552/2010, sp. zn. KÚOK/80152/2009/OŽPZ/380. Záplavové území VVT Trusovický potok bylo stanoveno dne 14. 1. 2013 pod č. j. KUOK 2788/2013, KÚOK/85130/2012/OŽPZ/339.

Mostní objekty musí respektovat stávající vodní tok, navržená protipovodňová opatření a měly by převést dostatečný průtok povrchových vod včetně rezervy. Výpočty průběhů vodních hladin při případné povodni zpracovává Povodí Moravy, s. p., Brno.

V ochranných pásmech vodních zdrojů budou při rekonstrukci trati respektovány podmínky uvedené v příslušných rozhodnutích vodoprávního úřadu, kterými byla ochranná pásma vodních zdrojů stanovena.

Z hlediska chráněných zájmů na úseku vodního hospodářství, které spadají do kompetence Krajského úřadu Olomouckého kraje, bez dalších připomínek.

Oddělení ochrany životního prostředí

Orgán ochrany ovzduší

Z hlediska ochrany ovzduší není třeba záměr posuzovat dle zákona o posuzování vlivů na životní prostředí.

Orgán odpadového hospodářství

Bez připomínek.

Oddělení ochrany přírody

Natura 2000

Bez připomínek. Stanovisko s vyloučením významného vlivu záměru na lokality soustava Natura 2000 bylo vydáno samostatně pod č.j. KUOK 103579/2015 ze dne 25. 11. 2015.

Orgán ochrany přírody

Na základě předložených podkladů lze konstatovat, že zájmy ochrany přírody, jejichž ochrana je v kompetenci Krajského úřadu Olomouckého kraje, Odboru životního prostředí a zemědělství, vyjma § 45i zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, ve znění pozdějších předpisů, nejsou předmětným záměrem dotčeny.

Orgán ochrany zemědělského půdního fondu

Realizací záměru nedojde k dotčení zemědělského půdního fondu.

KHS Olomouckého kraje se sídlem v Olomouci – územní pracoviště Olomouc a územní pracoviště Šumperk (zestručněno)

- Hluk ze stavební činnosti bude možno ovlivnit v chráněných venkovních prostorách staveb definovaných v § 30 odst. 3 zákona č. 258/2000 Sb., (dále jen „CHVEPS“), opatřeními uvedenými na str. 20, 35 a 88 dokumentace, např. stavební činnost v denní době (KHS doporučuje v lokalitách s CHVEPS stavební činnost provádět v časovém intervalu od 07,00 – 21,00 hod, kdy dle § 12 odst. 6 NV č. 272/2011 Sb. je hygienický limit hluku pro tento typ činnosti v CHVEPS upraven na 65 dB. Občané by mohli být hlukem obtěžováni a mohlo by dojít ke zhoršení pohody bydlení).

- Po rekonstrukci celé trati se počítá s nárůstem osobních vlakových souprav, ale počty nákladních vlaků se nezmění. Kvalita ovzduší by se měla v územích zlepšit, neboť dojde ke zrušení dieselových lokomotiv.

- Součástí předložené dokumentace byla „Hluková studie“ zpracovatele Ing. Pavla Kreuzigera, Ecological Consulting a.s., 1/2015, 1. vydání, 15 stran (Schall 03, LimA 5.5), která obsahuje informace o očekávaných změnách hlukového zatížení území v okolí navrhovaného záměru ve vztahu k CHVEPS (na okrese Olomouc výpočtové body V1 – V29, na okrese Šumperk výpočtové body V30 – V41). Výpočtové body uvádějí celkové ekvivalentní hladiny akustického tlaku v roce 2000 (intenzity dopravy získány z archivu NJŘ pro rok 1999/2000 od STDC), 2015 (stávající stav, grafikon jízdních řádů SŽDC platných pro rok 2014 - 2015) a 2025 (výhledový stav, uvažované intenzity poskytnuty SŽDC). Studie byla kalibrována přímým měřením v měřících místech M1 – M8 (okres Olomouc), M9 (okres Šumperk), protokoly č. 15/35, 15/40, 15/41 byly součástí dokumentu.

- Z výsledků výpočtů po korekci na vliv odrazů od fasád vyplývá, že na okrese Olomouc dojde ke změně hlukového ukazatele od plus 0,2 dB v denní době (nejhorší stav, V6, 2.NP, Nádražní 35, Hlušovice, sluchem nepostřehnutelné zhoršení, veřejné zdraví nepoškodí) do minus 10,5 dB v denní resp. minus 10,8 dB v noční době (V25, 1.NP, Troubelice 320, sluchem postřehnutelný výrazný pokles hluku) oproti roku 2000. Na

okrese Šumperk se hluková situace po rekonstrukci zlepší od minus 2 dB v denní době (V41, 1.NP, Lomená 444, Víkýřovice) po minus 6,7 dB v době noční (V31, 1.NP, Obědné 10).

- Z výpočtů vyplynulo, že dosud nejzatíženější je CHVEPS Nádražní 911, Uničov – V21, kde hladiny hluku dosahují 59,7 dB v denní a 54,8 dB v noční době a dále CHVEPS Medlov 196 – V23, kde je výpočtem objektivizováno 57,4 dB v denní a 52,0 dB v noční době. Hygienický limit hluku z dopravy na dráze upravený § 12 odst. 3 příl. č. 3 bod 4 NV č. 272/201 Sb. bude podél trati v CHVEPS dodržen v denní i noční době, a proto akustická studie zatím nepočítá s provedením dalších hromadných (opatření ve venkovním prostoru) a ani individuálních protihlukových opatření (opatření na fasádách staveb).

- Dále předložená dokumentace zahrnuje „Hodnocení vibrací“, které vypracoval RNDr. Jiří Grúz, 1/2015, 20 stran, projekt 310/15056, 1. vydání, kdy kalibrační měření vibrací (protokol č.15/41) provedla společnost Ecological Consulting a.s. v srpnu 2015 ve 3 měřicích bodech (Hlušovice, Hlavní 33; Uničov, Nádražní 12; Libina, Obědné 36). Hygienický limit upravený pro noční dobu § 18 odst. 1 příl. č. 5 NV č. 272/201 Sb. byl překročen pouze v případě měření v Uničově, Nádražní 12. Jinde byl hygienický limit dodržen. Jako kritická vzdálenost, kde je dosaženo 78 dB je určena vzdálenost 11,8 m od krajní osy dopravní koleje, tzn., že v případě neprovedení výše uvedených úprav trati, by bylo nutné provést antivibrační opatření v chráněných vnitřních prostorách staveb podél koleje. Navržená modernizace trati (bezstyková kolej, podložky pod patou kolejnice, zpevnění podloží, nový železniční svršek) jsou antivibrační opatření, která sníží vibrace v celém průběhu o 5 až 7 dB. Zpracovatel dokumentu nenavrhuje další dodatečná antivibrační opatření.

- Z výsledků hodnocení vyplývá, že veřejné zdraví by nemělo být po zprovoznění rekonstruované trati negativně dotčeno vibracemi a hlukem z dopravy na dráze.

- V případě, že by v rámci zpracování dalšího stupně projektové dokumentace byl navržen jiný způsob revitalizace předmětné trati, a to v částech, jež se podílí na vzniku a šíření hluku, vibrací, ve vztahu k veřejnému zdraví, požaduje KHS s odkazem na § 82 odst. 2 písm. t), § 30 odst. 1 zákona č. 258/2000 Sb., aby projektová dokumentace ke stavebnímu řízení byla doplněna o aktualizovanou akustickou studii a studii vlivu vibrací na veřejné zdraví, jež naváží na dokumenty „Hluková studie“ (zpracovatel Ing. Pavel Kreuziger, Ecological Consulting a.s., 1/2015, 1. vydání, 15 stran) a „Hodnocení vibrací“ (zpracovatel RNDr. Jiří Grúz, 1/2015, 20 stran, projekt 310/15056, 1. vydání). Obě aktualizované studie budou v případě potřeby navrhovat dostatečná účinná protihluková a antivibrační opatření, jež budou do projektové dokumentace zpracovány.

Závěr: Dokumentace byla KHS posouzena za účelem zajištění zdravého životního prostředí – hluk, vibrace – obyvatel rodinných (bytových) domů v území situovaných. K záměru nemá zásadní připomínky a nepožaduje, aby byl záměr dále posuzován podle zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí, ve znění pozdějších předpisů.

ČIŽP Oblastní inspektorát Olomouc

K záměru nemá žádné připomínky a nepožaduje, aby byl záměr dále posuzován podle zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí, ve znění pozdějších předpisů.

Statutární město Olomouc, Magistrát města Olomouce, Odbor životního prostředí

Oddělení péče o krajinu a zemědělství, orgán odpadového hospodářství

Nepožaduje, aby byl záměr dále posuzován podle zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí, ve znění pozdějších předpisů. Záměr postačí ošetřit v následných správních řízeních.

Vodoprávní úřad

Před povolením stavby bude nutné požádat příslušný vodoprávní úřad o vydání souhlasu dle § 17 vodního zákona, pro realizaci stavby bude zpracován havarijní plán (§ 39 vodního zákona) a povodňový plán (§ 85 vodního zákona). V rámci dalšího stupně projektové dokumentace požaduje respektovat:

- U vodních toků a HMZ v místě křížení s tratí zdokumentovat (za spolupráce s jejich správci a ČHMÚ) stávající průtočné profily, max. možný převáděný průtok, uvést m-denní a n-leté průtoky v daném profilu, návrh rekonstrukce mostních konstrukcí a propustků musí být v souladu s požadavky správce toku, s přihlédnutím k platným normám a stávajícímu stavu v zájmovém území níže po toku pod křížením s tratí.
- Bude řešena problematika dotčení ochranných pásem vodního zdroje - prameniště Černovír, a to ve smyslu ustanovení vydaných rozhodnutí a opatření obecné povahy, kterými byla ochranná pásma vyhlášena.
- Trať kříží vodovodní sítě a kanalizační stoky, rekonstrukci trati je nutno předjednat s vlastníky těchto sítí.

Závěr: Předmětný záměr není nutné z hlediska zájmů chráněných dle vodního zákona dále posuzovat podle zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí, ve znění pozdějších předpisů.

Vypořádání: *Jedná se o zákonné povinnosti provozovatele stavby, požadavek je účinně realizovatelný v rámci navazujícího řízení.*

Odbor koncepce a rozvoje

- Záměr elektrizace trati Šumperk – Olomouc (trať č. 290) předpokládá v cílovém stavu zvýšení intenzity vlakové dopravy v denní době o 55,5 % nárůstem počtu spojů ze stávajících 36 na 56. V důsledku toho bude častěji (o 55,5 %) v činnosti přejezdové zabezpečovací zařízení úrovnového železničního přejezdu v ulici U Podjezdu (u depa kolejových vozidel) s negativním dopadem na plynulost silničního provozu, vytváření kongescí a z toho vyplývající zhoršení imisní situace a zvýšení znečištění ovzduší z automobilového provozu.
- Odbor koncepce a rozvoje souhlasí s navrhovaným záměrem elektrizace a zkapacitnění trati Šumperk – Olomouc za podmínky, že bude doplněno posouzení negativního vlivu zvýšeného počtu čekajících silničních vozidel při častějším uzavření přejezdu na kvalitu ovzduší v cílovém stavu a že bude doplněn průkaz, že dopravní moment přejezdu v cílovém stavu vyhoví podmínkám úrovnového železničního přejezdu.

Vypořádání: *Orgán ochrany veřejného zdraví (KHS) ani příslušné orgány ochrany ovzduší nepožadují pro daný záměr zpracování rozptylové studie.*

Pokud se týká dopravního momentu přejezdu, v následném zpracování dokumentace pro územní rozhodnutí "Elektrizace a zkapacitnění trati Uničov (včetně) - Olomouc" bude požadavek Magistrátu města Olomouce projektantem vyhodnocen a výsledek bude projednán. Jedná se o vhodnou projekci zabezpečovacího zařízení.

- Dále podotýká, že vyjádření Odboru koncepce a rozvoje ve vztahu k platné územně plánovací dokumentaci včetně upozornění na vytvořenou územní rezervu č.j.

Městský úřad Šumperk, Odbor životního prostředí

Vodoprávní úřad, orgán ochrany přírody, orgán ochrany zemědělského půdního fondu, orgán státní správy lesů, orgán odpadového hospodářství a orgán ochrany ovzduší – bez připomínek.

Nepožaduje, aby byl záměr dále posuzován podle zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí, ve znění pozdějších předpisů. Záměr postačí ošetřit v následných správních řízeních.

AOPK ČR, Regionální pracoviště Správy chráněné krajinné oblasti Jeseníky („Agentura“)

Oznámení je zpracováno velmi podrobně a na zcela postačující úrovni. Agentura na zpracování dokumentace a posouzení záměru v plném rozsahu zákona č. 100/2001 Sb. netrvá.

Hnutí DUHA Olomouc

- Výše uvedený záměr je nezbytné posoudit ve smyslu zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí, a to zejména s ohledem na dopad záměru (stavby a provozu) na ekosystémy a na rostliny a živočichy. Upozorňujeme zejména na nutnost pečlivého posouzení záměru ve vztahu k bodu I.2 a bodu II.3 a přílohy č. 2 k zákonu č. 100/2001 Sb.

- Zvláštní důraz musí být v dokumentaci kladen na zpracování opatření k zamezení posílení fragmentace krajiny, a na zajištění funkční, trvalé a bezproblémové migrační propustnosti železniční trati pro všechny skupiny živočichů v oblasti se vyskytující, jakož i pro ty druhy zvláště chráněných živočichů, kteří daným prostorem mohou migrovat. V oblasti a okolí se vyskytují či byly zaznamenány i druhy, kde závažným dotčením případné subpopulace je usmrcení i jen jednoho či několika kusů.

Vypořádání: V připomínce o usmrcování zvířat na železniční trati není uvedeno, o které konkrétní živočichy a v jakém traťovém úseku se jedná. Je známo, že na posuzované železniční trati dochází ke střetům se zvěří (nejčastěji se srncem obecným, liškou obecnou, zajícem obecným). Případná kritická místa, kde dochází ke střetu zvěře s projíždějícími vlaky, řeší místní uživatel honitby s provozovatelem trati - např. formou pachových zábran. Pro účely zamezení střetu vlakové soupravy s případnými živočichy je v praxi používáno zvukové signalizační zařízení. Stávající regionální jednokolejná železniční trať není však bariérou pro migrující savce (jelena evropského) v území (na rozdíl od dálnic, případně železničních koridorů).

- Dosud zpracované a předložené podklady – zejména „Migrační propustnosti trati“ a „Biologický průzkum“ (dále „BP“) neposkytují všechny potřebné údaje k vyhodnocení zejména kumulativních a synergických vlivů na ekosystémy, rostliny a živočichy. Absentuje jarní průzkum území, posouzení dopadu stavby a provozu trati na některé skupiny živočichů (např. hmyz). Dopady na migraci živočichů jsou vyhodnoceny nedostatečně, mnohé vlivy jsou jen zmíněny, ale dopady stavby, provozu a kumulace provozu trati a souvisejících záměrů (zamýšlené úpravy, modernizace a zkapacitnění silnice II/446) se vůbec neřeší či bagatelizují i v citlivých a pro ochranu přírody významných lokalitách. Za takový pokládáme např. prostor mezi Horní Libinou a Hradištem. V tomto prostoru je AOPK vymezen dálkový migrační koridor velkých savců

(který představuje např. jednu z mála možností migrace velkých šelem do oblasti Jeseníků od JZ. V oblasti je rovněž vymezen RBK ÚSES. Ten je nyní již navíc negativně dotčen souběhem tras VN 110 a 400 kW – opět zejména v prostoru tzv. Hrabšínského sedla (cca 49.9035411N, 17.0449139E). V severní části záměru je AOPK rovněž vymezeno tzv. „migračně významné území“. V souběhu s tratí jsou zde rovněž nehodnocené další kumulativní bariérové vlivy vyvolané silnicí Libina – Obědné, oplocením velkoplošných ovocných sadů, atd. Jelikož je to technickými prostředky proveditelné a střetům se živočichy je nutno předcházet (i z bezpečnostních důvodů), je naopak žádoucí snížení dosavadního bariérového efektu trati. Posuzovatel biologického průzkumu sám uvádí četné kadávery sražených zvířat, kdy část (málo mapovacích dnů) - mohli odstranit i predátoři střední velikosti. Bariérový efekt i na „běžné druhy“ tak může být podhodnocen.

Vypořádání: *Vyhodnocení vlivů na ekosystémy a jednotlivé druhy rostlin a živočichů bylo v předloženém Biologickém průzkumu provedeno dostatečně. Průzkum jarního aspektu není pro potřeby tohoto zjišťovacího řízení zásadní, a to vzhledem k dostatečnému zhodnocení přítomných přírodních a přírodě blízkých biotopů, které nebudou záměrem negativně ovlivněny. Z hodnotnějších biotopů se v dotčeném území v k.ú. Chválkovice nachází Černovířský les (ve vzdálenosti 0,5 km od žel. trati) a Černovířské slatiniště (zbytky podmačených luk podél žel. trati) a dále „lesní komplex Strachov“, nacházející se JZ od žst. Mladějovice v k.ú. Mladějovice, jenž přiléhá bezprostředně k železniční trati, která zde vede v lesním zářezu. Dle informací od oznamovatele na území „lesního komplexu Strachov“ nebude staveništní technika projíždět lesem nad terénním zářezem, ani do něj jakkoliv zasahovat. Výměna železničního svršku/spodku a doplnění trakčních stožárů bude probíhat uvnitř terénního zářezu.*

Posouzení dopadu stavby a provozu trati na bezobratlé živočichy oznamovatel hodnotí v Biologickém průzkumu dostatečně. V případě ovlivnění mravenišť mravenců rodu Formica (která se nacházejí v blízkosti kolejiště na žel. km 104,1 a 28,53) doporučuje oznamovatel nechat provést jejich záchranný transfer. Pro rekonstrukci tohoto úseku železniční tratě doporučuje požádat o udělení výjimky ze základních podmínek ochrany zvláště chráněných druhů dle § 56 zákona č. 114/1992 Sb., v platném znění, a to pro mravence rodu Formica a čmeláka rodu Bombus. Hnízda čmeláků lze očekávat v zemních puklinách na okrajích polí či luk, především v zákrytu křovinných porostů. Omezení možností vývoje dřevokazného hmyzu (tesaříka pižmového) se neočekává, a to z důvodu kácení dřevin pouze v těsném okolí železniční trati.

Připomínka k obávaným možným kumulativním vlivům uvedené modernizace silnice II/446 (na území regionálního biokoridoru Malínský kopec – Benkovský kopec) byla vyhodnocena jako bezpředmětná. Souběh železniční trati se stávající silnicí nelze vzhledem k posuzované elektrifikaci jednokolejné trati považovat za nový kumulativní vliv.

Oznamovatel ve Studii migrační prostupnosti uvádí dostatečná opatření pro migrující živočichy, studie je zpracována na kvalitní úrovni. Realizací záměru nedojde k významnému negativnímu ovlivnění migrační prostupnosti velkých savců v prostoru Hrabšínského sedla a v lokalitě „lesního komplexu Strachov“. V uvedených traťových úsecích dojde pouze k nevýznamnému navýšení počtu vlakových souprav (oznámení uvádí navýšení o 3 vlakové soupravy). V noční době, kdy migruje většina velkých savců, se předpokládá naopak omezení vlakových spojů (dojde ke snížení o 1 vlakovou soupravu). Vybudování ekoduktů je v obou lokalitách technicky těžko realizovatelné a kontraproduktivní. Vzhledem k velikosti záměru, intenzitě dopravy a srovnání stávajícího a cílového stavu je výstavba zelených mostů pro velké savce nepřiměřeným požadavkem. Jednokolejná železniční trať nepředstavuje migrační bariéru v území (tj. překážku zcela zamezující

savcům její překonání). Dle dostupných údajů je v území Hrabšínského sedla veden dálkový migrační koridor pro velké savce, místo omezení dálkového migračního koridoru zde však vyznačeno není (AOPK ČR, Evernia, VÚKOZ, mapy.nature.cz, obr. 4). Z toho lze usuzovat, že souběh regionální železnice a silnice druhé třídy výraznou překážku netvoří. Migrující velcí savci by proto nebyli z širší oblasti mezi Libinou a Hrabšínem směřování k překonání železniční tratě v místech ekoduktu. V případě frekventované dálniční komunikace, kterou se většinou velcí savci překonat nepokusí, je naopak navedení živočicha na případný ekodukt žádoucí. Výstavba zeleného mostu by neměla významný vliv na snížení pravděpodobnosti kolize živočichů migrujících v území s železniční dopravou. V souběhu se železniční tratí vede v místech křížení záměru s migračním koridorem pro velké savce vedení vysokého napětí. Ekodukt v tomto úseku železniční tratě by zasahoval do ochranného pásma vedení VN. Z technických důvodů proto není možné v tomto úseku tratě zelený most realizovat. Realizací ekoduktu o min. šířce 25 m by došlo k rozsáhlému odlesnění stávajícího funkčního lokálního biocentra, jakož i biokoridoru. Na lokální biocentrum v jižní části území navazuje nefunkční lokální biokoridor, v území dominují rozsáhlá, intenzivně obhospodařovaná pole. Výstavba ekoduktu by se i z tohoto důvodu minula účinkem.

Bariérový efekt silnice III/31545 Libina – Obědné a oplocení ovocných sadů nelze považovat za negativní kumulativní vliv při rekonstrukci železniční tratí. O kumulativní negativní vlivy by se jednalo v případě, že by došlo k rozšíření drážního tělesa, případně by došlo ke vzniku nové liniové stavby.

- Zákon uvádí nutnost vyhodnocení vlivů a dopadů nejen samotné stavby a jejího provozu, ale také možných havárií (vč. provozních). V případě provozu železnice může jít zejména o nehody na železničních přejezdech, či o únik nebezpečných látek ať již přímo přepravovaných, či maziv a paliv. (Viz. Např. únik u PR Štěpán v MS kraji na trati Opava – Ostrava Svinov). Předložené podklady přitom možnost havárie a s nimi spojená rizika vůbec neřeší, nehodnotí tedy ani jejich možné dopady na rostliny, živočichy či ekosystémy. Přitom trať prochází skrze řadu trvalých i periodických vodních toků, u řady jde o lokální BK ÚSES, či min. krajinné struktury na úrovni VKP, interakčních prvků. Zpracovatel BH a materiálů o migrační prostupnosti sice uvádí přítomnost tůň a vodních ploch v okolí trati, rizika a dopady jejich zasažení nebezpečnými látkami v případě provozní či výjimečnou událostí způsobené havárie ale nijak nehodnotí, nenavrhuje žádná kompenzační či minimalizující opatření. A to přesto, že v těchto lokalitách sám zpracovatel BH zjistil výskyt zvláště chráněných druhů.

Vypořádání: V oznámení jsou dostatečně uvedena možná rizika běžných havárií, včetně podrobného výčtu minimalizačních opatření. Opatření k prevenci zamezení úniku škodlivých látek do půd a vodních toků, které křížují trať, případně jsou v těsné blízkosti drážního tělesa, jsou uvedeny v kapitole B.1.6. a D.4. oznámení. Během provozu bude snížena pravděpodobnost úniku nebezpečných chemických látek do vodních toků v případě havárie. Riziko havarijního stavu spojeného s únikem nebezpečných chemických látek během provozu záměru bude v cílovém stavu oproti současnému provozu nižší. Ačkoliv dojde k navýšení počtu vlakových souprav, na trati bude zaveden provoz elektrických vlakových jednotek bez objemných zásob pohonných hmot v nádržích. Konkrétní postupy při případné havárii spojené s únikem nebezpečných chemických látek budou popsány v havarijním plánu, který bude řešen v navazujícím stupni dokumentace.

- V prostoru trati se vyskytují zvláště chráněné druhy ptáků, kteří mohou být usmrceni v případě kontaktu s elektrickým zařízením na trati. Opět postrádáme vyhodnocení vlivů, návrh minimalizačních a kompenzačních opatření. Přitom tato jsou technicky proveditelná (spec. konstrukce, vč. jednostranných sloupů, atd.). Minimálně na části trati je zde možné zvýšení rizika pro ptáky (a v „BH“ opomíjené letouny) předpokládat. Zde opět

poukazujeme na praktickou zkušenost např. z trati u již výše uváděné PR Štěpán v úseku Opava – resp. Děhylov – O – Třebovice, resp. Ostrava – Svinov v MS Kraji.

Vypořádání: Záměr nepočítá s umístěním oboustranných sloupů elektrického vedení, vyjma úseků v železničních stanicích a zastávkách. Trakční vedení sice může pro letící ptáky představovat určité riziko překážky v letu, ale na rozdíl od klasického elektrického vedení rozvodné sítě zde chybí riziko úrazu velkých ptáků elektrickým proudem. Drát vedoucí elektrický proud je v trolejovém vedení podvěšen a při dosednutí ptáků na sloup či popř. nosný drát není riziko spojení elektrického oblouku a následného výboje. Zabezpečení trolejového vedení proti nárazům ptáků (prostřednictvím odrazek, reflexně zbarvených destiček či pruhů látky zavěšených na nosný drát elektrického vedení) je vhodné řešit v místech, kde lze očekávat časté průlety velkých ptáků, většinou vrubozobých, brodivých či dravců. Typickým místem, kde je vhodné trolejové vedení zabezpečit, jsou mosty přes velké vodní toky, tvořící významný migrační koridor. Takto významné toky však záměr nekříží. Jako vzor zabezpečení trolejí je předkládána trať v sousedství PR Štěpán. V tomto případě železniční trať prochází mezi jezerem Štěpán a řekou Opavou. V takové lokalitě dochází k velmi častým přeletům velkých, především vodních ptáků, letících v malé výšce. Za takových indikací je zabezpečení trolejí adekvátní. Trasa železniční trati Šumperk – Olomouc však neprochází v blízkosti žádné tomuto případu podobné krajinné struktury, v jejíž blízkosti by docházelo k častým průletům ptáků v nízkých výškách. Zabezpečení trolejového vedení v delším úseku by mohlo mít negativní efekt plašení zvěře v okolí železniční trati a s tím spjaté omezení migrační prostupnosti území.

Vliv na letouny lze očekávat pouze v případě provedení špatně načasovaného kácení některých dřevin. Tento vliv byl podrobně popsán v Biologickém průzkumu a byla navržena patřičná kompenzační opatření. Vliv samotné přítomnosti trakčního vedení nebude mít na netopýry vliv. Vzhledem k jejich orientaci echolokací za špatné viditelnosti (s extrémně přesným výsledkem na orientaci) je pravděpodobnost nárazu netopýra do drátu nulová. Občasnou kolizi letícího netopýra s projíždějící vlakovou soupravou (či tlakovou vlnou projíždějícího vlaku) vyloučit nelze, ale toto riziko je v porovnání s rizikem kolize s dopravou na silničních komunikacích stejného významu mnohem menší.

- Vyhodnocení rizik dalšího šíření tzv. invazních druhů (vázaných na těleso železnice a jeho nejbližší okolí, dopravy a přesuny hmot) zjištěných v prostoru záměru pokládáme za nedostatečné, a návrhy opatření k minimalizaci rizik za neúplné. Zcela pak schází kompenzační opatření ve vztahu k menším vodním plochám v okolí trati, výskytu ZCHDŽ a rostlin v nich a jejich okolí ve vztahu k možné toxicitě k potlačování invazních druhů využívaných herbicidů.

Vypořádání: Připomínka je irelevantní, doporučený zásah systémovým neselektivním herbicidem Roundap lze používat i v okolí vodních toků a vodních ploch. Tento herbicid není toxický pro živočichy a je velmi rychle odbouráván mikrobiálními pochody. Herbicid je však nutné aplikovat za vhodného počasí (nikoliv za deště či před deštěm), optimální je teplé, slunné počasí, a v doporučených dávkách. Vodní biotopy se v místech, kde je navrhována likvidace invazních druhů, nenacházejí. Předmětem záměru není projekt na rozsáhlou likvidaci invazních druhů rostlin, které se nacházejí v ochranném pásmu dráhy. Bohatě větvené polykormony křídlatky japonské a sachalinské, bolševník velkolepý, vlčí bob mnoholistý a třapatku dřípatou se doporučují účinně lokálně odstranit vzhledem k jejich agresivnímu šíření, aby tak nedocházelo k dalšímu potlačování přirozených společenstev. V bodě 8 a 9 Biologického průzkumu je uvedeno, že likvidace těchto nepůvodních agresivních invazních druhů bude provedena odborně, tj. ve spolupráci s příslušnými orgány ochrany přírody, tedy Krajským

úřadem Olomouckého kraje či s pracovníky Agentury ochrany přírody, Regionálního pracoviště Olomoucko. Oznamovatel také na str. 79 v oznámení upozorňuje na fakt, že na některých pozemcích byla započata likvidace bolševníku velkolepého, avšak nebyla odborná. Dále je zde uvedeno, že během stavebních prací je třeba dbát na prevenci šíření výše uvedených druhů zejména v souvislosti s pohyby objemů stavebních materiálů a zeminy. Zároveň před začátkem stavebních prací je doporučena likvidace stávajících populací invazivních druhů rostlin zdokumentovaných Biologickým průzkumem. Oznamovatel dále uvádí, že po odstranění invazivních druhů se doporučuje ošetřenou plochu osít travobylinnou směsí, aby nedošlo k opakovanému uchycení nežádoucích druhů. Podmínka prevence šíření invazivních druhů rostlin je tedy jedním z opatření navrhovaných k minimalizaci vlivu záměru. V okolí porostů bolševníku velkolepého, křídlatek, třapatky dřípate a astříček nebyly zaznamenány populace zvláště chráněných, ohrožených či vzácnějších druhů rostlin. Aplikace herbicidu bude mít tedy minimální vliv na hodnotnější společenstva.

- S ohledem na vše výše uvedené, a také proto, že dopravu po železnici podporujeme jako šetrnější alternativu dopravy silniční, pokládáme za nezbytné pečlivě posoudit a vyhodnotit celý záměr v režimu hodnocení zákona č. 100/2001 Sb. Žádáme vypracování odpovídající kvalitní dokumentace s možností veřejného projednání záměru ve smyslu odstranění maxima možných rizik a negativ, a naopak veřejného podpoření kvalitně zpracovaného záměru bez negativního dopadu na přírodu a krajinu.

Požadujeme, aby dokumentace řešila následující rizika a kompenzační opatření:

1. Výstavbu ekoduktů – tzv. „zelených mostů“ odpovídajících parametrů
 - a) v prostoru žst. Hrabíšín – Horní Libina (cca 49.9039317N, 17.0434978E) bezpečně mimoúrovňově převádějící živočichy jak přes těleso železnice, tak přes silnici II/446,
 - b) v lokalitě „lesního komplexu Strachov“ JV od žst. Mladějovice (cca 49.7531872N, 17.2499847E) – možný přechod železničního tělesa v terénně vhodných podmínkách zářezu ve skalním masivu.

Vypořádání: Jak již bylo podrobně uvedeno, vybudování ekoduktů je v obou lokalitách technicky těžko realizovatelné a kontraproduktivní. Oznamovatel ve Studii migrační prostupnosti uvádí dostatečná opatření pro případné migrující živočichy. Vzhledem k velikosti záměru, intenzitě dopravy a srovnání stávajícího a cílového stavu je vybudování ekoduktů pro velké savce nepřiměřeným požadavkem.

2. elektrifikace v lesních úsecích bude variantně řešena na jednostranných sloupech.

Vypořádání: Jak již bylo uvedeno, záměr nepočítá s výstavbou oboustranných sloupů elektrického vedení. Brány trolejového vedení budou přítomny pouze v prostorech železničních stanic.

3. náhradu veškerých trubních „propustů“ „propusty“ rámovými o vyšší světlosti a s upraveným dnem oddělujícím protékající vodu od tzv. břehové bermy – pro zajištění stálé migrační prostupnosti.

Vypořádání: Úpravou stávajících propustků na požadované rozměry a jejich konstrukčním řešením se zabývá předložená Studie migrační prostupnosti trati. V oznámení je uvedena řada opatření, týkající se rekonstrukcí propustků po celé délce rekonstruované trati. Jedná se celkem o 96 propustků. V případě jednotlivých propustků je v migrační studii jejich vliv na migrační prostupnost popisován. U některých konkrétních propustků a mostních objektů byla navrhována opatření k zajištění lepší migrační propustnosti krajiny. Tato opatření se týkají například zvolení rámové konstrukce propustku či vybudování postranních lavic. Náhrada všech trubních propustků za rámové propustky není z technických důvodů možná.

V případě mnohých propustků by náhrada za rámové propustky neměla významný efekt na zlepšení migrační prostupnosti tratě z důvodu jejich malého ekologického potenciálu.

4. doplnění dalších rámových „propustů“ v lokalitách, kde jsou pod mostky či existujícími průchody vedeny místní komunikace či polní cesty, a hrozí usmrcování živočichů.

Vypořádání: *Tato opatření jsou irelevantní právě kvůli přítomnosti mostních objektů. Na místních komunikacích je frekvence silničního provozu nízká, na polních cestách velmi nízká. Z důvodu lepšího prostoru pod mostem než pod případným propustkem navrženým vedle mostu by živočichové dali přednost průchodu pod mostním objektem. Navíc polní cesty samotné tvoří v polních biotopech i migrační koridor pro živočichy, což vede k častějšímu využití mostů v místech křížení železnice a polní cesty k podcházení železniční trati.*

5. doplnění soustavy tůní podél vodních toků podcházejících trať zejména v tzv. „migračně významném území“ a v lokalitách ÚSES.

Vypořádání: *Riziko havarijního stavu spojeného s únikem nebezpečných chemických látek během provozu záměru bude v cílovém stavu oproti současnému provozu nižší. Ačkoliv dojde k navýšení počtu vlakových souprav, na trati bude zaveden provoz elektrických vlakových jednotek bez objemných zásob pohonných hmot v nádržích. Životní podmínky většiny živočichů vyskytujících se ve vodních tocích jsou odlišné od podmínek, jež by navrhované tůně poskytovaly. Například k ochraně ryb by tyto tůně v případě úniku nebezpečných chemických látek do toku neposkytly vhodné životní podmínky. Většina vodních toků naopak neposkytuje vhodné podmínky k rozmnožování obojživelníků, takže jejich dotčení by bylo v případě úniku nebezpečných chemických látek do toku jen malé. Dále je třeba uvést, že investor nedisponuje vhodnými pozemky pro realizaci tůní a není oprávněn cokoli budovat na cizích pozemcích.*

- Naší snahou je maximalizovat pozitivní vliv a dopad železniční dopravy a naopak minimalizovat možná negativa. Navržená opatření pokládáme za technicky proveditelná a velmi žádoucí.

Vypořádání: *Krajský úřad konstatuje, že posuzovaný záměr se týká modernizace stávající tratě ve stávající trase a potřebná opatření k minimalizaci negativních vlivů na životní prostředí jsou navržena a řešena ve výše uvedených vypořádáních.*

Český svaz ochránců přírody Šumperk

- Železniční trať Šumperk – Uničov – Olomouc prochází různými typy krajiny. Úsek Šumperk – Uničov má charakter podhůří Hrubého Jeseníku. Zde jako zásadní zmiňuje protínání trati s ÚSES, biokoridorem mezi obcemi Hrabšíň a Libina. Dále se v úseku Hrabšíň – Nová Hradečná nachází velký počet biotopů pro obojživelníky (na zadržování vody v lokalitě může mít vliv těleso dráhy). Současně na úseku Hrabšíň – Troubelice prochází trať prostorem s velkým výskytem dravců. V úseku Uničov – Olomouc se v těsné blízkosti dráhy nachází další přírodně zajímavé lokality. Přímo v Uničově se jedná o Městský park s vodní plochou v přímém kontaktu s dráhou a protékající říčka Oskava (současně se opět jedná o ÚSES, koridor spojující Šumvaldský rybník s Litovelským Pomoravím). U Olomouce trať prochází v těsné blízkosti lokality U vodárny, která je opět ÚSES.

Vypořádání: *V úseku Hrabšíň – Nová Hradečná se nachází pole a les, v němž se vyskytuje několik drobných potoků. V blízkosti trati se nenachází žádné významné biotopy pro obojživelníky. Co se týče výskytu dravců ve jmenovaném úseku Hrabšíň – Troubelice, dle upřesnění oznamovatele zde byl zaznamenán pouze*

v prostorech čerstvě sklizených či zoraných polí a to v době „potulek“. V okolí tohoto úseku tratě se významní zástupci dravců pohybovali pouze z důvodu lovu a jejich hnízdění zde není prokázáno. Městský park v Uničově s vodní plochou v přímém kontaktu s dráhou nebude realizací stavby ani jejím provozem negativně dotčen, rovněž tak nebude negativně ovlivněna protékající říčka Oskava (koridor spojující Šumvaldský rybník s Litovelským Pomoravím).

- Vezmeme-li v úvahu, že při realizaci záměru se bude v uvedených lokalitách pohybovat těžká technika, budou prováděny úpravy propustků a na zmodernizované trati bude zvýšena max. rychlost pro drážní vozidla, je nutné provést:

- úpravy na trati, které budou předcházet střetům s živočichy snížením dosavadního bariérového efektu trati.

Vypořádání: Shodná připomínka byla vypořádána na str. 21.

- nově zavedená elektrifikace trati způsobí zvýšené nebezpečí pro chráněné druhy ptáků, v dokumentaci je nutné doplnit návrh minimalizačních a kompenzačních opatření.

Vypořádání: Shodná připomínka byla vypořádána na str. 24 a 25.

- doplnění návrhu opatření pro minimalizaci škod ve vztahu k vodním plochám a rostlin v okolí trati ohrožených toxicitou při potlačování invazních druhů herbicidy.

Vypořádání: Shodná připomínka byla vypořádána na str. 25.

- v místě biokoridorů doplnit technické úpravy pro bezpečný přechod živočichů, např. ekodukt v úseku Hrabšíň – Libina. Považuje za alarmující, že úzký biokoridor z pohoří Hrubého Jeseníku je současně pro živočichy jedno z nejnebezpečnějších míst na trati (souběh s tělesem silnice).

Vypořádání: Jak již bylo uvedeno, připomínka je irelevantní. Návrh vybudování ekoduktu je nepřiměřeným požadavkem ve srovnání se stávajícím a cílovým stavem. Záměr řeší rekonstrukci trati, která je již stávající. Výstavbu ekoduktu by bylo přípustné navrhnout a zrealizovat pouze v případě rozšíření drážního tělesa. Rekonstrukcí trati nedojde k rozšíření drážního tělesa, nedojde k navýšení počtu kolejí. V daném traťovém úseku Šumperk – Uničov dojde k nevýznamnému navýšení počtu vlakových souprav (trať bude dimenzována z původních 21 projíždějících osobních vlaků v průběhu dne na 24, v noci dojde dokonce ke snížení o jednu vlakovou soupravu).

- úprava stávajících propustků (zvětšení velikosti pro zajištění bezpečné migrace živočichů).

Vypořádání: Shodná připomínka byla vypořádána na str. 26.

Závěr: ČSOP Šumperk pokládá za nezbytné pečlivě posoudit celý záměr v režimu hodnocení dle zákona č. 100/2001 Sb.

Obec Libina

- Obec Libina podporuje záměr zkapacitnění a především elektrifikaci trati jako projektu zlepšujícímu životní prostředí a život obyvatel obce Libina, ale zároveň se domnívá, že předmětný záměr je nutné posuzovat dle zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí, ve znění pozdějších předpisů. Důvodem je zejména výskyt zvláště chráněných organismů, biotopů zvláště chráněných živočichů a jejich migračních koridorů a dopadu na krajinný ráz díky souběhu a střetu výrazných liniových staveb a možnému dalšímu zkapacitnění a rozšíření v katastru Horní Libiny v okolí sedla u silnice na Hrabšíň. Současně navrhuje i podporu ekoduktů a případně nových tůní pro obojživelníky v okolí.

Vypořádání: Požadavky obce Libiny jsou příliš obecné a nekonkrétní. Požadavek vyhodnocení dopadu na krajinný ráz v souvislosti s požadovaným vybudováním ekoduktu se jeví jako protichůdný. Z hlediska vlivu na estetickou hodnotu krajiny lze konstatovat, že určitý vliv na krajinný ráz v zájmové lokalitě bude mít výstavba trakčního vedení. Vzhledem k tomu, že stožáry trakčního vedení budou vystavěny v trase stávající železniční trati, která krajinný ráz lokality již znatelně ovlivňuje a na které jsou již umístěny některé vyšší prvky, např. sloupy pro zabezpečovací zařízení, lze označit vliv těchto nových prvků na krajinný ráz v území za mírný.

Připomínka k obávaným možným kumulativním vlivům uvedené modernizace silnice II/446 (na území regionálního biokoridoru Malínský kopec – Benkovský kopec) byla vyhodnocena jako bezpředmětná. Souběh železniční trati se stávající silnicí nelze vzhledem k posuzované elektrifikaci jednokolejné trati považovat za nový kumulativní vliv.

Návrh vybudování ekoduktu je nepřiměřeným požadavkem ve srovnání se stávajícím a cílovým stavem. Záměr řeší rekonstrukci trati, která je již stávající. Výstavbu ekoduktu by bylo přípustné navrhnout a zrealizovat pouze v případě rozšíření drážního tělesa. Rekonstrukcí trati nedojde k rozšíření drážního tělesa, nedojde k navýšení počtu kolejí. V daném traťovém úseku Šumperk – Uničov dojde k nevýznamnému navýšení počtu vlakových souprav (trať bude dimenzována z původních 21 projíždějících osobních vlaků v průběhu dne na 24, v noci dojde dokonce ke snížení o jednu vlakovou soupravu).

Cílem záměru není revitalizace přilehlého území železniční trati. Návrh vytvoření nových tůní pro obojživelníky je tedy nepřiměřený. Dále je třeba uvést, že investor nedisponuje vhodnými pozemky pro realizaci tůní a není oprávněn cokoliv budovat na cizích pozemcích.

Silnice II/446 a intravilán obce Libina tvoří v současnosti největší překážku pro migraci v oblasti Libina – Hrabšíšín. Změny na těchto překážkách by se odrazily i na migrační prostupnosti území. Krajský úřad neočekává, že by došlo v budoucnosti k závažné kumulaci těchto vlivů a vlivu rekonstruované železniční tratě. Snížení vlivu případných úprav silnice II/446 a rozšiřování zástavby obce Libina na migraci není možné řešit při hodnocení a realizaci rekonstrukce a elektrizace železniční trati, ale je nutné je řešit samostatně u těchto jiných záměrů.

- V rámci uvedené akce žádá, aby v projektové dokumentaci na tuto akci byla řešena protihluková opatření v obci Libina, místní části Obědné a to tam, kde dráha prochází touto místní částí.

Vypořádání: Ze závěru předložené hlukové studie vyplývá, že v posuzovaném rozsahu není třeba návrhu protihlukových opatření a hygienický limit s korekcí na starou hlukovou zátěž je podél celé tratě bezpečně dodržen jak pro denní, tak i pro noční dobu.

Pro zpřesnění vstupních údajů bylo u objektu Obědné 36, Libina provedeno i krátkodobé měření hladin hluku a vibrací od provozu na železniční trati. Z výsledků hlukové studie vyplývá, že po provedení úprav a dle výhledových intenzit dopravy nebude u žádného z objektů (v celé délce železniční trati) překračován hygienický limit s korekcí pro starou hlukovou zátěž. V Obědném u výpočtových bodů V30 (Obědné č.p. 71; parc. číslo 1, k.ú. Obědné) a V31 (Obědné č.p. 10; parc. číslo 40, k.ú. Obědné) hladiny akustického tlaku po provedení rekonstrukce v denní dobu nepřesahují hodnotu 50,0 dB (limit 70,0 dB) a v noční dobu 46,0 dB (limit 65,0 dB). Z tohoto důvodu nebylo přistoupeno k návrhu protihlukových opatření.

V případě, že by v rámci zpracování dalšího stupně projektové dokumentace byl navržen jiný způsob revitalizace předmětné trati, a to v částech, jež se podílí na vzniku a šíření hluku, vibrací, ve vztahu k veřejnému zdraví, požaduje KHS

s odkazem na § 82 odst. 2 písm.t), § 30 odst. 1 zákona č. 258/2000 Sb., aby projektová dokumentace ke stavebnímu řízení byla doplněna o aktualizovanou akustickou studii a studii vlivu vibrací na veřejné zdraví, jež naváží na dokumenty „Hluková studie“ (zpracovatel Ing. Pavel Kreuziger, Ecological Consulting a.s., 1/2015, 1. vydání, 15 stran) a „Hodnocení vibrací“ (zpracovatel RNDr. Jiří Grúz, 1/2015, 20 stran, projekt 310/15056, 1. Vydání). Obě aktualizované studie budou v případě potřeby navrhovat dostatečná účinná protihluková a antivibrační opatření, jež budou do projektové dokumentace zapracovány.

- U žel. mostu v km 29,816 navrhuje prodloužení mostu tak, aby silniční komunikace pod ním byla natolik široká, aby se pod mostem mohly míjet dvě vozidla a taktéž bylo možné naprojektovat chodník, který je v současnosti z obou stran před mostem ukončen. Pokud to bude technicky možné, navrhuje také zvýšit průjezdní profil pod mostem.

Vypořádání: Návrh obce Libina k technickému řešení železničního mostu vzhledem k silniční komunikaci bude řešen v následném správním řízení, pokud bude realizace technicky a finančně možná, návrh bude zohledněn.

Občanský spolek „Zdravý Malín, z.s.“

S ohledem na charakteristiku podloží v k.ú. Nový Malín, v intravilánu obce, kde se jedná o tvrdé jílové podloží, které velice dobře přenáší vibrace z drážního tělesa, požaduje, aby v úseku železnice, procházející zastavěným územím obce, byla realizována antivibrační opatření. K rozsahu a provedení antivibračních opatření v tomto úseku, navržených Správou železniční dopravní cesty, se bude dále vyjadřovat.

Vypořádání: Dokumentace byla posouzena KHS za účelem zajištění zdravého životního prostředí – hluk, vibrace – obyvatel rodinných (bytových) domů situovaných v daném území se závěrem, že k záměru nemá zásadní připomínky a nepožaduje, aby byl záměr dále posuzován podle zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí, ve znění pozdějších předpisů. Pro předmětný stavební záměr bylo zpracováno Hodnocení vibrací (příloha oznámení). V hodnoceném úseku se v blízkosti železniční trati nenachází žádný rodinný dům nebo bytový objekt, který by mohl být ovlivněn hladinami vibrací přesahujícími hygienický limit. Pro posuzovaný záměr tedy nebudou z hlediska zdraví osob žijících podél trati (vzhledem k použití limitních hodnot hladiny vibrací z nařízení vlády č. 272/2011 Sb.) vyžadována antivibrační opatření. Vibrace budou upřesněny v rámci navazujícího stupně projektování.

V případě, že by v rámci zpracování dalšího stupně projektové dokumentace byl navržen jiný způsob revitalizace předmětné trati, a to v částech, jež se podílí na vzniku a šíření hluku, vibrací, ve vztahu k veřejnému zdraví, požaduje KHS s odkazem na § 82 odst. 2 písm.t), § 30 odst. 1 zákona č. 258/2000 Sb., aby projektová dokumentace ke stavebnímu řízení byla doplněna o aktualizovanou akustickou studii a studii vlivu vibrací na veřejné zdraví, jež naváží na dokumenty „Hluková studie“ (zpracovatel Ing. Pavel Kreuziger, Ecological Consulting a.s., 1/2015, 1. vydání, 15 stran) a „Hodnocení vibrací“ (zpracovatel RNDr. Jiří Grúz, 1/2015, 20 stran, projekt 310/15056, 1. vydání). Obě aktualizované studie budou v případě potřeby navrhovat dostatečná účinná protihluková a antivibrační opatření, jež budou do projektové dokumentace zapracovány.

Veřejnost – Ing. Pavel Tichý

Jako spoluvlastník pozemku na p.č. 1955/3 v k.ú. Nový Malín, obci Nový Malín, má následující připomínky:

- Hluková studie nezohledňuje realizovanou stavbu RD na předmětném pozemku, přestože již o této stavbě oznamovatel věděl a souhlasil s její realizací – souhlas SŽDC č. j.: 9407/2013-OŘ OLC-OPS/ŠeL ze dne 27. 11. 2013 a povolení Drážního úřadu MO-SOO1248/13-4/St DUCR-69294/13/St.

Vypořádání: *Novostavba rodinného domu je situována na p.č. 1955/3 v k.ú. Nový Malín a nachází se v ochranném pásmu dráhy, tj. cca 35 m od krajní koleje. Požadavek zhodnocení novostavby v hlukové studii není v současnosti možný, neboť objekt není zanesen v katastru nemovitostí (stavba není zkolaudována a z hlediska legislativy nemá venkovní chráněný prostor). Hlučnost je zde odhadována na základě sousedního objektu (Nový Malín, č.p. 785) ve výhledovém stavu na 36,5 – 37,5 dB v noční době (limit 65 dB).*

- Požaduje doplnění hlukové studie, zohlednění stavby, která se nachází v OPD a po realizaci záměru měření hluku ve venkovním chráněném prostoru staveb dle NV č. 272/2011 Sb., které bude probíhat po dobu minimálně 7 dní – pracovní dny + víkend.

Vypořádání: *Pokud bude po realizaci záměru objekt zkolaudován (bude mít limit a venkovní chráněný prostor), je možné provést měření hluku ve standardním rozsahu v délce 4 – 8 hod a dopočet celodenních variací dopravy. Dále je třeba zdůraznit, že novostavba rodinného domu v ochranném pásmu dráhy je podmíněna vhodným technickým řešením objektu, který bude splňovat limity hluku pro chráněný venkovní a vnitřní prostor stavby v souladu se zákonem č. 258/2000 Sb., o ochraně veřejného zdraví v platném znění. Pro naplnění podmínky je nutné zpracovat hlukovou studii pro vnější prostory a v PD provést případné úpravy za účelem dodržení parametrů pro nepříznivé účinky hluku v chráněném vnitřním prostoru stavby. Stavba je podmíněna kladným stanoviskem příslušné KHS. V souhrnném stanovisku pro vydání územního rozhodnutí SŽDC pod č. j.: 9407/2013-OŘ OLC-OPS/ŠeL ze dne 27. 11. 2013 je dále uvedeno, že SŽDC a České dráhy, a.s. nebudou hradit případná protihluková opatření, na případné stížnosti plynoucí z provozu železniční dopravy a souvisejících činností nebude brán zřetel.*

- V hlukové studii i v oznámení je uvedeno, že ke zvýšení hlukové zátěže nedojde, přestože významně stoupne traťová rychlost na většině traťových úsecích. Studie dále uvádí, že se předpokládá nasazení moderních elektrických jednotek řady 440, 640, nicméně předpoklad tohoto nasazení nemůže garantovat snížení hlukové zátěže tak, aby byla vyhovující dle NV 272/2011 Sb. Spoluvlastník pozemku se obává situace, která nastane po modernizaci, kdy z „provozních“ důvodů (finanční prostředky) nebudou nasazeny tyto, nebo jakékoliv jiné moderní a tišší jednotky. Požaduje, aby byl provoz těchto dieslových hlukových zdrojů všem dopravcům této trati omezen a byl povolen pouze v havarijních stavech.

Vypořádání: *Motorové osobní vlaky (dieselové) nebudou na modernizované trati nasazovány, neboť by nemohly využívat zvýšenou rychlost v traťovém úseku Olomouc – Uničov. Prioritou provozovatele trati je dodržování nového jízdního řádu. Modernizace železniční trati by tak nepřinesla kýžený efekt. Vlaky s dieselovými lokomotivami budou nahrazeny vlaky s jednotkami řady 440 ev. 640 – zn. Regiopanter (dle názoru KHS se jedná o protihluková opatření ve smyslu § 30 odst. 1 zákona č. 258/2000 Sb.). Rekonstruovaná železniční trať umožní častější obsluhu všech vlakových zastávek v úseku Olomouc – Šumperk a výrazně tak zlepší dopravní podmínky pro místní obyvatele. V rámci rekonstrukce stávající železniční trati dojde naopak ke zvýšení komfortu cestujících.*

Obec Víkřovice

Na základě prostudování záměru „Elektrizace a zkapacitnění trati Šumperk – Olomouc“ Vám dáváme na vědomí, aby byl posouzen záměr na životní prostředí a to zejména vliv na

hluk. V blízkosti posuzovaného záměru se na ul. Hraběšická v areálu Benziny a.s. nachází obytný dům s nájemníky.

Vypořádání: Vyjádření obce Vikýřovice, zaslané krajskému úřadu po zákonné lhůtě, postrádá číslo popisné uvedeného obytného domu. Výpočtový bod V40 v k.ú. Vikýřovice se nachází v ul. Hraběšická, č.p. 134; parc. číslo 408. Hodnoty vycházejí pro den 49,8 dB (limit 70 dB), v nočních hodinách 45,0 dB (limit 65 dB). Z hlukové studie je tedy patrné, že hluk v dané oblasti vychází o 20 dB pod limitem. Pripomínka potreby ďalšieho posudzování záměru z hlediska hluku je tedy irelevantní.

Závěrečné vyhodnocení:

V žádném z vyjádření dotčených správních úřadů, dotčených územních samosprávných celků a veřejnosti, obdržených v rámci zjišťovacího řízení, nebyl vznesen nesouhlas se záměrem jako takovým. Naopak řada subjektů hodnotí ve svých vyjádřeních, realizaci záměru za pozitivní a přínosnou, zejména pro zajištění dopravních možností místních obyvatel. Přímý požadavek na další posuzování záměru, resp. aplikaci procesu EIA, byl vznesen ve vyjádření Hnutí Duhy Olomouc, Českého svazu ochránců přírody Šumperk a obce Libiny. Tyto požadavky se v průběhu zjišťovacího řízení ukázaly jako bezpředmětné a rovněž tak byly vyhodnoceny. Týkaly se obávaného negativního vlivu záměru při jeho realizaci na přírodní a přírodě blízké biotopy a možné ohrožení rostlinných a živočišných druhů, které by mohly být realizací záměru v těsné blízkosti trati i v širším okolí poškozeny. Tyto potenciální negativní vlivy byly v průběhu zjišťovacího řízení vyloučeny. V rámci přímých požadavků na další posuzování záměru byly uvedeny připomínky, týkající se obav bariérového efektu rekonstruované železniční trati a řada požadavků, které by mohly uvedený bariérový efekt kompenzovat. Rovněž v tomto případě krajský úřad vyhodnotil požadavky za neopodstatněné, nepřiměřené a kontraproduktivní. Z hlediska možného ovlivnění migrační prostupnosti lze konstatovat, že při dodržení navržených opatření nedojde celkově realizací stavebního záměru k významné změně podmínek pro migraci živočichů přes liniovou stavbu tělesa železnice oproti současnému stavu. Při vyhodnocování velikosti a významnosti všech možných známých negativních vlivů na ekosystémy vycházel krajský úřad také z obdržených kladných stanovisek všech příslušných orgánů ochrany přírody.

Dále byly krajskému úřadu doručeny připomínky týkající se obávané hlukové zátěže ve fázi provozu záměru a s ní související požadavky na protihluková a antivibrační opatření. Vzhledem k závěrům vyhodnoceným z provedené hlukové a vibrační studie, jakož i stanoviska příslušného orgánu ochrany veřejného zdraví (KHS) lze konstatovat, že po realizaci záměru budou plněny platné hlukové limity a nezvýší se zdravotní rizika možného poškození zdraví obyvatelstva. Hluková a vibrační situace se po zprovoznění záměru naopak velmi výraznělepší. Orgán ochrany veřejného zdraví ve svém stanovisku uvádí, že v případě, že by v rámci zpracování dalšího stupně projektové dokumentace byl navržen jiný způsob revitalizace předmětné trati, a to v částech, jež se podílí na vzniku a šíření hluku, vibrací, ve vztahu k veřejnému zdraví, požaduje s odkazem na § 82 odst. 2 písm. t), § 30 odst. 1 zákona č. 258/2000 Sb., aby projektová dokumentace ke stavebnímu řízení byla doplněna o aktualizovanou akustickou studii a studii vlivu vibrací na veřejné zdraví, jež navází na předložené dokumenty. Obě aktualizované studie budou v případě potřeby navrhovat dostatečná účinná protihluková a antivibrační opatření, jež budou do projektové dokumentace v následných fázích řízení zapracovány.

Negativní doprovodné jevy, spojené s fází výstavby železniční trati, byly v rámci zjišťovacího řízení vyhodnoceny jako dočasné a plně reverzibilní.

Je třeba uvést, že v případě elektrifikace jednokolejné regionální trati ve stávající stopě a bez dalšího rozšiřování tělesa dráhy se nejedná o novou liniovou stavbu. Železnice je zde provozována již řadu let (od r. 1873) a je zde tedy logický předpoklad rozvíjení,

rozšíření a modernizace. Jak je uvedeno v Zásadách územního rozvoje Olomouckého kraje (včetně Aktualizace č. 1), v bodě A.4.1.2. Železniční síť, je nutné respektovat železniční síť tvořenou tratí č. 290 Olomouc – Šumperk a územně hájit návrh na modernizaci tratě č. 290. Aktualizace č. 1 Zásad územního rozvoje Olomouckého kraje byla posouzena z hlediska vlivů na životní prostředí, souhlasné stanovisko ke koncepci vydalo Ministerstvo životního prostředí dne 10. 1. 2011, pod č. j.: 1323/ENV/11.

Z hlediska charakteristiky záměru se krajský úřad při posuzování vlivů záměru na životní prostředí a veřejné zdraví zaměřil na velikost záměru a jeho dopad na životní prostředí, možnou kumulaci jeho vlivů s vlivy jiných známých záměrů, produkci odpadů, znečišťování životního prostředí a rušivé vlivy.

Krajský úřad v průběhu zjišťovacího řízení posuzování vlivů záměru na životní prostředí přezkoumal všechny podklady poskytnuté investorem v oznámení záměru, zpracovaném v rozsahu přílohy č. 3 zákona o posuzování vlivů na životní prostředí a důkladně zvážil, zda a v jakém rozsahu může záměr vážně ovlivnit životní prostředí a obyvatelstvo.

V oznámení byla navržena řada konkrétních opatření při organizaci výstavby, které dostatečně ošetřují všechny složky životního prostředí, včetně stanovení odborného ekodozoru. Z hlediska významnosti jednotlivých identifikovaných vlivů je záměr tedy realizovatelný a při dodržování technologické kázně a provozních předpisů negativně neovlivní hodnocené složky životního prostředí.

Předkládaný záměr byl vyhodnocen na základě kritérií uvedených v příloze č. 2 zákona o posuzování vlivů na životní prostředí, a sice na základě charakteristiky záměru, umístění záměru a charakteristiky předpokládaných vlivů záměru na obyvatelstvo a životní prostředí. Krajský úřad použil k vyhodnocení vlivů záměru na životní prostředí a veřejné zdraví kritéria, která charakterizují na straně jedné vlastní záměr a příslušné zájmové území, na straně druhé z toho vyplývající významné potenciální vlivy na obyvatelstvo a životní prostředí, tj. kritéria dle přílohy č. III Směrnice Rady 85/337/EHS, ve znění pozdějších směrnic, implementované do přílohy č. 2 k zákonu o posuzování vlivů na životní prostředí.

Při rozhodování pak krajský úřad vycházel z oznámení záměru a jeho příloh, kritérií uvedených v příloze č. 2 zákona o posuzování vlivů na životní prostředí a z vyjádření doručených v rámci zjišťovacího řízení. Na základě výše uvedeného krajský úřad po provedeném zjišťovacím řízení rozhodl tak, jak je uvedeno ve výrokové části tohoto rozhodnutí, přičemž se řídil uvedenými úvahami.

Po zvážení všech vlivů záměru ve vztahu k výše uvedeným kritériím, zejména s ohledem na rozsah vlivů (zasazené území a populaci), povahu vlivů vzhledem k jejich přesahu státních hranic, velikosti a komplexnosti vlivů, pravděpodobnosti vlivů, dobu trvání, četnosti a vratnosti vlivů, a po shromáždění všech vyjádření k předmětnému záměru ve zjišťovacím řízení, dospěl krajský úřad k závěru, že záměr za předpokladů uvedených v oznámení záměru nemá významný vliv na životní prostředí, a proto nebude dále posuzován podle zákona o posuzování vlivů na životní prostředí. Krajský úřad vyhodnotil potenciální vlivy modernizace železniční trati na životní prostředí a veřejné zdraví jako přijatelné, stavbou nedojde ke zhoršení životního prostředí v blízkém ani vzdálenějším okolí. Zjišťovacím řízením nebyly identifikovány žádné významné negativní vlivy způsobující zvýšenou zátěž v uvažovaném území nad limity stanovenými jednotlivými právními předpisy v ochraně životního prostředí a veřejného zdraví. Veškeré relevantní připomínky a požadavky uvedené v doručených vyjádřeních lze řešit v rámci následných správních řízení.

Na základě předloženého oznámení, jeho příloh a obdržených vyjádření krajský úřad rozhodl, že záměr „**Elektrizace a zkapacitnění trati Šumperk - Olomouc**“ nebude posuzován podle zákona o posuzování vlivů na životní prostředí.

Krajský úřad doručuje rozhodnutí veřejnou vyhláškou podle ust. § 25 správního řádu ve spojení s ust. § 7 odst. 6 zákona o posuzování vlivů na životní prostředí vyvěšením na své úřední desce.

Poučení

Proti tomuto rozhodnutí mohou podat oznamovatel a dotčená veřejnost uvedená v § 3 písm. i) bodě 2 zákona o posuzování vlivů na životní prostředí odvolání k Ministerstvu životního prostředí podáním u Krajského úřadu Olomouckého kraje ve lhůtě do 15 dnů ode dne jeho doručení. Lhůta pro podání odvolání se počítá ode dne následujícího po dni doručení rozhodnutí veřejnou vyhláškou. Písemnost doručovaná veřejnou vyhláškou se považuje za doručenou 15. dnem po jejím vyvěšení na úřední desce doručujícího správního orgánu. Dotčená veřejnost doloží v odvolání splnění podmínek podle § 3 písm. i) bodu 2 citovaného zákona. Odvolání podané jen proti odůvodnění rozhodnutí je nepřípustné. Odvolání musí obsahovat údaje o tom, v jakém rozsahu se rozhodnutí napadá, v čem je spatřován rozpor s právními předpisy nebo nesprávnost rozhodnutí nebo řízení, jež mu předcházelo. Podané odvolání má v souladu s ustanovením § 85 odst. 1 správního řádu odkladný účinek.

Do rozhodnutí lze také nahlédnout v Informačním systému EIA na internetových stránkách agentury CENIA, Česká informační agentura životního prostředí (www.cenia.cz/eia) a na stránkách Ministerstva životního prostředí (<http://www.mzp.cz/eia>), pod kódem záměru OLK758 v sekci závěr zjišťovacího řízení. Zde jsou také k dispozici kopie výše uvedených vyjádření v elektronické podobě.

Dotčené územně samosprávné celky – Olomoucký kraj a dotčené obce žádáme o zveřejnění tohoto rozhodnutí ve smyslu § 16 odst. 3 citovaného zákona na úřední desce a internetu, a to nejméně po dobu 15 dnů. Zároveň žádáme v souladu s § 16 odst. 4 citovaného zákona o zaslání písemného vyrozumění o dni vyvěšení rozhodnutí Krajskému úřadu Olomouckého kraje, Odboru životního prostředí a zemědělství v nejkratším možném termínu.

Datum vyvěšení:

.....

Datum sejmutí:

.....

Podpis oprávněné osoby k vyvěšení:

Podpis oprávněné osoby k sejmutí:

Úřední razítko:

Úřední razítko:

Otisk úředního razítka

Mgr. Radomír Studený
vedoucí oddělení integrované prevence
Odboru životního prostředí a zemědělství
Krajského úřadu Olomouckého kraje

Za správnost vyhotovení odpovídá: Mgr. Marie Zeidlerová

Rozdělovník

Dotčené územní samosprávné celky

Olomoucký kraj - zde

Statutární město Olomouc, Horní náměstí 583, 779 11 Olomouc

Obec Hlušovice, Hlavní 36, 783 14 Bohuňovice

Obec Bohuňovice, 6. května 109, 783 14 Bohuňovice

Obec Štarnov, č.p. 131, 783 14 Bohuňovice

Město Šternberk, Horní náměstí 16, 785 01 Šternberk

Obec Babice, čp. 65, 785 01 Šternberk

Obec Mladějovice, čp. 24, 785 01 Šternberk

Obec Újezd, č.p. 83, 783 96 Újezd u Uničova

Město Uničov, Masarykovo nám. 1, 783 91 Uničov

Obec Medlov, č.p. 300, 783 91 Uničov

Obec Troubelice, č.p. 352, 783 83 Troubelice

Obec Nová Hradečná, č.p. 193, 783 83 Troubelice

Obec Libina, č.p. 523, 788 05 Libina

Obec Hrabíšín, č.p. 65, 788 04 Hrabíšín

Obec Nový Malín, č.p. 240, 788 03 Nový Malín

Obec Vikýřovice, Petrovská 168, 788 13 Vikýřovice

Město Šumperk, náměstí Míru 1, 787 01 Šumperk

Dotčené správní úřady

Krajský úřad Olomouckého kraje, Odbor životního prostředí a zemědělství – zde

Magistrát města Olomouce, Odbor životního prostředí, Hynaisova 10, 779 11 Olomouc

Městský úřad Šumperk, Odbor životního prostředí, Jesenická 31, 787 01 Šumperk

Městský úřad Šternberk, Odbor životního prostředí, Horní náměstí 16, 785 01 Šternberk

Městský úřad Uničov, Odbor životního prostředí, Masarykovo náměstí 1, 783 91 Uničov

Krajská hygienická stanice Olomouckého kraje se sídlem v Olomouci, Wolkerova 6, 779 11 Olomouc

Krajská hygienická stanice Olomouckého kraje se sídlem v Olomouci - územní pracoviště Šumperk, Lidická 56, 787 01 Šumperk

Česká inspekce životního prostředí, Oblastní inspektorát Olomouc, Tovární 41, 772 00 Olomouc

AOPK ČR, Správa chráněné krajinné oblasti Jeseníky, Regionální pracoviště Olomoucko, Šumperská 93, 790 01 Jeseník

Povodí Moravy, s.p., Dřevařská 11, 602 00 Brno

Oprávněný zástupce oznamovatele

Ing. Miroslav Bocák, Stavební správa východ, Nerudova 1, 772 58 Olomouc

Zpracovatel oznámení

Ecological Consulting a.s., Na Střelnici 48, 779 00 Olomouc

Na vědomí

MŽP ČR, OVSS VIII, Krapkova 3, 779 00 Olomouc

MŽP ČR, Odbor posuzování vlivů na ŽP a IP, Vršovická 65, 110 00 Praha 10

Občanský spolek „Zdravý Malín, z.s.“, č.p. 817, 788 03 Nový Malín

Český svaz ochránců přírody Šumperk, nám. Republiky 2, 787 01 Šumperk

Hnutí DUHA Olomouc, Dolní náměstí 38, 779 00 Olomouc

Ing. Pavel Tichý, Zahradní 460, 788 13 Vikýřovice