

Ostrava dne 22. dubna 2025
Č. j.: MZP/2025/250/869
Sp. zn.: ZN/MZP/2025/250/128

ROZHODNUTÍ doručované veřejnou vyhláškou

Ministerstvo životního prostředí, odbor výkonu státní správy V (dále též „ministerstvo“), jako příslušný správní úřad podle § 3 písm. f) zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí a o změně některých souvisejících zákonů (zákon o posuzování vlivů na životní prostředí), ve znění pozdějších předpisů (dále jen „zákon“) ve spojení s § 21 písm. c) bodu 1. zákona, na základě oznámení záměru „Modernizace ŽST Hranice na Moravě“ (dále jen „oznámení“), provedeného zjišťovacího řízení dle § 7 zákona, jehož cílem bylo zjištění, zda záměr může mít významný vliv na životní prostředí, a obdržených písemných vyjádření dotčených orgánů, rozhodlo ve smyslu § 7 odst. 6 zákona takto:

Záměr „Modernizace ŽST Hranice na Moravě“ (dále jen „záměr“) společnosti Správa železnic, státní organizace, se sídlem Dlážďená 1003/7, 110 00 Praha 1 – Nové Město, IČO 70994234, zastoupené na základě plné moci společností AFRY CZ s.r.o., se sídlem Magistrů 1275/13, Michle, 140 00 Praha 4, IČO 45306605 (dále též „oznamovatel“), umístěný v k. ú. Hranice, Drahotuše, Velká u Hranic a Bělotín, v obci Hranice a obci Bělotín, v Olomouckém kraji, který naplňuje dikci bodu 44 (Celostátní železniční dráhy) kategorie I přílohy č. 1 k zákonu dle § 4 odst. 1 písm. b) zákona, **nemůže mít významný vliv na životní prostředí a nebude posouzen podle zákona.**

Charakter záměru a možnost kumulace s jinými záměry:

Předmětem záměru je rekonstrukce železniční stanice Hranice na Moravě (dále jen „ŽST“) včetně zásadní proměny přednádražního prostoru. Záměr je uvažován od km 209,979 do km 213,054 (trať Přerov – Ostrava) a od km 0,000 do km 1,963 (trať Hranice na Moravě – Horní Lideč). Modernizace zajišťuje dostatečný počet kolejí pro vlaky délky 740 m pro výhledový provoz, tedy 4 koleje výhradně pro nákladní vlaky a dalších 5 kolejí této délky sdílených s osobní dopravou. Zásadní změnou koncepce řešení ŽST je situování 3 ostrovních nástupišť západně od stávající výpravní budovy s cílem přiblížení osy podchodu k autobusovému nádraží. Slepá smyčka mezi kolejišti bude zaplněna parkovacím domem, parkovištěm s prvky retenční zeleně a stromy, příjezdem k objektu údržby drah a odstavným stáním pro autobusy. Součástí záměru je rovněž objekt nové výpravní budovy.

Řešení dopravy v klidu bude zajištěno v parkovacím domě přímo u terminálu (kapacita 300 stání), v prostoru nekrytého venkovního parkoviště (kapacita 150 stání) a na vyhrazených podélných K+R stáních s rychlým příjezdem. Počet parkovacích stání v podzemí je 122 a v nadzemí 328. V období provozu záměru nejsou očekávány žádné další nároky na dopravní infrastrukturu.

V ŽST je uvažována obnova všech komponent sdělovacího zařízení včetně kabelových rozvodů se zachováním principu dálkového ovládání. Realizace záměru předpokládá přeložky inženýrských sítí.

Součástí záměru je rekonstrukce nemovité kulturní památky Hranické viadukty, a to ve spolupráci a v souladu s požadavky Národního památkového ústavu (dále jen „NPÚ“).

Záměr se nachází ve vymezeném koridoru D78 - koridor vysokorychlostní dopravy (dále jen „VRT“) Prosenice – hranice kraje, včetně napojení na stávající železniční tratě u Prosenic a u Hranic.

Kumulace vlivů připadá v úvahu v území vymezeném dosahem vlivů záměru. Známé záměry, se kterými může dojít ke kumulaci, jsou v různých fázích zpracování projektové dokumentace, jejich období realizace nelze přesně stanovit. Kumulace připadá v úvahu ve fázi realizace i provozu záměru. Potenciální negativní vlivy na dotčené území budou pouze krátkodobé a v čase proměnlivé.

Stručný popis technického a technologického řešení záměru:

Železniční svršek a spodek

Realizací záměru dojde k rekonstrukci železničního svršku a spodku. V rámci záměru se budou vyskytovat úseky s traťovou rychlostí do 160 km/h. Sklonové poměry v traťových úsecích jsou uvažovány stávající. Ve stávající koridorové trati bude doplněn staniční obvod V Poli, kde jsou navrženy dvě kolejové spojky na rychlost 80 km/h. ŽST je navržena s ohledem na maximalizaci délek staničních kolejí pro nákladní vlaky. Zhlaví jsou navržena s minimalizací nestandardních prvků, tj. transformovaných a křižovatkových výhybek.

V ŽST bude provedena kompletní rekonstrukce hlavního staničního obvodu. V kolejišti Nádraží lokál budou doplněny dvě kusé koleje 102 a 104 náhradou za stávající koleje 47 až 53. V kolejišti budou rovněž doplněny kusé koleje pro odstavení souprav v počtu a parametrech požadovaných na základě dopravní technologie. Kolejiště je navrženo tak, aby bylo možné mezi staniční koleje umístit pilíře budoucího silničního mostu.

Součástí železničního spodku budou konstrukční vrstvy a jejich odvodnění. Mezistaniční úseky budou odvodněny trativody, otevřenými příkopy do přilehlých vodotečí nebo navazujících odvodňovacích systémů.

Provizorní napojení trati směr Přerov

Z důvodu umožnění dvoukolejného přístupu vsetínské skupiny je navržen provizorní obvod V Poli. Pro jízdy vlaků Přerov – Hranice na Moravě bude určena kolej č. 502, pro opačný směr kolej č. 501, ze které bude možné bezkolizně pokračovat ve směru na Drahotuše po koleji č. 4 nebo kolizně v obvodu V Poli. Směrová kolize u vlaků Přerov – Vsetín a Vsetín – Přerov bude provozně řešena na jižním zhlaví (alternativně na kolejových spojkách kolem Hranických viaduktů).

Nástupiště

V ŽST jsou navržena 3 nová ostrovní nástupiště z nových nástupištních bloků s výškou nástupní hrany 550 mm nad temenem kolejnice. Pro přístup na nástupiště se předpokládá vybudování nového podchodu v poloze blíže k autobusovému nádraží. Pro údržbu je navržen služební přechod v severním konci nástupiště, který navazuje na zázemí oznamovatele.

Mosty, propustky a zdi

Most v ev. km 210,844 - Hranický viadukt, kamenný i cihlový: úprava mostu je navržena pro volný mostní průřez (dále jen „VMP“) 2,5 m s minimální rezervou 25 mm. Jedná se o atypické řešení, které je vyvoláno požadavkem NPÚ na minimalizaci vykonzolování nových konstrukcí. Most bude navržen pro rychlost 140 km/h. Na stávající klenby bude nasazena železobetonová deska, která prostorově pojme VMP 2,5 m a zároveň zajistí příznivé roznášení nahodilého zatížení do klenbových pásů. Železobetonová deska bude uložena na podélné trámy, které budou uloženy na stávající poprsní zdi. Bourání poprsních zdí bude omezeno na nejnutnější rozsah. Stávající kamenné desky, které tvoří římsu, budou dle požadavku NPÚ zachovány a budou použity i v novém stavu. Tyto desky budou ve stejné výškové úrovni jako dnes, protože výškovou polohou desek vůči klenbám je definován vzhled konstrukce, který je pro památkovou hodnotu mostu velmi důležitý. Prostor mezi železobetonovou deskou a stávající klenbou bude vyplněn mezerovitým betonem, aby byl zajištěn rovnoměrný roznos zatížení do kleneb. Osa koleje je volena tak, aby maximálně korespondovala s osou klenbových pásů. Na římsy budou použity stávající kamenné desky, do kterých bude kotveno zábradlí. Stávající sloupky mají malou výšku a budou tedy uloženy na betonové sokly. Zábradlí bude ocelové a bude replikou stávajícího zábradlí.

Most v ev. km 211,202: na mostě bude provedena nová nasazená železobetonová deska pro zvýšení zatížitelnosti a přechodnosti. Bude provedena sanace nosné konstrukce a spodní stavby, nová izolace, odvodnění a římsa se zábradlím.

Most v ev. km 212,296: je navržena rekonstrukce levé části mostu pod upravovanými kolejemi. Most bude rekonstruován až po zrcadlo, které je přibližně v polovině šířky objektu. Bude provedena nová nasazená železobetonová deska pro zvýšení zatížitelnosti a přechodnosti. Dále bude provedena sanace nosné konstrukce a spodní stavby, nová izolace, římsa se zábradlím, odvodnění. Do pravé části mostu (vpravo od zrcadla) nebude zasahováno.

Podchod v ev. km 211,639: nový osobní podchod v ŽST bude spojoval ulici Potštátskou s novými třemi nástupišti. Přístup na každé nástupiště bude zajištěn bezbariérově pomocí výtahu a dvou jednoramenných schodišť. Šířka podchodu bude 75,5 m, délka přemostění 5,0 m. Nový podchod nahradí stávající osobní podchod v ev. km 211,838, který bude demolován.

Podchod v km 211,632: nový železniční osobní podchod bude spojoval přístup na nové parkoviště v ulici Nádražní a autobusové nádraží. Šířka podchodu bude 30,5 m, délka přemostění 5,0 m.

Propustek v ev. km 212,189: bude demolován a nahrazen novým trubním propustkem se šikmými čely. Šířka propustku bude činit 10,0 m se světlostí otvoru 0,8 m.

Podchod v ev. km 211,892 a nadchod v ev. km 211,945: budou demolovány bez náhrady.

Most v ev. km 211,698 a most v ev. km 211,750: bez úprav.

Zabezpečovací zařízení

Nové kolejiště ŽST bude zabezpečeno staničním zabezpečovacím zařízením – elektronickým stavědlem. V mezistaničním úseku Hranice na Moravě – Drahotuše bude upraveno traťové zabezpečovací zařízení (dále jen „TZZ“) v návaznosti na návrh zabezpečení sjezdů z VRT. Na nově vybudovaném dvoukolejném úseku na jižním napojení VRT do ŽST a nově vybudovaném jednokolejném úseku na severním napojení VRT do ŽST bude vybudováno nové TZZ. Nové staniční zabezpečovací zařízení je navrženo ve zjednodušené návěštní soustavě pro výhradní provoz pod systémem ETCS (Evropský vlakový zabezpečovací systém).

Sdělovací zařízení

V rámci realizace záměru bude modernizováno sdělovací zařízení v rozsahu provedení nové místní kabelizace, upravení a doplnění dálkové kabelizace, instalace rozhlasového zařízení, poplachového zabezpečovacího a tísňového systému, informačního systému pro cestující, kamerového systému a upravení systému GSM-R (komunikační a dispečinkový systém pro sektor železniční dopravy).

Trakce a elektroenergetika

Součástí záměru bude trakční vedení v jednofázové trakční soustavě se střídavým napětím 1 x 25 kV, 50 Hz dle rozsahu modernizace železničního svršku a spodku, nástupišť, propustků, mostů a dalších souvisejících objektů. Zatrolejování je plánováno dle dopravní technologie na všech dopravních kolejích obvodů Hlavní nádraží, V poli a Nádraží lokál. Osvětlení prostranství ŽST je navrženo pomocí osvětlovacích věží a osvětlovacích stožárů. Nástupiště budou osvětlena pomocí sklopných stožárů.

Pozemní objekty

Součástí záměru je objekt nové výpravní budovy, který bude situován v místě stávajícího mezikolejního prostoru v těsné blízkosti autobusového nádraží. Výpravní budova v sobě bude integrovat převýšenou vstupní halu a dále odbavovací halu, spolu s dalšími prodejními prostory a zázemím terminálu včetně čekárny. Výpravní budova bude provázána s parkovišti a nástupiště podchodem v nové posunuté poloze ve směru na přerovské zhlaví. Součástí výpravní budovy bude nová technologie dráhy, která bude provozně samostatná. Je počítáno s umístěním zabezpečovací, sdělovací a silnoproudé technologie. Veřejné prostory budou zkapacitněny pro výhled do roku 2050.

Řešení dopravy v klidu bude zajištěno v novém parkovacím domě přímo u terminálu (kapacita 300 stání), v prostoru nekrytého venkovního parkoviště (kapacita 150 stání) a rovněž na vyhrazených podélných K+R stáních s rychlým příjezdem. Parkovací dům je navrhován jako železobetonová skeletová konstrukce pro nadzemní část a kombinovaná železobetonová skeletová/stěnová konstrukce pro podzemní část. Střecha parkovacího domu bude mít cca 0,5 m až 2,5 m silnou substrátovou vrstvu, která umožní výsadbu stromů a keřů. Pomocí kombinace šterkových trávníků, travin, stromů a systému zelených vsakovacích muld bude docházet k zadržování vody v krajině.

O d ů v o d n ě n í:

Oznámení záměru zpracované v únoru 2025 v rozsahu dle přílohy č. 3 k zákonu obdrželo ministerstvo dne 28. 2. 2025. Oznámení zpracoval Ing. Pavel Mitev (držitel autorizace dle § 19 zákona). Dopisem č. j. MZP/2025/250/604 ze dne 7. 3. 2025 rozeslalo ministerstvo dotčeným orgánům a dotčeným územním samosprávným celkům informaci o oznámení záměru se sdělením, že záměr bude podroben zjišťovacímu řízení ve smyslu § 7 zákona. Současně zveřejnilo oznámení na internetu v Informačním systému EIA na webových stránkách České

informační agentury životního prostředí, kód záměru OV9241. Informace o zjišťovacím řízení byla zveřejněna na úřední desce Olomouckého kraje dne 10. 3. 2025.

Provedení zjišťovacího řízení dle zákona je vyžadováno vzhledem k tomu, že se jedná o záměr dle § 4 odst. 1 písm. b) zákona, který naplňuje dikci bodu 44 (Celostátní železniční dráhy) kategorie I přílohy č. 1 k zákonu.

Cílem zjišťovacího řízení bylo zejména zjistit, zda uvedený záměr může mít významný vliv na životní prostředí a veřejné zdraví, zda bude posouzen podle zákona a zda může samostatně nebo ve spojení s jinými záměry významně ovlivnit území evropsky významné lokality nebo ptačí oblasti.

Ministerstvo obdrželo celkem 4 vyjádření dotčených orgánů. Dotčené územní samosprávné celky, veřejnost ani dotčená veřejnost se nevyjádřily.

Na základě předloženého oznámení, které obsahuje popis současného stavu a specifikuje velikost a významnost očekávaných vlivů záměru na životní prostředí, a obdržených vyjádření k oznámení ministerstvo konstatuje, že záměr nebude působit významně negativně na žádnou ze složek životního prostředí ani na veřejné zdraví. Realizace záměru v plánovaném rozsahu, popsaném v oznámení, je v daném území akceptovatelná.

Charakteristika záměru

Záměrem oznamovatele je kompletní rekonstrukce hlavního staničního obvodu stávající ŽST.

Dle zpracované rozptylové studie (Ing. Tomáš Morávek, únor 2025) lze na základě vypočtených imisních koncentrací znečišťujících látek [NO₂, PM₁₀, PM_{2,5}, benzen a benzo(a)pyren] konstatovat, že realizace záměru nebude představovat výrazný nárůst imisí a nebude mít zásadní vliv na imisní situaci v posuzované lokalitě. Záměrem nedojde k překročení imisních limitů dle přílohy č. 1 zákona č. 201/2012 Sb., o ochraně ovzduší, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „zákon o ochraně ovzduší“) s ročním průměrováním. Zásadní vliv na imisní příspěvky bude mít důsledná provozní kázeň a předcházení emisím prachových částic uplatněním navržených opatření. S ohledem na předmět záměru, kterým je modernizace ŽST na již provozované elektrizované železniční trati, nedojde v období provozu záměru k ovlivnění kvality ovzduší.

Dle zpracované hlukové studie (Ing. Patrik Holeček, únor 2025) lze na základě vypočtených hodnot konstatovat, že hluk z realizace a provozu záměru nezpůsobí při dodržení navržených protihlukových opatření překročení hygienického limitu.

Spotřeba pitné vody v období realizace záměru bude závislá na počtu pracovníků a bude činit cca 5 l/osobu/směnu. Spotřeba vody pro mytí bude činit cca 120 l/osobu/směnu. Voda bude zajišťována vodovodní přípojkou napojenou na stávající rozvody vody a dále pomocí mobilních cisteren, příp. dovozem balené vody. V důsledku zkapacitnění veřejného prostoru nové výpravní budovy se ve fázi provozu záměru předpokládá mírné navýšení spotřeby pitné vody oproti stávající spotřebě. V porovnání se současným stavem (celková spotřeba pitné vody ve výpravní budově ŽST za rok 2023 činila 1003 m³) se spotřeba pitné vody nebude významně lišit.

Technologická voda bude v období realizace záměru využita při provádění stavebních a montážních prací (kropení materiálu při hutnění náspů, kropení betonu, výroba betonových a maltových směsí, čištění spár, čištění techniky před výjezdem ze staveniště apod). Zásobování vodou bude řešeno ze stávajících veřejných vodovodních řadů a hydrantů. Činnosti, při kterých technologické vody vznikají, budou probíhat v prostoru staveniště a zařízení staveniště zřízeného na zpevněné ploše, odkud budou tyto vody svedeny přes odlučovač do bezodtoké jímky, která bude pravidelně vyvážena. V případě nutnosti odběru vody z vod povrchových bude nezbytné získat povolení příslušného vodoprávního orgánu.

Pro zadržení splachu ze staveniště při nadměrných dešťových srážkách budou zřízeny dočasné usazovací nádrže. Zpevněné plochy sloužící k dopravě a parkování stavebních strojů budou zabezpečeny proti úniku závadných látek ochrannými příkopy, které budou svedeny do sedimentačních jímek a čisticích stanic. V rámci provozu záměru budou součástí staveb železničního spodku i konstrukční vrstvy a jejich odvodnění. Mezistaniční úseky budou odvodněny systémem trativodů, otevřenými příkopy do přilehlých vodotečí nebo navazujících odvodňovacích systémů. Srážkové vody zachycené z nově navrženého zastřešení nástupiště budou svedeny do vsakovacích objektů, případně do stávající kanalizace. V porovnání se současným stavem se produkce splaškových vod nebude významně lišit.

Všechny odpady vzniklé realizací a provozem záměru budou rozlišeny v souladu s kategorizací a katalogem odpadů ve smyslu zákona č. 541/2020 Sb., o odpadech, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „zákon o odpadech“) a prováděcích předpisů k němu. Odpady budou předávány osobám oprávněným k nakládání s odpady ve smyslu zákona o odpadech.

Realizací záměru dojde k trvalému a dočasnému záboru pozemků zařazených do zemědělského půdního fondu (dále jen „ZPF“). Trvalý zábor pozemků ZPF je navrhován v rozsahu 2 235 m², druh zemědělské kultury orná půda a zahrada. Z důvodu vybudování staveniště, přístupové komunikace na staveniště a deponie stavebních materiálů je navrhován dočasný zábor pozemků ZPF.

Záměrem dojde k dočasným záborům pozemků určených k plnění funkcí lesa (dále jen „PUPFL“) z důvodu pokládání kabelové trasy do drážního tělesa v místech procházejících ochranným pásmem lesa, na pozemcích v k. ú. Hranice, Velká u Hranic a Bělotín. Trvalé zábery PUPFL se nepředpokládají.

Při realizaci záměru budou v nezbytně nutné míře káceny dřeviny rostoucí mimo les. V období provozu záměru budou porosty na drážním tělese pravidelně prořezávány či káceny při údržbě trati a zajišťování její provozuschopnosti.

Záměrem nedojde k významnému ovlivnění biologické rozmanitosti.

Záměr nepředstavuje ve stávající lokalitě významné riziko z hlediska případných havárií. Z hlediska úniku závadných látek bude v souladu s platnými právními předpisy zpracován havarijní plán se stanovením postupu pro všechny případy havárií. Rizika spojená s únikem provozních či pohonných hmot do půdy a její kontaminace budou eliminována dodržováním zákonných povinností. K vyloučení rizika havárií při přepravě nebezpečných látek je nutné dodržovat platné předpisy z oblasti železniční přepravy. Realizací předkládaného záměru nedojde ke zvýšení pravděpodobnosti vzniku uvedených rizik ve srovnání se stávající situací.

Posuzovaný záměr je předložen v jedné variantě dispozičního a technického řešení.

Umístění záměru

Posuzovaný záměr se nachází v Olomouckém kraji, v obci Hranice a obci Bělotín, v katastrálním území Hranice, Drahotuše, Velká u Hranic a Bělotín. Územně je záměr vymezen od km 209,979 do km 213,054 (trať Přerov – Ostrava) a od km 0,000 do km 1,963 (trať Hranice na Moravě – Horní Lideč). ŽST se nachází v severovýchodní části obce Hranice, kabelová trasa pro nové zabezpečovací a sdělovací zařízení bude doplněna v dotčených mezistaničních úsecích Hranice na Moravě – Drahotuše, Polom – Hranice na Moravě a v úseku Hranice na Moravě – Hranice na Moravě město. Dopravní napojení se realizací záměru nezmění. Nejbližší obytná zástavba je umístěna ve vzdálenosti 24 m od východní části záměru, na ul. Hvízdoslavova.

Záměr je lokalizován mimo lokality soustavy Natura 2000, zvláště chráněná území, území přírodních parků, mokřady, ústí řek a horské oblasti. V souvislosti s realizací záměru nedojde ani k zásahu do některého z těchto specifických území.

Trasa záměru prochází územím, ve kterém je stanoveno záplavové území včetně aktivní zóny záplavového území toků Velička a Ludina. Zájmové území neleží v chráněné oblasti přirozené akumulace vod.

Záměr je v kontaktu s významnými krajinnými prvky vodní tok, údolní niva a les.

Záměr je v místě kabelové trasy v kontaktu s nadregionálním biokoridorem K 144 Jezernice - Hukvaldy (dále jen „NRBK“) a prochází podél hranice regionálního biocentra RC 171 Rozvodí Stráže, jež je vložené do NRBK. Rovněž se dostává do kontaktu, příp. prochází v blízkosti lokálního územního systému ekologické stability (dále jen „ÚSES“).

Záměr je ve střetu s nemovitou kulturní památkou Hranické viadukty (102439), most v km 210,844. V těsné blízkosti záměru se nachází ochranné pásmo nemovité kulturní památky Kostel Narození Panny Marie se hřbitovem (40938/8-420). Samotná nemovitá kulturní památka se nachází cca 300 m od záměru. Hranice ochranného pásma v těsné blízkosti lemuje část záměru (cca 500 m). V jižní části záměru okrajově vede hranice ochranného pásma památkové zóny Hranic. Samotná památková zóna se nachází ve vzdálenosti cca 360 m.

Předmětné území se nachází v chráněném ložiskovém území Hranice na Moravě I stanoveném pro ochranu cihlářské suroviny, lokalita zasahuje do dobývacího prostoru Hranice na Moravě I pro dobývání cihlářské suroviny. Dotčené území není definováno jako poddolovaná plocha.

V přímém kontaktu se záměrem se nachází staré ekologické zátěže *Nádraží ČD – havárie* (k. ú. Hranice) a *Skládka u železnice* (k. ú. Drahotuše). Cca 120 m od záměru se nachází stará ekologická zátěž *Skládka Cihelna* (k. ú. Hranice).

Charakteristika předpokládaných vlivů záměru na obyvatelstvo a životní prostředí

V zájmové oblasti jsou dlouhodobě překračovány imisní limity pro roční koncentrace benzo(a)pyrenu. Za účelem posouzení imisního příspěvku záměru v období realizace byl v rámci zpracování rozptylové studie proveden výpočet imisních příspěvků pro koncentrace částic PM_{2,5} a PM₁₀, oxid dusičitý (NO₂), benzen a benzo(a)pyren. Plošnými zdroji znečišťování ovzduší v rámci realizace záměru budou mj. demolice stávajících objektů, vykládka a nakládka materiálů, skladování, externí doprava materiálů, nezpevněné plochy, terénní úpravy apod. Bodové zdroje v rámci etapy výstavby nevzniknou.

Na základě výsledků rozptylové studie lze konstatovat, že záměr nebude představovat významnou negativní změnu z hlediska imisní situace v posuzované lokalitě. V rámci realizace záměru dojde k dočasnému navýšení imisí prachových částic PM₁₀ (roční průměr), PM₁₀ (24hodinový průměr) a PM_{2,5} (roční průměr). Vyšší hodnoty příspěvků PM₁₀ (24hodinový průměr) v hodnotách i desítek µg/m³ jsou způsobeny souběhem všech uvažovaných činností a budou se vyskytovat pouze několik hodin v roce bez uvažování opatření pro snížení emisí prachových částic. Imisní limit pro PM₁₀ (24hodinový průměr) nebude překročen. Přírůstky imisí všech sledovaných ukazatelů dle přílohy č. 1 k zákonu o ochraně ovzduší s ročním průměrováním jsou ve všech referenčních bodech minimální. Produkované emise benzo(a)pyrenu jsou s ohledem na jeho jiné zdroje v rámci lokality zcela zanedbatelné. Maximální imisní příspěvek záměru v posuzovaném území nepřesahuje 1 % imisního limitu benzo(a)pyrenu pro roční průměrování (max. příspěvek v síti činí 3.45172E-03 ng/m³).

V období provozu záměru nedojde k žádnému ovlivnění kvality ovzduší. S ohledem na předmět záměru, kterým je modernizace a posílení železniční dopravy, je očekáván spíše pozitivní vliv.

Realizací záměr nedojde k významné změně klimatu.

V rámci hlukové studie byla hodnocena fáze realizace a provozu záměru. Výpočtově posuzovaným zdrojem hluku v období realizace záměru byla stavební činnost v průběhu provádění stavby. Vzhledem k vypočteným hodnotám v období výstavby (začátek 2. etapy včetně rekonstrukce Hranických viaduktů) jsou v části úseku obslužné komunikace mezi ulicemi Hviezdoslavova a Bezručova navrženy dvě mobilní protihlukové clony min. výšky 2 m. Dominantním zdrojem hluku bude stavební činnost na tělese viaduktu, kde je však umístění mobilních protihlukových prvků zcela nevhodné. Navržené stěny tak budou částečně eliminovat celkový hluk prostřednictvím odclonění hluku z provozu dopravních prostředků na obslužných trasách. Při zajištění protihlukových opatření lze očekávat nepřekračování hygienického limitu hluku $L_{Aeq,T} = 65 \text{ dB(A)}$ v době provádění stavebních prací od 7:00 do 21:00 hod.

Měřeným a výpočtově hodnoceným zdrojem hluku v období provozu záměru je stávající a výhledový provoz drážní dopravy na železniční trati, stávající a výhledový provoz automobilové dopravy na komunikacích ulic Nádražní a Tovární včetně veřejných parkovišť, která na tyto komunikace přímo navazují, a výhledový provoz stacionárních zdrojů hluku.

Dle zjištěných naměřených a vypočtených hodnot lze očekávat navýšení hluku v místě viaduktů, kde bude přidána nová kolej. Dále pak jižně od přerovského zhlaví z důvodu jak nové koleje, tak navýšení intenzit dopravy. Ke snížení hlukové expozice dojde severně od přerovského zhlaví vlivem snížení intenzit dopravy a vlivem realizace nového kolejového svršku. Snížení hlukové expozice lze očekávat také v části obvodu ŽST za přerovským zhlavím z důvodu realizace nového kolejového svršku. Na šíření hluku má vliv rovněž demolice stávající výpravní budovy a její nahrazení v jiném místě. Dodatečná protihluková opatření nejsou navrhována. Jako účinná protihluková opatření při ochraně hluku z provozu dráhy se uplatňují především organizační opatření (tj. návrh intenzit dopravy, obměna vozového parku – 100 % souprav s kotoučovými brzdami v roce 2035 apod.). Dle výsledků výpočtu hluku drážního provozu lze očekávat nepřekračování hygienického limitu hluku $L_{Aeq,16h} = 68 \text{ dB(A)}$ pro 16 hodin v denní době a hygienického limitu hluku $L_{Aeq,8h} = 63 \text{ dB(A)}$ pro 8 hodin v noční době pro hluk z dopravy na drahách, které byly umístěny a povoleny rozhodnutím nebo opatřením podle jiného právního předpisu před 1. lednem 2001.

Realizací nových parkovišť dojde k nevýznamnému navýšení intenzit dopravy oproti stávajícímu stavu. Samotná parkoviště nemají u nejbližších chráněných venkovních prostorů stavby významný vliv na změnu hlukových ukazatelů. Dominantním zdrojem silničního hluku nadále bude přístupová komunikace k parkovištím na ulici Nádražní. Dle výsledků výpočtu hluku silničního provozu (vč. parkovišť) lze očekávat nepřekračování hygienického limitu hluku $L_{Aeq,16h} = 68 \text{ dB(A)}$ pro 16 hodin v denní době a hygienického limitu $L_{Aeq,8h} = 58 \text{ dB(A)}$ pro 8 hodin v noční době pro hluk z dopravy na pozemních komunikacích, které byly umístěny a povoleny rozhodnutím nebo opatřením podle jiného právního předpisu před 1. lednem 2001. Rovněž lze očekávat nepřekračování hygienického limitu hluku $L_{Aeq,16h} = 60 \text{ dB(A)}$ pro 16 hodin v denní době a hygienického limitu $L_{Aeq,8h} = 50 \text{ dB(A)}$ pro 8 hodin v noční době pro hluk z dopravy na pozemních komunikacích, které byly umístěny a povoleny rozhodnutím nebo opatřením podle jiného právního předpisu po 1. lednu 2001.

Vypočtené hodnoty hladin hlukové expozice provozu stacionárních zdrojů (trafostanice) jsou zcela bezvýznamné. Dle výsledků výpočtu hluku z provozu stacionárních zdrojů hluku lze očekávat nepřekračování hygienického limitu hluku $L_{Aeq,8h} = 50 \text{ dB(A)}$ pro osm celých na sebe navazujících hodin v denní době a hygienického limitu $L_{Aeq,1h} = 40 \text{ dB(A)}$ pro jednu nejhluchší hodinu v noční době.

Ve fázi realizace záměru, tj. z důvodu činnosti těžkých stavebních strojů, příp. průjezdy těžkých nákladních automobilů, mohou vznikat vibrace o hygienicky nevýznamných intenzitách. Účinky strojů a nářadí použitých při výstavbě, které mohou být zdroji vibrací (např. vibrační válec, vibrační deska, sbíječka apod.), nepřesáhnou hranice staveniště. Vznik vibrací, které by negativně ovlivnily statiku objektů, se nepředpokládá. V rámci provozu záměru nebude hygienický limit vibrací překračován.

Z hlediska zpracované rozptylové a hlukové studie lze očekávat nevýznamné vlivy záměru na veřejné zdraví. Negativní vlivy v průběhu výstavby (akustická zátěž, vibrace, emisní zátěž) budou dočasné a budou sníženy či eliminovány organizačními a technickými opatřeními navrženými v oznámení záměru, resp. v příloze č. 10 k zákonu o ochraně ovzduší.

Záměr nebude mít negativní vliv na podzemní a povrchové vody. V rámci realizace záměru se nepředpokládá negativní ovlivnění kvality a režimu vodního prostředí. Vlivy na vodní útvary podzemních vod lze hodnotit jako rozsahem malé, ovlivnění hladiny podzemních vod se nepředpokládá. Záměr je v kontaktu s vodním tokem Ludina, jeho přítokem a Račím potokem, které trasa přechází po mostech nebo trubních propustích. Do vodních toků nebude vlivem realizace záměru zasahováno. Současně nelze očekávat významný negativní vliv na vodní tok Velička, který současná trať překonává po mostním objektu Hranické viadukty. Výkopy podél vodního toku budou po dobu výstavby zapaženy. Záměr nepředpokládá riziko ohrožení či poškození chemického či ekologického stavu vod.

Realizací záměru budou dotčeny pozemky zařazené do ZPF a PUPFL. Dočasné zábory půdy vzniknou zejména pro zřízení ploch zařízení staveniště, dočasných příjezdových cest a v těsné blízkosti samotné stavby. Plochy dočasných záborů budou po skončení stavebních prací rekultivovány. Trvalým zábohem v rozsahu 2 235 m² budou dotčeny půdy II. třídy ochrany ZPF. Vzhledem k charakteru záměru, tedy modernizaci tratě a zřízení kabelového zabezpečovacího a sdělovacího zařízení převážně na ostatní ploše (drážních pozemcích), lze považovat vlivy záborů půd za málo významné. Rovněž zásah do PUPFL lze považovat za málo významný.

Záměr nebude mít významný vliv na horninové prostředí, přírodní zdroje nebudou záměrem dotčeny.

Krajinný ráz chráněný podle ustanovení § 12 zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „ZOPK“) nebude vlivem záměru narušen.

Realizací záměru dojde k ovlivnění některých skladebných částí prvků ÚSES. V místě kontaktu se záměrem bude zřízena nová kabelová trasa, bez zásadních stavebních prací, nedojde tedy k významnému zásahu do uvedených skladebných částí ÚSES. K zásahu do ploch ÚSES může dojít vlivem kácení dřevin, a to pouze v jejich okrajových částech, které se těsně přimykají k drážnímu tělesu. Vlivy jsou hodnoceny jako dočasné, mírné. V období provozu záměru nejsou vlivy na ÚSES předpokládány.

Vlivy záměru na významné krajinné prvky jsou hodnoceny jako dočasné, mírné.

V rámci záměru dojde ke kácení dřevin především v prostoru nové výpravní budovy. Rozsah kácení je hodnocen jako mírný. Dřeviny, které nebudou v kolizi se záměrem, budou účelně chráněny před jejich poškozením. V období provozu záměru bude vegetační doprovod podél tratě podléhat kácení nebo prořezu, pokud omezí průjezdný profil tratě, bude hrozit riziko pádu stromů do kolejiště nebo by mohla být ovlivněna funkčnost trakčních vedení či jiných stavebních prvků tratě.

Na základě biologického průzkumu (Mgr. Vratislav Laška, Ph.D., únor 2025) provedeného v jarním a letním aspektu roku 2023 byl zjištěn výskyt běžných druhů rostlin, nebyly však zastíženy žádné zvláště chráněné druhy ve smyslu § 49 ZOPK. V daném území byla zjištěna

přítomnost sedmi druhů rostlin zařazených na červený seznam. V rozsahu trvalého a dočasného záboru dojde rovněž k záboru stanovišť těchto rostlin, a to skryvkou zeminy. Z botanického hlediska není dotčené území považováno za příliš hodnotné, vlivy jsou posouzeny jako přijatelné. Za ekologicky nejvhodnější lze považovat údolní jasanovo-olšové luhy okolo vodních toků, především Ludiny, ale též nad viaduktem okolo vodního toku Velička, kterých se záměr dotýká prostřednictvím mostních objektů. Realizací stavby se nepředpokládá jejich významnější dotčení, v místech křížení s tratí mají většinou koryto opevněné kamennou dlažbou do betonu. Flóra bude dotčena pouze v bezprostřední blízkosti stávající železniční tratě.

Záměr může mít vliv na některé druhy zvláště chráněných živočichů. Pro tyto druhy bude nutné požádat příslušný správní orgán o vydání výjimky dle § 56 odst. 2 ZOPK. Většina zvláště chráněných druhů byla zjištěna v úsecích trati, kde bude probíhat pouze pokládka nových kabelů. V prostoru ŽST, kde bude probíhat rozsáhlejší modernizace trati i drážních budov, nebylo zjištěno hnízdění ptačích druhů vázaných na tento typ budov. V prostoru okolo nádraží byly detekovány přelety několika druhů letounů (především netopýra rezavého). V prostoru ŽST nebyly přímo zjištěny žádné druhy plazů, nicméně vzhledem k jejich výskytu v bezprostředním okolí je nutné předpokládat jejich výskyt i zde. Z bezobratlých byli zjištěni v prostoru ŽST čmelák a zlatohlávek tmavý.

Z biologického průzkumu rovněž vyplývá, že se v dotčeném území vyskytují různé druhy biotopů, které umožňují výskyt poměrně různorodých skupin živočichů, a to jak běžných, tak zvláště chráněných druhů. Lze konstatovat, že při vhodném provedení prací nelze očekávat významnější negativní vlivy realizace záměru na nacházející se společenstva zvláště chráněných druhů živočichů, avšak nelze vyloučit jejich náhodné usmrcení, rušení či zásah do biotopu. Celková biodiverzita dotčených lokalit však nebude záměrem významně ovlivněna, je předpoklad, že po ukončení výstavby záměru se časem většina původních dotčených biotopů postupně obnoví.

Vlivy záměru na flóru, faunu, ekosystémy a biologickou rozmanitost jsou hodnoceny jako mírné, většinou dočasné. Uvedenými zásahy při realizaci záměru nedojde k významnému ovlivnění celkové biodiverzity dotčeného území (např. zásadní změnou nebo trvalým zničením ekosystému nebo trvalým vyhynutím nějakého druhu).

Podle § 7 odst. 2 zákona je cílem zjišťovacího řízení u záměrů a jejich změn uvedených v § 4 odst. 1 písm. b) až h) zákona zjištění, zda mohou mít významný vliv na životní prostředí, případně zda mohou samostatně nebo ve spojení s jinými mít významný vliv na předmět ochrany nebo celistvost evropsky významné lokality nebo ptačí oblasti, a tedy podléhají posouzení vlivů záměru na životní prostředí podle zákona. Dle stanoviska Krajského úřadu Olomouckého kraje (dále též „KÚ OK“) č. j. KUOK 19457/2024 ze dne 31. 1. 2024, vydaného dle § 45i odst. 1 ZOPK, záměr nemůže mít samostatně nebo ve spojení s jinými koncepcemi nebo záměry významný vliv na předmět ochrany nebo celistvost evropsky významné lokality nebo ptačí oblasti.

Realizace záměru nebude mít významný negativní vliv na hmotný majetek.

Součástí záměru je rekonstrukce nemovité kulturní památky Hranické viadukty (102439). Z důvodu mimořádné hodnoty této památky je navrženo šetrné, atypické řešení, které není zcela v souladu s běžnými drážními stavbami obdobného charakteru. Zásah do Hranických viaduktů je podrobně konzultován s NPÚ. Vlivy na tuto památku jsou hodnoceny jako nevýznamné. Na ostatní nemovité kulturní památky, památkové zóny či jejich ochranná pásma, které se nacházejí v blízkosti záměru, se vliv záměru nepředpokládá, vzhledem ke skutečnosti, že v dotčeném území bude realizováno pouze kabelové zabezpečovací a sdělovací zařízení, bez významných stavebních prací.

V dotčené lokalitě se nachází území s archeologickými nálezy (dále jen „ÚAN“) kategorie I., II. a IV. Žádné ÚAN není v přímém kontaktu se záměrem. Nejbližší ve vzdálenosti cca 250 m

od záměru se nachází ÚAN kategorie I. U kostelíčka. V této okrajové části záměru bude realizováno kabelové zařízení, bez významných stavebních prací. Vliv na ÚAN se nepředpokládá.

Realizace ani provoz záměru nebude mít přeshraniční vliv.

Z předložených podkladů a posouzení záměru dle jednotlivých složek životního prostředí a možného vlivu na veřejné zdraví je zřejmé, že rozsah, povaha, velikost, intenzita, pravděpodobnost a frekvence případných negativních vlivů záměru na své okolí jsou zanedbatelné.

Podle § 7 odst. 3 zákona se zjišťovací řízení zahajuje na podkladě oznámení a provádí se podle kritérií uvedených v příloze č. 2 k zákonu. Při určování, zda záměr může mít významný vliv na životní prostředí, přihlíželo ministerstvo k:

- a) povaze a rozsahu záměru a jeho umístění,
- b) obdrženým vyjádřeními a
- c) výsledkům jiných environmentálních hodnocení podle příslušných právních předpisů.

Posouzení záměru bylo provedeno s ohledem na jeho umístění, charakter, kapacitu a rozsah činností souvisejících s jeho realizací a provozem, a to ve vztahu k očekávaným vlivům na jednotlivé složky životního prostředí a veřejné zdraví.

V oznámení byly identifikovány a kvantifikovány všechny podstatné předpokládané vlivy záměru, které by mohly negativně působit na jednotlivé složky životního prostředí a zdraví obyvatel, a z jejich charakteru a kvantity bylo vyhodnoceno, že nebyly zjištěny skutečnosti, které by jednoznačně bránily realizaci záměru. Současně se v průběhu zpracování oznámení nevyskytly takové nedostatky ve znalostech nebo neurčitosti, které by znemožňovaly jednoznačnou specifikaci možných vlivů na životní prostředí a veřejné zdraví. Dostupné informace byly pro účely posouzení vlivů záměru na životní prostředí dostatečné. Realizace záměru v plánovaném rozsahu, popsaném v oznámení záměru, je v daném území akceptovatelná.

Shrnutí vyjádření obdržených v průběhu zjišťovacího řízení včetně vypořádání

Ministerstvo obdrželo v průběhu zjišťovacího řízení v zákonem stanovené lhůtě celkem 4 vyjádření. Vyjádření Krajské hygienické stanice Olomouckého kraje se sídlem v Olomouci bylo zcela bez připomínek. Dotčené územní samosprávné celky, veřejnost ani dotčená veřejnost uvedená v § 3 písm. i) bodu 2 zákona se k oznámení nevyjádřily. K připomínkám vzneseným v ostatních vyjádřeních uvádí ministerstvo své vyjádření (psáno kurzívou) vždy za jednotlivým stručným shrnutím.

Městský úřad Hranice, odbor stavební úřad, životního prostředí a dopravy (vyjádření č. j. OSUZPD/12013/25 ze dne 3. 4. 2025)

Z hlediska ZOPK konstatuje, že záměrem budou dotčeny zvláště chráněné druhy, a tedy bude nutné zažádat dle § 56 tohoto zákona o výjimku z ochranných podmínek zvláště chráněných druhů živočichů. Příslušným orgánem je KÚ OK.

Předpokládaný záměr je situován na pozemcích, které jsou součástí ZPF, z tohoto důvodu musí být postupováno v souladu se zákonem č. 334/1992 Sb., o ochraně zemědělského půdního fondu, ve znění pozdějších předpisů. K odnětí půdy ze ZPF pro nezemědělské účely je třeba souhlasu orgánu ochrany ZPF vydaného dle § 9 odst. 8 tohoto zákona, jež se stane závaznou částí rozhodnutí, která budou ve věci vydána podle zvláštních právních předpisů.

Z hlediska zájmů chráněných ostatními zákony v oblasti životního prostředí ve své kompetenci nemá k oznámení záměru žádné připomínky a neuvádí ani žádná upozornění.

Jedná se o upozornění určená oznamovateli plynoucí z platných právních předpisů.

Národní památkový ústav, generální ředitelství (vyjádření č. j. NPU-310/20207/2025 ze dne 3. 4. 2025)

Pro konkrétní stavební úpravu Hranických viaduktů je třeba požádat o závazné stanovisko orgány státní památkové péče. V rámci detailního posuzování vlivů podle zákona je žádoucí zohlednit i krajinné zarámování upravovaného viaduktu, způsob zakládání a průběh výstavby, zejména jeho vliv na archeologické hodnoty v daném území.

V bezprostřední blízkosti záměru se nachází několik archeologicky cenných lokalit (ÚAN I a II), je proto velká pravděpodobnost, že při výkopech pro pilíře, podchody apod. dojde k zásahu do dalších ÚAN. V rámci detailnějšího posudku EIA proto považuje za potřebné zhodnotit i způsob provádění stavby, jelikož rozsah staveniště je mnohem širší než stavba samotná.

Přímý stavební zásah do kulturní památky Hranických viaduktů je řešen samostatně a v rámci tohoto řešení by mělo být vypořádáno i krajinné zarámování.

Dle vyjádření zástupce oznamovatele ze dne 16. 4. 2025 byl záměr rekonstrukce Hranických viaduktů ve spolupráci s NPÚ detailně upraven tak, aby byl minimálně narušen jejich historický a vizuální charakter. Při rekonstrukci bude zejména zachována materiálová autenticita a původní konstrukční systém, zachovány stávající kamenné římsy i jejich výšková poloha, nové zábradlí bude replikou původního, bourací práce budou omezeny pouze na nejnutnější rozsah, uložení železobetonové desky je navrženo tak, aby nedocházelo k negativnímu přenášení zatížení na klenby.

Požadavky uvedené výše jsou v plném souladu se závěry vyjádření NPÚ ze dne 3. 4. 2025, které potvrzuje, že rekonstrukce Hranických viaduktů byla v předstihu projednána s odborným pracovištěm NPÚ v Olomouci. Navržené řešení plně respektuje principy památkové ochrany, a to jak z hlediska zachování materiálové a konstrukční autenticity, tak i celkového vizuálního charakteru viaduktů. Z tohoto důvodu lze očekávat, že dopad na krajinné zarámování viaduktů bude minimální až zanedbatelný. Detailní technické řešení stavby, včetně způsobu zakládání a postupu výstavby, bude dále rozpracováno v rámci následujícího stupně projektové dokumentace.

Možný výskyt archeologického nálezu nelze v území dotčeném posuzovaným záměrem zcela vyloučit. Dle § 22 odst. 2 zákona č. 20/1987 Sb., o státní památkové péči, ve znění pozdějších předpisů platí pro stavebníky povinnost ohlásit stavební činnost archeologickému ústavu a dle potřeby umožnit záchranný archeologický výzkum. Při respektování tohoto ustanovení bude ochrana archeologických památek zajištěna.

Ministerstvo k výše uvedenému sděluje, že na základě oznamovatelem doložených záznamů z jednání mezi oznamovatelem a zástupci NPÚ lze potvrdit, že rekonstrukce Hranických viaduktů byla diskutována a je navržena v souladu s požadavky NPÚ, což je mj. konstatováno i ve vyjádření NPÚ na str. 3, tedy že „Zásah do Hranického viaduktu (r. č. ÚSKP 1497663193) byl v předstihu konzultován s NPÚ ÚOP v Olomouci; a dle informace v dokumentaci upraven v souladu s vyslovenými požadavky (str. 139 oznámení)“.

Ministerstvo po vyhodnocení všech podkladů neshledalo důvod k pochybnosti o tom, že nedojde provedením záměru k závažnému ovlivnění životního prostředí a obyvatelstva, protože neuplatnilo postup dle § 7 odst. 5 zákona.

Krajský úřad Olomouckého kraje, odbor životního prostředí a zemědělství (vyjádření č. j. KUOK 36485/2025 ze dne 9. 4. 2025)

Z hlediska zákona č. 289/1992 Sb., o lesích a o změně a doplnění některých zákonů (lesní zákon), ve znění pozdějších předpisů na základě předloženého oznámení konstatuje, že dojde k záboru PUPFL, kdy v navazujícím řízení rozhoduje dle § 48 odst. 1 písm. d) tohoto zákona obecní úřad obce s rozšířenou působností, zde Městský úřad Hranice, a to o odnětí PUPFL do výměry 1 ha nebo o omezení jejich využívání pro plnění funkcí lesa a o výši poplatků za odnětí, a dle § 48a odst. 1 písm. b) tohoto zákona o odnětí PUPFL nebo o omezení jejich využívání pro plnění funkcí lesa o výměře 1 ha a více a o výši poplatků za odnětí rozhoduje krajský úřad.

Jedná se o upozornění určená oznamovateli plynoucí z platných právních předpisů.

Z hlediska ochrany ovzduší nemá k záměru připomínky a s realizací záměru souhlasí. Pouze upozorňuje, že provozovatel stavby musí zajistit, aby při stavebních činnostech zamezil šíření prachu do okolních lokalit a aby při převozu stavebních materiálů nedocházelo ke znečišťování místních komunikací.

Ministerstvo uvádí, že z hlediska ochrany ovzduší jsou v oznámení navržena opatření vedoucí k omezení prašnosti v období realizace. Nadto je zhotoviteli stavby nově uložena povinnost vyplývající z § 16 odst. 10 zákona o ochraně ovzduší dodržovat při provádění záměru, jeho změně nebo při odstraňování stavby opatření k předcházení vzniku prašnosti a k omezování jejího šíření v souladu s přílohou č. 10 k tomuto zákonu, je-li to pro něj technicky možné a ekonomicky přijatelné. Splnění této povinnosti nebo technickou nemožnost nebo ekonomickou nepřijatelnost je zhotovitel povinen prokázat na vyžádání orgánu ochrany ovzduší.

Jako orgán odpadového hospodářství upozorňuje, že dle zákona o odpadech nemá kompetenci k povolování nakládání s nebezpečnými odpady, jak je uvedeno v předloženém záměru v tabulce č. 3 zákonných kompetencí k právním úkonům jednotlivých správních orgánů.

Jedná se o upozornění určená oznamovateli plynoucí z platných právních předpisů.

Z hlediska ochrany přírody konstatuje, že z podkladů, které jsou správnímu orgánu k dispozici, z umístění, rozsahu a charakteru záměru vyplývá, že záměr není v kolizi se žádným zvláště chráněným územím ani jeho ochranným pásmem. Orgán ochrany přírody pouze upozorňuje, že v případě, kdy by se realizace dotýkala zájmů chráněných podle části páté ZOPK (zejména zvláště chráněných druhů), je třeba posouzení, zda není potřeba požádat o vydání příslušné výjimky ze zákazů.

Jedná se o upozornění určená oznamovateli plynoucí z platných právních předpisů.

Z hlediska zájmů chráněných ostatními zákony v oblasti životního prostředí ve své kompetenci nemá k oznámení záměru žádné připomínky a neuvádí ani žádná upozornění.

Ministerstvo ponechává vyjádření vzhledem k jeho obsahu bez komentáře.

S ohledem na výše uvedené, zejména na základě informací uvedených v oznámení a v jeho přílohách, písemných vyjádřeních a zjišťovacího řízení provedeného podle zásad uvedených v příloze č. 2 k zákonu ministerstvo rozhodlo tak, jak je uvedeno ve výroku tohoto rozhodnutí.

Podle § 7 odst. 6 zákona věty první, dojde-li příslušný úřad k závěru, že záměr nebo jeho změna nepodléhá posouzení vlivů záměru na životní prostředí podle tohoto zákona, vydá o tom rozhodnutí, které je prvním úkonem v řízení podle správního řádu. V souladu s § 7 odst. 6 zákona větou třetí se rozhodnutí zveřejňuje podle § 16 zákona a doručuje veřejnou vyhláškou (viz § 25 správního řádu).

P o u č e n í:

Proti tomuto rozhodnutí mohou oznamovatel, dotčená veřejnost uvedená v § 3 písm. i) bodu 2 zákona a dotčené územní samosprávné celky podat rozklad k ministrovi životního prostředí u ministerstva, a to ve lhůtě do 15 dnů ode dne jeho doručení (§ 152 odst. 1 ve spojení s § 83 odst. 1 správního řádu), přičemž tato lhůta se počítá ode dne následujícího po dni doručení rozhodnutí. Splnění podmínek podle § 3 písm. i) bodu 2 zákona doloží dotčená veřejnost v rozkladu.

Ing. Tomislav Střelec, CSc.
ředitel odboru výkonu státní správy IX
po dobu nepřítomnosti zastoupen

Ing. Kamilou Badurovou
zástupkyní ředitele odboru
podepsáno elektronicky

Rozdělovník

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

Dotčené územní samosprávné celky ke zveřejnění na úřední desce po dobu nejméně 15 dnů podle § 16 zákona:

- Olomoucký kraj, Jeremenkova 40a, 779 00 Olomouc
- Město Hranice, Pernštejnské náměstí 1, 753 01 Hranice
- Obec Běloutín, Běloutín 151, 753 64 Běloutín

Po nabytí právní moci:

Oznamovatel

Dotčené územní samosprávné celky:

- Olomoucký kraj, Jeremenkova 40a, 779 00 Olomouc
- Město Hranice, Pernštejnské náměstí 1, 753 01 Hranice
- Obec Běloutín, Běloutín 151, 753 64 Běloutín

Dotčené orgány:

- Krajský úřad Olomouckého kraje, k rukám ředitele úřadu, Jeremenkova 40a, 779 00 Olomouc
- Městský úřad Hranice, k rukám tajemníka úřadu, Pernštejnské náměstí 1, 753 01 Hranice
- Krajská hygienická stanice Olomouckého kraje se sídlem v Olomouci, Wolkerova 74/6, 779 00 Olomouc

Na vědomí:

- Ministerstvo životního prostředí, odbor posuzování vlivů na životní prostředí a integrované prevence, Vršovická 65, 100 10 Praha 10
- Česká inspekce životního prostředí, oblastní inspektorát Olomouc, Tovární 1059/41, 779 00 Olomouc
- Národní památkový ústav, generální ředitelství, Valdštejnské náměstí 162/3, 118 01 Praha 1
- Zpracovatel oznámení: Ing. Pavel Mitev, Vídeňská 119d, 619 00 Brno