

# MINISTERSTVO ŽIVOTNÍHO PROSTŘEDÍ

100 00 PRAHA 10 – VRŠOVICE, Vršovická 65

V Praze dne 3. prosince 2010

Č.j.: 83628/ENV/10

## **STANOVISKO K POSOUZENÍ VLIVŮ PROVEDENÍ ZÁMĚRU NA ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ**

podle § 10 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“)

### **I. Identifikační údaje**

***Název záměru:***

Elektrizace trati vč. PEÚ Otrokovice - Zlín - Vizovice

***Kapacita záměru:***

Celková délka elektrizovaného úseku je cca 25 km. Zdvoukolejnění se týká úseku o délce cca 10,2 km.

Elektrizace trati Otrokovice - Zlín - Vizovice řeší vlastní elektrizaci trati včetně předelektrizačních úprav (dále jen „PEÚ“) zařízení přímo související a podmiňující elektrizaci. Trať bude elektrizována stejnosměrnou soustavou o napětí 3 kV. V úseku Otrokovice - Zlín střed je v maximální variantě plánováno trať zdvoukolejnit. Dvoukolejný úsek Otrokovice - Zlín střed bude rozdělen vložением odbočky Zlín - Malenovice. Úprava trati umožní rychlost až 100 km/h v úseku Otrokovice - Zlín střed a 80 km/h v úseku Zlín střed - Vizovice s dílčími omezeními rychlosti v úsecích s nepříznivými směrovými poměry.

V dopravních a na zastávkách budou pro příměstskou dopravu vybudována nástupiště o délce 130 m. Všechna nová nástupiště budou vybudována s výškou nástupištní hrany 550 mm nad temenem kolejnice.

***Umístění:***

Kraj: Zlínský

Obec: Otrokovice, Zlín, Lípa, Želechovice nad Dřevnicí, Zádveřice - Raková, Vizovice

k. ú: Otrokovice, Kvítkovice u Otrokovic, Zlín, Malenovice u Zlína, Louky nad Dřevnicí, Prštné, Příluky u Zlína, Želechovice nad Dřevnicí, Lípa nad Dřevnicí, Zádveřice, Vizovice

***Obchodní firma oznamovatele:*** Správa železniční dopravní cesty, s.o.

***IČ oznamovatele:*** 70 99 42 34

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

## **II. Průběh posuzování**

***Zpracovatel oznámení a dokumentace:*** Ing. Irena Bártová  
osvědčení odborné způsobilosti č.j.:17460/4773/OEP/92,  
s prodloužením autorizace č.j.: 38202/ENV/06

***Datum předložení oznámení:*** 13. 8. 2009

***Datum předložení dokumentace:*** 3. 2. 2010

***Zpracovatel posudku:*** Ing. Josef Tomášek, CSc.  
osvědčení odborné způsobilosti č.j.: 69/14/OPV/93,  
s prodloužením autorizace č.j.: 45139/ENV/06

***Datum předložení posudku:*** 14. 7. 2010

***Veřejné projednání:*** Veřejné projednání se konalo 2. 9. 2010 v Otrokovicích.

### ***Celkové hodnocení procesu posuzování včetně účasti veřejnosti:***

- Dne 13. 8. 2009 bylo Ministerstvu životního prostředí (dále jen „MŽP“), jako příslušnému úřadu, předloženo oznámení vlivů záměru zpracované dle přílohy č. 3 k zákonu.
- Dne 21. 8. 2009 bylo zahájeno zjišťovací řízení rozesláním oznámení záměru dotčeným územním samosprávným celkům a dotčeným správním úřadům ke zveřejnění a vyjádření. Cílem zjišťovacího řízení bylo v tomto případě stanovení oblastí, na které je nutno se zaměřit při zpracování dokumentace vlivů záměru na životní prostředí (dále jen „dokumentace“).
- Dne 30. 9. 2009 byl vydán závěr zjišťovacího řízení s upřesněním oblastí, na které je třeba se v dokumentaci zaměřit.
- Dne 3. 2. 2010 byla příslušnému úřadu předložena dokumentace zpracovaná oprávněnou osobou Ing. Irenou Bártovou.
- Dne 15. 2. 2010 MŽP rozeslalo dokumentaci dotčeným územním samosprávným celkům a dotčeným správním úřadům ke zveřejnění a vyjádření.
- Dne 9. 4. 2010 byl příslušným úřadem pověřen zpracováním posudku o vlivech záměru na životní prostředí (dále jen „posudek“) Ing. Josef Tomášek, CSc., oprávněná osoba.
- Posudek obdrželo MŽP dne 14. 7. 2010.

### **Závěry zpracovatele posudku:**

Zpracovatel posudku po vyhodnocení dokumentace, obdržených vyjádření a dalších podkladů doporučuje příslušnému úřadu vydat souhlasné stanovisko pro realizaci záměru za respektování podmínek tohoto stanoviska.

- Dne 28. 7. 2010 byl posudek rozeslán dotčeným územním samosprávným celkům a dotčeným správním úřadům ke zveřejnění a vyjádření.
- Dne 17. 8. 2010 rozeslalo MŽP pozvánku na veřejné projednání dotčeným územním samosprávným celkům a dotčeným správním úřadům ke zveřejnění.
- Dne 2. 9. 2010 se konalo veřejné projednání záměru.

### **Závěry veřejného projednání:**

Veřejné projednání se konalo dne 2. 9. 2010 od 15:00 hod. v malém sálu č. 3 Otrokovické besedy a proběhlo v souladu s § 17 zákona a s § 4 vyhlášky MŽP č. 457/2001 Sb., o odborné

způsobilosti a o úpravě některých dalších otázek souvisejících s posuzováním vlivů na životní prostředí (dále jen „vyhláška“). Podrobněji je průběh veřejného projednání uveden v zápisu z veřejného projednání č.j.: 77736/ENV/10 ze dne 6. 9. 2010.

***Seznam subjektů, jejichž vyjádření jsou ve stanovisku zčásti nebo zcela zahrnuta:***

1. Statutární město Zlín
2. Město Otrokovice
3. Obec Lípa
4. Obec Želechovice nad Dřevnicí
5. Krajský úřad Zlínského kraje, odbor životního prostředí a zemědělství
6. Magistrát města Zlína, odbor životního prostředí a zemědělství
7. Městský úřad Otrokovice, odbor životního prostředí
8. Městský úřad Vizovice, odbor životního prostředí
9. Krajská hygienická stanice Zlínského kraje se sídlem ve Zlíně
10. Česká inspekce životního prostředí, oblastní inspektorát Brno
11. Správa chráněné krajinné oblasti Bílé Karpaty
12. Lesy ČR, lesní správa Buchlovice
13. MŽP, odbor ochrany vod
14. MŽP, odbor ochrany horninového prostředí a půdního prostředí
15. MŽP, odbor ochrany ovzduší
16. o.s. Štefánikova u Masarykových škol
17. Mgr. Gabriela Ondrová a Petr Ondra
18. Dr. Vilma Skácelová
19. František a Ludmila Komendovi
20. Antonín a Blanka Hruškovi
21. Jiří a Jitka Zajícovi
22. Marie a Drahomíra Ševečkovi
23. Anna a Vladimír Machalovi

### **III. Hodnocení záměru**

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

Záměrem je elektrizace trati vč. PEÚ Otrokovice - Zlín - Vizovice, v úseku Otrokovice - Zlín střed (km 0,0-10,2) má být trať v maximální variantě zdvoukolejněna.

Proces posuzování vlivů na životní prostředí posuzuje realizaci záměru z pohledu akceptovatelnosti z hlediska ochrany životního prostředí. Z hlediska tohoto aspektu nebyl nalezen natolik významný faktor, který by bránil předmětnému záměru při akceptování podmínek formulovaných zpracovatelem dokumentace, úřadů státní správy a zpracovatelem posudku.

Z běžného provozu záměru nevyplývají pro obyvatele a životní prostředí v okolí trati rizika za podmínek dodržení platných legislativních předpisů a respektování dále navržených opatření.

Negativní vlivy záměru se projeví zejména v etapě výstavby. V tomto časově vymezeném úseku se bude negativně projevovat především nárůst nákladní dopravy na přístupových komunikacích k jednotlivým stavbám. Tak může docházet jednak ke zhoršení průjezdnosti některých silničních úseků, zhoršení kvality ovzduší v prostoru křižovatek či „uzavřeném“ intravilánu měst a obcí. V blízkém okolí stavby je možno očekávat v ovzduší zvýšení množství polétavého prachu a krátkodobé zvýšení hlukového zatížení. Velikost těchto emisí je však možno významně eliminovat použitím moderních, progresivních stavebních technologií a kázni ze strany dodavatelských společností.

Provoz na elektrifikované a částečně zdvoukolejňené trati přinese mimo jiné zvýšení kapacity dopravní cesty (frekvence dopravy), zlepšení komfortu pro cestující, zkrácení jízdních dob a zlepšení životního prostředí.

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

Řešené území je velmi komplikované s ohledem na průchod trati ve značné části obytnou zástavbou. Navrhovaný záměr je veden prakticky ve stávající stopě.

Trať Otrokovice – Zlín – Vizovice je páteří systému osobní dopravy předmětné oblasti. Železniční trať prochází průmyslovou, obchodní a občanskou zástavbou. V současnosti je trať velmi vytížená, a to zejména v úseku Otrokovice – Zlín. V dopravní špičce jezdí vlakové soupravy v půlhodinovém intervalu. Jelikož jde o jednokolejnou trať, je tato intenzita dopravy v současnosti na mezi propustnosti.

Současný stav neumožňuje zvýšení dopravní kapacity. Vzhledem k důležitosti této dopravní tepny je účelnost modernizace předmětné trati více než potřebná, nehledě na skutečnost, že trať je v podstatě provozována v původním stavu s minimálními změnami.

Záměr umožní výrazné zvýšení přepravní kapacity. Dnešní soupravy motorových a vlečných vozů nahradí elektrické vlaky s podstatně vyšší kapacitou. Při zvětšení propustnosti trati dojde ke zkrácení jízdních dob vlaků. Zkrácení jízdních dob a tím zvýšení komfortu cestování více atraktivní železniční dopravu před silniční.

Záměr zajistí zvýšení spolehlivosti a bezpečnosti provozu s dosažením kvalitativně vyšších parametrů z hlediska přechodnosti a zvýšení rychlosti dopravy. Účelem stavby je uvést traťový úsek do stavebně technického a provozního stavu tak, aby odpovídal parametrům stanoveným v dohodách vypracovaných na úrovni Evropské unie.

Ve svém principu se jedná o velmi náročnou stavbu, jejíž realizaci komplikuje jak vyhovění současným drážním předpisům, tak legislativním předpisům z hlediska ochrany životního prostředí a veřejného zdraví, včetně dalších legislativních požadavků.

Aby stavba mohla být realizována, je nutno v některých případech sáhnout ke kompromisním řešením. Nelze ve všech případech zcela vyhovět požadavkům dotčených obcí a veřejnosti.

Navržené technické řešení je adekvátní řešení problematice. Jsou použity prostředky na úrovni současného technického poznání a dostupnosti a to včetně řešení železničního svršku a spodku, protihlukových a antivibračních opatření.

***Návrh opatření k prevenci, vyloučení, snížení, popřípadě kompenzaci nepříznivých vlivů záměru na životní prostředí, včetně všech povinností a podmínek pro sledování a rozbor vlivů na životní prostředí:***

Návrh opatření k prevenci, vyloučení, snížení, popřípadě kompenzaci nepříznivých vlivů záměru na životní prostředí je souborem opatření, která vyplynula z jednotlivých fází posuzování tohoto záměru a jsou dále uvedena v podmínkách tohoto stanoviska. Jedná se o opatření za účelem snížení dopadů realizace záměru na životní prostředí. Zvláštní pozornost je věnována především akustické zátěži a vibracím z provozu trati po realizaci záměru.

Do stanoviska jsou promítnuty relevantní požadavky z vyjádření dotčených územních samosprávných celků, dotčených správních úřadů a veřejnosti.

***Pořadí variant z hlediska vlivů na životní prostředí:***

**Varianta 1** řeší zkapacitnění traťového úseku Otrokovice - Zlín střed zdvoukolejněním v celé délce úseku tj. cca 9,5 km. Tento návrh umožní v dopravní špičce vlakové dopravy vedení regionální dopravy v taktu 15 min a vedení dálkové dopravy v taktu 1 hod. v každém směru.

**Varianta 2** řeší zkapacitnění traťového úseku Otrokovice - Zlín střed částečným zdvoukolejněním, kdy na vybraných technicky a územně náročných místech zůstane jedna kolej tak, aby dvoukolejná trať tvořila dopravně kompaktní celky. Tento návrh umožní v dopravní špičce vedení regionální dopravy v taktu 15 min, ale oproti variantě 1 je nutno z důvodu nižší kapacity tratě redukovat dálkovou dopravu.

Z hlediska dopadu stavby na území je varianta druhá příznivější než varianta první, protože z důvodu ponechání jednokolejných vložek budou menší zábory mimodrážních pozemků.

Z pohledu technologického zařízení trati jsou varianty 1 a 2 rovnocenné.

**Varianta 3** řeší zkapacitnění traťového úseku Otrokovice - Zlín střed doplněním dvou výhyben každá o délce cca 0,8 km. Zbytek trati je uvažován jednokolejný s důrazem na omezení záborů mimodrážních pozemků. Z hlediska dopravy tento návrh umožní v dopravní špičce vedení regionální dopravy v taktu 20 min, s omezenou dálkovou dopravou dle varianty 2.

V předložené dokumentaci je jako nejméně příznivá hodnocena varianta 1 s tím, že další varianty jsou z hlediska vlivů na životní prostředí příznivější.

Vlastní dokumentace nedává přednost žádné variantě.

Oznamovatel v současnosti upřednostňuje variantu 2 s tím, že stavba bude realizována ve dvou etapách a to Otrokovice - Zlín střed (včetně) a Zlín střed - Vizovice. Etapa Otrokovice - Zlín střed (včetně) bude realizována jako první.

Zpracovatel posudku nemá s tímto řešením problém a ztotožňuje se s ním.

***Vypořádání vyjádření k dokumentaci:***

V rámci předkládaného záměru obdržel příslušný úřad v řádném termínu celkem 14 vyjádření dotčených územně samosprávných celků, dotčených správních úřadů a veřejnosti. Veškerá vypořádání připomínek vzešlých z obdržených vyjádření jsou komentována v části V. posudku a všechny oprávněné požadavky vyplývající z těchto vyjádření byly buď zpracovatelem posudku odpovídajícím způsobem komentovány, respektive ve formě podmínek navrženy do stanoviska příslušnému úřadu.

### **Vypořádání vyjádření k posudku:**

#### **Podstata vyjádření Statutárního města Zlín**

Občané se k záměru nevyjádřili.

#### **Vypořádání vyjádření zpracovatelem posudku**

*Vzhledem k obsahu je vyjádření ponecháno bez komentáře.*

#### **Podstata vyjádření města Otrokovice**

Se záměrem souhlasí za podmínek

- a) Zachování přechodu pro chodce na všech ramenech křižovatky v místní části Kvítkovice.
- b) Zachování dopravní obslužnosti budov podél železniční trati v Otrokovicích (č. p. 121, 137, 146, 148, 155, 159 a 174) vybudováním obslužné obousměrné pozemní komunikace s cyklostezkou kombinovanou s chodníkem po jedné straně, vč. veřejného osvětlení, odkanalizování atd. Začátek u areálu Tajmac ZPS, a.s, ukončení obratištěm u domu č. p. 159 a s přípravou napojení uvedené komunikace v místech daných územním plánem města. V místě přechodu chodců směrem k železniční trati a železniční zastávce doplnit tuto obslužnou komunikaci o stavební zpomalovací práh.
- c) Dopracování dokumentace pro další fáze realizace projektu o protihlukové stěny z pohltivých materiálů řešené po obou stranách trati s tím, že protihluková stěna mezi silnicí a železniční tratí může být realizována v návaznosti na výsledcích provedeného měření hluku.
- d) Daných usnesením Rady města č. RMO/163/03/10 ze dne 29. 3. 2010, které bylo k dokumentaci záměru zasláno.

#### **Vypořádání vyjádření zpracovatelem posudku**

*Ad a) zahrnuto do podmínek stanoviska,*

*Ad b) obslužná komunikace je součástí záměru,*

*Ad c) zahrnuto do podmínek stanoviska,*

*Ad d) vypořádáno v posudku.*

#### **Podstata vyjádření obce Lípa**

Upozorňuje, že v katastru obce Lípa byla měřena hlučnost jen při průjezdu vlaků. V obci je však větší vlakové nádraží, kde se v průběhu celého dne až do pozdních nočních hodin manipuluje s jednotlivými nákladními vlaky.

Doporučuje provést hluková měření i v průběhu posunování a manipulace s vagóny.

#### **Vypořádání vyjádření zpracovatelem posudku**

*Připomínka akceptována do podmínek stanoviska.*

#### **Podstata vyjádření obce Želechovice nad Dřevnicí**

- a) Obec nesouhlasí s předloženým posudkem a jeho závěry, především s hlukovou problematikou v úseku Zlín - Vizovice, kdy na stávající trati jsou na základě Protokolu o měření hluku ve venkovním prostoru staveb ze dne 18. 1. 2008 (dále jen „protokol“) nejvyšší naměřené hodnoty na úseku Malenovice - Vizovice právě v obci, vedle starého železničního mostu. Naměřené hodnoty překračují denní i noční limity, přesto se v předloženém posudku, v úseku Zlín - Vizovice, doporučuje nerealizovat protihluková

opatření a s realizací vyčkat na výsledek měření v provozu, s ohledem na skutečnost, že tento úsek má být zařazen do další etapy.

- b) Jelikož hlavním zdrojem hluku je nákladní kontejnerová doprava z překladiště v Lípě, požaduje, aby alespoň v nejkritičtějších úsecích byla provedena protihluková ochrana jak venkovního prostoru, tak vnitřního prostoru staveb již při realizaci první etapy, s přihlédnutím na oslunění dotčených objektů. Dále nebylo doloženo měření hluku v chráněném vnitřním prostoru staveb, tak jak požadovala Krajská hygienická stanice Zlínského kraje se sídlem ve Zlíně (dále jen „KHS ZLK“) ve svém vyjádření č.j.: ZL 3473/2.5/2010-02 ze dne 12. 3. 2010.
- c) V problematice odvodnění drážního tělesa, kdy se má nový kolejový svršek odvodnit do stávající dešťové kanalizace upozorňují, že se v dané lokalitě nenachází ve správě obce ani společnosti Veolia Voda a.s. Zlín žádné kanalizační vedení, do kterého by bylo možné předmětnou stavbu odvodnit a bude tudíž nutno vybudovat novou dešťovou kanalizaci, která by umožňovala odvedení dešťových povrchových vod z plánované stavby. Pokud je tedy v projektu plánováno odvodnění drážního tělesa do stávající kanalizace, nelze je realizovat z důvodu absence kanalizace.
- d) Předkládaný projekt elektrizace ve stupni územního řízení neřeší jednotlivé detailní úseky a názor zpracovatele posudku v problematice snížení výškové úrovně nově budovaného drážního tělesa či přemístění nástupiště na protější stranu, při zachování ochranného pásma českých drah, není ničím objektivně podložen, tudíž s ním nelze souhlasit. Zejména stávající umístění stanice je nevhodné (docházková vzdálenost, bariéry, přístup po místní komunikaci, bezpečnost, apod.).

#### Vypořádání vyjádření zpracovatelem posudku

*Ad a) V současnosti se u stávající trati jedná o tzv. starou ekologickou zátěž, která je platnými předpisy tolerována v určitém hlukovém pásmu. Nová stavba (trať) musí splňovat limity a to bez tolerance staré ekologické zátěže. Při měření byla zjištěna - denní ekvivalentní hladina hluku 69 dB, (limit 70 dB). Noční ekvivalentní hladina hluku pak byla zjištěna výpočtem - 66,6 dB (limit 65 dB s mezí tolerance 2 dB). V současnosti není tedy prokazatelně limit překračován.*

*Limity, které byly použity v textu protokolu, se týkají nových staveb, nikoliv stávajícího stavu.*

*Ad b) KHS ZLK ve svém vyjádření ze dne 12. 3. 2010 požaduje výše zmíněné měření provést v průběhu zkušebního provozu.*

*Protihluková ochrana s ohledem na kontejnerové nádraží v Lípě je obcí Lípa plánována řešit přenositelnou protihlukovou stěnou, která v podstatě kopíruje navrženou protihlukovou stěnu dle posuzovaného záměru (PHS H1).*

*Ad c) Odvodnění bude řešeno u železničního spodku (dešťová voda) s tím, že je navrženo jeho vyústění do stávajících vodotečí, které kříží trať, výtokem na terén, případně vsakovacími trativody, v zastavěném území do kanalizace. V záměru není zmiňováno zaústění do stávající kanalizace v předmětném úseku. Vždy bude odvodnění řešeno podle možností, které dané území poskytuje.*

*Ad d) Jedná se o počáteční fázi projektové přípravy záměru, bude tedy ještě docházet k projekčnímu zpřesňování.*

*Možné umístění železniční stanice na opačné straně kolejiště v prostoru dnešních zahrad, které jsou v soukromém majetku, přináší lepší návaznost na autobusovou zastávku, lepší technické parametry komunikace v ulici Nádražní. Zahrnuto do podmínek stanoviska.*

*Snížení výškové úrovně nově budovaného drážního tělesa je technicky možné. Je však nutno zvážit všechny aspekty. Důsledkem snížení náspu je úrovněvé křížení s chráněným přejezdem a snížení bezpečnosti. Dalším aspektem by bylo i bourání některých obytných objektů z hlediska požadavků drážního úřadu na bezpečnost provozu.*

*Tato varianta není projekčně zpracována.*

Podstata vyjádření Krajského úřadu Zlínského kraje, odboru životního prostředí a zemědělství  
Bez připomínek.

Vypořádání vyjádření zpracovatelem posudku

*Vzhledem k obsahu je vyjádření ponecháno bez komentáře.*

Podstata vyjádření Magistrátu města Zlína

Bez připomínek.

Vypořádání vyjádření zpracovatelem posudku

*Vzhledem k obsahu je vyjádření ponecháno bez komentáře.*

Podstata vyjádření Městského úřadu Otrokovice, odboru životního prostředí

Bez připomínek.

Vypořádání vyjádření zpracovatelem posudku

*Vzhledem k obsahu je vyjádření ponecháno bez komentáře.*

Podstata vyjádření Městského úřadu Vizovice, odboru životního prostředí

Bez připomínek.

Vypořádání vyjádření zpracovatelem posudku

*Vzhledem k obsahu je vyjádření ponecháno bez komentáře.*

Podstata vyjádření Krajské hygienické stanice Zlínského kraje se sídlem ve Zlíně

Bez připomínek.

Vypořádání vyjádření zpracovatelem posudku

*Vzhledem k obsahu je vyjádření ponecháno bez komentáře.*

Podstata vyjádření České inspekce životního prostředí, Oblastního inspektorátu Brno

Bez připomínek.

Vypořádání vyjádření zpracovatelem posudku

*Vzhledem k obsahu je vyjádření ponecháno bez komentáře.*

Podstata vyjádření Ministerstva životního prostředí, odboru ochrany vod

Bez připomínek.

Vypořádání vyjádření zpracovatelem posudku

*Vzhledem k obsahu je vyjádření ponecháno bez komentáře.*



Podstata vyjádření Ministerstva životního prostředí, odboru ochrany ovzduší  
Bez připomínek.

Vypořádání vyjádření zpracovatelem posudku

*Vzhledem k obsahu je vyjádření ponecháno bez komentáře.*

Příslušnému úřadu bylo na veřejném projednání předáno vyjádření pana Kočendy

Připomínky se týkají především části trati v Loukách – v okolí ulice U Dráhy, souvislosti realizace záměru a omezení přístupnosti do objektů během výstavby a požadavku na zabezpečení přístupu do ulice U Dráhy při realizaci záměru a protihlukových stěn.

Dále byly uvedeny pochybnosti k provedení měření hluku s tím, že České dráhy byly o měření informovány a vlaky jezdily s menším počtem vagonů a podstatně nižší rychlostí.

Vypořádání vyjádření zpracovatelem posudku

*Přístup k objektům musí být během stavby zajištěn, a to nejen pro složky integrovaného záchranného systému.*

*Výška a vlastní řešení protihlukových stěn bude předmětem následné projekční přípravy. Podmínky pro realizaci protihlukových stěn jsou součástí podmínek stanoviska.*

*Připomínky k měření hluku - tuto připomínku je nutno odmítnout z důvodu nemožnosti ji prokázat ani vyvrátit.*

#### **Stanovisko:**

Na základě oznámení, dokumentace, posudku, veřejného projednání, vyjádření k nim uplatněných a doplňujících informací vydává Ministerstvo životního prostředí jako příslušný úřad podle § 10 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, z hlediska přijatelnosti vlivů záměru na životní prostředí

## **SOUHLASNÉ STANOVISKO**

k záměru

### **„Elektrizace trati včetně PEÚ Otrokovice - Zlín - Vizovice“**

s tím, že níže uvedené podmínky tohoto stanoviska budou respektovány v následujících stupních projektové dokumentace stavby a zahrnuty jako podmínky návazných správních řízení.

#### **Doporučená varianta:**

Varianta 2 - zkapacitnění traťového úseku Otrokovice - Zlín střed částečným zdvoukolejněním, kdy na vybraných technicky a územně náročných místech zůstane jedna kolej tak, aby dvoukolejná trať tvořila dopravně kompaktní celky.

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

### **I. Opatření pro fázi přípravy**

#### Ochrana vod a prevence závažných havárií

1. Zpracovat Havarijní a Protipovodňový plán pro období výstavby a předložit ke schválení příslušnému vodoprávnímu úřadu.
2. Zajistit vhodné zdroje vody pro stavbu.

#### Nakládání s odpady

3. Rozbory kameniva a rozbory zemin určených k uložení na povrchu terénu dle potřeby doplnit dalšími vzorky vyhodnocenými dle požadavků aktuálně platné legislativy.

#### Půda

4. Zajistit případnou skrývku svrchních vrstev půdy a její uložení na mezideponii. Skrývku orníční vrstvy využít pro opětovnou rekultivaci po ukončení výstavby nebo s ní nakládat v souladu s požadavky orgánu ochrany zemědělského půdního fondu.

#### Ovzduší

5. V prováděcím projektu stavby specifikovat opatření k snížení prašnosti při výstavbě.

#### Ochrana přírody a krajiny

6. Případné náhradní výsadby naplánovat po dohodě s příslušným orgánem ochrany přírody.
7. Pokud možno neprovádět zásahy do koryt vodotečí a břehových porostů.
8. U všech objektů, které převádějí železniční trať přes vodoteče dodržet zásadu zachování (případně obnovení) průchodnosti pro drobné obratlovce. U drobných vodotečí stačí zachování, popřípadě vytvoření migrační lavice na jednom z břehů. Před a za propustky (ani přímo v nich) by neměly být usazovací jímky s kolmými nebo prudkými stěnami - předcházení vzniku pastí na menší živočichy.
9. Při rekonstrukci a sanaci mostů a propustků zajistit, aby materiály k tomuto účelu používané neunikaly do okolního prostředí (např. zaplachtování) a nedošlo ke znečištění vody. Při injektáži a podlévání ložisek mostních objektů zabránit úniku látek k tomu používaných do okolí (zejména do vody a půdy).
10. Hodnotné solitérní dřeviny ochránit dřevěným obložením před poškozením mechanizací.

#### Ochrana veřejného zdraví

11. Dopracovat technické řešení protihlukových stěn a specifikovat individuální protihluková opatření.
12. Protihlukové stěny řešit tak, aby významně nenarušovaly komfort cestujících, pohodu obyvatel nejbližších obytných objektů (vč. zastínění) a významně nenarušovaly ráz území. Především v památkové zóně se doporučuje použít kombinace skla a režných cihel.
13. Do projektové dokumentace zpracovat realizaci protihlukových stěn v celém rozsahu tak, jak jsou navrženy, včetně prostorových rezerv na jejich případnou budoucí realizaci.

14. V případě, že dojde k odložení stavby, příp. etapy stavby o více než 5 let, aktualizovat stávající hlukovou studii na úrovni v té době známých parametrů. Na základě této studie provést nový návrh protihlukových stěn a tyto promítnout do projektové dokumentace s respektováním výše uvedených bodů.
15. Deklarovat, zda je pro realizaci individuální ochrany obytných objektů - výměna oken, zajištěna dostačující neprůzvučnost oken, vzhledem k výhledovému hlukovému zatížení (měření KHS ZLK). Dokladovat minimální neprůzvučnost oken stanovenou v souladu s požadavky ČSN 73 0532 Akustika - Ochrana proti hluku v budovách a související akustické vlastnosti stavebních výrobků - Požadavky.
16. Do projektové dokumentace zapracovat opatření ke kompenzaci vibračních účinků provozu uvedené trati.
17. Omezit, případně vyloučit provoz nákladní vlakové dopravy v noční době, a to včetně obslužné dopravy/přepravy překladiště firmy Metrans na katastrálním území Želechovice nad Dřevnicí a Lípa nad Dřevnicí.

#### Ostatní

18. Technicky dořešit křížení trati se silnicí v Otrokovicích. V případě, že nebude legislativní schůdnost navrhovaného řešení, řešit situaci jinak (např. mimoúrovňové křížení), včetně všech souvisejících opatření.
19. Zachovat přechod pro chodce na všech ramenech křižovatky v Otrokovicích - Kvítkovicích.
20. Provéřít reálnost přemístění železniční stanice v Želechovicích nad Dřevnicí na opačnou stranu tratě s propojením na ul. Osvobození. V případě reálnosti použít tuto variantu.
21. Specifikovat umístění staveništního zařízení s ohledem na obytnou zástavbu.
22. Vyloučit umístění staveništního zařízení v přírodně hodnotných úsecích podél trati (zejména Významných krajinných prvků a prvků Územních systémů ekologické stability).
23. Recyklační základnu neumísťovat do areálu TOMA.

## **II. Opatření pro fázi realizace**

### Ochrana vod a prevence závažných havárií

24. Zajistit ochranu vod před znečištěním ze stavby.
25. Likvidaci splaškových vod řešit trvalými sociálními zařízeními napojenými na splaškovou kanalizaci respektive suchými WC s chemickou náplní nebo odvozem splašků na smluvní ČOV.
26. Na všech zařízeních stavenišť musí být zajištěn takový způsob manipulace s pohonnými hmotami a dalšími látkami, který vyloučí možnost jejich úniku do okolního prostředí.
27. Na plochách zařízení stavenišť nebudou skladovány látky škodlivé vodám ani pohonné hmoty (dále jen „PHM“) s výjimkou množství pro jednodenní potřebu ať již z důvodu použití látek pro výstavbu (penetrační nátěry, apod.), či jako PHM do ručního nářadí (motorové pily, apod.).
28. Na zařízeních stavenišť či vlastní stavbě nebude probíhat čerpání PHM. V případě plnění nádrží ručního nářadí nebo kompresorů bude použito odpovídajících postupů.

29. Na plochách zařízení staveniště v zátopovém území a v blízkosti vodních toků budou stavební mechanismy a nákladní automobily vybaveny dostatečným množstvím sanačních prostředků pro případnou likvidaci úniků ropných látek. Nesmí zde být provozována jakákoliv manipulace s ropnými látkami, ani jejich skladování, dále zde nesmějí být opravovány žádné mechanismy (stavební stroje či vozidla).
30. Na zařízeních staveniště nalézajících se v zátopovém území neskladovat lehce odplavitelný materiál či materiál, který by mohl při zvýšených průtocích působit jako překážka v toku.
31. V průběhu odstávky mechanismů podložit tyto záchytnými vanami pro zachycení případných úkapů ropných látek.
32. V případě úniku ropných nebo jiných závadných látek neprodleně odstranit kontaminovanou zeminu a uložit tuto na lokalitě určené k těmto účelům nebo předat oprávněné firmě k provedení dekontaminace.
33. V případě mimořádného úniku informovat místně příslušný vodohospodářský úřad a zajistit odpovídající nápravná opatření v souladu s havarijním plánem.

#### Ochrana ovzduší

34. Vlastní zemní práce provádět vždy v rozsahu nezbytně nutném; v případě nutnosti eliminovat prašnost kropením prostoru staveniště, deponií zemin a stavebních komunikací; minimalizovat zásoby sypkých stavebních materiálů a ostatních potenciálních zdrojů prašnosti.

#### Nakládání s odpady

35. Kontaminované kamenivo z prostoru pod výhybkami bude odebíráno samostatně a odváženo na biodegradační plochu nebo na skládku nebezpečných odpadů.
36. Přechodné skladování odpadů na zařízeních staveniště či vlastním staveništi omezit na nezbytně nutnou dobu.
37. Specifikovat množství vznikajících odpadů, stanovit konkrétní místa a nádoby na tříděný odpad a systém sběru, třídění, soustřeďování, využívání či odstraňování vznikajících odpadů, a to tak, aby bylo zřejmé splnění požadavků daných zákonem č. 185/2001 Sb., o odpadech, ve znění pozdějších předpisů, a jeho prováděcích předpisů.
38. V maximální možné míře třídit a recyklovat odpady vznikající během výstavby a preferovat jejich využití jako druhotné suroviny. Minimalizovat objem odpadů ukládaných na skládky.

#### Ochrana přírody a krajiny

39. Odstraňování dřevin provádět výhradně mimo hnízdní období ptáků a mimo vegetační období (tedy kácet a vyřezávat pouze od listopadu do března včetně).
40. V případě, že dojde k realizaci stavby v delším časovém horizontu (více než 4 roky), zpracovat aktualizované biologické hodnocení (platí i pro dílčí etapy realizace).
41. Hodnotné solitérní dřeviny ochránit před poškozením mechanizací dřevěným obložením.
42. Případné nezbytně nutné zásahy do vodních toků a mokřadů provádět mimo dobu rozmnožování ryb a obojživelníků, tzn. nejlépe v podzimních či zimních měsících. Pohyb mechanizace ve vodním toku omezit na nejnižší nutnou míru.

43. V průběhu realizace záměru respektovat požadavky příslušného orgánu ochrany přírody.
44. Zajistit důslednou rekultivaci všech stavbou dotčených prostorů z důvodu prevence ruderalizace území a výskytu ohnisek invazních, alergenních a nepůvodních druhů rostlin.

#### Ochrana veřejného zdraví

45. Realizovat protihlukové stěny současně se stavbou jen v těch úsecích, kde se to jeví jako nezbytné. Realizace je nezbytná u protihlukové stěny A2, C2, C3, D1 (pro I. etapu realizace).
46. Přípravu stavby a stavbu v ostatních úsecích realizovat tak, aby protihlukové stěny mohly být následně realizovány.
47. O realizaci protihlukových stěn (jejich instalaci) na zbývajících úsecích bude rozhodnuto až na základě měření ve zkušebním provozu. V obci Lípa provést měření v průběhu posunování a manipulace s vagóny na přilehlém vlakovém nádraží.
48. Celý proces výstavby bude organizačně zajištěn tak, aby maximálně omezoval možnost narušení faktorů pohody, a to zejména v nočních hodinách a ve dnech pracovního klidu.
49. Veškerou stavební činnost lze provádět pouze v době od 7 do 21 hod (limit 65 dB). Případné požadavky na noční práce je třeba v předstihu konzultovat s orgánem ochrany veřejného zdraví, který stanoví další podmínky.
50. Minimalizovat pohyb mechanismů a těžké techniky v blízkosti obytné výstavby, hlučná stacionární zařízení stínit mobilními protihlukovými zástěnami s pohltivým povrchem (útlum cca 4 - 8 dB(A)).
51. Kombinovat hlukově náročné práce s pracemi o nízké hlučnosti, tj. zkrátit provoz výrazných hlukových zdrojů v jednom dni a práci rozdělit do více dnů po menších časových úsecích (při zkrácení provozní doby mechanismů se snižuje celková průměrná hladina hluku pro 14 hodinovou pracovní dobu a zvyšuje se přípustný limit).
52. Dodavatel stavby zajistí dodržení limitů hluku po dobu výstavby dle Nařízení vlády č. 148/2006 Sb., o ochraně zdraví před nepříznivými účinky hluku a vibrací (dále jen „Nařízení vlády“). Případné výjimky projedná s KHS ZLK.

#### Ostatní

53. Používané nákladní automobily a stavební mechanizace udržovat v dokonalém technickém stavu a splňující příslušné normy stanovené pro jejich provoz.
54. Dodavatel stavby by měl garantovat minimalizaci negativních vlivů stavby na zdraví obyvatel a používat moderní a progresivní postupy výstavby (využití méně hlučných a k životnímu prostředí šetrných technologií).
55. Během stavby dodržovat podmínky na ochranu životního prostředí a jeho jednotlivých složek, bezpečnosti práce, požárního zabezpečení a ochrany zdraví a majetku při výstavbě, dle platných právních předpisů, směrnic a ČSN.
56. Po ukončení stavebních prací bezodkladně uvést přístupové komunikace, plochy zařízení stavenišť, vlastní staveniště apod. do původního stavu, a to včetně vegetačních úprav.
57. Minimalizovat znečištění vozovek důsledným čištěním nákladních vozidel před výjezdem z areálu staveniště.

### **III. Opatření pro fázi provozu - zkušební provoz**

#### Nakládání s odpady

58. Ke kolaudačnímu řízení předložit specifikaci druhů a množství odpadů z výstavby a doklady o způsobu jejich využití, resp. odstranění, a dále smlouvy zabezpečující využití, resp. odstranění, odpadů při provozu.

#### Ochrana přírody a krajiny

59. Zajistit trvalou péči o provedené náhradní výsadby.

#### Ochrana veřejného zdraví

60. Provést měření hluku z dopravy na trati Otrokovice - Vizovice v denní a noční době v chráněném venkovním prostoru staveb a v chráněném vnitřním prostoru staveb akusticky chráněných objektů situovaných při trati Otrokovice - Vizovice. Měřicí místa budou určena po dohodě s KHS ZLK. Měření bude provedeno v souladu s § 32a) zákona č. 258/2000 Sb., o ochraně veřejného zdraví, ve znění pozdějších předpisů, držitelem osvědčení o akreditaci nebo držitelem autorizace podle § 83c) tohoto zákona. Výsledky tohoto měření budou předloženy KHS ZLK k posouzení (týká se i dílčích částí trati uvedených do zkušebního provozu) a budou s nimi seznámeni zástupci dotčených obcí.
61. Výsledky měření promítnout do aktualizované hlukové studie, která bude pracovat s menší mírou nejistoty.
62. Tam, kde na základě hlukové studie i výhledově dojde k překračování příslušného hygienického limitu, neprodleně navrhnout realizaci protihlukových stěn.
63. Na základě výsledků měření realizovat individuální protihluková opatření adekvátní zjištěné situaci.
64. V případě, že následným měřením hluku nebude doloženo prokazatelné splnění hygienických limitů hluku stanovených v Nařízení vlády pro chráněný venkovní prostor staveb a chráněný vnitřní prostor staveb a pro denní dobu, budou neprodleně provedena odpovídající protihluková opatření projednaná s KHS ZLK.
65. Provést měření vibrací v lokalitách odsouhlasených orgánem ochrany veřejného zdraví. Výsledky budou předloženy KHS ZLK a budou s nimi seznámeni zástupci dotčených obcí. V případě, že měřením vibrací nebude doloženo prokazatelné splnění hygienických limitů stanovených v Nařízení vlády, budou provedena odpovídající nápravná opatření projednaná s KHS ZLK.
66. Po realizaci protihlukových stěn bude provedeno měření osvětlení v objektech stanovených po dohodě s orgánem ochrany veřejného zdraví. Výsledek měření bude předložen KHS ZLK.

#### Ostatní

67. Zpracovat konečné verze provozních předpisů - provozní řády, havarijní plán, atd.
68. Upravit jízdní řád trati s ohledem na provedené úpravy trati s respektováním dopravních špiček v silniční dopravě (úrovňová křížení).

#### **IV. Opatření pro fázi provozu - trvalý provoz**

##### Ochrana vod

69. Odvodnění železniční trati a souvisejících staveb udržovat v neustálém provozuschopném stavu.

##### Ochrana přírody a krajiny

70. Zajistit trvalou péči o zeleň bezprostředně související s předmětnou tratí.

##### Ochrana veřejného zdraví

71. V případě významné změny uvažované frekvence dopravy na předmětné trati (navýšení) bude očekávaná situace posouzena aktualizovanou hlukovou studií a výsledek bude projednán s KHS ZLK. Změna frekvence dopravy bude rovněž projednána se zástupci dotčených obcí.

##### Ostatní

72. Podle potřeby aktualizovat provozní předpisy - provozní řády, havarijný plán, atd.

Toto stanovisko nenahrazuje vyjádření dotčených orgánů státní správy, ani příslušná povolení podle zvláštních předpisů.

Platnost tohoto stanoviska je 5 let ode dne jeho vydání s tím, že platnost může být na žádost oznamovatele prodloužena v souladu s ustanovením § 10 odst. 3 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.

**Ing. Jaroslava HONOVÁ, v. r.**

ředitelka odboru  
posuzování vlivů na životní prostředí  
a integrované prevence

(otisk razítka se státním znakem č. 11)

##### **Obdrželi:**

*oznamovatel, dotčené správní úřady, dotčené územní samosprávné celky, zpracovatel dokumentace, zpracovatel posudku*