

Oznámení vlivů záměru stavby na životní prostředí

Elektrizace trati včetně PEÚ Otrokovice-Zlín-Vizovice

**podle zákona 100/2001 Sb. ve znění pozdějších předpisů
o posuzování vlivů na životní prostředí
ve smyslu přílohy č. 3 zákona**

červenec 2009

Obsah:

A.	Údaje o oznamovateli	4
B.	Údaje o záměru	4
I.	Základní údaje	4
1.	Název záměru a jeho zařazení podle přílohy č.1	4
2.	Kapacita (rozsah) záměru	4
3.	Umístění záměru (kraj obec, katastrální území)	5
4.	Charakter záměru a možnosti kumulace s jinými záměry	5
5.	Zdůvodnění záměru a jeho umístění, včetně přehledu zvažovaných variant a hlavních důvodů (i z hlediska životního prostředí) pro jejich výběr, resp. odmítnutí	6
6.	Stručný popis technického a technologického řešení záměru	8
7.	Předpokládaný termín zahájení realizace záměru a jeho dokončení	10
8.	Výčet dotčených územně samosprávných celků	10
9.	Výčet navazujících rozhodnutí podle §10 odst.4 a správních úřadů, které budou tato rozhodnutí vydávat	11
II.	Údaje o vstupech	12
1.	Vliv na půdy (ZPF a PUPFL)	12
2.	Odběr a spotřeba vody	12
3.	Energetické zdroje	13
4.	Surovinové zdroje	13
5.	Nároky na dopravní infrastrukturu	14
III.	Údaje o výstupech	15
1.	Emise do ovzduší	15
2.	Vliv na vody	15
3.	Odpady	16
4.	Hluk	23
5.	Vibrace	23
6.	Rizika havárií	25
C.	Údaje o stavu životního prostředí v dotčeném území	27
1.	Výčet nejzávažnějších environmentálních charakteristik dotčeného území	27
2.	Stručná charakteristika stavu složek životního prostředí, které mohou být významně ovlivněny	29
D.	Údaje o vlivech záměru na veřejné zdraví a na životní prostředí	35
1.	Charakteristika možných vlivů a odhad jejich velikosti a významnosti (z hlediska pravděpodobnosti, doby trvání, frekvence a vratnosti)	35
2.	Rozsah vlivů vzhledem k zasaženému území a populaci	38
3.	Údaje o možných významných nepříznivých vlivech přesahující státní hranice	45
4.	Opatření k prevenci, vyloučení, snížení, popř. kompenzaci nepříznivých vlivů	45
5.	Charakteristika nedostatků ve znalostech a neurčitostí, které se vyskytly při spec. vlivů ...	47
E.	Porovnání variant řešení záměru	48
F.	Všeobecně srozumitelné shrnutí netechnického charakteru	49
G.	Přílohy a doplňující údaje	52
H.	Vyjádření příslušných stavebních úřadů k záměru	52

Přehledná situace



A. ÚDAJE O OZNAMOVATELI

1. Správa železniční dopravní cesty, s.o.se sídlem Praha 1 – Nové Město, Dlážďená 1003/7, 110 00, Praha, zastoupená Stavební správou Olomouc, Nerudova 1, 772 58 Olomouc
2. IČO: SŽDC, s.o.: 70 99 42 34
Zápis v obchodním rejstříku je veden Městským soudem v Praze, odd.A, vložka 48 384
3. Adresa: SŽDC s.o., pobočka Stavební správa Olomouc, Nerudova 1, 772 58 Olomouc
4. Ing. Jiří Mlynář – ředitel Stavební správy Olomouc, Nerudova 1, 772 58 Olomouc, tel. 602 743 424
Pověření ve věcech technických – Ing. Igor KOKOJAN , Stavební správa Olomouc, Nerudova 1, 772 58 Olomouc, 724 932 352

B. ÚDAJE O ZÁMĚRU

I. Základní údaje

1. Název záměru a jeho zařazení podle přílohy č.1

Elektrizace trati včetně PEÚ Otrokovice-Zlín-Vizovice

Z hlediska zák. 100/2001 Sb. ve znění pozdějších předpisů, dle přílohy 1 spadá záměr svým rozsahem do kategorie bodů:

9.1 Novostavby železničních drah delší než 1 km, kategorie I

9.2 Novostavby (záměry neuvedené v kategorii I) rekonstrukce, elektrizace nebo modernizace železničních drah; novostavby nebo rekonstrukce železničních a intermodálních zařízení a překladišť, kategorie II

2. Kapacita (rozsah) záměru

Předmětem záměru je „Elektrizace trati vč. PEÚ Otrokovice - Zlín - Vizovice“. „ Stavba bude řešit vlastní elektrizaci trati včetně předelektrizačních úprav zařízení přímo související a podmiňující elektrizaci. Trať bude elektrizována stejnosměrnou soustavou 3kV ss. **V úseku Otrokovice – Zlín střed bude trať v celém úseku zdvoukolejněna.**

Koncepce stavby vychází z „Memoranda o spolupráci při řešení dopravní obslužnosti a rozvoji železniční infrastruktury ve Zlínském kraji mezi Zlínským krajem, Statutárním městem Zlínem a Českými drahami (15. 1. 2003)“,

„DEKLARACE o spolupráci při řešení rozvoje železniční infrastruktury a dopravní obslužnosti ve Zlínském kraji, která byla uzavřena mezi Zlínským krajem a Správou železniční dopravní cesty v červenci 2005“ a z „Generelu dopravy zlínského kraje - usnesení ZZK č.656/Z24/04“.

Dokumentace navazuje na studii „Elektrizace trati vč. PEÚ Otrokovice - Zlín - Vizovice“ zpracovanou SUDOP Brno spol. s r.o. v 06/2006. Součástí stavby není prodloužení trati směrem na Valašskou Polanku. Elektrizace přinese mimo jiné zvýšení traťové rychlosti, zvýšení kapacity dopravní cesty (frekvence dopravy), zlepšení komfortu pro cestující, zkrácení jízdních dob a zlepšení životního prostředí.

Záměr se týká celé trati č. 331 Otrokovice – Vizovice v úseku km 0,00 – 24,860. Začátek stavby je v km 155,450 (trať Břeclav – Ostrava, km 0,00 = km 154,942) a konec v km 24,860. Celková délka elektrizovaného úseku je cca 25 km. V Otrokovících trať navazuje na II. železniční koridor Břeclav – Přerov – Ostrava. Ten není předmětem stavby.

3. Umístění záměru (kraj obec, katastrální území)

Uvažovaná stavba se nachází na území kraje Zlínského kraje. Posuzovaný úsek Otrokovice – Zlín není součástí železničního koridoru.

Stavba se dotýká těchto katastrálních území dle příslušných obcí s rozšířenou působností:

Kraj	Zlínský	
ORP Otrokovice:	k.ú.	Otrokovice, Kvítkovice u Otrokovic (městská část Otrokovic)
ORP Zlín:	k.ú.	části obce Zlín: Malenovice u Zlína, Zlín, Prštné Příluky u Zlína Louky nad Dřevnicí
		Želechovice nad Dřevnicí
		Lípa
ORP Vizovice:	k.ú.	Vizovice Zádveřice

4. Charakter záměru a možnosti kumulace s jinými záměry

„Elektrizace trati vč. PEÚ Otrokovice - Zlín - Vizovice“ bude řešit kompletní rekonstrukci železniční infrastruktury trati Otrokovice – Vizovice, její zdvoukolejnění v úseku Zlín střed – Otrokovice. Dvoukolejný úsek Zlín střed – Otrokovice bude rozdělen vložím odbočky Zlín–Malenovice. Traťová rychlost bude zvýšena na 100 km/h úsek Zlín střed – Otrokovice a 80 km/h v úseku Zlín – Vizovice s dílčími omezeními rychlosti v úsecích s nepříznivými směrovými poměry.

V dopravnách 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. Nutný soulad s dopravní technologií a kolejovým řešením.

Kumulace záměru s jinými akcemi dotčených sídelních útvarů podél trati jsou následující:

- A. Silnice I/55 Otrokovice-SV obchvat
- B. Silnice I/49 Malenovice-Otrokovice III
- C. Silnice I/49 Malenovice Otrokovice I
- D. Betonárka ZAPA beton a.s.
- E. Zlín-Prštné-Čepkov – komunikační propojení
- F. Zlín-napojení lokality Boněcké rybníky na dopravu a inženýrské sítě
- G. Technologická změna překladu v areálu Metrtrans Zlín
- H. Rychlostní silnice R49 – Hulín – hranice ČR/SR
- I. Vd 110 kV Slavičín – Slušovice
- J. Obchvat Zálešná
- K. GSM-R Břeclav – Přerov – Petrovice u Karviné
- L. Silnice R69 Otrokovice – Zlín – Zádveřice – Studie proveditelnosti a účelnosti
- M. Zlín – urbanistická studie města
- N. Dopravně urbanistická studie silnice I/49 (R69) v úseku Otrokovice – Zádveřice
- O. Dopravně – urbanistická studie silnice I/49 (R69) v úseku Otrokovice-Zlín-Zádveřice
- P. Regulační plán centra Zlína
- Q. Územní plány regionu a dotčených měst a obcí

5. Zdůvodnění záměru a jeho umístění, včetně přehledu zvažovaných variant a hlavních důvodů (i z hlediska životního prostředí) pro jejich výběr, resp. odmítnutí

Železniční doprava patří k environmentálně nejšetrnějším druhům dopravy s nízkou energetickou náročností (a tedy i s provozními náklady), má vysokou bezpečnost provozu a výhodné využití pro přepravu velkých množství nákladů (případně i nebezpečných) a přepravu na velké vzdálenosti, ale také na malé vzdálenosti především u příměstské osobní dopravy.

Trať Otrokovice - Zlín je celostátní dráhou a trať Zlín – Vizovice je dráhou regionální. Celý úsek trati Otrokovice – Zlín - Vizovice je dnes provozován v nezávislé trakci. Trať je napojena v km 155,450 v žst. Otrokovice na II. železniční koridor Břeclav – Přerov – Ostrava. Předmětný záměr se týká trati č. 331 Otrokovice – Vizovice v úseku km 0,00 – 24,860. Přilehlé traťové úseky jsou elektrizovány stejnosměrnou trakční proudovou soustavou IT 3kV ss.

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 doprava v současnosti na mezi propustnosti.

Záměr „Elektrizace trati v úseku Otrokovice – Zlín – Vizovice“ umožní výrazné zvýšení přepravní kapacity. Dnešní soupravy motorových a vlečných vozů nahradí elektrické vlaky s podstatně vyšší obsaditelností. Ke zvětšení propustné výkonnosti dojde zkrácením jízdních dob vlaků. Zkrácení jízdních dob a zvětšení komfortu cestování více ztraktivní železniční dopravu před silniční.

V úseku Otrokovice – Zlín – Vizovice je celkem 38 úrovnových křížení pozemních komunikací s tratí, z toho je 16 přejezdů zabezpečeno světelným přejezdovým zabezpečovacím zařízením.

Souběžně s tratí je vedena silnice I/49. Tato komunikace je velmi přetížena a dochází na ní k častým dopravním zácpám. Silnice I/49 Otrokovice-Zlín-Vizovice-Pozdřechov-Val.Polanka (I/57) vytváří páteřní komunikaci Vizovické kotliny a jádra Zlínské aglomerace. Silnice zajišťuje městu Zlín prakticky jediné spojení se silnicí I/55. S ohledem na rostoucí trend dopravy se jeví její současná trasa jako nevyhovující. Současné i výhledové objemy osobní, nákladní i veřejné dopravy jsou orientovány na tuto silnici, která neskýtá možnost zkapacitnění. Navrhované řešení elektrizace trati a zkapacitnění železniční dopravy je z uvedeného důvodu pro předmětné území velmi významné.

Stavba 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.

Pro cestující veřejnost přinese elektrizace trati vyšší standard služeb nabízených Českými drahami, který se projeví zejména zavedením intervalové dopravy Otrokovice-Zlín střed v taktu 15 min., vyšším stupněm bezpečnosti, pohodlí a rychlosti dopravy.

Trať Vizovice – Otrokovice je součástí integrovaného dopravního systému Zlínského kraje. Integrovány jsou dvě dopravní společnosti: Dopravní společnost Zlín Otrokovice s.r.o., která provozuje linky městské autobusové a trolejbusové dopravy a České dráhy a.s.

Stavba zohlední i aspekty ochrany životního prostředí a zdraví obyvatel. Bude zajištěno zvýšení spolehlivosti a bezpečnosti provozu s dosažením kvalitativně vyšších parametrů a zajištěno zrychlení provozu na této trati. Účelem stavby je uvést trať do stavebnětechnického a provozního stavu tak, aby odpovídal parametrům požadovaným v dalším časovém horizontu.

Varianty řešení:

Varianta 1 – představuje elektrizaci a zvýšení výkonnosti trati Otrokovice – Zlín – Vizovice - plné zdvokolejnění Otrokovice – Zlín střed

- elektrizace trati Otrokovice – Zlín - Vizovice
- předelektrizační úpravy
- včetně zvýšení třídy zatížitelnosti na D4 (22,5t)
- včetně vybudování měničny
- včetně vybudování souběžných komunikací a úprav křížení s pozemními komunikacemi
- včetně nezbytných vyvolaných investic (např. přeložek)

- křížení elektrizované železnice s trolejbusovou tratí
- vybudování protihlukových opatření
- komplexní rekonstrukce Zlín střed včetně budovy přestupního terminálu
- plné zdvoukolejnění Otrokovice – Zlín střed
- nová výhybna Zlín Příluky
- nové železniční zastávky
- úprava trati km 1,500 až 2,000 dle územního plánu Otrokovice, na výjezdu z žst. Otrokovice a ve Zlíně u Boněckého rybníka

Varianta 2 – představuje elektrizaci a zvýšení výkonnosti trati Otrokovice – Zlín – Vizovice, - částečné zdvoukolejnění Otrokovice – Zlín střed

- elektrizace trati Otrokovice – Zlín - Vizovice
- predelektrizační úpravy
- včetně zvýšení třídy zatížitelnosti na D4 (22,5t)
- včetně vybudování měnírny
- včetně vybudování souběžných komunikací a úprav křížení s pozemními komunikacemi
- včetně nezbytných vyvolaných investic (např. přeložek)
- křížení elektrizované železnice s trolejbusovou tratí
- vybudování protihlukových opatření
- komplexní rekonstrukce Zlín střed včetně budovy přestupního terminálu
- částečné zdvoukolejnění Otrokovice – Zlín střed
- výhybna Zlín Příluky
- nové železniční zastávky
- úprava trati km 1,500 až 2,000 dle územního plánu Otrokovice, na výjezdu z žst. Otrokovice a ve Zlíně u Boněckého rybníka

Varianta 3 – představuje elektrizaci trati Otrokovice – Zlín – Vizovice

- elektrizace trati Otrokovice – Zlín - Vizovice
- predelektrizační úpravy
- včetně zvýšení třídy zatížitelnosti na D4 (22,5t)
- včetně vybudování měnírny
- včetně vybudování souběžných komunikací a úprav křížení s pozemními komunikacemi
- včetně nezbytných vyvolaných investic (např. přeložek)
- křížení elektrizované železnice s trolejbusovou tratí
- vybudování protihlukových opatření
- komplexní rekonstrukce Zlín střed včetně budovy přestupního terminálu
- nové železniční zastávky
- traťová kolej v úseku Otrokovice – Zlín střed bude vložena do definitivní polohy tak, aby při budoucím zdvoukolejňování nebyla dotčena tj. úprava trati km 1,500 až 2,000 dle územního plánu Otrokovice, na výjezdu z žst. Otrokovice a ve Zlíně u Boněckého rybníka

Meze rozsahu navržených úprav zařízení dopravní cesty v jednotlivých variantách jsou dány potřebou zajistit různý rozsah dopravy.

Úpravy ve *variantě 3* jsou navrženy tak, aby umožnily elektrizaci tratě a dopravu regionální a dálkové na stávající úrovni. Tato varianta z důvodu propustnosti tratě neumožňuje navýšení dopravy.

Úpravy ve *variantě 2* jsou navrženy tak, aby umožnily elektrizaci tratě a navýšení hlavně regionální dopravy. Tato varianta předpokládá dálkovou dopravu na stávající úrovni. Zkapacitnění tratě bude dosaženo částečným zdvoukolejněním v úseku Otrokovice – Zlín střed.

Úpravy ve *variantě 1* jsou navrženy tak, aby umožnily elektrizaci tratě a navýšení regionální a dálkové dopravy dle požadavků objednatele (KÚ Zlínského kraje a Ministerstvo dopravy). Zkapacitnění tratě bude dosaženo plným zdvoukolejněním traťového úseku Otrokovice – Zlín střed. Tato varianta je v souladu s Generelem dopravy Zlínského kraje.

Předmětem této části stavby (která se zpracovává pro stupeň DÚR) je varianta 1 – elektrizace a zvýšení výkonnosti trati Otrokovice – Zlín – Vizovice - plné zdvoukolejnění Otrokovice – Zlín střed.

6. Stručný popis technického a technologického řešení záměru

V rámci této stavby budou prováděny následující stavební práce:

1) Kolejové úpravy

Kolejové úpravy stavby se týkají trati Otrokovice - Zlín - Vizovice v celém jejím rozsahu. Cílem predelektrizačních úprav je v úseku Otrokovice - Zlín zkapacitnění trati zdvoukolejněním, v úseku Zlín - Vizovice zřízením nové výhybny Zlín - Příluky. Dalšími cíli jsou odstranění nevyhovujícího stavu žel.svršku a spodku, zvýšení traťové rychlosti na 100km/h a zajištění nápravového tlaku 22,5t. V žst. Zlín střed bude provedena plná peronizace, ve stanici Lípa nad Dřevnicí a v dopr.Vizovice budou zřízena nástupiště s příchodem přes koleje. Stávající žst. Zlín - Malenovice bude zrušena a nahrazena zastávkou a odbočkou.

Ve všech zastávkách a stanicích budou zřízena nástupiště odpovídající vyhláše o pohybu osob se sníženou schopností pohybu a orientace.

2) Mostní objekty a umělé stavby

Přechodnost dosavadních i nově navrhovaných objektů musí z hlediska zatížení vyhovovat pro traťovou třídu D4 při aktuální návrhové rychlosti dle umístění a z hlediska prostorového uspořádání požadavkům ČSN 73 6201.

V uvedeném úseku se nachází celkem stávajících : 12 mostů, 53 propustků, 3 silniční nadjezdy, 1 technologická lávka a 12 opěrných zdí.V rámci přípravné dokumentace jsou zpracovány přepočty jednotlivých konstrukcí, bude uvažována přechodnost pro traťovou třídu D4 a prostorová průchodnost pro UIC GC.

U silničních nadjezdů se v rámci elektrizace se provede jejich doplnění ochrannými sítěmi upevněnými na zábradlí dosavadních konstrukcí.

3) Zabezpečovací zařízení

Trať bude vybavena novým zabezpečovacím zařízením splňujícím požadavky na elektrizaci trati a zvýšení intenzity dopravy. Zabezpečovací zařízení bude dálkové ovládáno z žst. Otrokovice s možností nouzového ovládání ze stanice Zlín – střed.

V úseku Otrokovice – Zlín – střed bude automatický blok s oddílovými návěstidly a zabezpečenou odbočkou Zlín Malenovice. Přejezdy budou nově zabezpečeny z důvodu zvýšení rychlosti a zdvoukolejnění.

V úseku Zlín - střed - Vizovice bude automatické hradlo bez oddílů na trati se zabezpečenou výhybnou Zlín - Příluky a stanicí Lípa nad Dřevnicí.. Nově budou zabezpečeny jen přejezdy na kterých se mění stavební či dopravní poměry.

Ve stanicích a na odbočkách budou nové technologické budovy pro zabezpečovací zařízení. V žst. Otrokovice se doplní zabezpečovací zařízení do stávající technologické budovy.

U přejezdů vybavených světelným zabezpečovacím zařízením budou technologické domky.

4) Sdělovací zařízení

Podél předmětného traťového úseku bude položen nový traťový kabel 15XN, společně s ním budou v hlavní kabelové trase uloženy tři trubky HDPE a v částech společné zemní trasy rovněž místní sdělovací kabely (železniční stanice). Do jedné z nových trubek HDPE bude zafouknut diagnostický optický kabel 36vl. do druhé trubky pak přeložený kabel 144vl ČD-T.

Na nový optický kabel se nasadí přenosový systém, který zajistí v rámci předmětné stavby přenosy pro DŘT, dálkové ovládání železniční infrastruktury, propojení telefonní sítě ČD, propojení zapojovačů vč.dálkového ovládání, propojení BTS a přenosy dohledů. Přenosový trakt bude realizován v technologii SDH STM-4, doplněné flexibilními multiplexy PDH a dalším nezbytným zařízením (mediakonvertory, datové přepínače).

V jednotlivých žst. bude vybudováno nové informační zařízení, panely systému budou instalovány ve vnitřních prostorách budov, na budovách a na nástupištích. Systém bude připraven pro úsekové řízení trati.

V rámci stavby bude v žst. Zlín Střed vybudována nová BTS GSM-R, která bude napojena na technologii GSM-R 2. NŽK rámci stavby bude zařízení MRTS v jednotlivých železničních stanicích vybaveno novými interfejsy pro dálkové ovládání MRTS.

Podle rozsahu stavebních prací budou také prováděny přeložky stávajících sdělovacích křižujících či souběžných kabelových podzemních, resp. nadzemních vedení.

5) Silnoproudá zařízení

Pro zajištění zásobování jednotlivých železničních stanic a zastávek elektrickou energií, bude v rámci stavby vybudován energetický systém 22kV SŽDC zavěšený na podpěrách trakčního vedení. Základním prvkem energetického systému je samonosný celoplastový kabel zavěšený ve výšce cca 8m nad zemí na podpěrách trakčního vedení. Napájecí kabel systému bude veden podél celé trati a jeho napájení bude zajištěno ze stávající trakční měničny Otrokovice a z nově budované trakční měničny Lípa. V jednotlivých stanicích budou vybudovány nové trafostanice 22/0,4kV, pro napájení zastávek a přejezdů budou podél trati instalovány sloupové trafostanice 22/0,4kV umístěné na podpěrách trakčního vedení.

V rámci úprav silnoproudých rozvodů a zařízení budou dále v jednotlivých stanicích budovány nové kabelové rozvody nn a osvětlení. Nové osvětlení železničních stanic bude provedeno pomocí svítidel umístěných ve výšce 12m na podpěrách trakčního vedení. Nové osvětlení zastávek bude provedeno pomocí individuálních stožárků o výšce 5m.

Jak již bylo uvedeno výše, bude pro napájení energetického systému 22kV a zejména trakčního vedení budována v blízkosti žst. Lípa nad Dřevnicí nová trakční napájecí stanice. Napájení trakční napájecí stanice bude z nové linky 110kV E.ON vedoucí z R110kV Slušovice

V rámci stavby budou rovněž provedeny přeložky a úpravy křížení venkovních a kabelových vedení s železniční tratí jiných vlastníků – např. kabely a vedení E.ON, kabely veřejného osvětlení apod.

6) Pozemní objekty

Na základě požadavků technologie budou navrženy nové budovy pro její umístění. Nové budovy se předpokládají v odbočce Zlín-Malenovice, žst.Zlín-Střed, výh. Zlín-Příluky, Žst.Lípa nad Dřevnicí a žst.Vizovice.

V žst.Zlín-střed bude nově řešena výpravní budova. Dislokaci a architektonické řešení navržené výpravní budovy a podchodu je přizpůsobena požadavkům města a ostatních zainteresovaných stran. Nová výpravní budova bude sloužit jednak pro umístění nové technologie zab. zařízení, sdělovacího zařízení, silnoproudu a DŘT, jednak provozům pro odbavení cestujících v rychlíkové žel. stanici krajského města vč. nezbytně nutných služeb, jednak pro umístění náhradních provozů za demolované objekty.

Nástupiště nově navrhovaných zastávek budou vybavena nástupištními přístřešky. Nástupištní přístřešky budou zajišťovat uživatelům především ochranu před nepříznivými povětrnostními podmínkami; přístřešky budou umožňovat výhled na přilehlou krajinu, což bude zajištěno provedením a volbou materiálu - kombinace ocel, sklo, dřevo.

Zastávky budou dále vybaveny veřejným osvětlením, automatem výdeje jízdenek a dalším mobiliářem (lavičky, odpadkové koše, informační tabule, rozcestníky). Zastávky se stanou významným informačním prvkem dotčené lokality - na zastávkách lze umístit informační tabule s turistickými a cyklistickými stezkami, dostupnými sportovišti a dalším kulturním zařízením, ukazatele významných architektonických a krajinných prvků a další informace. Svou vybaveností budou zastávky provedeny na úrovni evropského standardu.

7) Trakční vedení

Traťový úsek Otrokovice – Zlín – Vizovice bude elektrizován stejnosměrnou trakční proudovou soustavou IT 3kV ss. Napájení bude zajištěno ze stávající trakční měničny Otrokovice a z nově vybudované trakční měničny Lípa. Pro zajištění vypínání zkratových proudů a pro zlepšení provozu je v žst.Zlín střed navržena spínací stanice.

V rámci stavby budou provedeny úpravy stávajícího trolejbusového vedení ve správě DSZO s.r.o. v Otrokovících v žkm 0,628, ve Zlíně u nového silničního nadjezdu „Prštné“, v žkm 11,070 (nový most přes ul.Dlouhá) a v žkm 12,670 (nový silniční nadjezd ul. Podvesná XVII).

8) Dálková řídicí technika

Cílem výstavby ústředního dálkového řízení (ÚDR) trati Otrokovice – Zlín - Vizovice je vytvoření takového systému řízení, který svým charakterem a použitými technickými prostředky odpovídá zvýšeným požadavkům na bezpečnost a spolehlivost provozu na elektrizovaných (koridorových) tratích, při nichž by nedocházelo k výpadkům (odstávkám) z viny obsluhy nebo technických poruch v délkách až desítek minut s následky obtížného či zcela vyloučeného napájení na trati.

9) Silniční stavby

V rámci stavby elektrizace jsou navrženy významné silniční stavby (stavební objekty) :

- úprava křižovatky silnic I/49 a I/55 v Otrokovicích
- místní komunikace Otrokovice-Trávníky v délce 1,8km
- mimoúrovňové křížení I/49 – Váchova ve Zlíně-Prštné
- mimoúrovňové křížení ul. Podvesná XVII se žel. tratí ve Zlíně

Z důvodu úpravy nebo zrušení některých nevyhovujících přejezdů jsou navrženy komunikace:

- úprava ulice U dráhy ve Zlíně-Louky
- úprava komunikace k obchodnímu areálu Zlín-Louky
- Žst. Zlín střed, přednádražní prostor - zpevněné plochy
- komunikace k přejezdu v km 14,083
- komunikace připojení Nádražní ulice v Želechovicích
- komunikace podél trati v km 17.4 - 17.7
- komunikace podél trati v km 23.1 - 23.6

7. Předpokládaný termín zahájení realizace záměru a jeho dokončení

Záměr má být realizován v letech 2011 - 2013.

8. Výčet dotčených územně samosprávných celků

Kraj:	Zlínský
Obce s rozšířenou působností:	Otrokovice Zlín Vizovice
Samosprávné obce:	Otrokovice Zlín Želechovice nad Dřevnicí, Lípa Zádveřice Vizovice

9. Výčet navazujících rozhodnutí podle §10 odst.4 a správních úřadů, které budou tato rozhodnutí vydávat

Název aktu	Ustanovení, právní předpis	Správní úřad
Územní rozhodnutí, event. územní souhlas (nebude-li upuštěno)	§§92,96 zák.č.183/2006 Sb.	Obecný stavební úřad
Povolení ke kácení dřevin	§8 zák.č. 114/1992 Sb.	Orgán ochrany přírody (obecní úřad)
Souhlas se zásahem-VKP a ZCH rostliny/živočich	§§4,56 zák.č. 114/1992 Sb.	Orgán ochrany přírody
Povolení k odstranění staveb	§128 zák.č. 183/2006 Sb.	Obecný stavební úřad
Povolení k nakládání s nebezpečnými odpady	§16 zák.č. 185/2001 Sb.	Obec s rozšířenou působností nebo Krajský úřad
Souhlas s provozováním zařízení (recyklační základna)	§ 14 zákona č.185/2001 Sb.	Krajský úřad
Stavební povolení	§115 zák.č. 183/2006 Sb.	Speciální stavební úřad – Drážní úřad
Kolaudační souhlas	§122 zák.č. 183/2006 Sb.	Speciální stavební úřad – Drážní úřad
Schválení havarijního plánu	§39 zák.č. 254/2001 Sb.	Vodoprávní úřad
Souhlas ke stavbám a zařízením na pozemcích, na nichž se nachází koryta vodních toků, nebo na pozemcích sousedících, pokud tyto stavby a zařízení ovlivní vodní poměry	§ 17 zák. č. 254/2001 Sb.	Vodoprávní úřad
Souhlas k odnětí půdy ze zemědělského půdního fondu	§ 9, zák. č. 334/1992 Sb.	Orgán ochrany zemědělského půdního fondu
Souhlas k vydání rozhodnutí o umístění stavby nebo využití území do 50 m od okraje lesa	§ 14, odst.2 zák. č. 289/1995 Sb.	Orgán státní správy lesů
Rozhodnutí o odnětí z PUPFL	§ 16 zák. 289/1995	Orgán státní správy lesů
Další rozhodnutí/vyjádření	Podle speciálních předpisů (zák.č. 254/2001 Sb.)	Speciální stavební úřady (vodoprávní úřad, příp. další orgány)

II. Údaje o vstupech

1. Vliv na půdy (ZPF a PUPFL)

Zemědělský půdní fond

Půdy v této zemědělsky využívané oblasti jsou především hlinité nebo hlinitopísčité, z půdních typů zde najdeme hnědozemě (dle MKSP dtto) a v blízkosti Dřevnice hydromorfní půdy-nivnípůdy a nivní půdy glejové (dle MKSP fluvizemě a fluvizemě glejové).

Hodnocení záborů bude zpracováno podle zákona č.334/1992 Sb. o ochraně zemědělského půdního fondu v úplném znění zákona č.231/1999 Sb. (dále zák.) a podle vyhlášky MŽP č.13/1994 Sb., kterou se upravují některé podrobnosti ochrany zemědělského půdního fondu.

Důvodem pro **trvalý zábor ZPF** jsou částečné zdvoukolejnění trati, úpravy železničního svršku a spodku včetně mostů a propustků, nové trakční vedení, instalace protihlukových stěn atd. V tomto případě je dle § 9 odst. (1) zák. nutno žádat orgány ochrany ZPF o souhlas s trvalým odnětím půdy ze ZPF. Dle kompetencí působnosti orgánů ochrany ZPF bude dokumentace posuzována na ORP Otrokovice, ORP Zlín a ORP Vizovice. Dle vyhodnocení se zábor ZPF týká 11 katastrálních území a souhlas s odnětím bude při rozsahu nad 10 ha udělovat Ministerstvo životního prostředí.

Důvodem pro plánovaný **dočasný zábor ZPF** jsou obslužné komunikace a kabelové trasy. Pro vedení kabelové trasy (nová nebo doplňovaná kabelizace sdělovacího a zabezpečovacího zařízení) je třeba dle ust. § 7 odst. 3 zákona žádat orgány ochrany ZPF o samostatný souhlas (závazné stanovisko) s návrhem trasy podzemních vedení. V rámci obslužných komunikací a POV budou stavební práce v těchto případech ukončeny tak, že **dočasný zábor ZPF nepřekročí svým trváním dobu 1 roku** a to včetně doby potřebné k uvedení půdy do původního stavu. Provozovatelé tedy nejsou dle § 9 odst. (2c) zák. povinni žádat orgány ochrany ZPF o souhlas k odnětí půdy ze ZPF. Podmínky, za nichž může být dočasný zábor realizován, budou stanoveny v rámci územního řízení.

Vzhledem k tomu, specifikace trvalých a dočasných záborů pozemků bude stanovována v dokumentaci pro územní řízení, nelze v současné době rozsah záborů přesněji stanovit.

Pozemky určené k plnění funkce lesa

Hodnocení záborů **lesních pozemků (dále PUPFL)** a výpočet poplatku za trvalé a dočasné odnětí částí pozemků bude proveden dle Přílohy k zákonu č. 289/1995 Sb. o lesích (Lesní zákon), dle upřesnění vydaného Ministerstvem zemědělství ČR pod č.j. 1145/98 -5140 ze dne 17. 7. 1998 a ve Směrnici Mze č. 31/2000 s účinností od 1. dubna 2000.

Veškeré stavební činnosti v **ochranném pásmu lesa** tj. 50 m od hranice lesního pozemku budou prováděny tak, aby prostor přilehlých lesních pozemků byl v co nejmenší míře zasažen, především s ohledem na vzrostlé dřeviny a půdní kryt.

Přepokládá se, že realizace záměru si vyžádá jeden trvalý zábor pozemků určených k plnění funkcí lesa (PUPFL) v k.ú. Želechovice nad Dřevnicí o rozsahu cca 70 m². Ve srovnání s celkovým zábohem, potřebným k realizaci řešené stavby, je tento rozsah minimální.

2. Odběr a spotřeba vody

Voda pitná

a) po dobu výstavby

není znám počet pracovníků ve výstavbě ani sociální zázemí. Bilance potřeb bude obsahem dalších stupňů projektové dokumentace. Možnou potřebu charakterizují následující požadavky:

- pití, mytí nádobí
- mytí, sprchování v prašném provozu

průměrná spotřeba po dobu hlavních stavebních prací lze odhadnout na 3 m³ pro 1 denní směnu o 25 pracovnících.

b) při běžném provozu

Voda se odebírá a spotřebovává pouze v rámci běžného provozu pozemních objektů, většinou používáním hygienických zařízení. S úbytkem zaměstnanců lze předpokládat i snížení spotřeby.

Voda užitková

a) po dobu výstavby se její potřeba vztahuje pro následující účely:

- kropení materiálu při hutnění násypů, kropení betonu při betonářských pracích, čištění spár
- kropení přepravních tras pro snížení prašnosti
- oplachy vozidel a ostatních strojních zařízení
- výroba betonových a maltových směsí, příp.ošetřování betonu ve fázi tuhnutí a tvrdnutí (mosty a propustky)

Stávající stupeň projektu stavby neřeší potřebu ani zdroje vody pro technologické účely. Odběr z vodních toků se nepředpokládá, pokud není schválen příslušným orgánem.

b) provoz

Realizací záměru nedojde ke změnám v odběrech a spotřebě vody.

3. Energetické zdroje

Nejvýznamnějším zdrojem energie z hlediska spotřeby na elektrizované trati je elektrická energie pro trakci. Elektrizovaná trať spotřebovává elektrickou energii pro napájení sdělovacích zařízení, dispečerského ovládání, zabezpečovacích zařízení a silnoproudých zařízení (osvětlení apod.). Tyto spotřeby jsou však téměř zanedbatelné ve srovnání s napájením trakčního vedení, které slouží k pohonu trakčních jednotek.

Trať bude elektrizována v návaznosti na žst.Otrokovice stejnosměrným systémem 3 kV do Vizovic. Trakční napájení bude ze stávající měničny v Otrokovicích a z nové měničny v Lípě nad Dřevnicí.

Celková denní spotřeba energie vychází

$$A_d = 25,6 \text{ MWh/d}$$

Přepočtem celodenních hodnot na dobu maximální 2-hodiny v poměru výše uvedených dopravních toků každého druhu vlaku vychází spotřeba energie **A2-hod = 6,125 MWh/2hod**, tzn. střední výkon pro celou trať **Ns = 3,06 MW** v době dopravní špičky.

4. Surovinové zdroje

Při realizaci stavby vzniknou nároky na suroviny dle typu stavby:

Z hlediska nároků na suroviny při výstavbě tvoří významnou položku kamenivo. Snímaný štěrk z kolejového lože nekontaminovaný bude svážen na recyklační základny. Po předrcení, prosátí a doplnění o hrubou frakci bude tento štěrk vrácen zpět do kolejistiště. Zbývající potřebné množství bude dovezeno.

Další materiály:

Ocelové konstrukce a beton

Vhodné zeminy pro výstavbu násypů

Kolejové pražce

Materiály pro trakční stožáry, sloupy veřejného osvětlení ve stanicích apod.

Materiály pro vnitřní konstrukce

Materiály pro inženýrské sítě
Mosty a propustky

Celková spotřeba materiálu bude předmětem výkazu výměr a orientačního propočtu v dalších stupních projektové dokumentace. Dovoz materiálu bude plně v kompetenci dodavatele stavby.

5. Nároky na dopravní infrastrukturu

Trat' je v pojednávaném úseku v současnosti neelektrifikovaná, jednokolejná s maximální rychlostí po průjezdných kolejích 60 km/h. Železniční svršek je typu R65 na betonových pražcích.

Pro výhledový stav se uvažuje, že elektrifikaci bude využívat osobní i nákladní přeprava. Rychlost se zvýší v některých úsecích na 100 km/h. Část trati mezi žst. Otrokovice a žst. Zlín – střed bude zdvoukolejněna. Svršek bude typu S49 na betonových pražcích s pružným upevněním.

Intenzity dopravy zpracoval dopravní technolog stavby ing. Andryšek, Dopravní projektování Ostrava pro stávající stav (rok 2008) a pro výhled (po roce 2015). Změny v intenzitě dopravy se předpokládají pouze pro osobní dopravu. V nákladní dopravě dojde k navýšení počtu vagónů.

stávající doprava (rok 2008):

Úsek druh vlaku	Otrokovice Zlín–Malenovice			Zlín–Malenovice Zlín – střed			Zlín–střed Lípa			Lípa Vizovice			počet vag.+ lok.	trakce
	Σ	den	noc	Σ	den	noc	Σ	den	noc	Σ	den	noc		
Ex	2	1	1	2	1	1	-	-	-	-	-	-	5 + 1	motorová
Os	56	47	9	56	47	9	42	34	8	42	34	8	3 + 1	motorová
Nex	4	3	1	4	3	1	4	3	1	-	-	-	15 + 2	motorová
Pn	1	-	1	1	-	1	-	-	-	-	-	-	15 + 2	motorová
Vn	1	-	1	1	-	1	-	-	-	-	-	-	15 + 2	motorová
Lv	6	5	1	6	5	1	3	2	1	-	-	-	0 + 1	motorová
Mn	7	5	2	7	5	2	4	2	2	2	2	-	15 + 1	motorová
VI	2	2	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	3 + 1	motorová
celkem	79	63	16	77	61	16	53	41	12	44	36	8		

výhledová doprava (po roce 2015):

Úsek druh vlaku	Otrokovice Zlín–Malenovice			Zlín–Malenovice Zlín – střed			Zlín–střed Lípa			Lípa Vizovice			počet vag.+ lok.	trakce
	Σ	den	noc	Σ	den	noc	Σ	den	noc	Σ	den	noc		
Ex	14	13	1	14	13	1	-	-	-	-	-	-	10 + 1	elektrická
R	14	13	1	14	13	1	-	-	-	-	-	-	7 + 1	elektrická
Os	76	62	14	76	62	14	48	38	10	48	38	10	6	elektrická
Nex	4	3	1	4	3	1	4	3	1	-	-	-	23 + 2	elektrická
Pn	1	-	1	1	-	1	-	-	-	-	-	-	25 + 2	elektrická
Vn	1	-	1	1	-	1	-	-	-	-	-	-	25 + 2	elektrická
Lv	6	5	1	6	5	1	3	2	1	-	-	-	0 + 1	elektrická
Mn	7	5	2	7	5	2	4	2	2	2	2	-	20 + 1	motorová
VI	2	2	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	5 + 1	elektrická
celkem	125	103	22	123	101	22	59	45	14	50	40	10		

Ex	osobní expresní vlak dálkový Praha – Zlín	Vn	nákladní vyrovnávkový vlak
R	osobní rychlý vlak dálkový Brno – Zlín	Lv	lokomotivní vůz
Os	osobní vlak regionální	Mn	nákladní manipulační vlak
Nex	nákladní expresní vlak	VI	nákladní vlečkový vlak
Pn	nákladní průběžný vlak		

V období realizace záměru budou kladeny zvýšené nároky na dopravní infrastrukturu, především ve spojení s odstraňováním odpadů a dovozem materiálu potřebným na stavbu. Nárůst dopravy na přílehlých komunikacích, který bude způsoben dovozem a odvozem materiálu pro výstavbu objektů a ze stavby, bude časově omezen pouze na dobu výstavby. Tato se předpokládá pouze cca 32 měsíců. Pro transport materiálu bude využito převážně stávajících komunikací. Z praktických zkušeností z jiných obdobných staveb se předpokládá, že významná množství odpadů (zejména odpady kat. čísla 17 05 04 – Zemina a kamení neuvedené pod číslem 17 05 04 a 17 05 08 – Štěrk ze železničního svršku neuvedený pod číslem 17 05 07) budou přepravována do míst využití či odstranění po železnici.

Záměr bude klást v období realizace nároky i na jinou infrastrukturu. Tato stavba se dotýká řady nadzemních a zejména podzemních inženýrských sítí, které bude nutné v rámci realizace stavby upravit. Nově budované objekty budou napojeny na stávající inženýrské sítě, které jsou vedeny zájmovou lokalitou nebo v její těsné blízkosti. V rámci výstavby bude nutno provést přeložku vedení NN, plynovodů a dalších vedení.

III. Údaje o výstupech

1. Emise do ovzduší

Trať Otrokovice – Zlín – Vizovice je v současné době velmi vytížená, a to zejména v úseku Otrokovice – Zlín. Připravovaná elektrizace trati v úseku Otrokovice – Zlín – Vizovice umožní výrazné zvýšení přepravní kapacity. Dnešní soupravy motorových a vlečných vozů nahradí elektrické pantografové jednotky s podstatně vyšší obsaditelností. Ke zvětšení propustné výkonnosti dojde zkrácením jízdních dob vlaků. Zkrácení jízdních dob a zvětšení komfortu cestování více ztraktivní železniční dopravu před silniční.

Souběžně s tratí je vedena silnice I/49. Tato komunikace je velmi přetížena a dochází na ní k častým dopravním zácpám. Silnice I/49 Otrokovice – Zlín – Vizovice – Pozdřechov - Val. Polanka (I/57) vytváří páteřní komunikaci Vizovické kotliny a jádra Zlínské aglomerace a zajišťuje městu Zlín prakticky jediné spojení se silnicí I/55. S ohledem na rostoucí trend dopravy se jeví její současná trasa s malými možnostmi zkapacitnění jako nevyhovující. Navrhované řešení elektrizace trati a zkapacitnění železniční dopravy je z uvedeného důvodu pro předmětné území významné.

Za účelem analýzy současného stavu kvality ovzduší zájmového území, stavu v období výstavby i po realizaci záměru byla vypracována rozptylová studie, která je součástí příloh tohoto oznámení.

Pro výpočet výchozího stavu, před realizací záměru, byly zohledněny tyto zdroje: silnice I/55, silnice I/49, traťový úsek Zlín – střed – Otrokovice hodinová propustnost 3 vlaky za hodinu (vypočtené hodnoty viz. příloha Rozptylová studie).

2. Vliv na vody

Technologické vody ve stávajícím stavu nejsou ani v navrhovaném stavu nebudou produkovány.

Zdroje vody a vody odpadní:

Rozvody splaškových vod jsou napojeny ve stanicích Otrokovice, Zlín –Malenovice, Zlín – střed, Lípa nad Dřevnicí a Vizovice na místní kanalizační síť, v rámci stavby budou tyto stanice rekonstruovány. Výše jmenované železniční stanice budou napojeny na městské vodovodní systémy. Novým provozem nedojde k ohrožení podzemních vod.

Realizací záměru nedojde v cílovém stavu ke změnám v odběrech a spotřebě vody

Vody podzemní: Stavba se nedotýká žádného vyhlášeného ochranného pásma vodního zdroje ani CHOPAV.

Vody povrchové:

Zájmové území se nachází v povodí řeky Dřevnice – (číslo hydrologického povodí 4-13-01). Je to levostranný přítok řeky Moravy, který pramení ve Vizovické vrchovině a teče souběžně s tratí až do km 19,0. Dále vede trať v souběhu s Lutoninkou (číslo hydrologického povodí 4-13-01-016), která je levostranným přítokem Dřevnice.

Zájmové území elektrizované trati se dotýká vyhlášeného záplavového území toku Dřevnice a Lutoninka.

Navrhovaná trať kříží následující vodoteče (vztaheno ke kilometrů v cílovém stavu):

Tabulka: Vodní toky dotčené stavbou v úseku trati Otrokovice – Zlín - Vizovice

nžkm trati	vodní tok	způsob dotčení	ČHP	Správce toku
0,0-19,100	Dřevnice	souběh s tratí vlevo	4-13-01-0010	Povodí Moravy
2,16	občasný tok	křížení	4-13-01-051	ostatní
3,373	Hledenovský tok	křížení	neurčeno	neurčen
3,633	bezejmenná vodoteč	křížení	neurčeno	Lesy ČR, s.p.
5,14	Baláš	křížení	4-13-01-042	Lesy ČR, s.p.
6,621	Crkava	křížení	4-13-01-041	ZVHS
8,015	Slanický potok	křížení	4-13-01-039	Lesy ČR, s.p.
13,095	Jaroslavický potok	křížení	4-13-01-025	Lesy ČR, s.p.
14,559	bezejmenná vodoteč	křížení	4-13-01-025	Lesy ČR, s.p.
16,964	Obůrek (Vidovka)	křížení	4-13-01-022	Lesy ČR, s.p.
17,734	bezejmenná vodoteč	křížení	4-13-01-021	ZVHS
17,867	Lipský potok	křížení	4-13-01-021	Lesy ČR, s.p.
19,55	bezejmenná vodoteč	křížení	4-13-01-021	Lesy ČR, s.p.
20,855	Lutoninka	křížení	4-13-01-016	Lesy ČR, s.p.

Stavba nevyvolává změny ve způsobu odvodnění tělesa trati, dešťové vody jsou sváděny příkopy do terénu a do recipientů. Tato koncepce je navržena jak v úsecích ve stávající trase železničního tělesa, tak v úsecích s novou trasou.

Při provádění stavby je třeba dbát na to, aby nedošlo ke znečištění vodních toků vlivem stavebních prací. Případně použité stavební mechanismy je nutné udržovat v dobrém technickém stavu, aby nedocházelo k úkapům pohonných hmot a olejů. Při dodržení všech bezpečnostních opatření není stavba reálným ohrožením kvality povrchových i podzemních vod.

3. Odpady

Odpady produkované v běžném provozu dopravy podléhají standardnímu režimu provozovanému dílčími složkami dráhy, tj trvalými smlouvami zajištěnému odběru těchto odpadů oprávněnými firmami.

Ve zvýšené míře budou odpady produkovány v procesu výstavby. Během ní bude stavba produkovat jednak výzisk, tj. hmoty určené k recyklaci, jednak odpady. Výzisky vznikající v průběhu stavby budou po kategorizaci rozděleny na použitelné a likvidovatelné. Cílem je uplatnění maximálního množství výzisku před produkcí odpadu. Odpady budou likvidovány v souladu s platnou právní normou. Množství odpadů se bude v průběhu trati odlišovat podle druhu a rozsahu prováděných úprav.

Nakládání s odpady, jejich množství a způsob využití nebo zneškodnění se budou řídit příslušnými ustanoveními zákona č. 185/2001 Sb. o odpadech, v platném znění a ustanoveními vyhlášek MŽP ČR č. 381/2001 Sb., kterou se stanoví Katalog odpadů, Seznam nebezpečných odpadů, č. 383/2001 Sb., o podrobnostech nakládání s odpady, č. 376/2001 Sb. o hodnocení nebezpečných vlastností odpadů a č. 294/2005 Sb. o podmínkách ukládání odpadů na skládkách a jejich využívání na povrchu terénu.

Za odpadové hospodářství v průběhu výstavby bude odpovědný dodavatel stavby, který bude plnit veškeré povinnosti jako původce odpadů. Z hlediska nebezpečnosti se bude jednat jak o odpady kategorie „ostatní“ (tj. bez nebezpečných vlastností), tak o odpady kategorie „nebezpečný“ (s možným výskytem některé z nebezpečných vlastností).

Nakládání s výziskem, možnosti využití nebo zneškodnění jako odpad

V průběhu realizace jednotlivých stavebních objektů a provozních souborů bude vznikat řada odpadů/výzisků. Pro určení množství jednotlivých druhů odpadů byl zpracován seznam odpadů/výzisků vycházející z plánovaných prací vztahujících se k jednotlivým stavebním objektům a provozním souborům. Určení jednotlivých druhů odpadů a jejich množství je poněkud problematické a závisí především na technologické kázi dodavatelů stavebních prací. Je více než pravděpodobné, že množství odpadů a jejich druhová skladba budou při vlastní realizaci stavby odlišné. Tato odlišnost však nebude nikterak zásadní. Souhrnný tabelární přehled viz. tabulka na konci této kapitoly.

V následujícím textu je uveden seznam odpadů, které budou vznikat v rámci realizace stavby „Elektrizace trati vč. PEÚ Otrokovice – Zlín - Vizovice“ a rovněž je zde stručně popsán jejich vznik, podmínky nakládání s nimi a doporučený způsob odstranění či využití.

02 01 03 – Odpad rostlinných pletiv – kat. „O“

Tento druh odpadu vznikne při odstraňování dřevinné vegetace (keře, stromy). Část tohoto odpadu je možné po rozdrčení štěpkovačem použít v rámci vegetačních úprav této stavby. Tento materiál je možno kompostovat v příslušném zařízení. Pro nakládání s tímto odpadem není třeba stanovovat zvláštní podmínky.

07 02 99 – Odpady jinak blíže neurčené – kat. „O“

07 02 99 – Odpady jinak blíže neurčené – kat. „N“

Do odpadů této kategorie budou patřit PE podložky, které budou vznikat v rámci kolejových úprav. Pro nakládání s tímto odpadem není třeba stanovovat zvláštní podmínky. Tento druh odpadu je možné recyklovat, případně použít jako alternativní palivo nebo uložit na skládku.

Při realizaci záměru budou dále vznikat pryžové podložky znečištěné nebezpečnými látkami. Tento druh odpadu je zařazen pod katalogové číslo 07 02 99, kategorie N. Pro nakládání s tímto druhem odpadu je nutný souhlas příslušného orgánu státní správy. Odstranění těchto odpadů je třeba zabezpečit v příslušném zařízení na odstraňování nebezpečných odpadů.

08 01 11 - Odpadní barvy a laky obsahující organická rozpouštědla nebo jiné nebezpečné látky – kat. „N“

08 01 17 - Odpady z odstraňování barev nebo laků obsahujících organická rozpouštědla nebo jiné nebezpečné látky – kat. „N“

Odpady tohoto druhu budou vznikat např. při rekonstrukci mostních objektů. Pro nakládání s tímto

druhem odpadu je nutný souhlas příslušného orgánu státní správy. Odstranění těchto odpadů je třeba zabezpečit v příslušném zařízení na odstraňování nebezpečných odpadů.

15 01 01 – Papírové a lepenkové obaly – kat. „O“

Tento odpad vznikne po rozbalení jednotlivých součástí a materiálu pro realizaci provozních souborů a stavebních objektů. Obalový odpad z výrobní (podnikatelské) sféry přechází do režimu zákona o odpadech. V současné době však převládá nejasnost, zda i tento odpad podléhá v rozsahu zpětného odběru a využití zcela zákonu o obalech (zák.č. 477/2001 Sb.). Tento odpad je vhodný k recyklaci, tedy k předání do zařízení ke sběru odpadů. Je proto nezbytné dodržet povinnost „třídění“ odpadů dle jednotlivých druhů. Pro nakládání s tímto odpadem není třeba stanovovat zvláštní podmínky.

16 02 09 Transformátory a kondenzátory obsahující PCB – kat. „N“

Odpad katalogového čísla 16 02 09 bude vznikat při rekonstrukci trafostanice. Zařízení bude odstraněno v souladu se zákonem o odpadech a vyhláškou č. 384/2001 Sb., o nakládání s PCB. Nejvhodnějším způsobem likvidace je odstranění odpadu ve spalovně.

16 02 14 - Vyřazená zařízení neuvedená pod čísly 16 02 09 až 16 02 13 – kat. „O“

16 02 16 – Jiné složky odstraněné z vyřazených zařízení neuvedené pod číslem 16 02 15 – kat. „O“

Tento druh odpadů bude vznikat při rekonstrukci energetických zařízení. Pro nakládání s těmito odpady není třeba stanovovat zvláštní podmínky. Odpady budou odstraněny v příslušném zařízení (skládky).

17 01 01 – Beton – kat. „O“

17 01 02 – Cihly – kat. „O“

Odpady katalogových čísel 17 01 01 a 17 01 02 budou vznikat zejména při demolici objektů. Pod katalogové číslo 17 01 01 jsou dále zařazeny železniční betonové pražce a betonové sloupy.

Jedná se o významné množství odpadů, které lze upravovat (drcením a tříděním na jednotlivé frakce) v příslušném zařízení k úpravě odpadů (recyklační linka). Materiál bude odvážen do zařízení na využití odpadů, předtím však bude řádně ověřován a bude splňovat kritéria daná vyhláškou č. 294/2005 Sb. k prokázání vhodnosti dalšího využití materiálu. Pro nakládání s těmito odpady není nutno, mimo zamezení prašnosti, stanovovat zvláštní podmínky.

17 02 01 – Dřevo – kat. „O“

Odpad dřevní hmoty bude vznikat při demolicích a při realizaci navrhovaných individuálních opatření. Odpad 17 02 01 je vhodný jak ke kompostování, tak k energetickému využití v příslušném zařízení. Všechny kompostovatelné odpady musí svými vlastnostmi odpovídat ČSN 46 5735 Průmyslové komposty. Odpad bude odvezen do kompostárny, nebo bude využit jako alternativní palivo v zařízeních k tomu určených. Pro nakládání s tímto odpadem není třeba stanovit zvláštní podmínky. Je však třeba zjišťovat, jestli některé jeho části nejsou znečištěny nebezpečnými látkami a v případě zjištění znečištění zařadit tyto odpady pod katalogové číslo 17 02 04 Sklo, plasty a dřevo obsahující nebezpečné látky nebo nebezpečnými látkami znečištěné – kategorie N a dále s nimi nakládat v režimu odpadů nebezpečných. Do této skupiny jsou také zařazeny dřevěné železniční pražce znečištěné nebezpečnými látkami. Pražce s obsahem nebezpečných látek je možno „likvidovat“ mj. také biodegradací.

17 03 01 - Asfaltové směsi obsahující dehet – kat. „N“

Odpad asfaltových směsí obsahujících dehet bude vznikat při demoličních pracích. Pro nakládání

s tímto druhem odpadu je nutný souhlas příslušného orgánu státní správy. Odstranění těchto odpadů je třeba zabezpečit v příslušném zařízení na odstraňování nebezpečných odpadů (skládka NO).

17 03 02 - Asfaltové směsi neuvedené pod číslem 17 03 01 – kat. „O“

Asfaltové směsi kategorie ostatní budou vznikat např. při úpravách přejezdů a souvisejících komunikací. Tento materiál je vhodný k recyklaci a dalšímu využití. Pro nakládání s těmito odpady není nutno, mimo zamezení prašnosti, stanovovat zvláštní podmínky.

17 04 01 – Měď, bronz, mosaz – kat. „O“

17 04 05 – Železo a ocel – kat. „O“

17 04 07 – Směsné kovy – kat. „O“

17 04 11 – Kabely neuvedené pod 17 04 10 – kat. „O“

Odpady těchto druhů vznikají při demolicích objektů, úpravách železničního svršku apod. Tento materiál je recyklovatelný a lze jej předat do příslušného zařízení, které je oprávněno provádět sběr a výkup odpadů. Pro nakládání s těmito odpady není třeba stanovovat zvláštní podmínky. Je však třeba zjišťovat, zda některé části nejsou znečištěny nebezpečnými látkami. V případě znečištění je nutno nakládat s těmito odpady v režimu odpadů nebezpečných.

17 05 04 – Zemina a kamení neuvedené pod číslem 17 05 03 – kat. „O“

Zákon o odpadech se dle § 2 odst. 1) písm. i) tohoto zákona nevztahuje na nakládání s vytěženými zeminami a hlušinami včetně sedimentů z říčních toků a vodních nádrží, které vyhovují limitům znečištění stanovených prováděcím právním předpisem (vyhláška č. 294/2005 Sb.) pro jejich využití k zavážení podzemních prostor a k úpravám povrchu terénu (terénním úpravám). Výkopové zeminy, které budou při stavbě vznikat a nebudou splňovat dané limity, jsou tedy ve smyslu zákona o odpadech odpadem (odpad katalogového čísla 17 05 04 – zemina a kamení neuvedené pod číslem 17 05 03, kategorie „O“, respektive 17 05 03 – zemina a kamení obsahující nebezpečné látky – kategorie „N“).

Vytěžená zemina splňující charakteristiky pro materiál vhodný do násypů může být využita v rámci stavby. Další možné využití výkopové zeminy je na terénní úpravy jiných staveb, na rekultivačně-asanačních plochách, případně lze tento odpad využít na konstrukční (překryvné) vrstvy skládek (tzn. k technickému zabezpečení skládky) nebo na terénní úpravy skládky. Možnost využití pro terénní úpravy je podmíněna rozhodnutím podle zvláštních předpisů (zákonu č. 183/2006 Sb., o územním plánování a stavebním řádu ve znění pozdějších předpisů).

Pro nakládání s tímto materiálem není třeba stanovit zvláštní podmínky. Při samotné realizaci výkopových prací je třeba sledovat, zda těžený materiál nebyl kontaminován nebezpečnými látkami. V případě zjištěné kontaminace je nutno provést analytický rozbor materiálu a následně na základě výsledku tohoto rozboru materiál zařadit jako druh 17 05 03 a nakládat s tímto odpadem jako s odpadem nebezpečným (např. uložit na skládce nebezpečných odpadů, biodegradace).

17 05 07 – Štěrky ze železničního svršku obsahující nebezpečné látky – kat. „N“

17 05 08 – Štěrky ze železničního svršku neuvedené pod číslem 17 05 07 – kat. „O“

V rámci přípravné dokumentace byla zpracována chemická analýza vzorků štěrkového lože pro orientační ověření míry znečištění (zpracovatel: Stavební geologie - Geotechnika a.s.).

Pro kontrolní chemické analýzy bylo odebráno celkem 46 vzorků štěrkového lože. Vzorky byly odebírány do dvojitého igelitového pytle. Vzorek zahrnoval jak vlastní kamenivo štěrkového lože, tak jemnozrnnou příměs.

Odběr vzorků byl soustředěn do míst s potenciálním znečištěním (výhybky, návěstidla). Seznam

doporučených míst ke vzorkování poskytl správce (SDC Zlín). Vzorky byly zpracovány akreditovanou laboratoří Zdravotního ústavu v Ostravě. Před provedením chemických analýz byly vzorky homogenizovány.

Obsah potenciálních polutantů v odebraných vzorcích byl ověřován v souladu s Vyhláškou 294/2005 Sb. Bylo provedeno porovnání s obsahy těžkých kovů a organických látek dle tabulky 10.1 výše uvedené vyhlášky (35 vzorků). U 11 vzorků byl stanoven pouze obsah NEL a porovnán s požadavky Metodického pokynu MŽP. U 10 vzorků bylo provedeno stanovení ekotoxicity dle tabulky č. 10.2. Vyhlášky č. 294/2005 Sb.

Z výsledků laboratorních zkoušek a srovnání s limitními hodnotami Vyhlášky 294/2005 Sb. vyplývají následující závěry:

obsah těžkých kovů byl překročen oproti kritériu Vyhl. 294/2005 Sb. (10 mg/kg suš.) v případě arsenu u vzorků v km 0.900, km 5.300, km 8.500, km 14.565, km 20.500 a 21.690

v žst. Lípa v koleji č. 2 u obou odebraných vzorků v km 18.635 a km 18.660 byl překročen povolený obsah Hg (0.8 mg/kg suš.)

u všech vzorků odebraných v místech stání motorových jednotek v zastávkách a stanicích byl překročen limitní obsah uhlovodíků C10-C40, resp. kritérium A dle Metodického pokynu MŽP. Nejvyšší obsahy uhlovodíků C10-C40 byly zjištěny u vzorků odebraných v žst. Malenovice v km 5.370 v koleji č.1 – 17000 mg/kg suš. a v koleji č 3 – 3200 mg/kg suš., km 10.100 v žst. Zlín – střed (kolej č. 1) – 1100 mg/kg suš. a v km 11.200 v zastávce Zlín – Dlouhá – 6400 mg/kg suš.

obsah PAU (6 mg/kg suš.) byl překročen u vzorku v km 12.000 (širá trať) – 17 mg/kg suš. a zastávce Zádveřice (km 21.690) – 110 mg/kg suš.

Odebrané vzorky nejsou ekotoxické. Žádný z testovaných vzorků nepřekročil kritéria ekotoxicity dle tab. 10.2. Vyhl. 294/2005 Sb.

Uvažuje se, že stávající nekontaminované šterkové lože bude znovu použito na stavbě. Kontaminovaný šterk bude odvezen k biodegradaci.

17 06 05 - Stavební materiály obsahující azbest – kat. „N“

V rámci stavby vznikne menší množství odpadu obsahujícího azbest. Konkrétně se bude jednat o izolační materiál s azbestem (kat.č. 17 06 01).

Původce odpadu, v tomto případě dodavatel stavby zajistí, aby při nakládání s tímto odpadem byla respektována ustanovení zákona o odpadech (§35) a byly dodržovány předpisy na ochranu zdraví zaměstnanců při práci (NV 178/2001 Sb. §21.).

Materiály obsahující azbest budou odstraněny před prováděním demoličních prací. Při samotných pracích je třeba s materiály s obsahem azbestu zacházet tak, aby se neuvolňoval do ovzduší azbestový prach a aby nedocházelo k rozliti kapalin obsahujících azbestová vlákna. Vzduch kontaminovaný azbestovým prachem se nesmí dostávat do okolního prostředí

Ze stavby bude odpad s obsahem azbestu odstraňován co nejrychleji v neprodyšně utěsněných obalech nebo bude uložen do utěsnitelných kontejnerů či nádob a opatřen štítkem (označení dle podle přílohy č. 8 k vyhlášce č. 232/2004 Sb.). Takto zabezpečený odpad bude následně odvezen do zařízení, které je určeno k jejich odstranění a je provozováno oprávněnou osobou.

Odpady s obsahem azbestu je možné odstraňovat pouze v zařízeních k tomu určených – za podmínek stanovených § 35 a §§ souvisejících zákona č. 185/2001 Sb., o odpadech, v platném znění, dále § 17a) vyhlášky č. 383/2001 Sb., o podrobnostech nakládání s odpady, v platném znění a vyhlášky č. 294/2005 Sb., o podmínkách ukládání odpadů na skládky a jejich využití na povrchu terénu a změně vyhlášky č. 383/2001 Sb., o podrobnostech nakládání s odpady. Lze je tedy odstraňovat i na některých skládkách skupiny S-00 = skládky „ostatních“ odpadů kategorie S-001, S-002, S-003 v souladu se schváleným provozním řádem a podmínkami uvedenými v rozhodnutí příslušného orgánu životního prostředí při udělení souhlasu s provozem takového zařízení.

20 03 01 - Směsný komunální odpad – kat. „O“

Odpad tohoto druhu bude vznikat při provozu zařízení stavenišť. Odpad lze po vyřídění znovu využitelných složek uložit na skládce ostatního odpadu. Pro nakládání s tímto odpadem není třeba stanovovat zvláštní podmínky.

V následující tabulce je uvedeno předpokládané množství odpadů vznikajících v rámci realizace jednotlivých stavebních souborů a stavebních objektů. Jak již bylo řečeno v úvodu této kapitoly určení jednotlivých druhů odpadů a jejich množství je poněkud problematické a závisí především na technologické kázni dodavatelů stavebních prací a je pravděpodobné, že množství odpadů a jejich druhová skladba budou při vlastní realizaci stavby odlišné. Tato odlišnost však nebude nikterak zásadní.

Předpokládané množství vznikajících odpadů:

kat.č.odpadu	kat.	název druhu odpadu	jedn.	CELKEM
02 01 03	o	smýcené stromy a keře	t	2845
17 05 04	o	výkopová zemina - odkop	t	371026
17 01 01	o	beton z demolic objektů, základů TV	t	8286
17 01 02	o	stavební a demoliční suť (cihly)	t	628
17 01 03	o	stavební a demoliční suť (tašky a keramické výrobky)	t	0,50
17 02 01	o	dřevo po stavebním použití, z demolic	t	71
17 02 01	o	odpad z interiérů rekonstruovaných obj. -dřevo	t	0
17 02 02	o	odpad z interiérů rekonstruovaných obj.-sklo	t	0
17 02 04	n	železniční pražce dřevěné	t	1210
17 02 03	o	odpad z interiérů rekonstruovaných obj.-plasty	t	0
17 01 01	o	železniční pražce betonové	t	16728
17 01 01	o	kůly a sloupy betonové	t	6,40
17 03 02	o	vybouraný asfaltový beton bez dehtu, živičné lepenky bez dehtu	t	57778
17 05 08	o	štěrk z kolejiště	t	85916
17 05 07	n	lokálně znečištěný štěrka (z okolí výhybek)	t	3744
17 05 03	n	zemina a kamení obs. nebezpečné látky (např. z okolí výhybek)	t	13697
17 05 04	o	zemina a kamení	t	6163
17 02 04	n	kůly a sloupy dřevěné	t	0,30
17 04 05	o	železný šrot - konstrukce, stožáry, potrubí, koleje	t	3896
17 04 09	n	kovové části výhybek znečištěné mazadly	t	175
16 02 13	n	trafo s olejem bez náplně PCB a škodlivin	ks	1
16 02 09	n	trafo s olejem, PCB a škodlivinami	ks	42
17 04 02	o	odpad hliníku	t	0,78
17 04 01	o	odpad mědi a jejich slitin	t	31,00
17 04 07	o	směsné kovy	t	6,90
17 04 11	o	zbytky kabelů, vodičů	t	29,07
17 03 03	n	asfaltové stavební nátěry	t	0,11
07 03 04	n	odpadní ředidla	t	0,35
08 01 11	n	odpadní barvy a laky	t	0,66
08 01 17	n	odpady z odstraňování barev nebo laků	t	0,01
07 02 99	o	PE podložky	kg	3530,20
07 02 99	n	pryžové podložky	kg	7198,00
16 02 12	n	vyřazená zařízení obsahující volný azbest	t	0
16 02 16	o	izolátory porcelánové 10,5 kg	ks	173
16 02 16	o	odpojovače-ocel, porcelán 100 kg	ks	3

20 03 01	o	komunální odpad	t	17
15 01 01	o	papírové a lepenkové obaly	t	5,35
15 01 02	o	plastové obaly	t	3,81
17 06 01	n	izol. materiál s azbestem	t	0,03
20 01 21	n	zářivky	ks	0,00
08 01 18	o	jiné odpady z barev a laků neuvedené pod č. 08 01 17	t	0,07
15 01 10	n	obaly znečištěné nebez.látkami	t	0,04
17 03 01	n	asfaltové směsi s dehtem	t	604,34
17 06 05	n	stavební materiály obsahující azbest	t	0
17 01 06	n	směsi s obs.nebezp.látek	t	0
16 01 22	o	pryž	t	0
16 02 14	o	elektrošrot (vyřazená zařízení a přístr. nn - Al, Cu a vz. kovy)	t	16,57
17 06 04	o	tepelná izolace (miner.vata)	t	0
16 06 02	n	akumulátory alkalické(NiCd)	t	2,00
17 01 01	o	prostý beton z demolic mostů	t	1017,00
17 09 04	o	železobeton z demolic mostů	t	599,00
17 09 04	o	kamenivo + beton	t	6722,40

Odpady/výzisky z procesu navrhované výstavby a způsob nakládání s nimi :

Druh odpadu, výzisku	Kód	kat	způsob nakládání
čistá výkopová zemina	170504	O	uložení na terénu, stavba
zemina kontaminovaná ropnými látkami	170503	N	biodegradace
šterk ze železničního svršku	170508	O	recyklace
šterk ze železničního svršku obsahující nebezpečné látky	170507	O/N	biodegradace/skládka N
stavební a demoliční suť	170107	O	recyklace
betonové kůly a pražce, beton z demolic	170101	O	recyklace
úlomky betonu znečištěné škodlivinami	170106	O/N	recyklace/ skládka O,N
vybouraný asfaltový beton (demolice vozovky)	170302	O	recyklace
směsné stavební a demoliční odpady	170904	O	recyklace/skládka O
železniční pražce dřevěné	170204	N	spalovna
železný šrot – konstrukce	170405	O	výkup-druh.surovina
zbytky kabelů vodičů	170411	O	výkup-druh.surovina +likvidace opráv.osobou
odpadní nátěr.hmoty	080111	N	likvidace opráv.osobou
odpadní ředidla, zbytky	080117	N	likvidace opráv.osobou
obaly plastové	150102	O	recyklace
obaly papírové	150101	O	recyklace
dřevěné obaly	150103	O	recyklace
stavební materiály s obsahem azbestu (např. střešní krytina)	170605	N	skládka O
obaly od nátěrových hmot	150110	N	likvidace opráv.osobou
smýcené stromy a keře	020103	O	štěpkování, kompostování

Odpady z budoucího provozu:

Druh odpadu	Kód	kat	způsob nakládání
zářivky	170 901	N	likvidace opráv.osobou
obaly plastové	150102	O	recyklace
obaly papírové	150101	O	recyklace
kaly z lapáků nečistot	130503	N	likvidace opráv.osobou
zaolejovaná voda z odlučovačů ropných látek	130507	N	likvidace opráv.osobou
směsi odpadů z lapáku písku a odlučovačů oleje	130508	N	likvidace opráv.osobou
akumulátory olovené	160601	N	likvidace opráv. osobou
baterie a akumulátory nikl-kadmiové	160602	N	likvidace opráv. osobou
odpady biologicky rozložitelné ze zahrad a parků	200201	O	kompostování
směsný komunální odpad	200301	O	spalovna
komunální odpady jinak blíže neurčené	200399	O	spalovna
uliční smetky	200303	O	spalovna

4. Hluk

Součástí dokumentace je i samostatná příloha: *Hluková studie a Hluková studie - dodatek*. Jejich účelem je návrh omezení vlivu hluku z provozu trati č. 331 na okolní prostředí, zvláště na obytnou zástavbu. Konkrétně se v předmětném úseku jedná o tato území: Otrokovice, Zlín – Malenovice, Zlín – Louky, Zlín – Prštné, Zlín – střed, Zlín – Příluky, Želechovice, Lípu, Zádveřice a Vizovice. Protihluková opatření jsou navržena a dimenzována na hlukový příspěvek, který souvisí s provozem po železniční trati.

Po kompletní obnově železničního svršku a spodku a mostních objektů lze očekávat příznivý efekt vnímání hluku z provozu trati – projeví se nižší hlukové emise kolejového svršku a nových souprav. V cílovém stavu se předpokládá zvýšení intenzity dopravy a rychlosti.

Problematika hluku je podrobněji řešena v kap. D.2. Součástí dokumentace jsou rovněž protokoly o měření hluku.

Kumulativní účinek hluku z provozu dráhy a nově připravovaných záměrů – rekonstrukce silnice II/490 a obchvatu Zálešná – je hodnocen v oblasti Podvesné: samostatná příloha *Akustické posouzení – Podvesná*.

5. Vibrace

Ochranu obyvatelstva před účinky vibrací upravuje zákon č. 258/2000 Sb., o ochraně veřejného zdraví a Nařízení vlády č. 148/2006 Sb., které stanoví hygienické limity vibrací.

Pro zjištění stávající zátěže vibracemi na obyvatelstvo v okolí předmětné trati bylo provedeno měření vibrací Ing. Petrem Vránou. Na základě konzultace s odborníky na měření vibrací a s projektanty stavby byly vytipovány objekty podél trati v několika pásmech z důvodu možnosti vyhodnocení trendu šíření vibrací do okolí trati. Byla snaha postihnout veškeré dnes existující druhy vlaků/mechanismů na trati a jejich vliv na hodnoty vibrací a to vč. vlaků nákladních.

Podle ustanovení §17 odst. 1 nařízení vlády č. 148/2006 Sb. - je dán hygienický limit vibrací za dobu jejich působení v chráněných vnitřních prostorech staveb vyjádřený průměrnou váženou hladinou zrychlení vibrací $L_{w,T}$ (71 dB) a korekcí podle přílohy č. 4 uvedeného právního předpisu. Pro obytné místnosti a denní dobu je korekce + 6 dB, v noční době + 3 dB.

Jak vyplývá ze závěru Protokolu o měření vibrací č. 04/2008 (Měření vibrací v životním prostředí – měření hladin vibrací z železniční dopravy), zpracovaného Ing. Petrem Vránou, lze na základě výsledků měření v uplynulých letech na jiných tratích předpokládat, že samotnou rekonstrukcí trati bez dalších antivibračních opatření dochází u měření podél hlavních tratí ke snížení celkových vážených hladin zrychlení vibrací v rozsahu 5 až 7 dB. To znamená, že i u nadlimitních hodnot a to minimálně do 79dB lze očekávat, že po rekonstrukci trati bude dosaženo hygienických limitů.

U jednotlivých měřících bodů v následující tabulce byly vybrány nejhorší, t.j. maximální hodnoty dosažené v daném bodě pro každou osu zvlášť, jak předepisuje ustanovení § 17 nař.vl.č. 148/2006 Sb.To znamená, že maxima pro jeden bod u horizontálních (P nebo Lovevlnění) i vertikálních (sekundární vlnění -S uvnitř podloží a vlnění Rayleighovo -R jakožto povrchové vlnění v kolmém směru na směr šíření vlny) vibrací mohla být dosažena při odlišných průjezdech vlaků.

Tab.: Maximální hladiny L_{ef} (dB)

Měřící bod č.	O s a		
	X	Y	Z
1	78,2	78,2	82,5
2	78,3	79,1	86,3
3	62,8	65,8	65,5
4	48,3	50,7	52,2
5	75,9	74,8	83,1
6	71,6	71,7	75,4
7	60,6	61,5	64,7
8	60,1	57,6	60,0
9	50,6	51,9	54,1
10	52,5	52,3	54,2

K nejhorší situaci dochází u hladiny zrychlení vertikálních vibrací. Ani po předpokládaném snížení hladiny vibrací o 5-7 dB v důsledku rekonstrukce trati by nebylo dosaženo předepsaných hodnot u třech z měřených objektů, a to:

U dráhy 151, Zlín-Louky

Lešetín IV 712,Zlín a

Papírenská 378,Želechovice nad Dřevnicí.

Při očekávaném snížení celkových vážených hladin vibrací modernizací tratě (o 5-7 dB) se u ostatních objektů očekává, že u nich po realizaci záměru nedojde k překročení limitních hodnot. U ostatních objektů, nacházejících se vně níže specifikovaného navrženého průběhu isoseisty 74 dB tedy hladiny zrychlení vibrací, vyvolané průjezdy vlaků, prokazatelně vyhovují požadavkům nařízení vlády č. 148/2006 Sb.

Výsledky provedených měření vibrací na uvedené trati byly podrobeny matematicko-statistickému hodnocení s cílem nalezení „kritické vzdálenosti“ (k) objektů s chráněným vnitřním prostorem (vesměs RD) od osy krajní koleje. Kritickou vzdáleností je přitom rozuměna vzdálenost navržené isoseisty 74 dB od osy krajní koleje. Při větší vzdálenosti než „k“ není předpoklad překročení předepsaného limitu, který činí pro noční dobu 74,0 dB (průměrná vážená hladina zrychlení vibrací). Chránit bude nutno objekty uvnitř uvedeného pásma, po obou stranách trati. Provedení antivibračních opatření na železnici se předpokládá v rozpětí +/- „k“ od kolmého průmětu objektu na trať.

Pro žel. km 0,0-19,6 je hodnota kritické vzdálenosti **22,2 m**. V této vzdálenosti od osy krajní koleje tedy probíhá stávající isoseista **74 dB**. Pro oblast žel.km 19,6 až konec stavby vypočtena hodnota 17,1 m.

Jako důsledek této skutečnosti tedy doporučujeme v těchto pruzích (vzdálenost na obě strany od žel. trati) provedení antivibračních opatření.

Jedním z antivibračních opatření bude základní opatření vyplývající ze samotné optimalizace trati, tedy opatření ve formě provedení bezстыkové koleje, event. podložek pod patou kolejnice apod.

Rozsah navržených nadstandardních opatření ve formě antivibračních rohoží stanovený na základě konzultace s projektanty (SUDOP Brno, spol. s r.o.), je uveden v následující tabulce.

Tab. : Rozsah antivibračních opatření v úseku trati Otrokovice – Vizovice

Identifikační číslo antivibračního opatření	Kilometráž
1	km 5,120 – 5,140
2	km 5,200 – 5,240
3	km 6,990 – 7,150
4	km 7,200 – 7,280
5	km 11,250 – 11,270
6	km 11,320 – 11,930
7	km 16,130 – 16,300
8	km 16,360 – 16,440
9	km 16,550 – 16,680
10	km 16,720 – 16,740
11	km 16,840 – 17,160
12	km 18,880 – 18,930
13	km 21,190 – 21,230
14	km 23,760 – 23,810

Antivibrační rohože, které byly navrženy jako vhodná forma opatření ke snížení vibrací, představují plošné prvky ve tvaru desek nebo pásů. Vyrábějí se buď z pryžových recyklátů nebo ze syntetických pryží (elastomerů). Tvoří souvislý pás zpravidla na šíři zemní pláň. Antivibrační rohože se vkládají do konstrukce pražcového podloží do takové úrovně, která zaručí jejich největší tlumící účinek, např. na zemní pláň nebo na pláň tělesa železničního spodku.

Opatření navrhovaná k zajištění těchto požadavků jsou navrhována a dimenzována na příspěvek, který souvisí s provozem po železniční trati.

Problematika je podrobně řešena v příloze G: **Vliv vibrací** (součástí jsou protokoly o měření vibrací).

6. Rizika havárií

Při zachování zásad bezpečnosti práce jsou s přihlédnutím k charakteru stavby rizika havárií minimální. Součástí projektové dokumentace pro územní řízení bude povodňový plán a dokumentace pro stavební povolení zahrne i podklad pro havarijný plán pro dodavatelské organizace pověřené výstavbou.

K vyloučení rizika havárií z přepravy zboží po železnici jsou pro ČD/SŽDC závazné dva základní dokumenty: přeprava nebezpečného zboží po železnici se řídí pravidly Mezinárodní smlouvy RID, pro prevenci úniků platí Směrnice M 32 pro ochranu a před úniky nebezpečných látek .

V případě úniku jakýchkoliv nebezpečných látek při železniční přepravě je avizována Hasičská služba SŽDC, při větším riziku je ustavena i havarijní komise a podle potřeby i za účasti ekologa příslušné regionální správy majetku (organizační složka SŽDC).

Příčinami ohrožení provozu trati, které mohou způsobit havárii vlakových souprav mohou být:

- poškození žel. svršku,
- poškození zabezpečovacích a sdělovacích zařízení,
- poškození lokomotivy nebo vagonů soupravy,
- hrubé porušení bezpečnostních předpisů zaměstnanci železnice,
- kriminální činnost, např. demontáž zařízení z barevných kovů

Z hlediska havarijních rizik přicházejících v úvahu v průběhu realizace záměru jde zejména o ohrožení půdy a vodních ekosystémů.

Negativní dopad na půdu spojený se zvýšeným rizikem kontaminace mají v případě stavebních prací úniky PHM či ropných produktů používaných do stavební mechanizace. V případě, že k havárii dojde, je nezbytné zasažené místo sanovat a postupovat v souladu s havarijním plánem stavby.

V rámci stavebních prací také často dochází ke znečištění pozemků a tím i půdy zbytky stavebních hmot. Klasickým příkladem je vyplachování mixů přivážejících betonové směsi s vodou, která je následně vypuštěna na zem v místě stavby. Tato praxe, která je samozřejmě v rozporu nejen s principy ochrany půd, ale např. i vod, je stále velmi rozšířená. Bude nezbytné, aby dodavatel stavby dbal na řádné dodržování nejen technologických stavebních postupů, ale i ochrany jednotlivých složek životního prostředí. Jedním z takových opatření je, že v rámci zařízení stavenišť nebudou skladovány pohonné hmoty v množství přesahujícím jednodenní potřebu. Případné uskladnění bude provedeno v odpovídajících nádobách, které budou opatřeny záchytnou vanou.

Stejně tak jako u půdy, může dojít k úniku PHM či ropných produktů při pohybu stavební mechanizace ve vodním toku. Pohyb mechanizace ve vodním toku je nutno omezit na nejnižší nutnou míru a riziko vyplývající z možného havarijního znečištění způsobeného únikem provozních kapalin (pohonných hmot, olejů), nátěrových hmot či jiných chemikálií do vodního prostředí tak omezit. Jelikož však není možné toto riziko vyloučit zcela, měl by být zajištěn dostatek sanačních materiálů a nejlépe by měly být před zahájením stavebních prací nainstalovány norné stěny zachycující případně unikající chemické látky.

V případě úniku ropných látek budou dodržovány zásady a postupy uvedené v havarijním plánu (zabránění dalšímu úniku ropných látek, sanace postižené lokality, uložení zachycených ropných produktů do vhodných nádob), neprodleně budou informovány zainteresované strany a bude zahájena sanace. Obdobně se bude postupovat i v případě požáru.

Při dodržení veškerých závazných předpisů je jakékoliv riziko havárie minimální.

C. ÚDAJE O STAVU ŽIVOTNÍHO PROSTŘEDÍ V DOTČENÉM ÚZEMÍ

1. Výčet nejzávažnějších enviromentálních charakteristik dotčeného území

Řešené území tratě Otrokovice–Zlín–Vizovice je situována v člověkem značně ovlivněném prostředí. Většina jí prochází v zastavěném území (intravilánu) měst a menších obcí. Pokud není nejbližší okolí železničního tělesa zastavěno obytnou nebo obchodně-průmyslovou zástavbou či dopravní infrastrukturou, tvoří území intenzivně zemědělsky obhospodařované plochy orné půdy, dosévané a hnojené louky, ruderální neudržované plochy, zahrady a sady, aleje, remízky až malé lesíky. Jsou zde fragmenty rákosin i křovin, solitérní stromy, ale i vzrostlé aleje. Kolem trati a pod ní protékají občasné i trvalé vodní toky. Povětšinou jsou velmi ovlivněné umělým trasováním, profilací koryta, znečištěním, znehodnocením zdrojnic i širšího povodí apod. Nejvýznamnějšími vodními toky jsou řeky Dřevnice a Lutoninka.

Územní systém ekologické stability

Územní systém ekologické stability (dále jen ÚSES) je vymezován na základě zákona č.114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny. Můžeme jej charakterizovat jako vzájemně propojený soubor přirozených i pozměněných, avšak přírodě blízkých, ekosystémů. ÚSES umožňuje uchování a reprodukci přírodního bohatství, příznivě působí na okolní, méně stabilní části krajiny a vytváří tak základ pro její mnohostranné využívání.

Rozlišují se tři úrovně ÚSES:

- místní (lokální)
- regionální
- nadregionální

Prvky ÚSES se v zájmové lokalitě (křížení, dotyk) nalézají především v návrhovém stavu. Funkčně je vymezen nadregionální biokoridor Kostelecké polesí – Hluboček, lokální biocentrum 28 Výpusta, lokální biokoridor 8, lokální biokoridor 7 a lokální biokoridor 4. Podrobná situace ÚSES je znázorněna v příloze G.

Zvláště chráněná území

Zvláštní územní ochranou se rozumí přísnější režim ochrany, vztažený na konkrétní území s přesným plošným vymezením. Zvláště chráněná území (ZCHÚ) jsou vyhlášována v kategoriích, určených v § 14 zákona takto: národní parky (NP), chráněné krajinné oblasti (CHKO), národní přírodní rezervace (NPR), přírodní rezervace (PR), národní přírodní památky (NPP), přírodní památky (PP).

Z výše uvedených zvláště chráněných území se nenachází přímo v lokalitě stavby žádné z typů ZCHÚ.

Zvláště chráněné území ve smyslu zákona 114/1992 Sb. ani lokalita soustavy NATURA 2000 se v zájmovém území stavby nenacházejí.

NATURA 2000

Lokalita soustavy NATURA 2000 se v zájmovém území stavby ani v blízkosti stavby nenacházejí.

Významné krajinné prvky

Významný krajinný prvek jako ekologicky, geomorfologicky nebo esteticky hodnotná část krajiny, utváří její typický vzhled nebo přispívá k udržení její stability (§6 zák. 114/1992 Sb. ve znění pozdějších předpisů).

Významnými krajinnými prvky ze zákona jsou lesy, rašeliniště, vodní toky, rybníky, jezera, údolní nivy. Vedení nové trati se nedotýká podstatným způsobem lesních pozemků, tudíž les jako významný krajinný prvek dle §3 není dotčen. VKP ze zákona na území stavby, které budou dotčeny, tvoří především vodní toky.

Registrované významné krajinné prvky se v zájmovém území stavby nenacházejí.

Krajinný ráz

Západní polovina zájmového území (Otrokovice – Zlín) je silně zastavěná, s vysokým podílem průmyslových, obchodních a dopravních staveb. Zbytek připadá na obytnou zástavbu a intenzivně obhospodařovanou zemědělskou půdu. Východní část území (Zlín -Vizovice) má vyšší estetickou hodnotu, která je výsledkem někdejšího harmonického soužití člověka ve valašské krajině. Okolí obcí tvoří extenzivně obhospodařovaná zemědělská půda, vč. luk a pastvin s rozptýlenou zelení, ovocné sady a drobné sakrální prvky.

Voda

Vodní toky

Dotčené území stavby leží v povodí řeky Moravy. Trať provází po většině podélného profilu řeka Dřevnice, která se v Otrokovicích zleva vlévá do Moravy. Od Lípy do Vizovic pak v blízkosti trati protéká Lutoninka. Udolní nádrž, rybníky a jejich soustavy či jiné vodní plochy se v zájmovém území řešené trati nenalézají.

Nejvýznamnějšími místy z hlediska křížení s vodními toky jsou: železniční most přes Lutoninku u Zádveřic (rekonstrukce) a nový silniční most přes Dřevnici ve Zlíně – Prštném (za InterSparem v místě současné žel.vlečky). Zde bude nutné dbát na zvýšená preventivní opatření v období výstavby. Rizikové činnosti z hlediska ochrany vod musí být vícenásobně zajištěny (vizuální kontrola, norné stěny atd.). Stejnou pozornost je zapotřebí věnovat také přítokům Dřevnice a Lutoninky.

Stavba neleží uvnitř ani v blízkosti chráněné oblasti přirozené akumulace vod (CHOPAV).

Záplavové území

Podle aktuálních údajů Magistrátu města Zlína a Krajského úřadu Zlínského kraje leží regionální trať Otrokovice – Vizovice v záplavovém území stanoveném pro Q100 („stoletá voda“), a to v lokalitách: Zlín-Malenovice, Zlín-Prštné, Zlín-střed, Zlín-Přiluky, Lípa nad Dřevnicí, Zádveřice. V některých z těchto lokalit dochází k rozlivu řeky Dřevnice a Lutoninky již při Q20 či dokonce při Q5. Těleso náspu tvoří de facto boční hráz rozlivu.

Nerostné suroviny

V okolí regionální trati Otrokovice-Vizovice se nachází jeden dobývací prostor těžený, a to mezi místními částmi Zlína: Malenovice a Louky (jižně od trati). Chráněná ložisková území se zde nenacházejí.

2. Stručná charakteristika stavu složek životního prostředí, které mohou být významně ovlivněny

Ovzduší a klima

Regionální trať podle Mapy klimatických oblastí Československa (Quitt 1971) prochází teplou oblastí T2 (u Otrokovic), mírně teplou oblastí MT10 a MT9 (většina trati).

Pro teplou oblast T2 je charakteristické dlouhé léto, teplé a suché, velmi krátké přechodné období s teplým až mírně teplým jarem i podzimem, krátkou, mírně teplou, suchou až velmi suchou zimou s velmi krátkým trváním sněhové pokrývky.

Pro mírně teplou oblast MT10 je typické dlouhé léto, teplé a suché, krátké přechodné období s mírně teplým jarem mírně teplým podzimem, krátká zima, mírně teplá a velmi suchá, s krátkým trváním sněhové pokrývky.

Pro mírně teplou oblast MT9 je charakteristické dlouhé léto, teplé, suché až mírně suché, přechodné období krátké s mírným až mírně teplým jarem a mírně teplým podzimem, krátká zima, mírná, suchá, s krátkým trváním sněhové pokrývky.

Lokalita leží podle údajů ČHMÚ z let 1961 – 1990 (www.chmi.cz) v oblasti s průměrnou roční teplotou 7,1 – 9 °C a ročním úhrnem srážek 601 – 800 mm.

Trať Otrokovice – Zlín – Vizovice je v současné době velmi vytížená, a to zejména v úseku Otrokovice – Zlín. Připravovaná elektrizace trati v úseku Otrokovice – Zlín – Vizovice umožní výrazné zvýšení přepravní kapacity. Dnešní soupravy motorových a vlečných vozů nahradí elektrické pantografové jednotky s podstatně vyšší obsaditelností. Ke zvětšení propustné výkonnosti dojde zkrácením jízdních dob vlaků. Zkrácení jízdních dob a zvětšení komfortu cestování více ztraktivní železniční dopravu před silniční.

Souběžně s tratí je vedena silnice I/49. Tato komunikace je velmi přetížena a dochází na ní k častým dopravním zácpám. Silnice I/49 Otrokovice – Zlín – Vizovice – Pozdřechov - Val. Polanka (I/57) vytváří páteřní komunikaci Vizovické kotliny a jádra Zlínské aglomerace a zajišťuje městu Zlín prakticky jediné spojení se silnicí I/55. S ohledem na rostoucí trend dopravy se jeví její současná trasa s malými možnostmi zkapacitnění jako nevyhovující. Navrhované řešení elektrizace trati a zkapacitnění železniční dopravy je z uvedeného důvodu pro předmětné území významné.

Voda

Zájmové území se nachází v povodí řeky Dřevnice – (číslo hydrologického povodí 4-13-01). Je to levostranný přítok řeky Moravy, který pramení ve Vizovické vrchovině a teče souběžně s tratí až do km 19,0. Dále vede trať v souběhu s Lutoninkou (číslo hydrologického povodí 4-13-01-016), která je levostranným přítokem Dřevnice. Kromě těchto větších toků je v zájmovém území řada drobných vodotečí. Navrhovaná trať kříží následující vodoteče (vztaženo ke kilometrůžce v cílovém stavu):

Vodní toky dotčené stavbou v úseku trati Otrokovice – Zlín – Vizovice:

nžkm trati	vodní tok	způsob dotčení	ČHP	Správce toku
0,0-19,100	Dřevnice	souběh s tratí vlevo	4-13-01-0010	Povodí Moravy
2,16	občasný tok	křížení	4-13-01-051	ostatní
3,373	Hledenovský tok	křížení	neurčeno	neurčen
3,633	bezejmenná vodoteč	křížení	neurčeno	Lesy ČR, s.p.
5,14	Baláš	křížení	4-13-01-042	Lesy ČR, s.p.
6,621	Crkava	křížení	4-13-01-041	ZVHS
8,015	Slanický potok	křížení	4-13-01-039	Lesy ČR, s.p.
13,095	Jaroslavický potok	křížení	4-13-01-025	Lesy ČR, s.p.
14,559	bezejmenná vodoteč	křížení	4-13-01-025	Lesy ČR, s.p.
16,964	Obůrek (Vidovka)	křížení	4-13-01-022	Lesy ČR, s.p.
17,734	bezejmenná vodoteč	křížení	4-13-01-021	ZVHS

17,867	Lipský potok	křížení	4-13-01-021	Lesy ČR, s.p.
19,55	bezejmenná vodoteč	křížení	4-13-01-021	Lesy ČR, s.p.
20,855	Lutoninka	křížení	4-13-01-016	Lesy ČR, s.p.

Zájmové území elektrizované trati se dotýká vyhlášeného záplavového území toku Dřevnice a Lutoninka.

Horninové prostředí a půda

Bioregion se vyznačuje těžkými jílovitými půdami, naprosto převládají slabě oglejené typické kambizemě a pseudoglejové kambizemě na nevápnitém, jílovitém flyši. Půdy v této zemědělsky využívané oblasti jsou především hlinité nebo hlinitopísčité, z půdních typů zde najdeme hnědozemě (dle MKSP dtto) a v blízkosti Dřevnice hydromorfní půdy-nivní půdy a nivní půdy glejové (dle MKSP fluvizemě a fluvizemě glejové).

Geofaktory životního prostředí

Podle geomorfologického členění České republiky (Demek et al. 1987) spadá lokalita uvažovaného stavebního záměru do oblasti Slovensko-moravských Karpat, celku Vizovické pahorkatiny a podcelku Zlínské vrchoviny.

Mladcovská vrchovina – plochá vrchovina tvořená flyšovými pískovci a jílovci račanské jednotky magurského příkrovu. Převážně erozně denudační reliéf tektonické kry s širokými hřbety a krátkými příčnými údolím, založenými na zlomech. Na rozvodích velké zbytky zarovnaných povrchů, průlomová údolí, četná údolí sklonově a výškově asymetrická, sprašové pokryvy, sesuvy.

Vizovická kotlina – tvořená flyšovými jílovci a pískovci zlínských vrstev račanské jednotky. Jedná se o protáhlou strukturně litologicky podmíněnou sníženinu typu synklinálního údolí, dno má ráz členité pahorkatiny se zbytky úpatního zarovnaného povrchu.

Fauna, flóra, ekosystémy

Biogeografické členění

Zájmové území se nachází v severní části Zlínského bioregionu (Culek, 1996). Bioregion je tvořen vrchovinou na nevápnitém flyši, s výrazným pískovcovým hřbetem. Dominuje ochuzená biota karpatského bukového lesa a jeho náhradních stanovišť, vegetaci tvoří dubohrabrové háje a květnaté bučiny. V současnosti jsou časté smíšené lesy s převahou nepůvodního smrku a borovice a fragmenty bučin, hojně jsou intenzivně využívány mezofilní pastviny.

Flóra

Dle mapy potenciální přirozené vegetace České republiky (Neuhäuslová 2001) byla v území, jehož součástí je i posuzovaná lokalita, rekonstruována vegetace střemchových jasanin (Pruno - Fraxinetum), místy v komplexu s mokřadními olšinami (Alnion glutinosae). Jedná se o vegetaci vázanou na aluvium vodního toku Dřevnice a Lutoninka – tedy lokality ovlivňované záplavami a vyšší hladinou podzemní vody. Ve výše položených navazujících polohách byla rekonstruována vegetace karpatské ostřicové dubohabřiny (Carici pilosae-Carpinetum).

Střemchová jasanina (Pruno - Fraxinetum), místy v komplexu s mokřadními olšinami (Alnion glutinosae)

Střemchovou jasaninu tvoří třípatrové až čtyřpatrové, druhově převážně bohaté fytoocenózy s dominantním jasanem (*Fraxinus excelsior*), řidčeji s převažující olší (*Alnus glutinosa*, ve vlhčích typech), nebo lípou srdčitou (*Tilia cordata*, v sušších typech) a s častou příměsí střemchy (*Padus avium*) nebo dubu letního (*Quercus robur*). Také keřové patro je velmi pestré a místy velmi husté. Nejhojněji se v něm vyskytuje *Euonymus europaea*, *Fraxinus excelsior* a *Padus avium*. Dobře zapojené je i bylinné patro s převahou hygryfit a mezohygryfit.

Jedná se o společenstvo širokých niv potoků v kolinním stupni (220 – 320 m n.m.), navazující na polohy úvalových luhů. Půdním typem jsou gleje, anmór, fluvizem. Výskyt přirozených nebo

přirozeným blízkých porostů je vzácný. Většina porostů je smýcena, odlesněné pozemky sloužící převážně jako produktivní louky bývají často odvodňovány.

Karpatská ostřicová dubohabřina (Carici pilosae-Carpinetum)

Ostřicové dubohabřiny přirozeného složení jsou zastoupeny dvou- až třípatrovými porosty s převládajícím habrem (*Carpinus betulus*) ve vlhčích polohách, v sušších s dubem zimním (*Quercus petraea*) a s častým výskytem zejména lípy (*Tilia cordata*) a buku (*Fagus sylvatica*) ve stromovém i řídkěji vytvořeném keřovém patru. Charakter bylinného patra určují lesní mezofyty. Z nich vysoké dominance dosahuje zejména ostřice chlupatá (*Carex pilosa*), v jarním období též kyčelnice cibulkonosná (*Dentaria bulbifera*).

Carici pilosae-Carpinetum je typickou dubohabřinou kolinného až suprakolinného stupně Karpat. Jen ojediněle stoupá na relativně teplejších slunných svazích až do 550 m n.m. Osidluje hnědozemní půdy s příznivým režimem půdní vláhly i živin, většinou kambizem a luvizem, zřídka kambizemní rendziny.

Ostřicové dubohabřiny patří mezi relativně hojná společenstva, ustupující vlivem lidské činnosti. Největším ohrožením těchto porostů je záměna přirozených dřevin jehličnatými monokulturami.

Sledované území leží z pohledu biogeografického členění České republiky v karpatské podprovincii a nachází se na území Zlínského bioregionu (Culek 1996).

Aktuální vegetace

V zájmovém území byl botanický průzkum proveden v jarních měsících a nebylo tak možné zastihnout všechny aspekty vegetace v průběhu celého vegetačního období. Přesto můžeme s velkou pravděpodobností vyloučit přítomnost zvláště chráněných druhů rostlin (ve smyslu prováděcí vyhlášky č. 395/1992 Sb. k zákonu č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, v platném znění). Negativní vliv záměru tak bude ve vztahu k přítomným rostlinám a jejich společenstvům představovat především kácení stromů (tj. dřevin rostoucích mimo les) a v některých místech také přímé poškození některých biotopů například umístěním ploch zařízení stavenišť, základů trakčního vedení, zdvoukolejněním úseku tratě apod.

V počátečním úseku prochází trať zástavbou Otrokovice a následně se dostává do volné krajiny. Ta je využívána k zemědělství a přirozená vegetace není přítomna. Vzrostlé dřeviny v blízkosti trati představují pouze staré stromy (zde: lípa srdčitá), které byly kdysi podél tratě v podobě aleje vysazeny. Ve víceméně spojitě zástavbě Otrokovice a Zlína jsou v některých úsecích také typické zahrádky domů přiléhajících k trati se svou specifickou vegetací.

Pro vlastní aglomeraci Zlína je místy typická poměrně velká rozvolněnost zástavby a přítomnost velkých průmyslových celků. V některých místech tak došlo k rozvoji spontánní náletové vegetace dřevin. Jedná se o běžné druhy dřevin – nejčastěji lípu srdčitou (*Tilia cordata*), jablň domáci (*Malus domestica*), javor babyku (*Acer campestre*), třešeň ptačí (*Cerasus avium*) a různé slivoně (*Prunus* sp.). Ve městě samotném se pak často jedná o vzrostlé výsadby okrasných dřevin. V nich převládají nepůvodní dřeviny, jako například pajasan žláznatý (*Ailanthus altissimus*), javorovec jasanolistý (*Acer negundo*), trnovník akát (*Robinia pseudoacacia*) a další.

V krátkém úseku za zástavbou Zlína se setkáváme s botanicky nejhodnotnější lokalitou. Jedná se o fragment dubohabřiny, která se uchovala na příkrém svahu nad tokem říčky Dřevnice. Ve stromovém patře dominují habr obecný (*Carpinus betulus*), dub zimní (*Quercus petraea*), lípa srdčitá a některé další druhy, v keřovém patru kromě zmlazujících dřevin těchto druhů také líska obecná (*Corylus avellana*). V podrostu jsou zachovány hájové druhy bylin – např. sasanka hajní (*Anemone nemorosa*), orsej jarní (*Ficaria verna*), kokořík mnohokvětý (*Polygonatum multiflorum*), kostival hlíznatý (*Symphytum tuberosum*) a další.

Krátce poté prochází trať následujícími obcemi - Želechovice nad Dřevnicí a Lípa. Za Lípou se krajina opět otevírá a trať doprovázejí pole, trvalé travní porosty, křovité meze s hojnou trnkou obecnou (*Prunus spinosa*) a typická rozvolněná zástavba s ovocnými sady.

Vlevo od trati (ve směru staničení) v úseku cca km 20,65 se vyskytuje populace divoce rostoucího česneku. Vzhledem k časnému stádiu vývoje rostlin je nebylo možné spolehlivě zařadit do druhu. Vzhledem k charakteru biotopu štěrkového náspu by se mohlo ale jednat i o zvláště chráněný

druh česnek hranatý (*Allium angulosum*). Jeho výskyt a správnou determinaci rostlin bude nutné potvrdit při aktualizaci průzkumu v dalším stupni projektu stavby.

Těsně před Zádveřicemi železnice křížuje vodoteč Lutoninky. Říčku doprovází v 1-2 řadách vzrostlá břehová vegetace olší a stromových vrb. Kromě vysoké krajinnotvorné hodnoty představuje vodní tok a jeho niva také významnou migrační trasu velkého množství druhů živočichů a rostlin.

Mezi zajímavé a poměrně vzácné druhy rostlin zaznamenané podél posuzovaného úseku tratě patří také árón východní (*Arum cylindraceum*), který byl v Černém a červeném seznamu cévnatých rostlin ČR (Procházka et al., 2001) zařazen do kategorie C4a – vzácnějších taxonů vyžadujících pozornost. Podél trati se vyskytuje na vlhčích stanovištích: v příkopech pod náspem trati a v podrostu přiléhajících křovin. Protože v této části je plánována pouze elektrifikace trati, domníváme se, že při citlivém zvolení ploch ZS a přístupových komunikací mimo lokality výskytu nebude záměrem populace árónu negativně dotčena.

Fauna

Z hlediska živočišné říše je bioregion charakterizován ochuzenou faunou předhůří Karpat ve zkulturnělé krajině, s ojedinělými zbytky suchomilných společenstev. Tekoucí vody patří do pásma pstruhového, Dřevnice pod Zlínem a dolní Šťávnice náleží do pásma lipanového. Významné druhy – savci: jezek východní (*Erinaceus concolor*). Ptáci: strakapoud jižní (*Dendrocopos syriacus*), kos horský (*Turdus torquatus*), lejsek malý (*Ficedula parva*), ořešník kropenatý (*Nucifraga caryocatactes*), ůuhýk rudohlavý (*Lanius senator*). Obojživelníci: skokan štíhlý (*Rana dalmatina*), mlok skvrnitý (*Salamandra salamandra*). (Culek 1996)

Zvláště chráněné druhy živočichů (obratlovců), které byly zjištěny v rámci biologického průzkumu (duben 2008) jsou uvedeny v následující tabulce:

Zjištěné zvláště chráněné druhy obratlovců

č.	Druh	kategorie dle vyhlášky 395/1992
1	vranka obecná (<i>Cottus gobio</i>)	ohrožená (O)
2	užovka obojková (<i>Natrix natrix</i>)	ohrožená (O)
3	ještěrka obecná (<i>Lacerta agilis</i>)	silně ohrožená (SO)
4	veverka obecná (<i>Sciurus vulgaris</i>)	ohrožená (O)

Investor požádá příslušné orgány ochrany přírody o udělení výjimky k zásahu do biotopu výše uvedených zvláště chráněných druhů živočichů. Při respektování doporučení uvedených v závěru tohoto oznámení nepředpokládáme významnější vlivy na faunu.

Některé budovy na zájmové lokalitě mohou být hnízdištěm vrabce domácího (*Passer domesticus*), rehka domácího (*Phoenicurus ochruros*), popř. i jiříčky obecné (*Delichon urbica*) aj. druhů. Proto je vhodné demoliční práce směřovat do období mimo hlavní hnízdní aktivitu ptáků, tj. nejlépe práce provádět od října do března.

Územní systém ekologické stability

Územní systém ekologické stability (dále jen ÚSES) je vymezován na základě zákona č.114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny. Můžeme jej charakterizovat jako vzájemně propojený soubor přirozených i pozmeněných, avšak přírodě blízkých, ekosystémů. ÚSES umožňuje uchování a reprodukci přírodního bohatství, příznivě působí na okolní, méně stabilní části krajiny a vytváří tak základ pro její mnohostranné využívání. Rozlišují se tři úrovně ÚSES:

- místní (lokální)
- regionální
- nadregionální

Prvky ÚSES se v zájmové lokalitě (křížení, dotyk) nalézají především v návrhovém stavu. Funkčně je vymezen nadregionální biokoridor Kostecké polesí – Hluboček, lokální biocentrum 28 Výpusta, lokální biokoridor 8, lokální biokoridor 7 a lokální biokoridor 4.

V následující tabulce jsou uvedeny prvky ÚSES, které se s tratí kříží nebo se nacházejí v její bezprostřední blízkosti.

Prvky ÚSES v kontaktu s elektrizovanou tratí:

Prvek ÚSES	staničení (km)	druh kontaktu	funkčnost
NBRK 7	2,2	Křížení	nefunkční
LBC Chmeliny	2,0-2,3	souběh napravo od trati ve směru staničení	nefunkční
LBK 18	2,9-3,4	Souběh	nefunkční
	3,4	Křížení	nefunkční
NRBK Kostecké polesí - Hluboček	6,2	Křížení	funkční
LBK	6,65	Křížení	nefunkční
LBK 37	7,95	Křížení	nefunkční
LBK 31	10,4	Křížení	nefunkční
LBK 24	13,1	Křížení	nefunkční
LBC Výpusta	14,85 – 15,05	Křížení	částečně nefunkční
RBK 6	15,4-15,5	souběh a dotyk nalevo od trati ve směru staničení	nefunkční
RBC 1 Lůžkovice	15,5-16,15	souběh a dotyk nalevo od trati ve směru staničení	nefunkční
LBK	16,1-17,05	souběh nalevo od trati ve směru staničení	nefunkční
LBC	17,05-17,4	souběh nalevo od trati ve směru staničení	nefunkční
LBK	17,9	Křížení	částečně nefunkční
LBK	17,4-19,1	souběh nalevo od trati ve směru staničení	nefunkční
LBK 8	19,8-20,5	souběh nalevo od trati ve směru staničení; křížení 19,8	částečně nefunkční
LBC U Zádveřic	20,5-20,8	souběh a dotyk nalevo od trati ve směru staničení	nefunkční
LBK 7	20,75-22,7	souběh a dotyk napravo od trati ve směru staničení	funkční (kromě km 21,55 – 21,8)
LBK 4	22,85-22,95	Křížení	funkční
LBK 1	23,0-24,7	Souběh	funkční

Památné stromy se v zájmovém území nenacházejí.

Zeleň mimolesní a lesní

Mimolesní zeleň

V rámci zpracování přípravné dokumentace (DÚR) byl proveden **dendrologický průzkum** dřevin navržených k odstranění v souvislosti s realizací stavby. Pro další stupeň projektové dokumentace (PSŘ) bude průzkum dřevin aktualizován dle konkrétních požadavků technického řešení. Tento dendrologický průzkum tvoří samostatnou přílohu Oznámení.

Při dendrologickém průzkumu byl proveden soupis dřevin s ohledem na úseky s plánovaným zdvoukolejním trati a její elektrizaci. Rozsah kácených dřevin je ovlivněn zejména drážními předpisy o bezpečnosti provozu elektrizované trati. V rámci zamýšlené stavby budou provedeny také přeložky některých silnic a inženýrských sítí, proto bylo nutné zaměřit pozornost také na mimodrážní pozemky.

Stavba se nachází ve značné míře v zastavěné části měst a obcí, stávající zeleň je tvořena především parkovými výsadbami stromů a keřů, v některých případech se jedná o ovocné stromy zahrad nebo živé ploty a stromořadí poblíž stávajících komunikací.

Kácení bude provedeno na základě žádosti se všemi náležitostmi podle zákona č. 114/1992 Sb. a jeho prováděcí vyhlášky č. 395/1992 Sb.

Kompenzací za vykácenou zeleň budou provedeny odpovídající **náhradní výsadby** na základě projednání a dle požadavků jednotlivých věcně a místně příslušných orgánů ochrany přírody.

Podrobněji je tato problematika řešena v příloze H. Dendrologický průzkum.

Lesní zeleň

Lesní pozemky zasaženy nebudou až na jednu lokalitu, která se nachází v k.ú. Želechovice nad Dřevnicí.

Kromě toho zamýšlená stavba se nachází v ochranném pásmu lesa v k.ú. Želechovice nad Dřevnicí a to v km 15,05-15,30. Režim dotčení ochranného pásma lesa bude stanoven rozhodnutím příslušného správního orgánu.

Nemovitý majetek, kulturní památky

Ve Zlíně a Vizovicích se nacházejí městské památkové zóny. Zámek Vizovice je také národní kulturní památkou. V Otrokovicích, Zlíně, Želechovicích nad Dřevnicí, Zádveřicích a Vizovicích se nalézá celá řada nemovitých památek. V obci Lípa žádné nemovité památky evidovány nejsou.

Na zájmovou lokalitu je třeba pohlížet jako na území s předpokladem archeologických nálezů ve smyslu zákona č. 20/1987 Sb., o státní památkové péči ve znění pozdějších předpisů. Vzhledem k této skutečnosti, je nutné, aby stavebník před zahájením akce uzavřel smlouvu na provedení archeologického dozoru s institucí, které přísluší provádět archeologické výzkumy.

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

D. ÚDAJE O VLIVECH ZÁMĚRU NA VEŘEJNÉ ZDRAVÍ A NA ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ

1. Charakteristika možných vlivů a odhad jejich velikosti a významnosti (z hlediska pravděpodobnosti, doby trvání, frekvence a vratnosti)

Emise do ovzduší

Vliv záměru na ovzduší lze kvalifikovat celkově jako příznivý: Po zpracování vstupních podkladů programem Symos97v2006 pro modelování stacionárních zdrojů znečišťování ovzduší lze konstatovat, že přírůstek vzniklý výstavbou nového záměru nezpůsobí překročení imisních limitů. Vypočtený přírůstek vzniklý výstavbou nového záměru bude mít minimální vliv na imisní koncentraci znečišťujících látek v posuzované lokalitě.

Pro předkládaný záměr byla zpracována samostatná Rozptylová studie –příloha č.1, která tvoří nedílnou součást oznámení.

Hlukové poměry

Hluk ze železniční dopravy je pouze příspěvkem k celkovému hluku v obcích. V některých případech vedou v bezprostřední blízkosti trati i silniční komunikace a ve městech přispívá i průmysl. Hlavním zdrojem hluku v zájmovém území je silniční doprava, zejména páteřní silnice I/49 Otrokovice – Zlín – Vizovice.

Vibrace

Problematiku vibrací upravuje zákon č. 258/2000 Sb., o ochraně veřejného zdraví a nařízení vlády č. 148/2006 Sb. Vlivy vibrací jsou podrobně řešeny v samostatné příloze tohoto oznámení.

Pro zjištění stávající zátěže vibracemi na obyvatelstvo v okolí předmětné trati bylo provedeno měření vibrací Ing. Petrem Vránou. Na základě konzultace s odborníky na měření vibrací a s projektanty stavby byly vtipovány objekty podél trati v několika pásmech z důvodu možnosti vyhodnocení trendu šíření vibrací do okolí trati. Byla snaha postihnout veškeré dnes existující druhy vlaků/mechanismů na trati a jejich vliv na hodnoty vibrací a to vč. vlaků nákladních.

Nemovité kulturní památky, archeologická a paleontologická naleziště

Městské památkové zóny se nacházejí ve Zlíně a Vizovicích. Zámek Vizovice je také národní kulturní památkou. Přehled nemovitých kulturních památek se nalézá v následujících tabulkách.

Soupis nemovitých památek ve Zlíně:

Číslo rejstříku	Část obce	čp.	Památko	Ulice,nám./umístění
22031 / 7-1877	Louky		boží muka	
28160 / 7-1878	Louky		Kříž	náves
54163 / 7-1879	Louky	čp.31	venkovská usedlost	
16150 / 7-1882	Malenovice		kostel sv. Mikuláše	nám. Jerolímko
13958 / 7-1883	Malenovice		kaple sv. Rosálie	Tyršova
23836 / 7-1889	Malenovice		socha sv. Vendelína	
35352 / 7-1880	Malenovice	čp.?	Hrad	
40714 / 7-1884	Malenovice	čp.?	Fara	nám. Jerolímko

33861 / 7-1890	Mladcová	čp.4	měšťanský dům - rodný dům Fr. Bartoše	
27118 / 7-1891	Prštné		Kříž	Srštní
11215 / 7-8658	Přiluky		kaple sv. Martina	náves
34204 / 7-8061	Zlín		hrad Hradištko, zřícenina	
50903 / 7-8953	Zlín		kostel sv. Filipa a sv. Jakuba	
50805 / 7-8949	Zlín		boží muka se sochou sv. Antonína Paduánského	
47844 / 7-1896	Zlín		socha sv. Donáta	
33058 / 7-1897	Zlín		socha sv. Floriána	
20955 / 7-1898	Zlín		socha sv. Jana Nepomuckého	
53577 / 7-1899	Zlín		socha Klementa Gottwalda	
17643 / 7-1900	Zlín		socha partyzána	park
35649 / 7-1892	Zlín	čp.1	Zámek	
50785 / 7-8939	Zlín	čp.9	činžovní dům	nám. Míru
50760 / 7-8936	Zlín	čp.12	Radnice	náměstí Míru, spojeno s čp. 10
	Zlín	čp.360	Vila	
21531 / 7-7065	Zlín	čp.626	rodinný dům	Nad Ovčírnou VI
37585 / 7-7064	Zlín	čp.627	rodinný dům	U lomu
46693 / 7-7063	Zlín	čp.629	rodinný dům	U lomu
20320 / 7-7061	Zlín	čp.631	rodinný dům	U lomu
34823 / 7-7062	Zlín	čp.632	rodinný dům	U lomu
50698 / 7-8932	Zlín	čp.743	vila Šťastného	Pod Stráněmi
51111 / 7-9002	Zlín	čp.861	činžovní dům M. Drofy	tř. Tomáše Bati
52002 / 7-9034	Zlín	čp.874	činžovní dům M. Drofy	tř. Tomáše Bati
52003 / 7-9032	Zlín	čp.876	činžovní dům M. Drofy	tř. Tomáše Bati
50896 / 7-8952	Zlín	čp.888	lázeňský dům zimní	Nad Ovčírnou, Hradská
50783 / 7-8940	Zlín	čp.1276	jiná obytná stavba - Morýsovy domy	třída Tomáše Bati
50700 / 7-8931	Zlín	čp.1788	základní škola	Dřevnická 2, Bartošova čtvrť
51094 / 7-8999	Zlín	čp.2511	Kino	nám. Práce
11928 / 7-8773	Zlín	čp.2734	jiná správní stavba – studijní ústavy	T. G. Masaryka, č. p. 3218?
50697 / 7-8928	Zlín	čp.2894	vila Zikmundova	Žlebová
51016 / 7-8973	Zlín	čp.2986	společenský dům - 4 budovy svobodáren	Štefánikova, tř. Tomáše Bati
50703 / 7-8933	Zlín	čp.2987	obchodní dům a společenský dům Díly, včetně přístupových ramp	Štefánikova
50897 / 7-8954	Zlín	čp.3222	vila Gerbecova	Zálešná
51031 / 7-8996	Zlín	čp.3297	činžovní dům	Školní
51533 / 7-9027	Zlín	čp.3675	vila Čiperova se zahradnickým domkem	Burešov
102178	Zlín	čp.3689	Malotova vila	
50714 / 7-8929	Zlín	čp.4057	jiná obytná stavba Droftův dům	Zálešná 1
50702 / 7-8930	Zlín	čp.4091	divadlo Městské	Tomáše Bati
15974 / 7-1895	Zlín	čp.?	činžovní dům - kolektivní dům	Osvoboditelů
	Zlín	čp.?	jiná správní stavba – internáty	
26160 / 7-1894	Zlín	čp.?	jiná správní stavba - mrakodrap	
29818 / 7-7101	Zlín	čp.?	památník Tomáše Bati, Dům umění	nám. Rudé armády

Soupis nemovitých památek v Otrokovicích

Číslo rejstříku	Sídelní útvar	Část obce	čp.	Památka	Ulice,nám./u místění
68707 / 37-124610	Otrokovice	Otrokovice	čp.15	venkovský dům, z toho jen: vrata	
68708 / 37-124611	Otrokovice	Otrokovice	čp.19	venkovský dům, z toho jen: vrata	
68709 / 37-124612	Otrokovice	Otrokovice	čp.34	venkovský dům, z toho jen: vrata	
68710 / 37-124614	Otrokovice	Otrokovice	čp.52	venkovský dům, z toho jen: vrata	
68711 / 37-124614	Otrokovice	Otrokovice	čp.53	venkovský dům, z toho jen: vrata	
68712 / 37-124615	Otrokovice	Otrokovice	čp.55	venkovský dům, z toho jen: vrata	

Soupis nemovitých památek ve Vizovicích

Číslo rejstříku	Sídelní útvar	Část obce	čp.	Památka	Ulice,nám./umístění
34570 / 7-2125	Vizovice	Vizovice		kostel sv. Vavřince	
101329	Vizovice	Vizovice		kaple "na Karažijce"	
24202 / 7-2129	Vizovice	Vizovice		hřbitov, z toho jen: dva náhrobky, kříž	
17593 / 7-2126	Vizovice	Vizovice		sloup se sochou P. Marie	
53051 / 7-2132	Vizovice	Vizovice	čp.1	venkovská usedlost	Slušovická
101113	Vizovice	Vizovice	čp.177	tělocvična - sokolovna	Tyršova
12356 / 7-8791	Vizovice	Vizovice	čp.360	Vila	Říčanská
50837 / 7-8988	Vizovice	Vizovice	čp.361	měšťanský dům	Říčanská
20202 / 7-8868	Vizovice	Vizovice	čp.365	Fara	Palackého nám.
16549 / 7-2120	Vizovice	Vizovice	čp.373	zámek Vizovice	nám. Palackého
31237 / 7-2124	Vizovice	Vizovice	čp.467	klášter milosrdných bratří	ul.?

Soupis nemovitých památek v Zádveřicích

Číslo rejstříku	Sídelní útvar	Část obce	čp.	Památka	Ulice,nám./umístění
102854	Zádveřice	Zádveřice		Stodola	v obci
23021 / 7-2155	Zádveřice	Zádveřice	čp.124	venkovská usedlost	

Soupis nemovitých památek v Želechovicích nad Dřevnicí

Číslo rejstříku	Sídelní útvar	Část obce	čp.	Památka	Ulice,nám./umístění
38925 / 7-8072	Želechovice nad Dř.	Želechovice		tvrz, archeologické stopy	lok. Na tvrzi, při čp. 34
19492 / 7-2156	Želechovice nad Dř.	Želechovice		kostel sv. Petra a Pavla	
11627 / 7-2157	Želechovice nad Dř.	Želechovice	čp.81	venkovská usedlost	?
52613 / 7-2158	Želechovice nad Dř.	Želechovice	čp.87	venkovská usedlost, z toho jen: špýchar	

Žádné z výše uvedených nemovitých památek se stavba nedotkne. Z hlediska městských památkových zón je třeba zmínit Městskou památkovou zónu Vizovice a Městskou památkovou zónu Zlín. Prvně jmenovaná zóna je v dostatečné vzdálenosti a uvažovaná stavba se jí nijak nedotkne. Stavba ovšem zasahuje do Městské památkové zóny Zlín. Na základě dosavadního jednání s Národním památkovým ústavem (pobočka Kroměříž) bylo v těchto místech upraveno technické řešení stavby, trať je zde plánována do polozářezu, a byla i konzultována nová podoba výpravní budovy. Do dalšího stupně dokumentace bude problematika průběhu trati touto památkovou zónou dále rozšířena.

2. Rozsah vlivů vzhledem k zasaženému území a populaci

Vliv na ovzduší

Za účelem analýzy současného stavu kvality ovzduší zájmového území, stavu v období výstavby i po realizaci záměru byla vypracována rozptylová studie. Pro výpočet výchozího stavu, před realizací záměru, byly zohledněny tyto zdroje: silnice I/55, silnice I/49, traťový úsek Zlín – střed – Otrokovice, hodinová propustnost 3 vlaky za hodinu

Ke zvýšení koncentrace emisí a s tím spojenému ovlivnění kvality ovzduší v průběhu realizace záměru může docházet pouze lokálně a dočasně zejména v době vlastní realizace stavebních prací. Na ovlivnění kvality ovzduší se bude podílet jednak:

- doprava (transport materiálu, stavební mechanismy)
- vlastní plocha stavenišť

Rozsah této zátěže závisí nejen na technologické kázni dodavatelů stavby, ale i na zvolené technologii modernizace. Emise lze snížit dobrým technickým stavem používané stavební techniky, což bude jednou z podmínek pro zhotovitele stavby.

Vlastní plocha stavenišť bude v průběhu stavebních prací zdrojem znečišťování ovzduší emisemi tuhých částic (prach). Množství prachu bude záviset na okamžitých povětrnostních podmínkách. Nejnepříznivější bude stav při teplém, suchém a větrném počasí. Zde je nezbytné provést především technická a organizační opatření, která povedou k jejich minimalizaci. Jedná se o minimalizaci plošného rozsahu zařízení stavenišť, čištění komunikací, skrápění ploch zařízení stavenišť, komunikací a deponií v suchém období roku.

Pro minimalizaci prašnosti v době provádění vápenné stabilizace zemní pláně doporučujeme použít např. ekologicky šetrný výrobek Proviacal RD (vápenný granulát), či jiný obdobný výrobek.

Mobilními zdroji znečištění ovzduší budou po dobu výstavby zejména dopravní a stavební mechanismy. Rovněž je třeba po dobu výstavby počítat se zvýšeným provozem na některých komunikacích (doprava materiálu do místa stavby, odvoz odpadů). Znečištění z dopravy se výrazně projevuje především v blízkém okolí komunikací.

Z výsledků rozptylové studie vyplývá, že navýšení emisí ze silniční dopravy v průběhu výstavby bude oproti současnému stavu minimální a v žádném případě nedojde k překročení imisních limitů.

Pro období provozu se předpokládá vytápění nové výpravní budovy žst. Zlín-střed zemním plynem. Výkon instalovaných plynových kotlů je odhadován na 145 kW. Jedná se o malý zdroj znečišťování ovzduší.

U železniční dopravy dojde po realizaci záměru ke zlepšení imisní situace. Podrobný rozbor situace v období výstavby i provozu záměru je uveden v Rozptylové studii – příloha č.1 . Podle této studie dojde po realizaci záměru ke snížení emisí produkovaných na železniční trati cca o 50 - 66% u maximální 1. hodinové koncentrace NO₂ u ostatních koncentrací cca o 89-92%.

Vliv hluku na obyvatelstvo

Problematiku hluku řeší podrobně samostatné přílohy: Hluková studie a Hluková studie – dodatek. Intenzity dopravy jsou uvedeny kap. B.II.5.

Hluková studie se zabývá i vlastním provozem ve stanicích, kde dochází k přesunům končících a výchozích osobních vlaků a k předávání vlakových souprav mezi vlečkami a dráhou.

Dráha zajišťuje sestavu souprav a odpojení, resp. připojení vagónů k nákladním vlakům na předávkových kolejištích. Dále je s vagóny manipulováno v rámci území jednotlivých firem – majitelů vleček. Tento hlukový příspěvek do hlukových výpočtů zahrnut není.

Celkově tvoří hluk z těchto manipulací minimální podíl v celkovému hlukovému příspěvku z provozu dráhy.

Po stránce hluku je řešeno i mimoúrovňové křížení v Prštném, tj. nový silniční nadjezd a jeho napojení na stávající silniční komunikace.

Limitní hladiny hluku

Podle ustanovení Nařízení vlády č. 148/2006 Sb. je nejvyšší přípustná ekvivalentní hladina akustického tlaku A v chráněném venkovním a vnitřním prostoru a chráněném venkovním a vnitřním prostoru staveb stanovena součtem základní hladiny hluku a příslušných korekcí.

1. Chráněné venkovní prostory a chráněné venkovní prostory staveb

$L_{Z1} = 50 \text{ dB}$.

$K_1 = + 10 \text{ dB}$: pro hluk z dopravy na drahách v ochranném pásmu drah (OPD).

$K_2 = + 5 \text{ dB}$: pro hluk z dopravy na drahách (mimo OPD) a na pozemních komunikacích.

$K_3 = - 5 \text{ dB}$: pro hluk z železniční dopravy v noci v chráněném venkovním prostoru staveb.

$K_4 = 0 \text{ dB}$: pro hluk v žst., kde probíhají vlakové práce - manipulace.

$K_5 = - 10 \text{ dB}$: pro hluk v noci v chráněném venkovním prostoru staveb.

pak pro **chráněný venkovní prostor staveb** platí:

pro den 6⁰⁰ - 22⁰⁰ h $L_{Aeq,T} = L_{Z1} + K_1 = 60 \text{ dB}$ v OPD pro drážní dopravu

$L_{Aeq,T} = L_{Z1} + K_2 = 55 \text{ dB}$ drážní doprava mimo OPD a silniční doprava

$L_{Aeq,T} = L_{Z1} + K_4 = 50 \text{ dB}$ pro manipulace

pro noc 22⁰⁰ - 6⁰⁰ hod $L_{Aeq,T} = L_{Z1} + K_1 + K_3 = 55 \text{ dB}$ v OPD pro drážní dopravu

$L_{Aeq,T} = L_{Z1} + K_2 + K_3 = 50 \text{ dB}$ drážní doprava mimo OPD a silnice

$L_{Aeq,T} = L_{Z1} + K_4 + K_5 = 40 \text{ dB}$ pro manipulace

a pro **chráněný venkovní prostor** platí:

pro den i noc $L_{Aeq,T} = L_{Z1} + K_1 = 60 \text{ dB}$ v OPD pro drážní dopravu

$L_{Aeq,T} = L_{Z1} + K_2 = 55 \text{ dB}$ drážní doprava mimo OPD a silniční doprava

$L_{Aeq,T} = L_{Z1} + K_4 = 50 \text{ dB}$ pro manipulace

2. Chráněné vnitřní prostory staveb – obytné místnosti

$L_{Z2} = 40 \text{ dB}$.

$K_7 = + 5 \text{ dB}$: pro hluk z drážní dopravy v ochranném pásmu drah (OPD).

$K_8 = 0 \text{ dB}$: pro dráhu mimo OPD a pro silniční dopravu.

$K_9 = - 10 \text{ dB}$: pro noční dobu.

pak platí:

pro den od 6⁰⁰ - 22⁰⁰ hod $L_{Aeq,T} = L_{Z2} + K_7 = 45 \text{ dB}$ v OPD

$L_{Aeq,T} = L_{Z2} + K_8 = 40 \text{ dB}$ mimo OPD a pro silnice

pro noc od 22⁰⁰ - 6⁰⁰ hod $L_{Aeq,T} = L_{Z2} + K_7 + K_9 = 35 \text{ dB}$ v OPD

$L_{Aeq,T} = L_{Z2} + K_8 + K_9 = 30 \text{ dB}$ mimo OPD a pro silnice

Pozn.: Vnitřní prostor u staveb pro individuální rekreaci není chráněným vnitřním prostorem ve smyslu § 30/3 zák. 258/2000 Sb. o ochraně veřejného zdraví v platném znění a podle vyhl. č. 137/1998 Sb.

Pozn.: Pro venkovní i vnitřní prostory se přičítá další korekce – **5 dB**, pokud má hluk informační charakter – **staniční rozhlas**.

3. Hluk ze stavební činnosti

Dle §11 odst. (7) Nařízení vlády č. 148/2006 Sb. se limitní hladina hluku pro stavební činnost $L_{Aeq,s}$ stanoví jako součet $L_{Aeq,T} + K_s$, kde $L_{Aeq,T}$ je limitní hladina venkovního hluku (v tomto případě 50 dB) a K_s korekce vztahující se ke stavební činnosti:

Korekce K_s je stanovena takto:

posuzovaná doba	korekce K_s
6 ⁰⁰ - 7 ⁰⁰ hod	+ 10 dB
7 ⁰⁰ - 21 ⁰⁰ hod	+ 15 dB *
21 ⁰⁰ - 22 ⁰⁰ hod	+ 10 dB
22 ⁰⁰ - 6 ⁰⁰ hod	+ 5 dB

* pro dobu kratší než 14 hodin se spočte K_s takto:
 $K_s = 10 \log [(429 + t_1)/t_1]$, kde t_1 je doba trvání hluku ze stavební činnosti v hodinách.

4. Hluk z výstražných zařízení

Dle §1 odst. (2c) Nařízení vlády č. 148/2006 Sb. se limitní hladina hluku na hluk pocházející z akustických výstražných signálů nevztahuje.

Výpočty a vyhodnocení a návrh opatření

Železniční trať prochází hustě obydleným územím, často středem obcí a měst. Krajina je v této oblasti rovinatá, popř. je tvořena širokým údolím s tratí v jeho střední části. V celém pojednávaném úseku o délce 25 km trať ve směru od Otrokovic do Vizovic stoupá celkem o 100 m.

Ve značné části řešeného území vede trať v souběhu se silniční komunikací I/49, na níž je intenzita dopravy vysoká a tvoří dominantní zdroj hluku. Protihluková opatření jsou navržena a dimenzována pouze tam, kde je nadlimitní hlukový příspěvek drážní dopravy.

Výpočty ukazují celkově na zlepšení stavu hlučnosti po rekonstrukci a elektrizaci tratě: nový svršek, elektrická trakce, obnova mostů, nové vlakové soupravy.

Dalším zdrojem hluku, který souvisí s drážním provozem, jsou stávající trakční měnirna v Otrokovicích v průmyslovém areálu na začátku předmětné stavby a nově budovaná trakční měnirna v Lípě v km cca 19,5 – 20,0. Obě jsou mimo dosah obytné zástavby. Další technologická zařízení jsou umístěna uvnitř budov především v objektech žst. a hluk z jejich provozu je minimální (Tato zařízení se posuzují dle limitu 50 dB pro den a 40 dB pro noc).

Protihluková opatření

Protihluková opatření – stěny (PHS) jsou navržena pro obytné lokality, kde je limitní hladina hluku překročena nebo je v mezích přesnosti výpočtu. Pokud není stavba PHS technicky možná, je přikročeno k návrhu IPO (přejezdy).

K ochraně obyvatelstva před hlukem z provozu dráhy bylo navrženo celkem 16 protihlukových stěn a z provozu silnice 2 stěny o celkové délce cca 15 km. Na cca 120 objektech byla navržena individuální protihluková opatření.

Po realizaci stavby včetně protihlukových opatření dojde k výraznému zlepšení stávající hlukové situace.

Protihlukové stěny:

obec	číslo PHS	kilometráž	vzdálenost od osy krajní koleje	výška nad TK	provedení, poznámky
Otrokovice	A1	0,675 – 1,531 L	0,675 – 1,325: 3,5 m 1,325 – 1,475: 4,7 m (PHS kopíruje nástupiště) 1,475 – 1,531: 3,5 m	0,675 – 0,875: 2,5 m 0,875 – 1,531: 2,0 m	horní polovina k trati: absorpční zbytek: reflexní
	A2	0,687 – 1,531 P	0,687 – 1,311: 3,5 m 1,311 – 1,476: 4,7m (PHS kopíruje nástupiště) 1,476 – 1,531: 3,5 m	2,5 m	horní polovina k trati: absorpční spodní polovina k trati: reflexní k silnici: absorpční
Zlín- Malenovice	B1	3,877 – 4,781 P	3,877 – 4,260: 3,5 m 4,260 – 4,426: 4,7 m (PHS kopíruje nástupiště) 4,426 – 4,781: 3,5 m	3,877 – 4,260: 3,0 m 4,260 – 4,781: 2,5 m	k trati: reflexní k silnici: absorpční PHS končí u přejezdu v km 4,804
	B2	5,015 – 5,321 P	5,015 – 5,145: 3,5 m 5,145 – 5,321: 4,7 m (PHS kopíruje nástupiště)	2,5 m	k trati: reflexní k silnici: absorpční
	B3	5,040 – 5,311 L	5,040 – 5,140: 3,5 m 5,140 – 5,311: 4,7 m (PHS kopíruje nástupiště)	2,5 m	reflexní
	B4	5,675 – 6,186 P	3,5 m	2,0 m	absorpční oboustranně
Zlín-Louky	C1	6,186 – 6,485 P	6,186 – 6,400: 3,5m 6,400 – 6,485: 4,7m (PHS kopíruje nástupiště)	6,186 – 6,400: 2,0 m 6,400 – 6,485: 2,5 m	reflexní k trati, absorpční k silnici
	C2	6,984 – 7,267 L	3,5 m	3,0 m	k trati: absorpční, k domům: reflexní
	C3	7,304 – 7,569 P	7,304 – 7,434: 4,7m (PHS kopíruje nástupiště) 7,434 – 7,534: 3,5m 7,534 – 7,569: 6 m (PHS kopíruje hranu zářezu)	7,304 – 7,434: 3,0 m 7,434 – 7,569: 2,0 m	7,304 – 7,430: absorpční oboustranně 7,430 – 7,569: reflexní k trati, absorpční k silnici
Zlín-Prštné	D1	7,927 – 9,039 P	7,927 – 9,039: 3,5m	2,5 m	reflexní k trati, absorpční k silnici PHS přerušena přejezdem v km 8,673
Zlín-střed	E1	10,425 – 12,746 L	3,5 m	10,425 – 10,850: 1,5 m 10,850 – 11,060: 2,0 m 11,120 – 11,300: 2,5 m 11,360 – 12,000 L: varianty 2,5 m nebo 4,0 m 12,000 – 12,746: 2,0 m	absorpční oboustranně PHS přerušena na mostě v km 11,070 PHS přerušena přejezdem v km 11,311 PHS přerušena přejezdem v km 12,006

	E2	10,425 – 13,662 P	3,5 m	10,425 – 10,870: 2,5 m 10,870 – 11,100: 3,0 m 11,100 – 12,000: 2,5 m 12,000 – 13,662: 2,0 m	absorpční oboustranně PHS přerušena přejezdem v km 11,311 PHS přerušena přejezdem v km 12,006
Zlín-Přiluky	F1	14,211 – 14,498 L	3,5 m	1,5 m	k trati: absorpční, k domům: reflexní
Želechovice	G1	16,102 – 17,282 L	16,102 – 16,480: 3,5-5,0 m (dle horní hrany zářezu) 16,480 – 16,640: 3,5 m 16,640 – 16,800: 4,7 m (PHS kopíruje nástupiště) 16,800 – 17,282: 3,5m	16,102 – 16,415: 4,0 m 16,415 – 16,600: snižovat 4–2m 16,600 – 17,282: 2,0 m	k trati: horní polovina absorpční, zbytek: reflexní PHS navazuje na objekt čekárny
	G2	16,102 – 17,509 P	16,102 – 17,250: 3,5m 17,250 – 17,290: 3,25m (hranice pozemku dráhy) 17,290 – 17,509: 3,5m	2,0 m	16,102 – 17,400: absorpční oboustranně 17,400 – 17,509: absorpční k silnici k trati: reflexní
Lípa	H1	17,698 – 19,087 P	17,698 – 18,435: 3,5 m 18,435 – 18,600: 4,7 m (PHS kopíruje nástupiště) 18,800 – 19,087: 3,5 m	17,698– 18,590: 2,0 m 18,800– 18,910: 2,5 m 18,950– 19,087: 2,0 m	17,698 – 18,280 absorpční oboustranně 18,280 – 18,600 reflexní k trati, absorpční k silnici 18,800 – 19,087: absorpční oboustranně PHS přerušena v žst. (manipulační prostor) PHS přerušena přejezdem v km 18,949

Nutno zachovat prostorovou rezervu na případnou výstavbu PHS v km 3,400 – 3,860 vpravo ve vzdálenosti 3,5 m od osy krajní koleje, podél nástupiště ve vzdálenosti 4,7 m od osy.

Individuální protihluková opatření

Paušálně lze konstatovat, že do pásma hladin akustického tlaku 50 dB (venkovní limit pro noční dobu mimo OPD pro hluk z hlavní trati) k zajištění maximální přípustné hladiny akustického tlaku ve vnitřním chráněném prostoru běžně vyhovují klasické zděné rodinné domy. Pro panelové domy a půdní vestavby je nutné přihlédnout k nižší neprůzvučnosti obvodového pláště.

Individuální opatření se navrhuje na celkem cca 120 objektech. V dalším stupni projektu se tato individuální opatření budou dimenzovat dle vnitřních limitních hladin hluku a po provedení stavebních měření jednotlivých objektů, případně po provedení akustických měření.

Vliv na povrchové a podzemní vody

K negativnímu ovlivnění kvality podzemních a povrchových vod může dojít v období výstavby v důsledku havárie, technické závady stavebních mechanismů či selhání lidského faktoru. Při běžném provozu elektrizované trati se nepředpokládá negativní ovlivnění kvality a režimu vodního prostředí. Vodní zdroje se v zájmovém území nenacházejí.

Dotčené území stavby leží v povodí řeky Moravy. Trať provází po většině podélného profilu řeka Dřevnice, která se v Otrokovicích zleva vlévá do Moravy. Od Lípy do Vizovic pak v blízkosti trati protéká Lutoninka. Udolní nádrže, rybníky ani jiné vodní plochy se v zájmovém území řešené trati nenalézají.

Z hlediska křížení s vodními toky jsou nejvýznamnějšími místy: železniční most přes Lutoninku u Zádveřic (rekonstrukce) a nový silniční most přes Dřevnici ve Zlíně – Prštném (za InterSparem v místě současné žel. vlečky). Zde bude nutné dbát na zvýšená preventivní opatření v období výstavby. Rizikové činnosti z hlediska ochrany vod musí být vícenásobně zajištěny (vizuální kontrola, norné stěny atd.). Stejnou pozornost je zapotřebí věnovat také přítokům Dřevnice a Lutoninky.

Stavba neleží uvnitř ani v blízkosti chráněné oblasti přirozené akumulace vod (CHOPAV).

Z hlediska záplavového území leží podle aktuálních údajů Magistrátu města Zlína a Krajského úřadu Zlínského kraje regionální trať Otrokovice – Vizovice v záplavovém území stanoveném pro Q100, a to v lokalitách: Zlín-Malenovice, Zlín-Prštné, Zlín-střed, Zlín-Přiluky, Lípa nad Dřevnicí, Zádveřice. V některých z těchto lokalit dochází k rozlivu řeky Dřevnice a Lutoninky již při Q20 či dokonce při Q5. Těleso náspu tvoří de facto boční hráz rozlivu.

Nová poloha trati v lokalitě „Boněcké rybníky“ zasáhne do akumulčního prostoru stávajícího poldru. Trať bude v nové poloze tvořit boční hráz tohoto poldru.

Vliv na půdu

Vliv na zemědělský půdní fond (ZPF) vlivem stavby bude spočívat v trvalém záboru zemědělské půdy. Tento zábor bude realizován zejména z důvodu zdoukolejnění v úseku Otrokovice-Zlín střed, úpravy železničního svršku a spodku včetně mostů a propustků, nové trakční vedení, instalace protihlukových stěn atd. Dle vyhodnocení se zábory ZPF týkají 11 katastrálních území a souhlas s odnětím bude při rozsahu nad 10 ha udělovat Ministerstvo životního prostředí.

Důvodem pro plánované dočasné odnětí půdy ze ZPF jsou obslužné komunikace a kabelové trasy. Pro vedení kabelové trasy nové nebo doplňované kabelizace sdělovacího a zabezpečovacího zařízení je třeba dle ust. § 7 odst. 3 zákona žádat orgány ochrany ZPF o samostatný souhlas (závazné stanovisko) s návrhem trasy podzemních vedení. V rámci obslužných komunikací a POV budou stavební práce v těchto případech ukončeny tak, že dočasný zábor ZPF nepřekročí svým trváním dobu 1 roku a to včetně doby potřebné k uvedení půdy do původního stavu. Provozovatelé tedy nejsou dle § 9 odst. (2c) zák. povinni žádat orgány ochrany ZPF o souhlas k odnětí půdy ze ZPF.

Odnětí půdy ze ZPF pro stavbu

Katastrální území	Zábory pro stavbu celkem		Zábory ZPF	
	Trvalé odnětí zábor [m ²]	Dočasné odnětí [m ²]	Trvalé odnětí ZPF [m ²]	Dočasný zábor – do 1 roku ZPF [m ²]
Otrokovice	5236	1240	4780	0
Kvítkovice u Otrokovic	53619	6537	39764	4640
ORP Otrokovice	<u>58855</u>	<u>7777</u>	<u>44544</u>	<u>4640</u>
Malenovice u Zlína	20841	13177	6258	1600
Louky nad Dřevnicí	3939	2582	1158	520
Prštné	2762	3668	513	159
Zlín	16947	40205	471	789
Příluky u Zlína	11222	2230	8676	1295
Želechovice nad Dřevnicí	6774	1055	5783	667
Lípa nad Dřevnicí	28175	12644	25825	2509
ORP Zlín	<u>90660</u>	<u>75561</u>	<u>48684</u>	<u>7539</u>
Zádveřice	6891	2416	2791	1587
Vizovice	8088	2455	4480	503
ORP Vizovice	<u>14979</u>	<u>4871</u>	<u>7271</u>	<u>2090</u>
Zábor celkem:	<u>164494</u>	<u>88209</u>	<u>100499</u>	<u>14269</u>

Přepokládá se, že realizace záměru si vyžádá jeden trvalý zábor pozemků určených k plnění funkcí lesa (PUPFL) v k.ú. Želechovice nad Dřevnicí.

Vliv na faunu, flóru, ekosystémy

Stavba nezasahuje do žádného zvláště chráněného území. Realizací záměru není dán předpoklad ani k ohrožení lokalit soustavy NATURA 2000, které se v okolí nevyskytují. Předmětná trať vede zčásti v blízkosti Přírodního parku Vizovické vrchy (v úseku vlaková stanice Želechovice – žst. Vizovice). Přírodní hodnoty tohoto území nebudou realizací stavby dotčeny.

Prvky ÚSES se v zájmové lokalitě (křížení, dotyk) nalézají především v návrhovém stavu. Funkčně je vymezen nadregionální biokoridor Kostecké polesí – Hluboček, lokální biocentrum 28 Výpusta, lokální biokoridor 8, lokální biokoridor 7 a lokální biokoridor 4. Ochrana systému ekologické stability je povinností všech vlastníků a uživatelů pozemků tvořících jeho základ; jeho vytváření je veřejným zájmem, na kterém se podílejí vlastníci pozemků, obce i stát (citace ze zákona č. 114/1992 Sb., v platném znění).

V dotčeném území se nalézají významné krajinné prvky (VKP) „ze zákona“: vodní toky, údolní nivy a les. Podle § 4 odst. 2 zákona o ochraně přírody a krajiny (č. 114/1992 Sb., v platném znění) jsou VKP chráněny před poškozováním a ničením. Jejich využití je možné jedině tak, aby nebyla narušena jejich stabilizační funkce. K jakýmkoli případným zásahům je třeba závazné stanovisko orgánů ochrany přírody.

Vliv na krajinu

Z hlediska estetické hodnoty krajiny můžeme západní polovinu zájmového území (Otrokovice – Zlín) považovat za méně hodnotnou, jelikož je silně zastavěná, s vysokým podílem průmyslových, obchodních a dopravních staveb. Zbytek připadá na obytnou zástavbu a intenzivně obhospodařovanou zemědělskou půdu. Východní část území (Zlín - Vizovice) má vyšší estetickou hodnotu, která je výsledkem někdejšího harmonického soužití člověka ve valašské krajině. Okolí obcí tvoří extenzivně obhospodařovaná zemědělská půda, včetně luk a pastvin s rozptýlenou zelení, ovocné sady a drobné sakrální prvky. Elektrizovaná trať je situována do nejnižších partií údolí podél řeky Dřevnice a Lutoninky. Po většině jejího průběhu ji lemuje městská i venkovská zástavba, tvořená i vyššími obytnými, obchodními a průmyslovými objekty. Výraznějšími prvky ve vztahu ke krajině budou: nové trakční vedení (cca 24 km) a měnírna u Lípy. Přibudou také dvě nové zastávky. Stavba nesníží estetickou úroveň území pod všeobecně přípustnou míru. Z velké části netvoří dominantní prvek v krajině.

Vliv na hmotný majetek a kulturní památky

Ve Zlíně a Vizovicích se nacházejí městské památkové zóny. Zámek Vizovice je také národní kulturní památkou. V Otrokovících, Zlíně, Želechovicích nad Dřevnicí, Zádveřicích a Vizovicích se nalézá celá řada nemovitých památek. V obci Lípa žádné nemovité památky evidovány nejsou.

V dokumentaci pro stavební povolení je potřeba upřesnit lokalizaci výše uvedených nemovitých památek a definovat ty potenciálně či přímo ovlivněné stavbou. Nutné je také určit, zda elektrizace trati nezasáhne do městských památkových zón ve Zlíně či Vizovicích, popř. do jejich ochranných pásem.

Na zájmovou lokalitu je třeba pohlížet jako na území s předpokladem archeologických nálezů ve smyslu zákona č. 20/1987 Sb., o státní památkové péči ve znění pozdějších předpisů. Vzhledem k této skutečnosti, je nutné, aby stavebník před zahájením akce uzavřel smlouvu na provedení archeologického dozoru s institucí, které přísluší provádět archeologické výzkumy.

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

3. Údaje o možných významných nepříznivých vlivech přesahující státní hranice

Nepříznivé vlivy, které by svým rozsahem přesahovaly státní hranice České Republiky nejsou známy.

4. Opatření k prevenci, vyloučení, snížení, popř. kompenzaci nepříznivých vlivů

Opatření ve fázi přípravy stavby:

- Při stavebních pracích je nezbytné dbát na dodržování všech zásad ochrany vod před znečišťujícími látkami. Na všech zařízeních stavenišť musí být zajištěn takový způsob manipulace s pohonnými hmotami a dalšími látkami, který vyloučí možnost jejich úniku do okolního prostředí.
- Obecně je třeba dodržet u všech objektů, které převádějí železniční trať přes vodoteče, zásadu zachování (případně obnovení) průchodnosti pro drobné obratlovce. U drobných vodotečí stačí zachování, popřípadě vytvoření migrační lavice na jednom z břehů.
- Do břehových porostů nebude zasahováno nad míru nezbytně nutnou pro řádné provedení stavby.

- V dalších stupních projektové přípravy budou rozборы kameniva a rozборы zemin určených k uplatnění na povrchu terénu dle potřeby doplněny dalšími vzorky vyhodnocenými dle požadavků aktuálně platné legislativy
- Kamenivo zpod výhybek bude snímáno samostatně a odváženo na bidegradační plochu nebo na skládku N.
- Při provádění stavby je nutno dodržet ochranu proti nadměrné prašnosti, hluku a vibracím, a dále dbát na dodržování všech zásad ochrany vod před znečišťujícími látkami.
- Zařízení stavenišť a stavební objekty budou naplánovány tak, aby byl minimalizován rozsah kácení dřevin a degradace přírodních biotopů. Plochy po rušených zařízeních stavenišť budou rekultivovány a zatravněny
- Náhradní výsadby budou naplánovány po dohodě s příslušným orgánem ochrany přírody přednostně do vymezených či navrhovaných skladebných prvků ÚSES.
- Doporučení k ochraně krajinného rázu: Ke snížení negativního vnímání protihlukových stěn je potřeba stěny vhodně architektonicky řešit. Vhodné barevné a materiálové řešení stěn blízké současným kulturním podmínkám v krajině umožní stěny začlenit do současné krajiny a pohledově rozříšit jednotlou masu protihlukových stěn, která jinak působí velmi disharmonicky.
- Během zpracování projektové dokumentace bude prověřena lokalizace nemovitých památek, městských památkových zón a jejich ochranných pásem vůči stavbě.

Během výstavby je třeba v blízkosti obytné zástavby dodržet následující opatření:

- Veškerou stavební činnost lze provádět pouze v době od 7 do 21 hod (limit 65 dB). Případně požadavky na noční práce je třeba v předstihu konzultovat s orgány hygienické služby, které stanoví další podmínky.
- Zvolit stroje s garantovanou nižší hlučností, dle možností umístit tyto stroje co nejdále od obytné zástavby.
- 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)).
- Kombinovat hlučně 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).
- Včas informovat dotčené obyvatelstvo o plánovaných činnostech a tak mu umožnit odpovídající úpravu režimu dne.
- Dodavatel stavby zajistí dodržení limitů hluku po dobu výstavby dle nařízení vlády č.148/2006 Sb.
- Pro účely kompenzace hlukových účinků z provozu dráhy bylo navrženo celkem 16 protihlukových stěn a z provozu silnice 2 stěny o celkové délce cca 15 km. Na cca 120 objektech byla navržena individuální protihluková opatření.
- Doporučujeme provádět případné nezbytně nutné zásahy do vodních toků a mokřadů mimo dobu rozmnožování ryb a obojživelníků, tzn. nejlépe v podzimních či zimních měsících. Pohyb mechanizace ve vodním toku je nutno omezit na nejnižší nutnou míru. Jakýkoliv mechanický vstup do koryta vždy představuje významný zásah do říčního ekosystému.
- Hodnotné solitérní dřeviny doporučujeme ochránit dřevěným obložením před poškozením mechanizací.
- Odstraňování dřevin je třeba provádět pouze mimo hnízdní období ptáků a mimo vegetační období (tedy kácet a vyřezávat pouze od zač. listopadu do k. března).
- Doporučujeme zajistit odborný dohled nad sledovanou stavbou formou ekologického dozoru stavby (migrace obojživelníků, ochrana vodotečí apod.).
- V průběhu přípravných prací i v průběhu rekonstrukce bude důsledně dbáno na likvidaci neofytů na plochách zařízení stavenišť a deponiích zemin.
- Dodavatel stavby si zajistí udělení souhlasu věcně a místně příslušného orgánu státní správy pro nakládání s nebezpečným odpadem.
- Doporučujeme provádět průběžný biomonitoring živých složek přírodního prostředí, a to zejména během výstavby. Je potřebné zajistit mj. bezpečné migrace obojživelníků a vodních savců přes stavební plochy a příjezdové trasy. V případě nutnosti přistoupit k záchrannému transferu dle podmínek orgánů ochrany přírody. Po uvedení stavby do provozu vyhodnotit účinnost přijatých ochranných opatření.

Opatření ve fázi provozu stavby

- Pravidelně by měl být kontrolován stav lokality a v případě výskytu nepůvodních či invazních druhů rostlin (především křídlatky, bolševníku, slunečnici topinamburu a netýkavky žláznaté) by měla být zajištěna jejich likvidace.

5. Charakteristika nedostatků ve znalostech a neurčitostí, které se vyskytly při spec. vlivů

V případě interpretace informací z mapových podkladů, které byly převážně středních měřítek, dochází vždy k určitému zobecnění a jisté míře nepřesnosti ve vztahu k dané lokalitě.

Rovněž výsledky chemických rozborů snímaného kameniva a zemin z mezistaničních úseků trati, zpod výhybek a zpod staničních kolejí se vyznačují určitou mírou nepřesnosti, v protokolech o chemické analýze udávanou jako nejistota měření (v %).

Vzhledem k délce doby provozu předmětného úseku trati nelze s jistotou vyloučit dřívější nezdokumentovanou havárii na kolejišti. Dále nelze na ploše nádraží vyloučit bodovou kontaminaci NEL kameniva štěrkového lože a zemin těsně pod ním (především v okolí výhybek vzhledem k dřívějšímu používání mazadel na bázi těchto látek a z drobných úkapů ropných uhlovodíků), PAU (výluhy z dřevěných pražců), Cu (otěry z trolejí) a Zn (otěry z brzdových systémů). Vzhledem ke značné sorpci a nízké mobilitě těžkých kovů v horninovém prostředí lze předpokládat pouze nízký hloubkový dosah této potenciální kontaminace.

Modelové zpracování hlukové studie s sebou nese vždy určité nedostatky. Tyto nedostatky jsou dány hodnověrností vstupních údajů, zatížením výpočtů chybou spojenou s vlastní výpočtovou metodou atd. V případě interpretace informací z mapových podkladů dochází vždy k určitému zobecnění a jisté míře nepřesnosti ve vztahu k dané lokalitě. Odchytky od provedeného hodnocení jednotlivých vlivů mohou také následně vzniknout v průběhu zpracování dalšího stupně projektové dokumentace v důsledku změny vstupních dat.

E. POROVNÁNÍ VARIANT ŘEŠENÍ ZÁMĚRU

Porovnání variant řešení elektrizace tratě z hlediska vlivů na životní prostředí:

	VARIANTA 1	VARIANTA 2	VARIANTA 3
Vliv na ZCHÚ	nulový	nulový	nulový
Vliv na VKP	dotčení VKP ze zákona bude třeba minimalizovat v souladu s požadavky orgánů ochrany přírody	dotčení VKP ze zákona bude třeba minimalizovat v souladu s požadavky orgánů ochrany přírody	dotčení VKP ze zákona bude třeba minimalizovat v souladu s požadavky orgánů ochrany přírody
Vliv na ÚSES (reg. a nadreg.)	srovnatelný	srovnatelný	srovnatelný
NATURA 2000	nulový	nulový	nulový
Krajinný ráz	S využitím kompenzačních opatření minimální	Srovnatelný s VAR 1	Srovnatelný s VAR 1
Vliv na lesy	minimální	minimální (srovnatelný s VAR 1)	minimální (srovnatelný s VAR 1)
Vliv na ZPF	střední	malý	minimální
PHO	nulový	nulový	nulový
Hluk	střední, vzhledem k navrženým opatřením	střední, vzhledem k navrženým opatřením	střední, vzhledem k navrženým opatřením
Odpady (hlavně přebytek zeminy)	střední	malý	minimální
Památky	minimální	minimální	minimální

ZCHU....zvláště chráněná území

VKP.....významný krajinný prvek

PHO.....pásma hygienické ochrany vod

F. VŠEOBECNĚ SROZUMITELNÉ SHRUTÍ NETECHNICKÉHO CHARAKTERU

VŠEOBECNĚ SROZUMITELNÉ SHRUTÍ NETECHNICKÉHO CHARAKTERU

Předmětem předkládaného oznámení je záměr:

„Elektrizace trati vč. PEÚ Otrokovice - Zlín - Vizovice“. “

Posuzovaný záměr spadá svým rozsahem dle přílohy 1 zák. 100/2001 Sb. ve znění pozdějších předpisů do kategorie bodů I a II – záměry vyžadující zjišťovací řízení.

9.1 Novostavby železničních drah delší než 1 km, kategorie I

9.2 Novostavby (záměry neuvedené v kategorii I) rekonstrukce, elektrizace nebo modernizace železničních drah; novostavby nebo rekonstrukce železničních a intermodálních zařízení a překladišť, kategorie II

Příslušným orgánem v procesu posuzování vlivů stavby na životní prostředí je Ministerstvo životního prostředí.

Stavba bude řešit vlastní elektrizaci trati včetně předelektrizačních úprav zařízení přímo související a podmiňující elektrizaci. Stavba má charakter elektrizace a vyhoví prostorové průchodnosti UIC-GC s zatížitelností trati třídy D4.

Předmětem projektové dokumentace je řešení úseku trati Otrokovice – Zlín – Vizovice. Trať Otrokovice - Zlín je celostátní dráhou a trať Zlín – Vizovice je dráhou regionální. Celý úsek trati Otrokovice – Zlín - Vizovice je dnes provozován v nezávislé trakci. Trať je napojena v km 155,450 v žst. Otrokovice na II. železniční koridor Břeclav – Přerov – Ostrava. Předmětný záměr se týká trati č. 331 Otrokovice – Vizovice v úseku km 0,00 – 24,860. Přilehlé traťové úseky jsou elektrizovány stejnosměrnou trakční proudovou soustavou IT 3kV ss.

Stavba v celém rozsahu (včetně zařízení stavenišť) je navrhována v ochranném pásmu dráhy, mimo příjezdné komunikace do Trakční měnárny (TM) Lípa.

Pro zabezpečení koordinace dopravy silniční na velmi zatížené silnici I/49 a železniční pro zavedení dopravy vlaků v taktu byla přepočtena propustnost křižovatek navazujících na úrovněové přejezdy. Vzhledem k tomu, že elektrizace trati a zavedení taktové vlakové dopravy předchází dobudování plánované souběžné komunikace s I/49 a příslušných příčných silničních propojení, vyplynula z výpočtu nutnost vybudovat mimoúrovňové křížení v Prštém a potřeba rozšíření příjezdové komunikace k areálu Terno-OBI. **Dále je nutno do doby dobudování a zkapacitnění pozemních komunikací v této oblasti pro zajištění propustnosti silniční dopravy v odpolední silniční dopravě špičce (14 – 17 hod) omezit rozsah vlakové dopravy na čtyři vlaky za hodinu ve směru Zlín – Otrokovice, aby nedošlo k zahlcení silniční dopravy na silnici I/49.**

Traťová rychlost bude zvýšena na 100 km/h s dílčími omezeními rychlosti v úsecích s nepříznivými směrovými poměry.

Zvýšení výkonnosti trati v úseku Otrokovice – Zlín střed bude realizován zdvoukolejněním trati v tomto úseku. Železniční stanice Zlín-Malenovice včetně vykládkové koleje bude v souvislosti se zdvoukolejněním trati zrušena, v místě bývalé stanice se zřídí zastávka Zlín-Malenovice obec (pracovní název). Dvoukolejný úsek Zlín střed – Otrokovice bude rozdělen vložím odbočky Zlín–Malenovice. Zřízená odbočka Zlín-Malenovice zmírní dopady výlukové činnosti na pravidelnost vlakové dopravy a zvýší kapacitu dráhy při výlukách. Zároveň umožní v době jízdy vlečkových vlaků z Otrokovice na vlečku ZPS Transport vedení dalších vlaků mezi Zlínem střed a odbočkou Zlín-Malenovice dvoukolejně, mezi odbočkou Zlín-Malenovice a Otrokovicemi obousměrně po 1.TK.

V úseku Lípa nad Dřevnicí - Zlín se zvýšení výkonnosti provede vybudováním výhybny Zlín-Příluky. Dopravná Vizovice bude změněna na železniční stanici. Budou vybudovány nové zastávky Vizovice-Razov (km 23,400) a Zlín-Louky obchodní centrum (km 6,500).

V dopravnách a na zastávkách budou pro příměstskou dopravu, kromě dále uvedených dopraven a zastávek, vybudována nástupiště o délce min 130 m a max 160m. Všechna nová nástupiště budou vybudována s výškou nástupištní hrany 550 mm nad temenem kolejnice. Na zastávkách Zlín-Malenovice zastávka a Zlín-Prštné budou pro rychlou regionální dopravu vybudována nástupiště o délce 140 m. V ŽST Zlín střed budou vybudovány tři nástupištní hrany o délce 140 m pro příměstskou a rychlou regionální dopravu, dále nástupiště pro regionální dopravu dl. 85m a dvě nástupištní hrany o délce 270 m pro dálkovou dopravu, přístup na nástupiště navržen víceúčelovým podchodem. Z důvodu probíhajících projekčních prací na tvorbě regulačního plánu města Zlína v prostoru před nádražím Zlín střed je možné situování výpravní budovy do vzdálenosti cca 100 m od stávající polohy. Výsledné umístění výpravní budovy bude v souladu s regulačním plánem města Zlína. V ZST Otrokovice bude vybudována nová nástupištní hrana o délce 130 m, v liché kolejové skupině bude zachován přístup cestujících k nástupištím v úrovni provozovaných kolejí.

Zábrzdňá vzdálenost v úseku Vizovice – Zlín střed bude upravena na 700 m, v úseku Zlín střed – Otrokovice bude zvětšena na 1000 m. V dopravnách Vizovice, Lípa nad Dřevnicí, výhybna Zlín-Přiluky, Zlín střed, odb.Zlín-Malenovice budou vybudována staniční zabezpečovací zařízení 3.kategorie, staniční zabezpečovací zařízení dopraven budou ovládána dálkově z řídicího pracoviště, které bude zřízeno v Otrokovicích. V jednotlivých traťových úsecích v úseku Vizovice – Zlín střed bude vybudováno traťové zabezpečovací zařízení typu automatické hradlo bez oddílových návěstidel. V úsecích Zlín střed - odbočka Zlín-Malenovice a odbočka Zlín-Malenovice – Otrokovice bude vybudován automatický blok. Obsluha vlečky ZPS Transport Zlín-Malenovice bude prováděna s uvolněním traťové koleje jízdou vlečkového vlaku z Otrokovic a s návratem zpět do Otrokovic, připojení vlečky Masna na celostátní dráhu bude zrušeno.

Ve Zlíně-Podvesné je navrženo mimoúrovňové křížení železnice s trolejbusovou dráhou částečným zapuštěním trati a silničním nadjezdem ul. Podvesná XVII. Provoz trolejbusů zůstane zachován.

V cílovém stavu bude zvýšen komfort cestujících a bezpečnost při provozování trati.

Hluk z drážního provozu patří k významným vlivům na obyvatelstvo. Hlukové výpočty ukazují celkově na zlepšení stavu hlučnosti po rekonstrukci a elektrizaci tratě: nový svršek, elektrická trakce, obnova mostů, nové vlakové soupravy.

K ochraně obyvatelstva před hlukem z provozu dráhy bylo navrženo celkem 16 protihlukových stěn a z provozu silnice 2 stěny o celkové délce cca 15 km. Na cca 120 objektech byla navržena individuální protihluková opatření.

Po realizaci stavby včetně protihlukových opatření dojde k výraznému zlepšení stávající hlukové situace.

Z výsledků studie Vliv vibrací vyplynula nutnost ve vybraných úsecích realizovat antivibrační opatření. Jako vhodná forma těchto opatření byly navrženy antivibrační rohze, které budou vkládány do konstrukce pražcového podloží do takové úrovně, která zaručí jejich největší tlumící účinek.

Období výstavby může představovat ovlivnění kvality ovzduší. Proto jsou v kapitole C.2 formulována opatření pro eliminaci zdrojů znečištění v období výstavby. Bodové zdroje v souvislosti s výstavbou nejsou uvažovány. Za dočasný plošný zdroj lze považovat vlastní prostor staveniště, který může být krátkodobým zdrojem rozptýlených prachových částic. Bilance emisí z plošného zdroje je však objektivně těžko vyčíslitelná. Vzhledem k charakteru zdroje a podkladům ze současné projektové dokumentace nelze množství emitovaných škodlivin stanovit. liniovým zdrojem znečištění bude dopravní technika při zemních pracích a při navození stavebního materiálu v období výstavby. Celkově lze vlivy na ovzduší označit za malé a málo významné.

K negativnímu ovlivnění kvality podzemních a povrchových vod může dojít v období výstavby v důsledku havárie, technické závady stavebních mechanismů či selhání lidského faktoru. Při běžném provozu elektrizované trati se nepředpokládá negativní ovlivnění kvality a režimu vodního prostředí. Vodní zdroje se v zájmovém území nenacházejí.

Vliv na zemědělský půdní fond (ZPF) vlivem stavby bude spočívat v trvalém záboru zemědělské půdy. Tento zábor bude realizován zejména z důvodu zdoukolejnění v úseku Otrokovice-Zlín střed, úpravy železničního svršku a spodku včetně mostů a propustků, nové trakční vedení, instalace protihlukových stěn atd. Dle vyhodnocení se zábor ZPF týká 11 katastrálních území a souhlas s odnětím bude při rozsahu nad 10 ha udělovat Ministerstvo životního prostředí.

Přepokládá se, že realizace záměru si vyžádá jeden trvalý zábor pozemků určených k plnění funkcí lesa (PUPFL) v k.ú. Želechovice nad Dřevnicí

V zájmovém území se nenachází žádné maloplošné či velkoplošné chráněné území ani území soustavy NATURA 2000. Regionální trať vede z části při hranici Přírodního parku Vizovické vrchy, či v její blízkosti v úseku žst. Želechovice – žst. Vizovice. Při respektování všech doporučení nebudou přírodní hodnoty tohoto území realizací stavby dotčeny.

Z hlediska ochrany přírody bude kladen důraz především na minimalizaci kácení zeleně a náhradní výsadby, potlačování invazních druhů rostlin (např. křídlatky), zachování a případné posílení migrační prostupnosti krajiny a řadu preventivních opatření snižujících riziko ohrožení přírody, a to zejména v období výstavby. Výsledkem stavby bude posílení k přírodě šetrnější formy dopravy.

V rámci biologického průzkumu byly zjištěny zvláště chráněné druhy živočichů (obratlovců), které jsou uvedeny v následující tabulce:

č.	Druh	kategorie dle vyhlášky 395/1992
1	vranka obecná (<i>Cottus gobio</i>)	ohrožená (O)
2	užovka obojková (<i>Natrix natrix</i>)	ohrožená (O)
3	ještěrka obecná (<i>Lacerta agilis</i>)	silně ohrožená (SO)
4	veverka obecná (<i>Sciurus vulgaris</i>)	ohrožená (O)

Investor požádá příslušné orgány ochrany přírody o udělení výjimky k zásahu do biotopu výše uvedených zvláště chráněných druhů živočichů. Při respektování doporučení uvedených v závěru tohoto oznámení nepředpokládáme významnější vlivy na faunu.

Posuzovaný záměr byl v průběhu projekčních příprav s dotčenými orgány státní správy i správci všech dotčených inženýrských sítí.

Na základě údajů uvedených v předchozích kapitolách oznámení lze navrhovaný záměr označit pro dané území za únosný a přijatelný.

Vysvětlivky a seznam zkratk

BPEJ	bonitní půdně ekologická jednotka
CO	oxid uhelnatý
ČD	české dráhy
EPZ	elektrické požární zabezpečení
IPO	individuální protihlukové opatření – výměny oken
$L_{Aeq,T}$	ekvivalentní hladina akustického tlaku A
KN	katastr nemovitostí
MP MŽP	metodický pokyn Ministerstva životního prostředí
NO ₂	oxid dusičitý
Nox	oxidy dusíku
NS	napájecí stanice
OPD	ochranné pásmo dráhy
PHS	protihluková stěna
PM ₁₀	škodlivina prach, 1-hodinová průměrná hodnota
PUPFL	půda určená k plnění funkce lesa
SDC	správa dopravní cesty ČD
SO ₂	oxid siřičitý
SŽDC	Správa železniční dopravní cesty, s.o.
TK	temeno kolejnice
TNS	transformační napájecí stanice
TS	transformační stanice
TZL	tuhé znečišťující látky
VKP	významný krajinný prvek
ZPF	zemědělský půdní fond
ŽST	železniční stanice

G. PŘÍLOHY A DOPLŇUJÍCÍ ÚDAJE

Situace vlivů stavby na životní prostředí 1 : 10 000, díl 1 – 2

Nedílnou součástí oznámení jsou samostatné přílohy, které obsahují podrobné informace k řešené problematice. V oznámení jsou uvedeny především závěry z těchto příloh, případně výtahy z textů.

Jedná se o následující přílohy:

1. Rozptylová studie
2. Biologický průzkum
3. Dendrologický průzkum
4. Hluková studie
5. Hluková studie - dodatek
6. Akustické posouzení - Podvesná
7. Vliv vibrací
8. Protokol o měření hluku č. 01/2008

H. VYJÁDŘENÍ PŘÍSLUŠNÝCH STAVEBNÍCH ÚŘADŮ K ZÁMĚRU

Krajský úřad Zlínského kraje, vyjádření odboru životního prostředí a zemědělství ze dne 3.6.2009

Magistrát města Zlín, stavební úřad ze dne 10.8.2009

MěÚ Otrokovice, stavební úřad ze dne 20.7. 2009

MěÚ Vizovice, stavební úřad ze dne 24.7. 2009

KrÚ Zlínského kraje, OŽPZ, stanovisko podle §45i zák 114/1992 Sb. ze dne 27.7.2009

Zpracovatelé oznámení:

Ing. Zdena Kučerová – oznámení záměru
Tel. 972 624 674

Ing. Irena Bártová - profesní garant
Družstevní1, 621 00Brno tel. 972 625 422
Osvědčení odborné způsobilosti vydáno MŽP čj. 17 460/4773/OEP/92
Aktualizováno čj. 4532/OVPŽP/02

Mgr. Gabriela Růžičková - hluková studie
Ing. Zdena Kučerová – vodní hospodářství
Ing. Hana Puczoková – pedologie, lesní hospodářství

kooperace:

Ecological Consulting, spol. s.r.o., Na Střelnici 48, 779 00 Olomouc
tel.585 203 168

Dendrologický průzkum (Mgr. Bussinow,Ph.D.)
Rozptylová studie č. 98/08 (Ing. Sochnová, Ing. Šilhák)
Biologický průzkum (Mgr. Rejzek, Mgr. Bussinow,Ph.D., RNDr. Bosák)
Akustické posouzení (Ing. Cápál)

Ing. Petr Vrána – měření hluku a vibrací
Liliová 23 61200 Brno tel. 545 223 094

.....
Ing. Irena Bártová
profesní garant

.....
Ing. Zdena Kučerová
zpracovatel

Datum zpracování oznámení: 7.8.2009

G. PŘÍLOHY A DOPLŇUJÍCÍ ÚDAJE

Situace vlivů na životní prostředí 1 : 10 000, díl 1 – 2

H. VYJÁDŘENÍ PŘÍSLUŠNÝCH STAVEBNÍCH ÚŘADŮ K ZÁMĚRU



Odbor životního prostředí a zemědělství
oddělení hodnocení ekologických rizik

SUDOP BRNO spol. s r.o.
Kounicova 26
611 36 Brno

datum	oprávněná úřední osoba	číslo jednací
3. června 2009	Ing. Renata Kovalovská	KUZL 25814/2009

Vyjádření Krajského úřadu Zlínského kraje, odboru životního prostředí a zemědělství k projektové dokumentaci záměru "Elektrizace trati vč. PEÚ Otrokovice-Zlín-Vizovice".

Dne 16. dubna 2009 obdržel odbor životního prostředí a zemědělství Krajského úřadu Zlínského kraje žádost o vyjádření k přípravné projektové dokumentaci k záměru "Elektrizace trati vč. PEÚ Otrokovice-Zlín-Vizovice".

Umístění záměru: celostátní dráha Otrokovice - Zlín střed
regionální dráha Zlín střed - Vizovice
k.ú. Otrokovice, Vítkovice u Otrokovic, Malenovice u Zlína, Louky nad Dřevnicí, Prštné, Zlín, Příluky u Zlína, Želechovice nad Dřevnicí, Lipa, Zádveřice, Vizovice

Předložený záměr "Elektrizace trati vč. PEÚ Otrokovice-Zlín-Vizovice" bude řešit vlastní elektrizaci trati včetně předelektrizačních úprav zařízení přímo související a podmiňující elektrizaci. Trať bude elektrizována stejnosměrnou soustavou 3kV ss. V úseku Otrokovice – Zlín střed bude trať v celém úseku zdvoukolejněna.

Níže jsou uvedena vyjádření za Krajský úřad Zlínského kraje, odboru životního prostředí a zemědělství:

➤ **z hlediska zákona č. 334/1992 Sb., o ochraně zemědělského půdního fondu, ve znění pozdějších předpisů:**

Z předložené projektové dokumentace k záměru "Elektrizace trati vč. PEÚ Otrokovice-Zlín-Vizovice" vyplývá, že budou dotčeny pozemky, které jsou součástí zemědělského půdního fondu (ZPF) dle § 1 odst. 2,3 zák. č. 334/92 Sb., o ochraně ZPF. Upozorňujeme, že pro vydání rozhodnutí v řízení podle stavebního zákona je nezbytný souhlas orgánu ochrany ZPF k odnětí půdy ze ZPF dle § 9 odst. 6 zák. č. 334/92 Sb., o ochraně ZPF. Jelikož jde o záměr, který výměrou přesáhne 10 ha – je k udělení souhlasu k vynětí příslušné Ministerstvo životního prostředí dle § 17 písm. d) zákona č. 334/92 Sb., o ochraně ZPF. Vzhledem k navrhované kabelové trase je dle § 7 odst. 3 třeba požádat orgán ochrany ZPF o souhlas k návrhům tras podzemních vedení. Vzhledem k tomu, že tato trasa zřejmě přesáhne území, v němž vykonává působnost obecní úřad obce s rozšířenou působností, bude k vydání souhlasu příslušný KÚZK dle § 17a písm. c) zák. č. 334/92 Sb., o ochraně ZPF.

Vyřizuje: Bc. Ivana Vrlová

➤ **z hlediska zákona č. 289/1995 Sb., o lesích a o změně a doplnění některých zákonů (zákon o lesích), ve znění pozdějších předpisů:**

Předložený záměr se dotýká zájmů chráněných zákonem o lesích, neboť je navržen trvalý zábor pozemků určených k plnění funkce lesa (dále jen PUPFL) v k.ú. Želechovice nad Dřevnicí o celkové výměře 70 m². Navrhovaná plocha by měla být využita k realizaci elektrizace železniční trati. Orgánem příslušným k vydání stanoviska k územnímu řízení je, na základě ust. § 48 odst. 2, písm. c) zákona o lesích, orgán státní správy lesů odboru životního prostředí Magistrátu města Zlína. Tento orgán



Krajský úřad

Zlínského kraje

je současně dle ust. § 48 odst. 1, písm. d) zákona o lesích kompetentní k vydání rozhodnutí o odněti lesních pozemků do výměry 1 ha.

Vyřizuje: Ing. Alice Ohnoutková

- **z hlediska zákona č. 254/2001 Sb., o vodách a o změně některých zákonů (vodní zákon), ve znění pozdějších předpisů:**

Z hlediska vodního zákona jsou k vyjádření příslušné obecní úřady obcí s rozšířenou působností, tj: MÚ Otrokovice, MM Zlín, MÚ Vizovice.

Vyřizuje: Ing. Dana Zápecová

- **z hlediska zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, ve znění pozdějších předpisů:**

Z hlediska obecné ochrany přírody se vyjádří Městský úřad Otrokovice a Magistrát města Zlína. Dle kompetencí, které jsou dány pro krajské úřady § 77a výše uvedeného zákona, nemáme připomínek.

V řešeném území se nenachází žádná evropsky významná lokalita nebo ptačí oblast. S ohledem na předměty ochrany v evropsky významných lokalitách a ptačích oblastech tvořících území soustavy Natura 2000, umístění a charakter záměru, vydáváme, dle § 45i odst. 1 výše uvedeného zákona, stanovisko v tom smyslu, že předložený záměr nemůže mít významný vliv na žádnou evropsky významnou lokalitu nebo ptačí oblast (Natura 2000).

Vyřizuje: Ing. Michal Gírgel, Ing. Kateřina Novotná

- **z hlediska zákona č. 86/2002 Sb., o ochraně ovzduší, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „zákon o ochraně ovzduší“):**

Bez připomínek. K malému spalovacímu zdroji znečišťování ovzduší ve stanici Zlín střed je kompetentní se vyjádřit Magistrát města Zlína.

Vyřizuje: Mgr. Eliška Macháčková

- **z hlediska zákona č. 185/2001 Sb., o odpadech, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „zákon o odpadech“):**

K dokumentaci k územnímu řízení je třeba vyjádření z hlediska nakládání s odpady dle § 79 odst. 4 písm. b) zákona č. 185/2001 Sb., o odpadech a o změně některých dalších zákonů ve znění pozdějších předpisů. K jeho vydání je kompetentní Městský úřad Otrokovice, odbor ŽP.

Vyřizuje: Ing. Petr Janeček

- **z hlediska zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí a o změně některých dalších zákonů, ve znění pozdějších předpisů (dále jen "zákon o posuzování vlivů na životní prostředí"):**

Předložená přípravná dokumentace záměru "Elektrizace trati vč. PEÚ Otrokovice-Zlín-Vizovice" řeší především vlastní elektrizaci trati včetně předelektrizačních úprav zařízení přímo související a podmiňující elektrizaci. Tento záměr byl v roce 2004 podroben zjišťovacímu řízení dle zákona o posuzování vlivů na životní prostředí. Dne 1. února 2005 vydal Krajský úřad Zlínského kraje pod č.j. KUZL 24792/2004 závěr zjišťovacího řízení v tom smyslu, že záměr nebude dále posuzován dle citovaného zákona. Vydaný závěr zjišťovacího řízení č.j. KUZL 22285/2007 zůstává pro plánovanou elektrizaci trati včetně předelektrizačních úprav i nadále v platnosti.



Krajský úřad

Zlínského kraje


Do předložené přípravné dokumentace tohoto záměru je také zahrnuto zdvoukolejnění trati v úseku Otrokovice – Zlín střed, které podléhá posouzení z hlediska zákona o posuzování vlivů na životní prostředí a dosud posouzeno nebylo. Zdvoukolejnění trati v úseku Otrokovice – Zlín střed naplňuje dle bodu 9.1 Novostavby železničních drah delší 1 km, kat. I přílohy č. 1 citovaného zákona, přičemž příslušným úřadem k posouzení je Ministerstvo životního prostředí.

Vyřizuje: Ing. Renata Kovalovská



Zlínský kraj

krajský úřad

Odbor životního prostředí a zemědělství 

čf. T. Bati 21, 761 99 Zlín



RNDr. Alan Urc
vedoucí odboru

Příloha:

- Projektová dokumentace

Spisový znak: MMZL-SÚ-55994/2009/So

Zlín, dne 10.8.2009

Číslo jednací písemnosti: MMZL 64537/2009

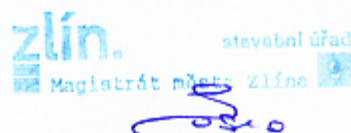
Oprávněná úřední osoba: Ing. Sosna, tel. 577630 261

SUDOP Brno spol.s r.o., Kounicova 26, 611 36 Brno

Věc :

Stavební úřad Magistrátu města Zlína obdržel dne 10.7.2009 žádost společnosti SUDOP Brno, spol. s r.o., Kounicova 26, Brno o vyjádření stavebního úřadu k záměru stavby „Elektrizace trati vč. PEÚ Otrokovice - Zlín - Vizovice“ z hlediska souladu se schválenou územně plánovací dokumentací.

Stavební úřad Magistrátu města Zlína, jako stavební úřad příslušný podle § 13 odst. 1 písm. e) zákona č. 183/2006 Sb., o územním plánování a stavebním řádu, stavebního zákona, ve znění pozdějších předpisů (dále jen "stavební zákon") po posouzení předložené projektové dokumentace sděluje, že stavba je v souladu s dokumentací Zásad územního rozvoje Zlínského kraje, vydanými dne 23.10.2008. Rovněž mimo koridor, vymezený tímto podkladem je stavba v souladu s územním plánem města Zlína, územním plánem obce Želechovice a územním plánem obce Lípa.



Ing. Jan Sosna

technik oddělení stavebně správního řízení

Obdrží: (dodejky) :

SUDOP Brno spol.s r.o., Kounicova 26, 611 36 Brno

Městský úřad Otrokovice

nám. 3. května 1340
PSČ 765 23 Otrokovice

2 20 07 09
1945/09

odbor stavební úřad

tel. : 577 680 111
fax. : 577 933 369
e-mail : radnice@muotrokovice.cz

SUDOP BRNO spol. s r.o.,
Kounicova 26
611 36 Brno

Otrokovice, dne 16. července 2009

Č.j.: SÚ/503/2009/32991/2009/HOE
Oprávněná úřední osoba: Ing. Radek Horáček,
tel.: 577 680 247, e-mail.: horacek@muotrokovice.cz

VYJÁDŘENÍ

č. 115/2009

Městský úřad Otrokovice – odbor stavební úřad, příslušný podle ustanovení § 13 odst. 1 písm. f) zákona č. 183/2006 Sb., o územním plánování a stavebním řádu (stavební zákon), v platném znění, (dále jen „stavební zákon“), obdržel dne 10.07.2009 Vaši žádost o vyjádření ke stavbě:

Elektrizace trati vč. PEÚ

Otrokovice – Zlín – Vizovice

na pozemcích v katastrálních územích: Otrokovice, Kvítkovice u Otrokovic, Malenovice u Zlína, Louka nad Dřevnicí, Prštné, Zlín, Příluky u Zlína, Želechovice nad Dřevnicí, Lípa, Zádveřice, Vizovice.

Místní příslušnost správního orgánu je dána místem, kde se stavba nachází (ust. § 11 odst. 1 písm. b) zákona č. 500/2006 Sb., správní řád, v platném znění. Pro předmětnou stavbu je MěÚ Otrokovice – odbor stavební úřad příslušný pouze na katastrálních územích Otrokovice a Kvítkovice u Otrokovic.

Současně se žádostí o vyjádření obdržel stavební úřad situaci stavby v M 1:10000 (formát 25x4), a jednoduchou textovou zprávu – stručný popis stavby + identifikační údaje předmětné stavby. Z předmětného vyplývá, že záměrem je provedení elektrizace trati Otrokovice - Zlín - Vizovice trakcí stejnosměrnou 3 kV i předelektrizační úpravy (PEÚ) a v úseku Otrokovice - Zlín, střed bude trať v celém úseku zdvoukolejněna.

K předmětnému záměru stavební úřad uvádí:

Podle územně plánovací dokumentace města Otrokovice (ÚPN SÚ Otrokovice), v kapitole Doprava – Železniční doprava, v části popis současného stavu je uvedeno: „Na trati Otrokovice – Vizovice je nezávislá trakce dieselová a výhledově se zde sleduje elektrizace.“

Dle ÚPN SÚ Otrokovice výkresu č. 8 Dopravní řešení je stávající železniční trať zakreslena.

Z tohoto vyplývá, že Váš záměr (elektrizace trati) je v souladu s územními plány na katastrálních územích Otrokovice i Kvítkovice u Otrokovic.

ÚPN SÚ Otrokovice však podléhá Zásadám územního rozvoje Zlínského kraje (ZÚR ZK). Textová část ZÚR ZK v kapitole č. 4.1.2 Železniční doprava obsahuje návrh modernizace a elektrizace trati č. 331 Otrokovice - Zlín - Vizovice včetně zdvojkolejnění v úseku Otrokovice - Zlín. Dle kapitoly č. 7 Veřejně prospěšné stavby a opatření je vymezen, pro úsek železniční trati Otrokovice - Vizovice, koridor o šířce 120 m.

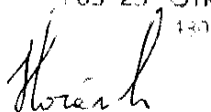
Jelikož jsou ZÚR ZK nadřazeny ÚPN SÚ Otrokovice, lze konstatovat, že Váš záměr, který je popsán v úvodu tohoto vyjádření, je v celém svém rozsahu a navrhovaném řešení na katastrálních územích Otrokovice i Kvítkovice u Otrokovic v souladu s územně plánovací dokumentací.

MĚSTSKÝ ÚŘAD OTROKOVICE

odbor stavební úřad

nám. 3. května 1340

765 23 OTROKOVICE



Ing. Radek Horáček

referent odboru stavebního úřadu

Doručí se:

SUDOP BRNO spol. s r.o., Kounicova 26, 611 36 Brno



MĚSTSKÝ ÚŘAD VIZOVICE

Masarykovo náměstí 1007, 763 12 Vizovice

odbor stavebního úřadu

DOŠLO DNE 24 07 2009

2013/09

SUDOP BRNO, spol. s r.o.
Ing. Zdena Kučerová
Kounicova 26
611 36 Brno

Náše číslo jednací	Náše číslo spisu	Vyřizuje / linka	Vizovice, dne
MUVIZ 016428/2009	S MUVIZ 016428/2009	Ing. Ivana Valachová / 577 599 132	22. 7. 2009
	E-mail:	www:	Spojovatelka:
	ivana.valachova@mestovizovice.cz	www.vizovice.eu	577599111


Vyjádření k záměru stavby „Elektrizace trati vč. PEÚ Otrokovice – Zlín – Vizovice“

Dne 10. 7. 2009 jsme obdrželi Vaši žádost o vyjádření k výše uvedenému záměru, konkrétně k „Oznámení vlivů záměru stavby na životní prostředí“.

K předložené dokumentaci sdělujeme, že záměr je v souladu s platnými územně plánovacími dokumentacemi na k.ú. Závěšice – Raková a k.ú. Vizovice.

S pozdravem

Městský úřad Vizovice
odbor stavebního úřadu


Ing. Ivana Valachová
referent odboru stavebního úřadu



**Odbor životního prostředí
a zemědělství**
oddělení ochrany přírody a krajiny

SUDOP BRNO, spol. s r.o.
Kounicova 26
611 36 BRNO

datum	oprávněná úřední osoba	číslo jednací
22. července 2009	Ing. Kateřina Novotná	KUZL 48086/2009

Stanovisko orgánu ochrany přírody k možnosti existence významného vlivu záměru **Elektrizace trati vč. PEÚ Otrokovice – Zlín - Vizovice** na evropsky významné lokality a ptačí oblasti (Natura 2000)

Krajský úřad Zlínského kraje, odbor životního prostředí a zemědělství, příslušný podle ustanovení § 77a odst. 3) písm. w) zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, ve znění pozdějších předpisů, vyhodnotil na základě žádosti, podané dne 13.07.2009, možnosti vlivu výše uvedeného záměru na evropsky významné lokality a ptačí oblasti (území Natura 2000) a vydává

stanovisko



podle § 45i odstavce 1) téhož zákona v tom smyslu, že hodnocený záměr

nemůže mít významný vliv

na žádnou evropsky významnou lokalitu nebo ptačí oblast.

V řešeném území se nenachází žádná evropsky významná lokalita nebo ptačí oblast. Tato území jsou dostatečně vzdálená od uvažovaného záměru a vliv na jejich předměty ochrany lze vyloučit.

Ve smyslu § 90 odst. 1 zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, ve znění pozdějších předpisů se toto stanovisko nevydává v režimu, na který se vztahují obecné předpisy o správním řízení. Toto stanovisko nenahrazuje jiná správní opatření a rozhodnutí, která se k hodnocené aktivitě vydávají podle zvláštních právních předpisů.


Zlínský kraj
krajský úřad
Odbor životního prostředí
a zemědělství 
tř. T. Bati 21, 761 00 Zlín



RNDr. Alan Urc
vedoucí odboru