

P O S U D E K

**podle § 9 zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů
na životní prostředí a o změně některých souvisejících zákonů (zákon o
posuzování vlivů na životní prostředí),
v platném znění**

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

Zpracovatel posudku: Ing. Josef Tomášek, CSc.

**Mníšek pod Brdy
červenec 2010**

Název: Posudek podle § 9 zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí a o změně některých souvisejících zákonů (zákon o posuzování vlivů na životní prostředí), ve znění pozdějších předpisů (dále jen zákon) k záměru „Elektrizace trati vč. PEÚ Otrokovice-Zlín-Vizovice “

(zpracováno s obsahem a rozsahem dle přílohy č. 5 k zákonu)

Objednatel: Česká republika, zastoupená organizační složkou státu
Ministerstvo životního prostředí
Vršovická 65
100 10 Praha 10
IČ: 00164801

Zástupce ve věcech smluvních: Ing. Jaroslava Honová, ředitelka odboru pro posuzování vlivů na životní prostředí

Zástupce ve věcech plnění předmětu smlouvy: Ing. Barbora Fůrstová

Zpracovatel: Středisko odpadů Mníšek s.r.o.
Pražská 900
252 10 Mníšek pod Brdy
IČ: 46349316
DIČ: CZ46349316

kontaktní pracovník: Ing. Josef Tomášek, CSc.

tel.: 318 591 770-71

603 525 045

fax: 318 591 772

e-mail: som@somnisek.cz

Oznamovatel: Správa železniční dopravní cesty, s.o.

Dlážděná 1003/7

Praha 1 - Nové Město,

110 00 Praha,

Zastoupená Stavební správou Olomouc:

Nerudova 1

772 58 Olomouc

Pověření ve věcech technických: Ing. Igor Kokojan, Stavební správa Olomouc, Nerudova 1, 772 58 Olomouc, 724 932 352

Obsah

I. ZÁKLADNÍ ÚDAJE	3
II. POSOUZENÍ DOKUMENTACE (OZNÁMENÍ)	5
II.1. Úplnost dokumentace (oznámení)	6
II.2. Správnost údajů uvedených v dokumentaci (oznámení) včetně použitých metod hodnocení	8
A. Údaje o oznamovateli	8
B. Údaje o záměru	8
C. Údaje o stavu životního prostředí v dotčeném území.....	20
D. Komplexní charakteristika a hodnocení vlivů záměru na veřejné zdraví a životní prostředí.....	22
E. Porovnání variant řešení záměru.....	37
F. Závěr	37
G. Všeobecně srozumitelné shrnutí netechnického charakteru.....	38
H. Přílohy a doplňující údaje.....	38
I. Doklady.....	39
II.3. Pořadí variant (pokud byly předloženy) z hlediska vlivů na životní prostředí.....	41
II.4. Hodnocení významných vlivů záměru na životní prostředí přesahujících státní hranice	41
III. POSOUZENÍ TECHNICKÉHO ŘEŠENÍ ZÁMĚRU S OHLEDEM NA DOSAŽENÝ STUPEŇ POZNÁNÍ POKUD JDE O ZNEČIŠŤOVÁNÍ ŽIVOTNÍHO PROSTŘEDÍ.....	42
IV. POSOUZENÍ NAVRŽENÝCH OPATŘENÍ K PREVENCI, VYLOUČENÍ, SNÍŽENÍ, POPŘÍPADĚ KOMPENZACI NEPŘÍZNIVÝCH VLVIVŮ NA ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ	47
V. VYPOŘÁDÁNÍ VŠECH OBDRŽENÝCH VYJÁDŘENÍ K DOKUMENTACI (OZNÁMENÍ).....	58
VI. CELKOVÉ POSOUZENÍ AKCEPTOVATELNOSTI ZÁMĚRU Z HLEDISKA VLVIVŮ NA ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ.....	68
VII. NÁVRH STANOVISKA	71
PŘÍLOHY	87

I. ZÁKLADNÍ ÚDAJE

1. Název záměru

Elektrizace trati vč. PEÚ Otrokovice-Zlín-Vizovice

2. Kapacita (rozsah) záměru

Předmětem záměru je „Elektrizace trati vč. PEÚ Otrokovice - Zlín - Vizovice“. Stavba bude řešit vlastní elektrizační trati včetně předelektrizačních úprav zařízení přímo související a podmiňující elektrizaci. Trať bude elektrizována stejnosměrnou soustavou 3kV ss. V úseku Otrokovice - Zlín střed (km 0,0-10,2) bude trať v maximální variantě zdvoukolejněna.

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)

Kraj: Zlínský

Obec: Otrokovice, katastrální území:

Otrokovice
Kvítkovice u Otrokovic

Zlín, katastrální území:

Zlín
Malenovice u Zlína
Louky nad Dřevnicí
Prštné
Přiluky u Zlína

Želechovice nad Dřevnicí, katastrální území:

Želechovice nad Dřevnicí

Lípa, katastrální území:

Lípa nad Dřevnicí

Zádveřice - Raková, katastrální území:

Zádveřice

Vizovice, katastrální území:

Vizovice

4. Obchodní firma oznamovatele

Správa železniční dopravní cesty, s.o., zastoupená Stavební správou Olomouc
Nerudova 1, 772 58 Olomouc

5. IČ oznamovatele

70 99 42 34

6. Sídlo (bydliště) oznamovatele

Správa železniční dopravní cesty, s.o.: Dlážděná 1003/7
Praha 1 - Nové Město,
110 00 Praha,

Zastoupená Stavební správou Olomouc: Nerudova 1
772 58 Olomouc

Pověření ve věcech technických: Ing. Igor Kokojan, Stavební správa Olomouc,
Nerudova 1, 772 58 Olomouc, 724 932 352

II. POSOUZENÍ DOKUMENTACE (OZNÁMENÍ)

Předmětem tohoto posouzení je dokumentace „Elektrizace trati vč. PEÚ Otrokovice-Zlín-Vizovice“ v rozsahu přílohy č. 4 zákona č. 100/2001 Sb. v platném znění.

Záměr „Elektrizace trati vč. PEÚ Otrokovice-Zlín-Vizovice“ naplňuje dikci bodu 9.1, kategorie I, přílohy č. 1 k citovanému zákonu. Proto bylo dle § 7 citovaného zákona provedeno zjišťovací řízení, jehož cílem bylo upřesnění informací, které je vhodné uvést do dokumentace vlivů záměru na životní prostředí.

Oznámení záměru bylo podáno na Ministerstvo životního prostředí ČR (dále jen MŽP). Zjišťovací řízení zahájilo MŽP ve smyslu § 7 zákona 100/2001 Sb. dopisem zn. 62450/ENV/09 ze dne 21. 8. 2009.

Na základě obdržených vyjádření k oznámení vydalo MŽP závěr zjišťovacího řízení čj. 82741/ENV/09 ze dne 30. 9. 2009, ve kterém je uvedeno, že dokumentaci dle přílohy č. 4 k cit. zákonu je nutné zpracovat především s důrazem na následující oblasti:

1. Komplexně vyhodnotit kumulaci vlivů hluku a vibrací z dopravy železniční, silniční a dalších případných zdrojů hluku (např. navrhovaných dopravních staveb); zaměřit se konkrétněji na situaci po dokončení úprav křižovatky v městské části Kvítkovice a situaci na sídlišti Trávníky a v jeho okolí v souvislosti s provozem na silnici R 55 a na uvažované místní komunikaci Otrokovice-Trávníky,
2. vypracovat variantní řešení křížení železniční a silniční dopravy, zejména v prostoru křižovatky v městské části Kvítkovice, ale také v prostoru dalších navrhovaných mimoúrovňových křížení,
3. doložit přesnou identifikaci obytných objektů (čísla popisná), u kterých dochází v denní nebo noční době k překračování hygienických limitů hluku stanovených pro chráněný venkovní prostor staveb a chráněný vnitřní prostor staveb a u kterých je navržena realizace individuálních protihlukových opatření,
4. navrhnout účinná opatření k eliminaci hluku a vibrací, konkretizovat rozsah jejich použití (protihlukové stěny, výměna oken, antivibrační rohože, bezstykové koleje apod.),
5. deklarovat, zda realizací konkrétních opatření pro ochranu bytové zástavby před působením hluku dojde k zajištění plnění hygienických limitů hluku stanovených pro chráněný vnitřní prostor staveb,
6. prověřit možnost zvýšení protihlukových stěn v k.ú. Lípa z plánovaných 2 m na 3-4 m,
7. specifikovat způsob řešení odvodnění drážního tělesa a přilehlých obslužných komunikací a vliv na kvalitu podzemních vod,
8. precizovat informace o navržených významných silničních stavbách (např. místní komunikace Otrokovice - Trávníky) a o komunikacích navržených jako náhrada za nevyhovující přejezdy,
9. posoudit vliv realizace záměru zejména na zdvoukolejněném úseku, na dopravní obslužnost v okolí železnice,
10. doplnit informaci o výskytu všech zvláště chráněných druhů živočichů a rostlin (např. česnek hranatý) v prostoru dotčeném záměrem,
11. dále je třeba v dokumentaci zohlednit a vypořádat všechny relevantní požadavky na doplnění, připomínky a podmínky, které jsou uvedeny v došlých vyjádřeních.

Dále ještě byla rozeslána oprava zřejmé písařské chyby v závěru zjišťovacího řízení dopisem zn. 88842/ENV/09 ze dne 10. 11. 2009. Oprava se týkala části Stručné shrnutí vyjádření.

Dokumentace záměru „Elektrizace trati vč. PEÚ Otrokovice-Zlín-Vizovice“ byla zveřejněna a rozeslána dopisem MŽP OVSS zn. 14370/ENV/10 ze dne 15. 2. 2010. Dokumentace s náležitostmi dle přílohy č. 4 zákona č. 100/2001 Sb. byla zpracována oprávněnou osobou Ing. Irenou Bártovou, držitelkou autorizace dle § 19 zákona č. 100/01 Sb. osvědčení č.j. 17 460/4773/OEP/92, prodlouženo na 5 let rozhodnutím čj. 38202/ENV/06 ze dne 5. 6. 2006.

Po uplynutí lhůty na vyjádření k dokumentaci MŽP požádalo dopisem zn. 31424/ENV/10 ze dne 9. 4. 2010 (příloha 2 posudku) o zpracování posudku EIA k záměru „Elektrizace trati vč. PEÚ Otrokovice-Zlín-Vizovice“ a to na základě dokumentace a všech k ní podaných vyjádření Ing. Josefa Tomáška, CSc. z firmy Středisko odpadů Mníšek s.r.o. jako oprávněnou osobu (držitel osvědčení o odborné způsobilosti ke zpracování dokumentace a posudku podle § 19 zákona č. 100/2001 Sb., č.o. 69/14/OPV/93 ze dne 18. 2. 1993 s prodloužením autorizace na 5 let pod č.j.: 45139/ENV/06 ze dne 7. 7. 2006).

II.1. Úplnost dokumentace (oznámení)

Dokumentace o hodnocení vlivů na životní prostředí předmětného záměru v rozsahu přílohy č. 4 zákona č. 100/2001 Sb. byla zpracována oprávněnou osobou Ing. Irenou Bártovou, držitelkou autorizace dle § 19 zákona č. 100/01 Sb. osvědčení č.j. 17 460/4773/OEP/92, prodlouženo na 5 let rozhodnutím čj. 38202/ENV/06 ze dne 5. 6. 2006. Vlastní dokumentace má 123 stran (části A - D).

Vlastní dokumentace v části A - Údaje o oznamovateli - charakterizuje základní údaje o oznamovateli předkládaného záměru. Údaje jsou předloženy odpovídajícím a dostatečným způsobem. Dále je v této kapitole nad rámec osnovy dle přílohy č. 4 uvedena podkapitola Zpracování připomínek ze závěrů zjišťovacího řízení.

Část B - Údaje o záměru - popisuje základní charakteristiky záměru a splňuje po formální stránce požadavky přílohy číslo 4 zákona ČNR č. 100/2001 Sb. Z hlediska věcné náplně je tato kapitola komentována v další části předkládaného posudku.

Část C - Údaje o stavu životního prostředí v dotčeném území popisuje jednotlivé složky životního prostředí a splňuje po formální stránce požadavky přílohy číslo 4 zákona ČNR č. 100/2001 Sb. Z hlediska věcné náplně je tato kapitola komentována v další části předkládaného posudku.

Část D - Komplexní charakteristika a hodnocení vlivů záměru na veřejné zdraví a životní prostředí - kapitola obsahuje všechny předepsané kapitoly této části dokumentace:

- Charakteristika předpokládaných vlivů záměru na obyvatelstvo a životní prostředí a hodnocení jejich velikosti a významnosti
- Komplexní charakteristika vlivů záměru na životní prostředí z hlediska jejich velikosti a významnosti a možnosti přeshraničních vlivů
- Charakteristika environmentálních rizik při možných haváriích a nestandardních stavech
- Charakteristika opatření k prevenci, vyloučení, snížení, popřípadě kompenzaci nepříznivých vlivů na životní prostředí

- Charakteristika použitých metod prognózování a výchozích předpokladů při hodnocení vlivů
- Charakteristika nedostatků ve znalostech a neurčitosti, které se vyskytly při zpracování dokumentace

Z hlediska věcné náplně je tato kapitola také komentována v další části předkládaného posudku.

Předložená dokumentace obsahuje dále požadované kapitoly E Porovnání variant řešení záměru, F Závěr, G Všeobecné srozumitelné shrnutí netechnického charakteru, H Přílohy a doplňující údaje. Nad rámec osnovy dle přílohy č. 4 je uvedena kapitola I Doklady, ve které je uveden závěr zjišťovacího řízení včetně došlých vyjádření, Sdělení Bc. Tomáše Langera, vyjádření KÚ Zlínského kraje a stanovisko podle § 45i zák. 114/1992 Sb.

Dále je uvedeno datum zpracování dokumentace, jméno, příjmení a kontakt na zpracovatele dokumentace a spolupracujících firem a osob a podpis zpracovatele dokumentace a profesního garanta.

Součástí dokumentace jsou dále následující samostatné přílohy:

1. Přírodovědný průzkum
2. Posouzení vlivu stavby na krajinný ráz
3. Hydrogeologický posudek vlivu stavby na stávající vodní režim v ř. km 12,0-14,0 (zářez ul.Podvesná XVII)
4. Rozptylová studie
5. Rozptylová studie - Zálešná
6. Světelně technická studie zastínění
7. Vibrace
8. Hluková studie
9. Protokol o měření hluku č. 01/2008
10. Protokol o měření hluku č. 09/31
11. Vliv na zdraví obyvatelstva
12. Kontrolní chemické analýzy štěrkového lože
13. Dendrologický průzkum
14. Výpočet propustnosti silničních křižovatek část 1 a 2
15. Hodnocení zdravotních rizik

Přílohy č. 4, č. 9 a č. 13 byly již součástí oznámení.

II.2. Správnost údajů uvedených v dokumentaci (oznámení) včetně použitých metod hodnocení

V této kapitole je posouzen obsah jednotlivých kapitol dokumentace. Je provedena úplnost a správnost předkládaných údajů a úrovně jejich zpracování a prezentace. Jmenovitě jsou uvedeny všechny nedostatky ve zpracování, kterých se zpracovatel dokumentace dopustil a je vyhodnoceno, jak tyto nedostatky ovlivňují závěry dokumentace.

Pokud je to účelné, je obsah příslušné kapitoly dokumentace shrnut do krátkého odstavce a stanovisko zpracovatele posudku k obsahu a úrovni zpracování je napsáno odlišným typem písma za tímto shrnutím.

Nad rámec náležitostí osnovy dokumentace uvedených v příloze 4 zákona 100/2001 Sb. obsahuje dokumentace ještě kapitolu A.I Zpracování připomínek ze závěrů zjišťovacího řízení a kapitolu I. Doklady, což lze považovat za pozitivní.

Přehledná situace

Je uvedena přehledná situace celé trati s kilometrží trati.

Stanovisko zpracovatele posudku:

Tato situace je uvedena nad rámec osnovy dle přílohy č. 4 zákona 100/2001 Sb. ve znění pozdějších předpisů. Uvedení této situace pro celkovou orientaci v poměrně komplikované stavbě lze považovat za pozitivum.

A. Údaje o oznamovateli

Uvedeny jsou následující údaje o oznamovateli: obchodní firma, IČ, adresa a oprávněný zástupce oznamovatele.

Stanovisko zpracovatele posudku:

Bez připomínek. Kapitola obsahuje všechny údaje požadované zákonem.

A.I. Zpracování připomínek ze závěrů zjišťovacího řízení

V této kapitole jsou nejprve uvedeny požadavky závěru zjišťovacího řízení na zpracování dokumentace s komentářem, jak se zpracovatelka dokumentace s těmito požadavky vypořádala. Dále je uvedeno vypořádání připomínek k oznámení opět s komentářem, jak se zpracovatelka dokumentace s těmito požadavky vypořádala.

Stanovisko zpracovatele posudku:

Tato kapitola je zpracována nad rámec osnovy dle přílohy č. 4 zákona 100/2001 Sb. ve znění pozdějších předpisů, ale je účelné, že ji zpracovatelka dokumentace uvedla.

B. Údaje o záměru

B.I Základní údaje

Kapitola je rozdělena na 9 dílčích kapitol, jejichž názvy odpovídají požadavkům uvedeným v zákoně.

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

V dokumentaci je uveden tento název: Elektrizace trati vč. PEÚ Otrokovice-Zlín-Vizovice. Záměr je podle přílohy č. 1 zařazen v kategorii I pod bod 9.1.

Stanovisko zpracovatele posudku:

Tato kapitola obsahuje požadovanou informaci. Pouze připomínka, že název záměru příliš nevystihuje, že v posuzované variantě se jedná v podstatné části tratě o zdvoukolejnění. Mělo by být také zmíněno, co znamená zkratka PEÚ (předelektrizační úpravy)

B.I.2. Kapacita (rozsah) záměru

V této kapitole je uvedeno, že stavba bude řešit vlastní elektrizaci trati včetně předelektrizačních úprav zařízení přímo související a podmiňující elektrizaci. V úseku Otrokovice - Zlín střed (km 0,0-10,2) bude trať v maximální variantě zdvoukolejněna. Celková délka elektrizovaného úseku je cca 25 km.

Stanovisko zpracovatele posudku:

Tato kapitola obsahuje požadovanou informaci.

B.I.3. Umístění záměru (kraj, obec, katastrální území)

V této kapitole je uvedeno, že navrhovaný záměr se nachází na území Zlínského kraje. V kapitole jsou uvedena jednotlivá katastrální území, jichž se stavba dotýká, dle příslušných obcí s rozšířenou působností.

Stanovisko zpracovatele posudku:

Kapitola obsahuje požadované údaje. Pouze postrádám odkaz na mapovou přílohu, ze které by bylo zřejmé umístění záměru. Umístění záměru je zřejmé ze situace uvedené v části H dokumentace.

B.I.4. Charakter záměru a možnost kumulace s jinými záměry

K charakteru záměru je uvedeno, že elektrizace trati bude řešit v maximální variantě kompletní rekonstrukci železniční infrastruktury trati Otrokovice - Vizovice, její zdvoukolejnění v úseku Zlín střed - Otrokovice. Úprava trati umožní rychlost až 100 km/h v úseku Otrokovice - Zlín-střed a 80 km/h v úseku Zlín-střed - Vizovice s dílčími omezeními rychlostí v úsecích s nepříznivými směrovými poměry.

Jsou uvedeny kumulace záměru s jinými akcemi dotčených sídelních útvarů podél trati.

- 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-Prštňé-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

Stanovisko zpracovatele posudku:

Kapitola obsahuje požadované údaje. Není však jasné, jak může záměr kumulovat např. s dopravně urbanistickou studií nebo regulačním a územním plánem.

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

Potřeba záměru je v dokumentaci zdůvodněna tím, že 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 zatraktivní železniční dopravu před silniční.

Dále je popsána situace na komunikaci I/49 (je velmi přetížena a dochází na ní k častým dopravním zácpám).

Účelem stavby je uvést traťový úsek do stavebně technického a provozního stavu tak, aby odpovídal parametrům stanoveným v dohodách vypracovaných na úrovni Evropské unie.

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.

Dále jsou popsány tři varianty řešení:

Varianta 1 - představuje elektrizaci a zvýšení výkonnosti trati Otrokovice - Zlín - Vizovice, plné zdvoukolejnění úseku Otrokovice - Zlín střed

Varianta 2 - představuje elektrizaci a zvýšení výkonnosti trati Otrokovice - Zlín - Vizovice, částečné zdvoukolejnění Otrokovice - Zlín střed (na vybraných technicky a územně náročných místech zůstane jedna kolej tak, aby dvoukolejná trať tvořila dopravně kompaktní celky)

Varianta 3 - představuje elektrizaci trati Otrokovice - Zlín - Vizovice, zkapacitnění trati Otrokovice - Zlín střed dvěma novými výhybnami, vedení trati s maximálním využitím stávajících pozemků SŽDC.

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.

Dále je uvedeno, že varianta 1 má z hlediska dopadu stavby na životní prostředí největší vliv a proto je předmětem posouzení v dokumentaci. Pokud bude k realizaci vybrána jedna ze zbylých dvou variant, dopady na životní prostředí budou menší, a tudíž jsou zahrnuty v této dokumentaci.

Stanovisko zpracovatele posudku:

Kapitola obsahuje požadované údaje.

B.I.6. Popis technického a technologického řešení

V této kapitole jsou popsány tyto stavební práce:

1. Kolejové úpravy
2. Mostní objekty a umělé stavby
3. Zabezpečovací zařízení
4. Sdělovací zařízení
5. Silnoproudá zařízení
6. Pozemní objekty
7. Trakční vedení
8. Dálková řídicí technika
9. Silniční stavby (úprava křižovatek a místních komunikací)

Stanovisko zpracovatele posudku:

Kapitola je zpracována v dostatečném rozsahu a obsahuje téměř všechny potřebné údaje. Pouze postrádám údaje o etapách realizace záměru, případně o postupu prací při realizaci záměru (je částečně uvedeno v kapitole D.I.1 Vlivy na obyvatelstvo), o demolicích objektů, o recyklačních centrech (tato jsou uvedena také v kapitole D.I.1 Vlivy na obyvatelstvo) a není uveden způsob odvodu dešťových vod (toto je uvedeno až v kapitole D.I.4 Vlivy na povrchové a podzemní vody).

B.I.7. Předpokládaný termín zahájení realizace záměru a jeho dokončení

V této kapitole je uvedeno, že záměr má být realizován v letech 2011 - 2013.

Stanovisko zpracovatele posudku:

Kapitola obsahuje požadované údaje.

Podle aktuálního sdělení investora:

V rámci rozsahu dokumentace 2008- SUDOP Brno je připravována úvodní etapa stavby.

a) částečné zřízení druhé koleje Otrokovice – Zlín (od km 2.222 do km 5.978 a od 7.915 do žst. Zlín) v rozsahu úseku celostátní dráhy na této trati.

b) elektrizace Otrokovice – Zlín. Tato elektrizace umožní vést přímé vlaky až do Zlína bez přepřehání v Otrokovících. Tím není nutno stanici Otrokovice nákladně rozšiřovat.

Otázka vedení přímých vlaků do Vizovic, minimálně z Otrokovic, nebo Kojetína, Holešova je otázkou organizační a ne stavební. Jde zhruba o třetinu vlaků, které mohou být bez problému vedeny v nezávislé trakci, tím odpadne nevhodný přestup ve Zlíně.

c) stavbu podmiňují vyvolané investice - jednou je např. křížení „Prštné“

d) souběžná komunikace severně trati v Otrokovících bude zkrácena a zapojena do města v souladu s územním plánem.

e) výpravní budova ve Zlíně bude nově (v jiné poloze a půdorysu) řešena a to z důvodu zajištění souladu s územním a regulačním plánem Zlína a v souladu na požadavky památkové péče.

Ve svém principu se tedy jedná v podstatě o variantu 2 s tím, že stavba bude realizována ve dvou etapách a to Otrokovice – Zlín střed (včetně) a Zlín střed – Vizovice.

Uvedený předpokládaný termín zahájení realizace záměru a jeho dokončení se tedy týká první etapy stavby - a to Otrokovice – Zlín střed (včetně).

B.I.8. Výčet dotčených územně samosprávných celků

V této kapitole je uveden jako dotčený kraj Zlínský, Dále jsou uvedeny obce s rozšířenou působností (Otrokovice, Zlín a Vizovice) a samosprávné obce (Otrokovice, Zlín, Želechovice nad Dřevnicí, Lípa, Zádveřice a Vizovice).

Stanovisko zpracovatele posudku:

Kapitola obsahuje požadované údaje. Pouze upozorňuji, že v případě obcí s rozšířenou působností se nejedná o územně samosprávné celky. Těmi jsou kraj a samosprávné obce.

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

V této kapitole jsou v tabulce uvedena navazující rozhodnutí: územní rozhodnutí, povolení ke kácení dřevin, souhlas se zásahem - VKP a ZCH rostlin/živočichů, povolení k odstranění staveb, povolení k nakládání s nebezpečnými odpady, souhlas s provozováním zařízení, souhlas k vydání rozhodnutí o umístění stavby nebo využití území do 50 m od okraje lesa, souhlas k odnětí půdy ze ZPF, rozhodnutí o odnětí z PUPFL, závazné stanovisko k ochraně veřejného zdraví, schválení havarijního plánu, 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, další rozhodnutí/vyjádření, stavební povolení, kolaudační souhlas. Ke každému aktu je uveden právní předpis a správní úřad.

Stanovisko zpracovatele posudku:

Kapitola obsahuje požadované údaje.

Poznámka - souhlas dle § 14 zák 185/2001 Sb. k recyklační základně závisí na legislativním výkladu - odpadem by měl být pouze nevyužitelný zbytek z recyklace. Toto však nemá souvislost s hodnocením vlivů na životní prostředí.

B.II. Údaje o vstupech

B.II.1. Půda (ZPF a PUPFL)

V této kapitole je uvedena charakteristika půd v zájmovém území, důvody pro trvalý zábor ZPF a jeho rozsah (cca 10,05 ha). Dále je uvedena tabulka se zastoupením půdně-ekologických jednotek a tříd ochrany ZPF (%). Nejvíce celkem 71,1% jsou zastoupeny půdy třídy ochrany ZPF II., tj. půdy, které mají v rámci jednotlivých klimatických regionů nadprůměrnou produkční schopnost.

Důvodem pro plánovaný dočasný zábor ZPF jsou obslužné komunikace a kabelové trasy. Dočasný zábor ZPF nepřekročí svým trváním dobu 1 roku.

Je uvedeno, že vzhledem k tomu, specifikace trvalých a dočasných záborů pozemků bude stanovována v dokumentaci pro územní řízení, nelze v současné době rozsah záborů přesněji stanovit. Orientační přehled záborů je uveden v kapitole D.I.5. Vlivy na půdu.

Co se týká PUPFL, je uvedeno, že se předpokládá 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.

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.

Stanovisko zpracovatele posudku:

Tato kapitola obsahuje požadované údaje. Pro větší přehlednost by bylo vhodné orientační přehled záborů ZPF uvést v této kapitole a ne až v kapitole vlivy na půdu.

B.II.2. Voda

Tato kapitola je rozdělena na podkapitoly Voda pitná a Voda užitková a jsou popsány jejich potřeby po dobu výstavby a při běžném provozu. Je uvedeno, že pitná voda bude odebírána ze stávajícího městského vodovodního řádu a užitková voda nebude pokrývána ze stávajících podzemních zdrojů v zájmovém území stavby.

Stanovisko zpracovatele posudku:

Tato kapitola obsahuje požadované údaje. Pouze není jasný zdroj užitkové vody – jeho zajištění je věcí dodavatele stavby.

B.II.3. Ostatní surovinové a energetické zdroje

V této kapitole jsou uvedeny potřeby surovin a energií pro provoz a pro dobu výstavby. Nejvýznamnějším odběrem energie z hlediska spotřeby na elektrizované trati je elektrická energie pro trakci. Je vyčíslena celková denní spotřeba energie ($A_d = 25,6$ MWh/d) spotřeba energie na dobu maximální 2 hodiny ($A_2\text{-hod} = 6,125$ MWh/2hod) a střední výkon pro celou trať ($N_s = 3,06$ MW v době dopravní špičky). Je zmíněn nový zdroj tepla v nové budově terminálu žst. Zlín střed (plynová kotelna).

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

Zbývající potřebné množství bude dovezeno. Jsou uvedeny další potřebné materiály při výstavbě. Celková spotřeba materiálu bude předmětem výkazu výměr a orientačního propočtu v dalších stupních projektové dokumentace. Dovoz materiálu bude plně v kompetenci dodavatele stavby.

Stanovisko zpracovatele posudku:

Tato kapitola obsahuje základní požadované údaje. Není uvedena potřeba zemního plynu pro novou kotelnu, není uvedena ani orientační potřeba materiálů (např. na nové šterkové lože)

B.II.4. Nároky na dopravní a jinou infrastrukturu

V této kapitole je stručně popsán stávající výhledový stav trati. Jsou uvedeny intenzity stávající dopravy (rok 2008) a výhledové dopravy (po roce 2015) na předmětné železniční trati. Dále je uveden závěr ze zpracované studie „Výpočet propustnosti silničních křižovatek část 1“. Světelně řízené křižovatky s vazbou na přejezdové zařízení světelné (PZS) jsou v rámci připravované elektrizace trati a jejího částečného zdvoukolejnění rozděleny na pět kategorií:

1. bez kapacitních problémů i po zdvoukolejnění a zkrácení intervalu mezi výstrahami, není nutno redukovat grafikon: km 4,808 I/49 - Tečovská, km 17,7, křižovatka I/49 - Pražanka,
2. bez kapacitních problémů i po zdvoukolejnění a zkrácení intervalu mezi výstrahami, je však nutno redukovat grafikon: km 0,653 Otrokovice I/49 - I/55 (po dobudování obchvatu Otrokovic), km 2,693 I/49 - Makro; km 3,588 I/49 - Uhelné sklady, km 6,577 I/49 - Terno, OBI,
3. s kapacitními problémy, vyvolanými zkrácením intervalu mezi výstrahami, ani redukce grafikonu nepomůže: km 0,653 Otrokovice I/49 - I/55 (do dobudování obchvatu Otrokovic platí pro zatížení do roku 2015),
4. s kapacitními problémy, vyvolanými především zatížením křižovatky, které jsou zkrácením intervalu mezi výstrahami výrazně zhoršeny, ani redukce grafikonu nepomůže: km 8,868 I/49 - Přímá; km 0,653 Otrokovice I/49 - I/55 (do dobudování obchvatu Otrokovic - platí pro zatížení od roku 2015),
5. s kapacitními problémy, vyvolanými pouze zatížením křižovatky, které jsou zkrácením intervalu mezi výstrahami zhoršeny pouze nevýznamně: km 14,500 I/49 - Přílucká.

Tab.: Posuzované silniční křižovatky s návazností na PZS

žkm PZS	k.ú.	popis křižovatky	Kategorie křižovatky	Vyhodnocení, návrh řešení
0,653	Otrokovice	SSZ I/49-I/55	3	Bez dokončeného obchvatu Otrokovic do r. 2015
			4	Bez dokončeného obchvatu Otrokovic od r. 2015
2,693	Malenovice	SSZ I/49-Makro	2	
3,588	Malenovice	SSZ I/49-Uhelné sklady	2	
4,808	Malenovice	SSZ I/49-Tečovská ul.	1	
6,577	Louky	SSZ I/47-Terno, OBI	2	
7,270	Louky	SSZ I/47-U Dřevnice (ČS OMV)	1	
8,683	Prštné	SSZ I/47-ul.Přímá (ČS AGIP)	4	Nutnost vybudovat

žkm PZS	k.ú.	popis křižovatky	Kategorie křižovatky	Vyhodnocení, návrh řešení
				mimoúrovňové křížení
12,743 Návrh nadjezd v žkm 12,670	Zlín-střed	SSZ I/49-ul.Díly VI-Podvesná XVII		Nutnost vybudovat mimoúrovňové křížení
14,500	Příluky	SSZ I/49-Přílucká (Přístav)	5	
Žel. nadjezd 16,900	Želechovice	SSZ I/49-Podřevnická		Bez problémů
17,700	Želechovice	SSZ I/49-Pražanka	1	

*Vysvětlivky: PZS - přejezdové zařízení světelné
SSZ - silniční světelné zařízení*

V zásadě bude možné spustit vlakovou dopravu na dvoukolejně trati podle redukovaného grafikonu až po zřízení mimoúrovňové křižovatky I/49 - Přímá a dobudování obchvatu Otrokovic. Poté bude možné mimo odpolední špičku silniční dopravy, tedy i v ranní špičce, provozovat vlakovou dopravu i podle neredukovaného grafikonu GVD_V1 (neredukovaný grafikon předpokládá interval vlaků 15 min, do tohoto intervalu mohou být vloženy rychlíky). V odpolední špičce dopravy (v současné době 14:00 až 17:00) bude nutné provozovat dopravu podle redukovaného grafikonu GVD_V4 (redukovaný grafikon předpokládá interval všech vlaků 15 min).

Křižovatky I/49 - Přílucká a I/49 - Díly VI (vedle stávajícího úrovňového přejezdu Podvesná XVII) nemá význam řešit bez souvislostí v rámci širších dopravních vztahů, lokální stavební úpravy by vedly pouze k přesunutí dopravní zácpy na následné křižovatky.

Městská hromadná doprava (trolejbusové linky) je vedena v úseku Otrokovice - Zlín Příluky. Stávající železniční trať kříží trolejbusová dráha na přejezdu v žkm 0,624 Otrokovicích a na přejezdu v žkm 12,743 ve Zlíně ul. Podvesná XVII. Dle ustanovení § 66 odst. 4 vyhlášky č.177/1995 Sb., kterou se vydává stavební a technický řád drah v platném znění, neumožňuje úrovňové křížení drážní a trolejbusové trakce. V souvislosti s tím bude trolejbusové trakční vedení v Otrokovicích ukončeno před dotčeným přejezdem, pro dopravu budou využity hybridní trolejbusy. V lokalitě Podvesná bude realizováno mimoúrovňové křížení.

Dále je v této kapitole komentována doba výstavby. Je uvedeno, že 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 přilehlých 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, vodovodů, kanalizační a dalších vedení.

Stanovisko zpracovatele posudku:

Tato kapitola obsahuje požadované údaje.

Co se týká úrovně křížení drážní a trolejbusové trakce, má tuto problematiku projektant technicky vyřešenu a v současné době je v řešení změna znění vyhlášky ve znění pozdějších předpisů. V této vyhlášce je v § 66 odst 4) uvedeno, že dráha trolejbusová se může křížit s železniční dráhou v jedné úrovni, jen není-li železniční dráha elektrizovaná. Pokud nedojde ke změně citované vyhlášky, bude muset oznamovatel volit jiný způsob řešení křížovatky.

Dále mám poznámku, že nejsou uvedeny ani orientační nároky na dopravu v době výstavby, přestože v rozptylové studii jsou vyčísleny - pro celou trať je počítáno max. 26 aut/hod.

B.III. Údaje o výstupech

B.III.1. Ovzduší

V této kapitole je nejprve popsána dopravní situace v lokalitě (trať Otrokovice - Zlín - Vizovice je v současné době velmi vytížená, přetížená souběžná silnice I/49).

Je konstatováno, že 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. Podrobněji kap.D.I.2 a příloha č.4 Rozptylová studie.

Pro posouzení vlivu stavby na ovzduší v lokalitě křížení trati s ul. Podvesná XVII byla zpracována Rozptylová studie - Zálešná. Tato studie hodnotí příspěvek zdroje v okolí křížení železniční trati s plánovaným obchvatem Zálešná, I/49.

Stanovisko zpracovatele posudku:

Tato kapitola je zpracována velice stručně a neobsahuje konkrétní údaje o množství emisí. Je uveden pouze odkaz na rozptylové studie. V této studii jsou vyčísleny emise z liniových zdrojů. Bylo by účelné, aby tyto emise byly uvedeny i v této kapitole. Chybí údaj o emisích z vytápění nové výpravní budovy žst. Zlín-střed (na str. 81 v kapitole D.I.2 Vlivy na ovzduší a klima uvedeno, že se jedná o malý zdroj znečišťování ovzduší - výkon 145 kW) a příp. emise z recyklačních center. Tyto emise jsou však obecně nízké.

B.III.2. Odpadní vody

V této kapitole jsou zmíněny technologické vody (nejsou a nebudou produkovány), vody odpadní (splaškové), vody podzemní a vody povrchové.

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.

K vodám podzemním je uvedeno, že stavba se nedotýká žádného vyhlášeného ochranného pásma vodního zdroje ani CHOPAV.

V části Vody povrchové jsou uvedeny stručné charakteristiky vodních toků Dřevnice a Lutiny a je uvedena tabulka vodních toků dotčených stavbou.

Je konstatováno, že stavba nevyvolává zásadní změny ve způsobu odvodnění tělesa trati, dešťové vody jsou sváděny příkopy do terénu a do recipientů, v místech, kde je to možné, budou dešťové vody svedeny do kanalizačních systémů. 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.

Stanovisko zpracovatele posudku:

K této kapitole mám několik připomínek. V části týkající se splaškových vod nejsou zmíněny tyto vody v etapě výstavby. Při zřizování dočasných zařízení staveniště se zřejmě předpokládá využívání hygienických zařízení v železničních stanicích, případně využívání chemických WC na samostatných zařízeních staveniště.

Způsob odvodnění je popsán velice stručně. Podrobnější údaje jsou až v kapitole D.I. 4. Vlivy na povrchové a podzemní vody

Nejsou nijak vyčísleny dešťové vody - není uvedeno, zda mají kanalizační systémy dostatečnou kapacitu (zejména v trase zdvoukolejnění).

B.III.3. Odpady (přehled zdrojů, kategorizace, množství a způsoby nakládání s odpady)

V této kapitole je konstatováno, že 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.

Dále jsou uvedeny odkazy na legislativu v odpadovém hospodářství. Za odpadové hospodářství v průběhu výstavby bude odpovědný dodavatel stavby, který bude plnit veškeré povinnosti jako původce odpadů.

V další části je uveden seznam odpadů, které budou vznikat v rámci realizace stavby a je popsán jejich vznik, podmínky nakládání s nimi a doporučený způsob odstranění či využití.

V závěru kapitoly jsou uvedeny tabulky s předpokládaným množstvím vznikajících odpadů, s předpokládaným množstvím vznikajících výzisků, způsob nakládání s odpady/výzisky a odpady z budoucího provozu a způsob nakládání s nimi.

Stanovisko zpracovatele posudku:

Tato kapitola obsahuje požadované údaje. Mám pouze připomínku k pojmu „výzisk“, tento pojem legislativa v odpadovém hospodářství nezná. Je ale skutečností, že při recyklaci šterkového lože se běžně používá.

Další poznámka se týká odkazu na § 2 odst. 1 písm. i) zákona o odpadech na str. 39, kde je uvedena stará formulace změněná novelou 9/2009 Sb. V novelizované formulaci už není odkaz na prováděcí předpis, ale přímo v zákoně je příloha 9 s limitními hodnotami. Dle poslední novely zákona o odpadech (154/2010 Sb.) je v § 2 odst. 1 písm. j) uvedeno, že zákon se nevztahuje na zeminy a jiné přírodní materiály vytěžené během stavebních činností, pokud vlastník prokáže, že budou použity v přirozeném stavu v místě stavby a že jejich použití nepoškodí nebo neohrozí životní prostředí nebo lidské zdraví.

Při recyklaci štěrkového lože je tedy odpadem pouze nevyužitelný zbytek. Recyklovanou část nelze považovat za odpad, ale prokázání, že její použití nepoškodí nebo neohrozí životní prostředí nebo lidské zdraví, nelze v současnosti jinak, než dle již zmíněné přílohy č. 9 zákona.

Seznam produkováných odpadů při stavbě je názorem zpracovatele dokumentace. Odpovídající zařazení a nakládání se vznikajícími odpady je v kompetenci firmy provádějící stavbu.

B.III.4. Ostatní

Tato kapitola je rozdělena na čtyři podkapitoly:

B.III. 4. 1. Hluk

V této kapitole je uvedeno, že součástí dokumentace je i samostatná příloha: Hluková studie. Jejím účelem je návrh omezení vlivu hluku z provozu trati č. 331 na okolní prostředí, zvláště na obytnou zástavbu. Protihluková opatření jsou navržena a dimenzována na hlukový příspěvek, který souvisí s předmětnou drážní stavbou.

Je konstatováno, že po kompletní obnově železničního svršku, spodku a mostních objektů a elektrizaci trati 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. Je uveden odkaz na kap. D. 2., kde je problematika hluku podrobněji řešena. Součástí dokumentace jsou rovněž protokoly o měření hluku.

V místech, kde trať prochází v blízkosti významných silničních komunikací, ať už stávajících nebo plánovaných, je vyhodnocen kumulativní účinek dopravního hluku. Jedná se o Otrokovice a Zlín - Podvesnou.

B.III. 4. 2. Vibrace

V této kapitole je uvedeno, že pro možnost řádného statistického vyhodnocení zátěže vibracemi na obyvatelstvo v okolí předmětné trati bylo provedeno kalibrační měření vibrací v roce 2008 v 10 bodech, v roce 2009 ve třech bodech).

Vlivem rekonstrukce trati lze očekávat snížení celkových vážených hladin vibrací o 5-7 dB, součástí opatření je navržena aplikace antivibračních rohoží, případně dalších dostupných technických a organizačních opatření k zajištění splnění požadavků nařízení vlády č. 148/2006 Sb.

Podrobněji se problematice vlivu vibrací věnuje kapitola D.I.3 této dokumentace včetně návrhu opatření a příloha č.7 Vibrace (součástí jsou protokoly o měření vibrací).

B.III. 4. 3. Rizika havárií

V této kapitole jsou nejprve uvedeny údaje o ochranných pásmech technologických zařízení, o přeložkách plynovodů, kanalizací a vodovodů.

V podkapitole Rizika z provozu technologických zařízení je zmíněno zabezpečení olejových transformátorů. V případě úniku jakýchkoliv nebezpečných látek při provozu železničních zařízení je avizována Hasičská služba Českých drah, při větším riziku je ustavena i havarijní komise, a podle potřeby i za účasti ekologa příslušné regionální správy majetku.

Jsou zmíněna rizika během výstavby (ohrožení kvality podzemních i povrchových vod při náhodném úniku pohonných hmot či výluhů ze stavebních materiálů na zařízeních stavenišť).

V podkapitole Širá trať, železniční stanice a zastávky je uvedeno, že 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 havarijní plán pro dodavatelské organizace pověřené výstavbou.

Jsou zmíněny dva základní dokumenty k vyloučení rizika havárií z přepravy zboží po železnici: pravidla Mezinárodní smlouvy RID a Směrnice M 32 pro ochranu a před úniky nebezpečných látek.

Jako příčiny ohrožení provozu trati, které mohou způsobit havárii vlakových souprav, jsou uvedeny:

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

Dále jsou komentována rizika přicházejících v úvahu v průběhu realizace záměru - jde zejména o ohrožení půdy a vodních ekosystémů.

B.III. 4. 4. Doplnující údaje

V této kapitole je uvedeno, že při realizaci ani v provozu se nepředpokládá provozování otevřených generátorů vysokých a velmi vysokých frekvencí ani zařízení, která by takové generátory obsahovala, tj. zařízení, která by mohla být původcem nepříznivých účinků elektromagnetického záření na zdraví ve smyslu nařízení vlády č. 480/2000 Sb., o ochraně zdraví před ionizujícím zářením.

Nově navržená Trakční měnirna v k.ú. Lípa žkm 19,700 vpravo od trati leží mimo obytnou zástavbu a bude řízena dálkově, tedy nebude mít stálou obsluhu.

Záměr se nenachází v oblasti působení externích zdrojů vysokých a velmi vysokých frekvencí. Není nutné realizovat opatření, jež by vyloučila indukovaná pole překračující hodnoty stanovené uvedeným nařízením vlády č. 480/2000 Sb.

Stanovisko zpracovatele posudku:

B.III. 4. 1. Hluk

Tato kapitola je zpracována velmi stručně. Mohly zde být uvedeny vypočtené příspěvky hluku dráhy se stávající intenzitou dopravy uvedené v závěru Protokolu o měření hluku, který je přílohou dokumentace.

B.III. 4. 2. Vibrace

Tato kapitola je zpracována opět velmi stručně, opět nejsou uvedeny výsledky měření vibrací - jsou uvedeny jen v kapitole D.I.3 a v příloze Vibrace.

B.III. 4. 3. Rizika havárií

Tato kapitola je zpracována v dostatečném rozsahu.

B.III. 4. 4. Doplnující údaje

V příloze č. 4 k zákonu č. 100/2001Sb. ve znění pozdějších předpisů je k bodu osnovy „Doplnující údaje“ uvedena poznámka, že se jedná např. o významné terénní úpravy a zásahy do krajiny. K tomuto v této kapitole nejsou uvedeny žádné údaje. Částečným zásahem do krajiny je vybudování trakčního vedení. Toto je komentováno až v kapitole D.I.8 Vlivy na krajinu.

Zmiňované nařízení vlády č. 480/2000 Sb. bylo zrušeno nařízením vlády 1/2008 Sb. o ochraně zdraví před neionizujícím zářením.

C. Údaje o stavu životního prostředí v dotčeném území

C.I. Výčet nejzávažnějších environmentálních charakteristik dotčeného území

Tato část dokumentace obsahuje v úvodu stručný popis řešeného území. Je uvedeno, že v úseku od km 17- 24,860 vede trať v sousedství Přírodního parku Vizovické vrchy. Přírodní park tvoří souvisle zalesněná hornatina. Dotčení tohoto území se nepředpokládá.

Dále je stručně popsán územního systému ekologické stability, Zvláště chráněná území Natura 2000, významné krajinné prvky, krajinný ráz, vodní toky a výskyt nerostných surovin.

Stanovisko zpracovatele posudku k výčtu nejzávažnějších environmentálních charakteristik dotčeného území

Tato kapitola je zpracována stručně. Chybí údaj o historickém, kulturním a archeologickém významu lokality, o starých ekologických zátěžích.

Kulturní památky a archeologie jsou komentovány v následující kapitole

C.II. Charakteristika současného stavu životního prostředí v dotčeném území

V této kapitole jsou popsány složky životního prostředí v následujících podkapitolách:

C.II.1. Ověduší a Klima

C.II.2. Voda

C.II.3. Horninové prostředí a půda

C.II.4. Fauna, flóra, ekosystémy

C.II.5. Zeleň mimolesní a lesní

C.II.6. Nemovitý majetek, kulturní památky

Stanovisko zpracovatele posudku k údajům o stavu životního prostředí v dotčeném území:

Kapitola je zpracována poněkud stručně. V některých kapitolách chybí údaje, které však lze nalézt v jiných částech dokumentace, případně v přílohách. Např. v podkapitole O vzduší a klima chybí popis imisní situace v zájmovém území a údaj o tom, zda se jedná o oblast se zhoršenou kvalitou ovzduší. Imisní situace je popsána v kapitole D.I.2 Vlivy na ovzduší a klima a v přiložených rozptylových studiích.

V podkapitole Voda nejsou žádné údaje o podzemních vodách. Údaje o hladině podzemní vody jsou uvedeny v příloze č. 3 Hydrogeologický posudek. Nejsou uvedena pásma hygienické ochrany vod. Dle Heis je jedno ochranné pásmo ve Vizovicích mimo trať.

V podkapitole Horninové prostředí a půda jsou pouze stručné údaje o typech půdy, ale o horninovém prostředí nejsou žádné údaje. Tyto lze nalézt opět v příloze č. 3 Hydrogeologický posudek.

C.III. Celkové zhodnocení kvality životního prostředí v dotčeném území z hlediska jeho únosného zatížení

V této kapitole je mimo jiné uvedeno, že životní prostředí jako celek je ve zlínském regionu zásadně ovlivňováno i antropickými činiteli včetně hospodaření v krajině, zemědělství, lesnictví, vlivy průmyslové výroby, dopravy a dalšími faktory souvisejícími s existencí lidské společnosti. Zájmové území posuzované stavby je zejména v západní části silně urbanizováno.

Jako důležitý faktor limitující úroveň životního prostředí je uvedeno znečištění ovzduší. Největšími producenty emisí TZL, NO_x a CO jsou mobilní zdroje. Velké spalovací zdroje (jako např. Teplárna) produkují ve Zlínském regionu nejvíce emisí SO₂. Malé zdroje znečištění ovzduší se podílejí nejvíce na emisích NH₃ a VOC. Většina dopravy je vedena středy obytných zón a spolu s nárůstem provozu mobilních zdrojů znečištění a nedostačující kapacitou silniční sítě je způsobena lokálně nepříznivá imisní situace atmosférickými škodlivinami z dopravy.

Z hlediska vlivů na veřejné zdraví se projevuje jako nejvýznamnější vliv hluková zátěž obyvatel, především ze silniční dopravy. Největší problém tohoto faktoru se projevuje v okolí hlavních komunikací v hustě osídlených velkých městech.

Je uvedeno, že železniční doprava patří k environmentálně nejšetrnějším druhům dopravy s nízkou energetickou náročností, má vysokou bezpečnost provozu a výhodné využití pro přepravu velkých množství nákladů a přepravu na velké vzdálenosti, ale také na malé vzdálenosti především u příměstské osobní dopravy. Stavba zohlední i aspekty ochrany životního prostředí a zdraví obyvatel. Bude zajištěno zvýšení spolehlivosti a bezpečnosti provozu s dosažením kvalitativně vyšších parametrů. Účelem stavby je uvést trať do stavebnětechnického a provozního stavu tak, aby odpovídal parametrům požadovaným v dalším časovém horizontu a celkově zatraktivnit a zpřístupnit region pro další rozvoj.

Stanovisko zpracovatele posudku:

Kapitola obsahuje požadované údaje. Hodnocení záměru patří až do následující kapitoly.

D. Komplexní charakteristika a hodnocení vlivů záměru na veřejné zdraví a životní prostředí

D.I. Charakteristika předpokládaných vlivů záměru na obyvatelstvo a životní prostředí a hodnocení jejich velikosti a významnosti

D.I.1. Vlivy na obyvatelstvo, včetně sociálně ekonomických vlivů

Tato kapitola je rozdělena na podkapitoly „Provoz v cílovém stavu“ a „Výstavba“

V podkapitole Provoz v cílovém stavu jsou nejprve uvedeny závěry ze studie „Hodnocení zdravotních rizik hluku z železniční dopravy“ (MUDr. Bohumil Havel, květen 2008), která hodnotí zdravotní rizika hluku z železniční dopravy pro ulici Hornomlýnskou ve Zlíně. Dále jsou citovány závěry ze studie „Posouzení vlivu na veřejné zdraví“ (Mgr. Petra Reichlová, prosinec 2009), která hodnotí vliv hluku a emisí do ovzduší posuzovaného záměru ve dvou problematických lokalitách Zlín-Podvesná v místě křížení s obchvatem Zálešná a Otrokovice. V obou lokalitách byl vyhodnocen kumulativní účinek železniční a automobilové dopravy.

V podkapitole Výstavba je uvedeno, že realizace stavby se předpokládá v délce tří let, stavební postupy jsou rozděleny do tří etap. V první etapě budou realizovány práce na zdvoukolejnění úseku Otrokovice - Zlín-střed a to při zachování provozu na trati. Ve druhé etapě bude nutné provést stavební práce s vyloučením železniční dopravy v úseku Zlín střed - Vizovice. Je upozorněno, že vzhledem k tomu, že záměr bude probíhat v hustě zastavěném území a už v současné době je silniční provoz velmi vysoký, mohou stavební činnosti dočasně zhoršovat podmínky v jejím okolí a to zejména z hlediska hluku a prašnosti. Toto zhoršení bude dočasné, především v období rozhodujících zemních prací.

Vzhledem k charakteru zdroje (recyklační základny) a současné fázi projektové přípravy nelze množství a dobu trvání zpracování materiálu kvantifikovat a tedy stanovit množství emitovaných škodlivin. Projekt předpokládá, že recyklační základny pro zpracování sejmutého šterkového lože budou umístěny na zpevněných plochách v průmyslovém areálu firmy TOMA a.s. v Otrokovicích a TAJMAC-ZPS a.s. se sídlem ve Zlíně-Malenovicích. Tyto plochy jsou v dostatečné vzdálenosti od obytné zástavby.

V současné fázi projektové přípravy také není možné provést výpočet hluku ze stavební činnosti. Podrobněji bude tuto část řešena v dalších stupních projektové dokumentace. V hlukové studii je doporučeno v předstihu instalovat navržená individuální protihluková opatření, která budou chránit objekty i v průběhu stavby. Jsou uvedena další doporučená technická a organizační opatření při provádění stavby:

Stanovisko zpracovatele posudku

Zpracovatel posudku s hodnocením vlivů záměru na obyvatelstvo souhlasí. Umístění recyklační základny se vzhledem k dopravní dostupnosti uvažuje už pouze v areálu firmy TAJMAC-ZPS a.s.

Zpracovatel posudku by považoval za vhodné uvést také, jaké bude mít realizace záměru pozitivní vlivy - zkrácení jízdních dob, zvětšení komfortu cestování, řešení navazujících staveb, hluková zátěž apod.

D.I.2. Vlivy na ovzduší a klima

V této kapitole je uvedeno, že pro předkládaný záměr byly zpracovány dvě samostatné rozptylové studie. První rozptylovou studii zpracovala firma EKOME s.r.o. (Ing. Sochnová a

Ing. Šilhák, červen 2008), druhou rozptylovou studii (Rozptylová studie - Zálešná) zpracovala firma Ecological Consulting a.s. (Mgr. Vallová, říjen 2009).

První rozptylová studie je rozdělena do pěti dílčích částí - úseků trati a to:

část 1 - Otrokovice - Malenovice,

část 2 - Malenovice - Zlín,

část 3 - Zlín - Lužkovice,

část 4 - Lužkovice - Lípa,

část 5 - Lípa - Vizovice.

V rozptylové studii je uvažováno se dvěma liniovými zdroji, a to doprava na silnicích (I/55 a I/49) a železniční trati. Dále je uvedena tabulka stávající intenzity dopravy na komunikacích I/55 a I/49 (rok 2005 a 2008), tabulka stávající intenzity dopravy v traťových úsecích a výsledky rozptylové studie podle jednotlivých úseků. Pro každý úsek jsou uvedeny tabulky „Maximální imisní koncentrace v referenčních bodech“ a „Maximální imisní koncentrace jako podíl imisního limitu“ pro tyto situace:

Silniční doprava - stávající stav

Silniční doprava během výstavby - přírůstek

Železniční doprava - stávající stav

Železniční doprava - stav po realizaci záměru

Dále je ke každému úseku uvedeno srovnání a závěr a je provedeno shrnutí rozptylové studie. V něm je mimo jiné uvedeno, že 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.

Z rozptylové studie - Zálešná je nejprve uvedena charakteristika lokality. Je posuzováno křížení železniční trati s plánovanou úpravou komunikací (obchvat Zálešná) v části města Podvesná-Zlín (v traťovém km 12,743). Trať je v tomto úseku navržena jednokolejná. Navržené mimoúrovňové řešení křižovatky zasahuje území mezi třídou Tomáše Bati a Dřevnickou ulicí na levém břehu řeky Dřevnice. Křížení tratě s komunikací je řešeno převedením místní komunikace nad částečně zahloubenou železnici.

V rozptylové studii je uvažováno se dvěma typy liniových zdrojů znečišťování ovzduší, jedná se o dopravu na okolních komunikacích (tzn. plánovaná silnice - obchvat Zálešná, stávající komunikace I/49) a předmětné železniční trati. Výpočet byl proveden pro zjištění stavu znečištění ovzduší bez realizace záměru v roce 2025 (nulová varianta) a po realizaci záměru ve stejném roce.

Jsou uvedeny tabulky s intenzitou automobilové a železniční dopravy, emisní příspěvek automobilové a železniční dopravy v nulové variantě a ve variantě po realizaci záměru. Jsou uvedeny imisní koncentrace naměřené ve stanici Zlín a Zlín-Svit v roce 2008. Území Zlína příslušné pod stavební úřad Magistrátu města Zlína je označeno ve Věstníku MŽP č. 2/2009 jako oblast se zhoršenou kvalitou ovzduší (OZKO) z důvodu překročení imisních limitů pro znečišťující látky:

suspendované částice PM₁₀ - průměrná denní hodnota překročena na ploše 9 % příslušného území

benzo(a)pyren - průměrná roční koncentrace na ploše 25,6 % příslušného území

Je uvedeno předpokládané imisní pozadí v roce 2015.

Z rozptylové studie - Zálešná jsou uvedeny tyto tabulky:

- Stávající stav celkový - maximální imisní koncentrace v referenčních bodech zvolených v místě obytné zástavby na budovách, podíl maximální vypočtené koncentrace v těchto bodech na imisním limitu
- Výhledový stav celkový - maximální imisní koncentrace v referenčních bodech zvolených v místě obytné zástavby na budovách, podíl maximální vypočtené koncentrace v těchto bodech na imisním limitu
- Srovnání železniční dopravy pro stávající a výhledový stav - maximální imisní koncentrace v referenčních bodech zvolených v místě obytné zástavby na budovách, podíl maximální vypočtené koncentrace v těchto bodech na imisním limitu

Dále je uvedeno srovnání s pozad'ovými koncentracemi a shrnutí rozptylové studie.

Stanovisko zpracovatele posudku

Zpracovatel posudku s hodnocením vlivů záměru na ovzduší souhlasí.

Mám pouze připomínku, že některé údaje uvedené v této kapitole jsem postrádal v předcházejících kapitolách a zde jsou uvedeny navíc. Např. údaje z měřicích stanic (imisní pozadí) je vhodnější uvést do kapitoly C.II.1 Ovzduší. Údaje o emisích zase náleží do kapitoly B.III. 1 Ovzduší.

Diskutabilní je předpokládané imisní pozadí v roce 2015.

Přetahování prakticky celého textu Rozptylové studie - Zálešná - lze považovat za nadbytečné.

D.I.3. Vlivy na hlukovou situaci a event. další fyzikální a biologické charakteristiky

Tato kapitola je rozdělena na podkapitoly Hluk, Vliv navrhovaných PHS na osvětlení a oslunění a Vibrace.

Hluk

V této podkapitole je odkaz na zpracovanou hlukovou studii a jsou uvedeny limitní hladiny hluku v chráněném venkovním prostoru a chráněném venkovním prostoru staveb, v chráněném vnitřním prostoru staveb - obytné místnosti, pro hluk ze stavební činnosti a pro hluk z výstražných zařízení.

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. Je uvedena tabulka s popisem protihlukových stěn (kilometráž, vzdálenost od osy krajní koleje, výška nad temenem kolejnice, provedení). 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.

Pro PHS v Lípě je ještě uvedena jedna tabulka s parametry PHS, jejíž výstavbu iniciovala obec. Pro zajištění koordinace je třeba v dalším stupni dokumentace vyvolat jednání mezi obcí a dráhou. Je navrženo tato řešení:

1. V případě, že stavba obecní PHS bude realizována před elektrizací trati: tato PHS se demontuje a posune do nové polohy. Její funkce zůstane zachována - útlum hluku z provozu firmy Metrans a dráhy.
2. V případě, že do stavby elektrizace nebude obecní stěna realizována: bude postupováno dle návrhu v Hlukové studii z 05/2008, tedy PHS H1 o výšce 2,0 - 2,5 m.

Pozn.: V případě souhlasu investora lze doporučit vzhledem ke stížnostem na drážní provoz v obci a ke zlepšení celkové hlukové situace realizovat PHS s vyšší výškou.

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 navrhovaných PHS na osvětlení a oslunění

Za účelem vyhodnocení vlivu stavby, resp. umístění protihlukových stěn na obytnou zástavbu v nejbližším okolí stavby, byla zpracována Světelně technická studie zastínění obytné zástavby (příloha č. 6 - zpracovatel RNDr. Vladimír Navrátil, Olomouc).

Na základě terénních šetření a modelových výpočtů bylo provedeno posouzení objektů s navrhovanými PHS v lokalitách ul. U dráhy v Loukách nad Dřevnicí, ul. Hornomlýnské ve Zlíně a ul. Nádražní v Želechovicích n. D. Bylo zjištěno, že stavba nesníží úroveň proslunění v bytech ve výše uvedených lokalitách, ve všech bytech tak budou splněny normové požadavky na proslunění podle ČSN 73 4301 a zároveň také nesníží úroveň denního osvětlení v obytných místnostech domků v těchto lokalitách pod normové hodnoty, tj. ve všech obytných místnostech zůstanou splněny normové požadavky činitele denní osvětlenosti roviny zasklení okna z vnější strany $D_w = 32,0\%$ pro 2. kategorii „běžné prostory s trvalým pobytem lidí“.

Vibrace

V této podkapitole je odkaz na přílohu č. 7 dokumentace, jejíž součástí jsou také protokoly měření vibrací, které bylo provedeno v 02/2008 (ing P. Vrána a kol.) a v 10/2009 (ing. Zd. Beníček a kol.). Měřena byla hladina zrychlení vibrací a to v roce 2008 v 10 bodech, v roce 2009 ve třech bodech. Byla snaha postihnout veškeré dnes existující druhy vlaků/mechanismů na trati a jejich vliv na hodnoty vibrací a to vč. vlaků nákladních. V tabulce jsou uvedeny hodnoty z těchto měření.

V případě vibrací se jedná o hodnoty, naměřené a interpretované na období provozu zdroje vibrací (průjezdu vlaku). Z toho důvodu by byla např. změna intenzity dopravy na uvedených tratích po jejich rekonstrukci prakticky bez vlivu na vyšetřované poměry, tj. na hladinu zrychlení vibrací po realizaci záměru.

Ve vzdálenosti 16,8 m od osy krajní koleje probíhá stávající isoseista 74 dB. Pokud by nebyla prováděna popsaná rekonstrukce trati, bylo by nutné pro případ, že se v těchto pruzích (vzdálenost na obě strany od žel. trati) nachází zmíněné stavby, provedení antivibračních opatření.

Při realizaci modernizace trati však jedním z antivibračních opatření nesporně bude základní opatření ve formě provedení bezстыkové koleje, event. podložek pod patou kolejnice. Pozitivní vliv bude mít rovněž zpevnění podloží např. vápno - cementovou vrstvou včetně zhutnění a stavby nového železničního svršku.

Podle zkušeností z řady měření v ČR a dle závěrů protokolů o měření vibrací lze záměnou stykové koleje za bezстыkovou dosáhnout snížení hladiny vibrací v celém průběhu závislosti o 5-7 dB. Obdobně přináší pružné upevnění kolejnic s podložkami pod patou kolejnice dle měření na trati Pardubice-Praha (Hlaváček, 2001, 1998) snížení ka o 2-5 dB.

Reálně tak lze předpokládat po provedené rekonstrukci pokles hladiny zrychlení vibrací minimálně o 5 dB.

Stanovisko zpracovatele posudku

Hluk

Zpracovatel posudku s tímto hodnocením v principu souhlasí.

V přílohách obsažená hluková studie je zpracovaná velmi precizně. I když jsou si zpracovatelé hlukové studie toho jistě vědomi - není okomentováno, proč nebyla použita korekce pro případ staré hlukové zátěže. V 148/2006 je uvedeno, že tato korekce zůstává zachována i po položení nového povrchu vozovky, výměně kolejového svršku, popřípadě rozšíření vozovek při zachování směrového nebo výškového vedení pozemní komunikace nebo dráhy, při které nesmí dojít ke zhoršení stávající hlučnosti. V daném případě se jedná i o zásah do železničního spodku. Tato informace by byla na místě, protože realizací záměru se stávající a budoucí stav významně nemění.

V textu tohoto hodnocení chybí odkaz na výsledky hlukové studie. Ani není uveden závěr hlukové studie, že při dodržení opatření v období výstavby, při realizaci navržených protihlukových opatření a po seřízení staničního rozhlasu je předpoklad výrazného zlepšení hlukové situace v okolí železniční trati.

K problematice realizace protihlukových stěn podél železniční trati v navrhovaném rozsahu má zpracovatel posudku určité výhrady.

Podle předložených podkladů, resp. hlukové studie, lze konstatovat, že ve stávajícím stavu jsou při provozu železniční trati plněny platné hygienické limity při zohlednění staré ekologické zátěže.

V novém řešení, i když dochází ke zlepšení akustických parametrů – elektrifikace, výměna železničního svršku, částečně železničního spodku – zůstává akustická zátěž na stávající úrovni, nebo se jen mírně mění (nahoru i dolů). Toto je v důsledku předpokládávaného vyššího využívání železniční trati, tedy v důsledku vyšší frekvence vlakových souprav.

V nař. vl. 148/2006 Sb. je uvedeno, že korekce staré hlukové zátěže zůstává zachována i po položení nového povrchu vozovky, výměně kolejového svršku, popřípadě rozšíření vozovek při zachování směrového nebo výškového vedení pozemní komunikace nebo dráhy, při které nesmí dojít ke zhoršení stávající hlučnosti.

Není hovořeno o železničním spodku, v důsledku toho je nutno respektovat skutečnost, že korekce staré hlukové zátěže nelze aplikovat.

Výsledkem je tedy v návrhu stavby celá řada protihlukových opatření tak, aby se záměr po realizaci dostal do souladu s platnými legislativními předpisy. Jedná se zejména o protihlukové stěny a individuální protihluková opatření.

Významná část elektrifikované trati prochází památkovou zónou ve Zlíně. Realizací protihlukových stěn se dostávají do konfliktu zájmy památkové zóny a realizace navrhovaných protihlukových stěn. V tomto je nutno přijmout jednoznačný závěr, že ochrana veřejného zdraví má přednost před zájmy památkové zóny. Přitom je však potřebné při realizaci protihlukových stěn zájmy památkové zóny respektovat.

Platné limity hlukové zátěže v ČR odpovídají doporučením WHO (ČR je členem). Nejedná se o žádné umělé hodnoty, ale hodnoty, na kterých se shodla řada odborníků na základě dlouhodobých studií.

Přes určité náznaky snah není předpoklad změny těchto limitů směrem ke zmírnění.

Zpracovaná akustická studie k záměru je zpracována velmi precizně. Udává nepřesnost výpočtu $\pm 2,4$ dB. Akustické studie vždy vycházejí z určitých předpokladů. Zcela logicky se volí konzervativní předpoklady, aby nedošlo k pochybení. Přípustná odchylka při měření se obvykle udává $\pm 2,0$ dB. K smyslově zaznamenané změně dochází při rozdílu 3 dB a více.

V daném případě nelze zcela jednoznačně zaručit, zda konečné akustické parametry předmětné elektrifikované trati budou v reálu skutečně takové, s jakými se počítá.

Nelze v současnosti ani předjímat v jakém časovém horizontu dojde k realizaci (předpokládá se, že po etapách). Během této doby dojde jak k dalšímu vývoji techniky (např. ještě méně hlučné pražce), tak i možná ke zpřesnění budoucích nároků na předmětnou trať (např. z hlediska požadované frekvence vlakových souprav).

Navrhované protihlukové stěny představují významný zásah do území a to nejen esteticky.

Jistě by bylo neúčelné, aby byly realizovány tam, kde se v budoucnosti ukáže, že z hlediska dodržení platných legislativních předpisů v ochraně veřejného zdraví před nepříznivými účinku hluku byly realizovány jaksí nadbytečně.

V každém případě realizace protihlukových stěn omezuje výhled z vlaku a snižuje tak významně jak komfort cestujících, tak komfort obyvatel přilehlých obytných objektů (faktor pohody).

Vzhledem k tomu, že jedná o značně využívanou regionální trať a je pochopitelně zájem ji modernizovat, považují za účelné zapracovat tyto podmínky do stanoviska:

- *Realizovat protihlukové stěny současně se stavbou jen v těch úsecích, kde se to jeví nezbytné (viz níže)*
- *Přípravu stavby a stavbu v ostatních úsecích realizovat tak, aby protihlukové stěny mohly být následně realizovány*
- *Provést stavbu s výjimkou úseků, kde je to nezbytné, bez vlastní realizace protihlukových stěn*
- *Následně provést měření a promítnout výsledky měření do hlukové studie, která bude pracovat s menší mírou nejistoty*
- *Tam, kde na základě hlukové studie i výhledově dojde k překračování limitu, stěny realizovat*
- *V případě, že dojde k odložení stavby, příp. etapy stavby o více než 5 let, aktualizovat stávající hlukovou studii na úrovni v té době známých parametrů*
- *Na základě této studie provést nový návrh protihlukových stěn a tyto promítnout do projektové dokumentace s respektováním výše uvedených bodů*
- *V další fázi projektové přípravy navrhnout řešení protihlukových stěn*
- *Vhodně řešit protihlukové stěny tak, aby významně nenarušovaly komfort cestujících a významně nenarušovaly ráz území*

- Především v památkové zóně se doporučuje použít kombinace skla a režných cihel
- + přebírám podmínky z vyjádření KHS (upravené vzhledem k předchozímu textu – jsou však obecně platné)

K jednotlivým úsekům stavby, kde by měly být v každém realizovány protihlukové stěny u železniční trati současně se stavbou:

úsek	Navržené protihlukové stěny	Řešení - délka	Překročení limitu po odečtení nejistoty modelu (den nebo noc)	Navrhované opatření
A - Od křižovatky s Napajedelskou za zastávku Otrokovice Trávníky	oboustranná	Cca 860 m	A4, A8, A18, A19, A20, A21, A23	Realizovat současně se stavbou protihlukovou stěnu v úseku od křižovatky po zastávku Otrokovice Trávníky směrem ke komunikaci (Zlínská) – A2 A1 - Doporučuje se nerealizovat a s realizací vyčkat na výsledek měření v provozu
B – při zastávce Zlín – U mlýna	jednostranná	Cca 900 m	B20	Bod B20 nebude protihlukovou stěnou zcela vyřešen. Doporučuje se nerealizovat a s realizací vyčkat na výsledek měření v provozu – B1 V přípravě stavby počítat s prostorovou rezervou na PHS směrem na Otrokovice
B - Při železniční zastávce Malenovice	oboustranná	Cca 210 m	B5, B25	Bod B5 nebude protihlukovou stěnou vyřešen, doporučuje se nerealizovat a s realizací vyčkat na výsledek měření v provozu – B2, B3
B - třída 5. Května - Šrámkova	jednostranná	Cca 510 m	B31	doporučuje se nerealizovat a s realizací vyčkat na výsledek měření v provozu – B4
C - Zlín Louky	jednostranná	Cca 440		doporučuje se nerealizovat a s realizací vyčkat na výsledek měření v provozu – C1
C – Zlín – zast. Zlín Louky	jednostranná	Cca 280 m	C1, C2, C3, C4,	Realizovat současně se stavbou protihlukovou stěnu – C2
C – Zlín – výhybna Louky	jednostranná	Cca 260 m	C5, C6, C7, C8	Realizovat současně se stavbou protihlukovou stěnu – C3
D - Zlín - Prštné	jednostranná	Cca 1000 m	D1, D5, D6, D9, D11, D12, D13	Bod D1 nebude protihlukovou stěnou vyřešen, realizovat

<i>úsek</i>	<i>Navržené protihlukové stěny</i>	<i>Řešení - délka</i>	<i>Překročení limitu po odečtení nejistoty modelu (den nebo noc)</i>	<i>Navrhované opatření</i>
				<i>současně se stavbou protihlukovou stěnu – D1</i>
<i>E - Zlín - střed</i>	<i>ve většině trasy oboustranná</i>	<i>Cca 2300 – 3200 m</i>	<i>E11, E13, E14, E15, E31,</i>	<i>doporučuje se nerealizovat a s realizací vyčkat na výsledek měření v provozu</i>
<i>F – J Další úseky protihlukových stěn do Vizovic</i>				<i>doručuje se nerealizovat a s realizací vyčkat na výsledek měření v provozu i s ohledem na skutečnost, že tyto úseky budou realizovány v další etapě výstavby (etapách)</i>

Vliv navrhovaných PHS na osvětlení a oslunění

Zpracovatel posudku s tímto hodnocením souhlasí. Nutno však konstatovat, i když budou splněny platné předpisy, může zcela reálně v souvislosti s realizací PHS dojít k významnému narušení faktoru pohody.

Vibrace

Zpracovatel posudku s tímto hodnocením souhlasí.

D.I.4. Vlivy na povrchové a podzemní vody

V této kapitole jsou popsány hydrologické údaje zájmového území, nejvýznamnější místa křížení trati s vodními toky, záplavová území a popis odvodnění tělesa trati (v žkm 0,0 - 10,300 - nový systém odvodnění trati; v úseku trati žkm 10,300 - 24,860 se způsob odvodnění trati nemění).

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

Před vydáním stavebního povolení požádá stavebník příslušný vodoprávní úřad o vydání souhlasu k této stavbě dle § 17, odst. 1, písm. a) a c), zákona č. 254/2001 Sb., o vodách a o změně některých zákonů (vodní zákon), ve znění pozdějších předpisů.

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. Při dodržování doporučení uvedených v kapitole B.III.4.3 není dán předpoklad k ohrožení vodních zdrojů předmětnou stavbou.

V souvislosti s případným čerpáním podzemní vody (např. za účelem snížení její hladiny ve stavebních jámách) je nutno požádat vodoprávní úřad o povolení takového

nakládání s vodami, a to ve smyslu ustanovení § 8 zákona č. 254/2001 Sb., o vodách a o změně některých zákonů, v platném znění.

Pro recyklaci sejmutého štěrku z kolejového lože budou zřízeny recyklační základny s mobilní recyklační linkou, které budou umístěny na zpevněné ploše v průmyslovém areálu firmy TOMA a.s. v Otrokovicích a TAJMAC-ZPS a.s. se sídlem ve Zlíně-Malenovicích.

V průběhu stavby je třeba důsledně dodržovat ochranná opatření zamezující znečištění podzemních i povrchových vod. Potenciálním zdrojem ohrožení kvality vod jsou stavební práce spojené s opravami mostů a propustků na vodotečích a použití těžkých mechanismů. Na plochách zařízení staveníšť v záplavovém území nesmí docházet k dlouhodobému odstavování stavební techniky a ke skladování pohonných hmot a látek škodlivých vodám, s výjimkou množství pro jednodenní potřebu (např. PHM do ručního nářadí). Při manipulaci s ropnými látkami je třeba dbát zvýšené opatrnosti. Pro případ havárie budou připraveny normé stěny. Pro realizaci stavby bude vypracován povodňový a havarijní plán.

Stanovisko zpracovatele posudku

Kapitola je zpracována dostatečně a zpracovatel posudku s tímto hodnocením souhlasí. Pozn. - popis odvodnění náleží spíše do kapitoly B.I.6. Popis technického a technologického řešení

D.I.5. Vlivy na půdu

V této kapitole je uvedeno, že realizace si vyžádá trvalý i dočasný zábor zemědělské půdy ve všech k.ú. Ve srovnání s celkovým zábohem lze konstatovat, že liniová část stavby a rozhodující stavební objekty a provozní soubory budou realizovány na drážních pozemcích. Celkem bude nutný trvalý zábor ZPF v rozsahu cca 10,05 ha a nezemědělské využití pozemků (dočasný zábor do 1 roku) v rozsahu cca 1,43 ha. Součástí žádosti o odnětí je i výpočet odvodů za trvalý zábor ZPF, hodnota poplatku je vyčíslena na 1,5 mil Kč. Dále je uvedena tabulka s trvalým a dočasným odnětím na jednotlivých katastrech a procentuální zastoupení jednotlivých půd. Předpokládá se, že realizace záměru si vyžádá jeden trvalý zábor pozemků určených k plnění funkcí lesa (PUPFL) v k.ú. Želechovice nad Dřevnicí.

Stanovisko zpracovatele posudku

V této kapitole prakticky není uvedeno žádné hodnocení. BPEJ a třídy ochrany jsou uvedeny v kapitole B.II.1 a zde nejsou vůbec komentovány.

D.I.6. Vlivy na horninové prostředí a přírodní zdroje

V této kapitole je uvedeno, že negativní vliv záměru na nerostné zdroje a geologické prostředí je možno vyloučit. Dále je popsáno radonové riziko (zájmové území leží v oblasti s přechodným radonovým indexem, na základě výsledků radonového průzkumu byl pozemek u nové výpravní budovy žst. Zlín střed z hlediska Vyhlášky SÚJB č. 307/2002 Sb. zařazen do kategorie střední radonový index pozemku, kde realizace stavby vyžaduje provedení ochranných opatření stavebního objektu proti vnikání půdního radonu do projektované stavby). Ochranná opatření jsou doporučena řešit podle ČSN 73 0601 - Ochrana staveb proti radonu z podloží.

Stanovisko zpracovatele posudku

Kapitola je zpracována dostatečně a zpracovatel posudku s tímto hodnocením souhlasí. Pozn. - radonové riziko patří spíše do vlivů na obyvatelstvo

D.I.7. Vlivy na faunu, flóru a ekosystémy

Vliv na faunu

V této kapitole je uvedeno, že záměr 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.

V tabulce jsou uvedeny zvláště chráněné druhy živočichů (obratlovců), které byly zjištěny v rámci přírodovědného průzkumu (duben 2008). Žádný ze zaznamenaných zvláště chráněných druhů obratlovců není bezprostředně vázán svou existencí na těleso železničního náspu, ani na nejbližší okolí. Až na jedinou výjimku: ještěrku obecnou (*Lacerta agilis*), která náleží do kategorie „silně ohrožených“ druhů živočichů. Podmínky pro přežívání ještěrky obecné zůstanou zachovány také po realizaci záměru. Investor si u příslušného orgánu ochrany přírody však zažádá o udělení výjimky k zásahu do biotopu zvláště chráněných druhů živočichů.

Je konstatováno, že bude nutné zajistit udělení výjimky k zásahu do biotopu užovky obojkové (v okolí trati mohou být dotčeny lokality s výskytem), vranky obecné (při rekonstrukci železničního mostu u Zádveřic v korytě Lutoninky) a veverka obecné (kácení vzrostlých alejí aj. zeleně kolem trati). Přestože nebyla zjištěna přítomnost a přímá existenční vazba dalších zvláště chráněných druhů živočichů na dotčené lokality, opatření a podmínky pro ochranu vybraných druhů zajistí dostatečnou ochranu také jich (dešťníkový efekt).

Z důvodu možného výskytu vrabce domácího, rehka domácího popř. i jiříčky obecné na některých budovách určených k demolici je navrženo demoliční práce směřovat do období mimo hlavní hnízdní aktivitu ptáků, tj. nejlépe práce provádět od října do března.

Vliv na flóru

Dle botanického průzkumu se v dotčeném území nevyskytovaly žádné zvláště chráněné druhy 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.

Vliv na mimolesní zeleň

Jsou uvedeny důvody kácení mimolesní zeleně (zachování rozhledových poměrů a zajištění stability drážního tělesa, obnova nebo rozšíření tělesa dráhy, jeho odvodnění, úpravy mostů a propustků, zajištění přístupu k trati v rámci stavby, zajištění odstupové vzdálenosti od živých a neživých částí trakčního vedení)

Podle provedeného předběžného dendrologického průzkumu se předpokládá kácení mimolesní zeleně v počtu 796 kusů stromů a 5734 m² keřových porostů.

Dále jsou zmíněny prvky ÚSES a VKP v zájmové lokalitě a jsou citovány povinnosti vymezené zákonem č. 114/1992 Sb., v platném znění. Je uvedeno, že k případným zásahům je třeba závazné stanovisko orgánů ochrany přírody.

Stanovisko zpracovatele posudku

Kapitola je zpracována dostatečně a zpracovatel posudku s tímto hodnocením souhlasí.

Podle zákona není potřeba stanovisko k zásahu do ÚSES, ale k zásahu do VKP ano. Většinu jsou prvky ÚSES zároveň VKP.

D.I.8. Vlivy na krajinu

V této kapitole je konstatováno, že 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, východní část území (Zlín - Vizovice) má vyšší estetickou hodnotu, která je výsledkem někdejšího harmonického soužití člověka ve valašské krajině.

Je uvedeno, že výraznějšími prvky ve vztahu k volné 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.

Vlivem realizace záměru včetně všech výškových prvků stavby (trakční vedení a stožáry, PHS apod.) dojde ke zvýraznění některých již přítomných technický prvků v krajině. Tato prvky se tak budou pohledově více uplatňovat jak v samotných místech krajinného rázu, tak v dálkových pohledech. Tento vliv však byl vyhodnocen jako slabý v nejbližším okolí záměru a při dálkových pohledech jako nevýznamný.

Je uvedena tabulka se souhrnem vlivů na zákonná kritéria krajinného rázu (viz §12 zákona 114/1992 Sb.).

Na závěr je konstatováno, že navrhovaný záměr představuje ve všech řešených variantách minimální zásah do zákonných kritérií a do znaků jednotlivých charakteristik krajinného rázu, neboť tento zásah je hodnocen jako žádný či slabý. V blízkých pohledech sice míra vlivu záměru stoupá, jedná se však pouze o dílčí pohledy a v celkových panoramatech je míra vlivu velmi malá.

Záměr „Elektrizace trati vč. PEÚ Otrokovice - Zlín - Vizovice“ je tedy ve všech řešených variantách navržen v souladu se zákonnými kritérii krajinného rázu a je proto hodnocen jako únosný zásah do krajinného rázu, chráněného dle § 12 zákona č. 114/1992 Sb. o ochraně přírody a krajiny.

Podrobný popis míst krajinného rázu a vyhodnocení míry vlivu stavby na krajinný ráz viz příloha č. 2 Posouzení vlivu stavby na krajinný ráz.

Stanovisko zpracovatele posudku

Zpracovatel posudku se domnívá, že realizace PHS v rozsahu, jak jsou navrhovány, má významný vliv na krajinný ráz.

D.I.9. Vlivy na hmotný majetek a kulturní památky

V této kapitole je nejprve shrnut výskyt nemovitých památek a je městských památkových zón. Je konstatováno, že hlavním důvodem pro vyhlášení městské památkové zóny Zlín je unikátní soubor obytných, správních i výrobních budov postavených ve funkcionalistickém stylu. 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.

Je uvedeno, že vzhledem k tomu, že na zájmovou lokalitu je třeba pohlížet jako na území s předpokladem archeologických nálezů, 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 nejsou předpokládány.

Stanovisko zpracovatele posudku

Zpracovatel posudku považuje realizaci PHS především v památkové zóně Zlína za negativní vliv.

D.II. Komplexní charakteristika vlivů záměru na životní prostředí z hlediska jejich velikosti a významnosti přeshraničních vlivů

V této kapitole je nejprve komentováno negativní působení období výstavby (nárůst nákladní dopravy na přístupových komunikacích k jednotlivým stavbám - zhoršení průjezdnosti některých silničních úseků, zhoršení kvality ovzduší, zvýšení hlukového zatížení). Jsou uvedeny možnosti eliminace těchto vlivů.

Je uvedeno, že z dlouhodobého hlediska je pro obyvatele okolí železnice naprosto zásadní působení hluku a vibrací vyvolaných železničním provozem. Je konstatováno, že stavební záměr spojený s rekonstrukcí železničního svršku do řešeného území převážně přinese snížení hlukové emise železnice a tím i snížení hlukového atakování okolních objektů oproti současnému stavu, v některých případech však dojde k mírnému zhoršení současného, již tak nevyhovujícího, stavu v problémových místech, u soustředěné obytné zástavby podél železniční trati, byla v rámci návrhu rekonstrukce trati definována potřebná protihluková opatření.

Působení hluku bude také negativní z hlediska působení na živočichy žijící zvláště v okolí železniční trati. Pro minimalizaci tohoto negativního vlivu je proto důležité minimalizovat hlučnost používané techniky a pracovních postupů, načasování hlučných stavebních prací na dobu mimo hlavní období výskytu a rozmnožování ptáků a savců. Ve fázi provozu působí průjezdy vlaků na okolí sice intenzivně, ale po velice krátkou dobu a poté je v okolí trati ve volné krajině obvykle klid. Četné druhy živočichů jsou tak schopny zvyknout si na přítomnost železnice a provoz na ní. Železnice proto nepůsobí zpravidla tak rušivě a nemá tak výrazný bariérový efekt jako například frekventovaná silnice.

Dále je zmíněno měření vibrací, které bylo provedeno především z hlediska zdraví osob žijících podél trati. Pro obyvatele, vystavené působení vibrací přitom největší problém představuje sekundární vlnění (S) uvnitř podloží a vlnění Rayleighovo (R) jakožto povrchové vlnění v kolmém směru na směr šíření vlny. Při dodržení předepsaných limitů hladiny zrychlení vibrací po realizaci záměru (vč. realizace potřebných antivibračních opatření) lze říci, že nelze predikovat negativní vliv vibrací na veřejné zdraví ani na stabilitu objektů vč. rodinných domů v okolí trati. Jsou popsány antivibrační rohože.

U železniční dopravy dojde po realizaci záměru ke zlepšení imisní situace v ovzduší. Podle rozptylové 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%.

Působení hluku a vibrací vyvolaných výstavbou a provozem jsou označeny za naprosto dominantní negativní vlivy, ostatní vlivy jsou označeny za více méně pouze

krátkodobé a nedosahují významu působení hluku. Výjimku snad představují pouze havarijní stavy, při kterých může dojít k zásadnímu ovlivnění půdy či vodních ekosystémů.

Ze složek životního prostředí pak rizikům spojeným s posuzovaným stavebním záměrem budou nejvíce vystaveny povrchové vody v období výstavby a biota vázaná na vodní ekosystémy, či nalézající se na drážních pozemcích. Významná bude přeměna stávajících biotopů na náspu železnice a místy i odstranění části dřevinné vegetace a bylinné vegetace.

U druhů živočichů osidlujících náspy železničních těles dojde k relativně krátkodobé likvidaci jejich biotopů, avšak po čase vždy dochází k znovuosídlení a navrácení k původnímu stavu. V případě migrační propustnosti pro živočichy jak menší (obojživelníci, plazi, drobní savci), tak větší (srna, jezevec, apod.) není třeba předpokládat výrazné zhoršení v důsledku realizace stavby. V délce trati je celá řada propustků a mostů vhodných k migraci.

Co se týká nepříznivých vlivů, které by svým rozsahem přesahovaly státní hranice České Republiky, je uvedeno, že nejsou známy.

Stanovisko zpracovatele posudku

Kapitola je zpracována poněkud nepřehledně. Nejsou uvedena pozitiva předmětné stavby a případné negativní efekty (např. protihlukové stěny).

D.III. Charakteristika environmentálních rizik při možných haváriích a nestandardních stavech

Jako rizika havárií jsou popsány:

- únik závadných látek - PHM, motorové oleje
- olejové transformátory
- únik závadných látek - při zvýšeném průtoku na vodních tocích
- znečištění vodních toků v důsledku prováděných demoličních či stavebních prací spojené se zákalem vody
- požár objektů
- havárie vlakových souprav

Jako opatření je doporučeno jak pro období výstavby tak následný provoz stanovení maximální povolené rychlosti na celé stavbě, vypracování havarijního a požárního řádu, povodňového plánu, vyžadování dodržování předpisů pro manipulaci s látkami škodlivými vodám a chemickými látkami a pravidelné proškolení jak řídicích pracovníků, tak pracovníků provádějících vlastní realizaci. Dále je doporučeno, aby zhotovitel stavby měl v rámci své společnosti zavedený systém řízení životního prostředí, tzv. EMS (Environmental Management System), který bude rozpracován i pro jednotlivé stavby. Tento systém kromě stanovení cílů, kterých má být na úseku ochrany životního prostředí dosaženo, jasně definuje odpovědnost jednotlivých pracovníků a určuje kontrolní mechanismy.

V protihavarijních opatření jsou uvedeny havarijní prostředky pro zařízení staveniště a havarijní prostředky pro pracovní místa na trati.

Následná opatření

V této části je uvedeno, že v případě havárie se postupuje podle zpracovaného havarijního plánu. Pracovník, který havárii zjistí je povinen ji hlásit dostupnými spojovacími prostředky nebo i osobně svému nadřízenému pracovníku a pracovníku havarijní komise. Tito

ověří skutečný stav a ve smyslu ustanovení § 41 odst. 2 a 3 vodního zákona informují další složky (HZS, Policii ČR, vodoprávní úřad, správce toku, ČIŽP). Při hlášení havárie nesmí být opomenuto uvést, v které lokalitě k havárii došlo, jméno a příjmení osoby, která havárii hlásí, dobu zjištění havárie a její příčinu a co již bylo havárií zasaženo.

Dále jsou uvedena opatření, která vedou k bezprostřednímu odstranění příčin havárie způsobené tekutými závadnými látkami a postupy využitě při zneškodňování a odstraňování následků havárie. V případě, že vodoprávní úřad převezme řízení havárie, řídí se Havarijní komise stavby jeho pokyny. Při kontaminaci zeminy v provozně uceleném území je nutno podle pokynů vodoprávního úřadu zeminu odtěžit a likvidovat v souladu se zákonem č. 185/2001 Sb. (zákon o odpadech), nař. vl. č.103/2003 Sb. (zranitelné oblasti) a dalšími relevantními předpisy - uložení na skládku, rozprostření v tenké vrstvě na ornou půdu apod.

Paralelně bude provedena analýza zasažené zeminy tak, aby bylo prokázáno, že po provedených opatřeních bude koncentrace závadné látky v zemině snížena na „úroveň obvyklou před havárií.“ V případě zasažení podzemních či povrchových vod budou provedeny analýzy s obdobným cílem. V daném případě bude rozhodující zejména analýza obsahu NEL, pH, případně CHSK a NH_4^+ v uvedených materiálech.

V případě, že by došlo při havárii k úhynu ryb v povrchových tocích, je nutno dbát o jejich včasné zachycení a následné odstranění v souladu se zákonem č.166/1999 Sb. o veterinární péči.

Stanovisko zpracovatele posudku

Kapitola obsahuje požadované údaje. Pouze upozorňuji, že rozprostření kontaminovaných zemín na ornou půdu považuji za zřejmý omyl.

D.IV. Charakteristika opatření k prevenci, vyloučení, snížení, popřípadě kompenzaci nepříznivých vlivů na životní prostředí

V této kapitole jsou uvedeno 22 opatření ve fázi přípravy stavby. Opatření během výstavby jsou rozdělena na opatření pro:

- ochranu obyvatel před emisemi (9 opatření)
- ochranu přírody a krajiny (9 opatření)
- odpadové hospodářství (17 opatření)
- ochranu vod (14 opatření):
- ostatní (2 opatření)

Jsou navržena 4 opatření ve fázi provozu stavby

Stanovisko zpracovatele posudku

Tato kapitola je použita jako podklad při zpracování návrhu stanoviska, ale opatření jsou zpracovatelem posudku doplněna. Jednotlivá navržená opatření jsou diskutována v další části tohoto posudku - v kapitole IV. Posouzení navržených opatření k prevenci, vyloučení, snížení, popřípadě kompenzaci nepříznivých vlivů na životní prostředí.

D.V. Charakteristika použitých metod prognózování a výchozích předpokladů při hodnocení vlivů

Zpracovatelka dokumentace zde uvádí, že při zpracování Dokumentace vycházeli z platné legislativy, souvisejících právních předpisů, projekčních materiálů a z dílčích studií zpracovaných pro účely záměru (rozptylová studie, hluková studie, přírodovědný průzkum,

vliv na veřejné zdraví, měření vibrací, posouzení vlivu stavby na krajinný ráz,...). Jejich přehled je uveden v seznamu použité literatury a podkladových materiálů.

Pro zpracování Dokumentace použili metodu přímého hodnocení výsledků získaných z podkladových materiálů, terénních průzkumů a výsledků získaných modelovým zpracováním dílčích otázek. Prognózní zhodnocení vlivu stavby na životní prostředí je následně provedeno na základě znalosti stávajících podmínek a znalosti vývoje dané lokality, který je dán realizací záměru. Pro zhodnocení záměru byla zpracována řada dílčích studií, jejichž zpracování bylo uloženo v závěru zjišťovacího řízení Ministerstvem životního prostředí v požadavku na doplnění dokumentace. Kromě využití modelů byl použit i expertní odhad vycházející ze zkušeností s obdobným typem staveb.

Stanovisko zpracovatele posudku

Tato kapitola obsahuje požadované údaje.

D.VI. Charakteristika nedostatků ve znalostech a neurčitostech, které se vyskytly při zpracování dokumentace

V této kapitole je uvedeno, že neurčitosti jsou spojeny především s modelovým zpracováním. Tyto neurčitosti jsou dány přesností vstupních údajů, zatížením výpočtů chybou spojenou s vlastní výpočtovou metodou, atd.

Pokud to bylo možné a účelné, snažili se nepřesnosti v rámci modelového zpracování eliminovat. Příkladem zde může být zpracovaná hluková studie, která se opírala o autorizované měření stávajícího hlukového zatížení venkovního prostoru v obcích. Modelové zpracování hlukové studie s sebou nese vždy určité nedostatky. Tyto nepřesnosti jsou dány hodnověrností vstupních údajů, zatížením výpočtů nejistotou výpočtového programu, vstupní odchylkou přesnosti ověřovacího měření 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.

Obdobně zhodnocení přírodních faktorů vycházelo z informací ověřených terénními průzkumy prováděnými v roce 2008 a 2009.

Jsou zmíněny neurčitosti spojené s uvedením druhu a objemu odpadů, které vznikají při stavbě, provozu a likvidaci posuzovaného záměru. 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 %).

Dále je uvedeno, že vzhledem k délce doby provozu předmětného úseku trati nelze s jistotou vyloučit dřívější nezdokumentovanou havárii na kolejišti. Nelze vyloučit na ploše nádraží bodovou kontaminaci NEL kameniva šterkového lože a zemin těsně pod ním, PAU (výluhy z dřevěných prachů), 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.

Stanovisko zpracovatele posudku

Kapitola je zpracována v dostatečném rozsahu. Poněkud problematická je kontaminace z trolejí u stávající trati.

E. Porovnání variant řešení záměru

V této kapitole jsou popsány 3 varianty řešení záměru:

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

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

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

Z pohledu technologického zařízení trati jsou varianty rovnocenné.

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

Z hlediska dopadu stavby na území je varianta třetí příznivější než varianta druhá, protože při realizaci dvou nových výhyben budou zábery mimodrážních pozemků výrazně menší.

Z pohledu technologického zařízení trati jsou varianty rovnocenné. Porovnání variant řešení elektrizace tratě z hlediska vlivů na životní prostředí je uvedeno v tabulce.

Stanovisko zpracovatele posudku

Kapitola je zpracována v dostatečném rozsahu a obsahuje požadované údaje.

Podle informací uvedených v kapitole Údaje o záměru - Předpokládaný termín zahájení realizace záměru a jeho dokončení - oznamovatel v současnosti upřednostňuje variantu 2 s tím, že stavba bude realizována ve dvou etapách a to Otrokovice – Zlín střed (včetně) a Zlín střed – Vizovice.

Uvedený předpokládaný termín zahájení realizace záměru a jeho dokončení se tedy týká prvé etapy stavby - a to Otrokovice – Zlín střed (včetně).

F. Závěr

V této kapitole je konstatováno, že v rámci předkládané dokumentace byl zamýšlený záměr posouzen ze všech podstatných hledisek. V příslušných kapitolách jsou navržena opatření pro eliminaci respektive snížení vlivů stavby na jednotlivé složky životního prostředí. Z celkového hodnocení vlivů záměru na životní prostředí vyplývá, že v porovnání současného stavu s výhledovým se předmětný záměr jeví jako přijatelný.

Stanovisko zpracovatele posudku

Kapitola je zpracována stručně. Postrádám vyhodnocení, jakou variantu zpracovatelka dokumentace navrhuje k realizaci.

G. Všeobecně srozumitelné shrnutí netechnického charakteru

V této kapitole je nejprve uvedeno zařazení záměru dle přílohy 1 zák. 100/2010 Sb. ve znění pozdějších předpisů. Záměr je stručně popsán a jsou uvedeny nejdůležitější vlivy záměru (hluk, vibrace, ovzduší v období výstavby, kvalita podzemních a povrchových vod, vliv na ZPF, NATURA 2000, mimoletní zeleň, chráněné druhy živočichů).

Záměr je označen pro dané území za únosný a přijatelný.

Na závěr jsou uvedeny vysvětlivky a seznam zkratk.

Stanovisko zpracovatele posudku

Tato kapitola má sloužit široké laické veřejnosti, aby mohla získat o záměru a o hlavních vlivech na životní prostředí a obyvatele základní informace bez toho, aby musela číst celou dokumentaci. Z tohoto hlediska kapitola obsahuje potřebné údaje.

H. Přílohy a doplňující údaje

V této kapitole jsou uvedeny následující přílohy:

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

Situace souvisejících silničních staveb 1 : 1 000:

1. úprava křižovatky silnic I/49 a I/55 v Otrokovicích žkm 0,640
2. místní komunikace Otrokovice-Trávníky v délce 1,8km žkm 0,900- 2,700
3. mimoúrovňové křížení I/49 - Váchova ve Zlíně-Prštné žkm 8,7-8,8
4. mimoúrovňové křížení ul. Podvesná XVII se žel. tratí ve Zlíně žkm 12,760
5. úprava ulice U dráhy ve Zlíně-Louky žkm 7,300
6. úprava komunikace k obchodnímu areálu Zlín-Louky žkm 6,577
7. Žst. Zlín střed, přednádražní prostor - zpevněné plochy žkm 10,050-10,300
8. komunikace k přejezdu v km 14,083
9. komunikace připojení Nádražní ulice v Želechovicích km16,780
10. komunikace podél trati v km 17,4 - 17,7
11. komunikace podél trati v km 23,1 - 23,6

Je uvedeno, že nedílnou součástí Dokumentace jsou samostatné přílohy, které obsahují podrobné informace k řešené problematice. Jedná se o následující přílohy:

1. Přírodovědný průzkum
2. Posouzení vlivu stavby na krajinný ráz
3. Hydrogeologický posudek vlivu stavby na stávající vodní režim v žkm 12,0-14,0 (zářez ul.Podvesná XVII)
4. Rozptylová studie

5. Rozptylová studie - Zálešná
6. Světelně technická studie zastínění
7. Vibrace
8. Hluková studie
9. Protokol o měření hluku č. 01/2008
10. Protokol o měření hluku č. 09/31
11. Vliv na zdraví obyvatelstva
12. Kontrolní chemické analýzy štěrkového lože
13. Dendrologický průzkum
14. Výpočet propustnosti silničních křižovatek část 1 a 2
15. Hodnocení zdravotních rizik

Stanovisko zpracovatele posudku

Dle přílohy č. 4 zákona č. 100/2001 Sb. ve znění pozdějších předpisů má být v části H dokumentace uvedeno vyjádření příslušného stavebního úřadu k záměru z hlediska územně plánovací dokumentace (ke skutečnostem jiným a novým vzhledem k oznámení) a stanovisko orgánu ochrany přírody, pokud je vyžadováno podle § 45i odst. 1 zákona č. 114/1992 Sb., ve znění zákona č. 218/2004 Sb. V posuzované dokumentaci nejsou vyjádření stavebních úřadů uvedena. Tyto jsou uvedeny v oznámení v části I. Doklady. Vzhledem k tomu, že v dokumentaci nejsou uvedeny skutečnosti jiné nebo nové vzhledem k oznámení, není potřeba vyjádření stavebního úřadu uvádět.

Stanovisko orgánu ochrany přírody podle § 45i odst. 1 zákona č. 114/1992 Sb., ve znění zákona č. 218/2004 Sb. je v dokumentaci uvedeno v části I. Doklady.

I. Doklady

V této kapitole jsou uvedeny následující doklady:

1. Závěr zjišťovacího řízení podle §7 zákona 100/2001 Sb. ze dne 30.9.2009, č.j. 82741/ENV/09 včetně všech došlých vyjádření
2. Sdělení (e-mail) Bc.Tomáše Langer, středisko územního plánování Útvaru hlavního architekta Magistrátu Města Zlína ze dne 27.11.2009
3. Vyjádření Krajského úřadu Zlínského kraje, odboru životního prostředí a zemědělství ze dne 3.6.2009
4. Stanovisko podle §45i zák 114/1992 Sb KrÚ Zlínského kraje ze dne 27.7.2009

Jako zpracovatel dokumentace je uvedena Ing. Zdena Kučerová a jako profesní garant Ing. Irena Bártová. Jsou uvedeny kontakty na zpracovatelku u polesného garanta, jejich podpisy, spolupracující osoby, kooperace a datum zpracování dokumentace.

Stanovisko zpracovatele posudku

Tato kapitola je uvedena nad rámeček osnovy dle přílohy č. 4 zákona 100/2001 Sb. ve znění pozdějších předpisů. Běžně se podobné doklady uvádějí v části H. V části H se také běžně uvádí údaje o zpracovateli dokumentace, kontakty na něj, datum zpracování a podpis zpracovatele.

Celkové stanovisko zpracovatele posudku k dokumentaci

Zpracovatel posudku považuje dokumentaci o hodnocení vlivů stavby na životní prostředí za akceptovatelnou a víceméně zpracovanou dle požadavku zákona č. 100/2001 Sb., ve znění pozdějších předpisů. V dokumentaci je kladen hlavní důraz na prioritní ovlivnitelné složky životního prostředí - hluková situace, vibrace, ovzduší, fauna a flora - a je provedeno hodnocení zdravotních rizik. Údaje v kapitole B (zejména popis technického a technologického řešení, údaje o vstupech a údaje o výstupech) jsou často uvedeny velmi stručně a lze je nalézt až v dalších částech dokumentace (zejména v kapitole D I. případně v přílohách).

Odborné studie jsou zpracované na dobré profesionální úrovni.

Je zcela zřejmé, že zpracovatel dokumentace danou problematiku zná a dobře se v ní orientuje. Připomínky zpracovatele posudku vyplývají spíše z rozdílného přístupu ke zpracování dokumentací.

Významnější připomínky jsou zahrnuty v návrhu stanoviska.

II.3. Pořadí variant (pokud byly předloženy) z hlediska vlivů na životní prostředí

V dokumentaci jsou popsány tři varianty záměru a vyhodnocena je varianta 1 s tím, že má z hlediska dopadu stavby na životní prostředí největší vliv. Jedná se o tyto varianty:

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

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

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

Varianty se tedy liší tím, že v úseku Otrokovice - Zlín je ve variantě 1 celá trasa zdvoukolejněná, ve variantě 2 je zdvoukolejnění jen na místech, kde je to technicky a územně méně náročné a ve variantě 3 jsou v tomto úseku vybudovány dvě nové výhybny. Toto rozdílné řešení má vliv na rozdílnou frekvenci dopravy.

Z vlivů na složky životního prostředí se varianty liší zejména ve vlivu na zemědělský půdní fond (zábor mimodrážních pozemků), na ovzduší a hlukovou situaci v etapě výstavby, v množství vznikajících odpadů v etapě výstavby (výkopová zemina) a také ve vlivech na hlukovou situaci v době provozu, neboť se varianty liší frekvencí dopravy.

Pořadí variant z hlediska vlivů na životní prostředí je tedy následující:

- varianta 3 - nejméně negativní
- varianta 2
- varianta 1

Podle informací uvedených v kapitole Údaje o záměru - Předpokládaný termín zahájení realizace záměru a jeho dokončení - oznamovatel v současnosti upřednostňuje variantu 2 s tím, že stavba bude realizována ve dvou etapách a to Otrokovice – Zlín střed (včetně) a Zlín střed – Vizovice.

II.4. Hodnocení významných vlivů záměru na životní prostředí přesahujících státní hranice

Z hlediska vyhodnocení velikosti a významnosti vlivů na jednotlivé složky životního v rámci probíhajícího procesu posuzování vlivů na životní prostředí je patrné, že předložený záměr nepředstavuje svými vlivy záměr, který by přesahoval státní hranice. Toto je uvedeno i v dokumentaci v kapitole D.II.2 Možnosti přeshraničních vlivů.

III. POSOUZENÍ TECHNICKÉHO ŘEŠENÍ ZÁMĚRU S OHLEDEM NA DOSAŽENÝ STUPEŇ POZNÁNÍ POKUD JDE O ZNEČIŠŤOVÁNÍ ŽIVOTNÍHO PROSTŘEDÍ

Předmětný záměr zahrnuje:

1) Kolejové úpravy

Kolejové úpravy stavby se týkají trati Otrokovice - Zlín - Vizovice v celém jejím rozsahu. Cílem předelektrizačních 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 a zajištění nápravového tlaku 22,5 t tak, aby bylo umožněno dosažení traťové rychlosti 100km/h. 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.

Stávající šterkové lože bude sejmuto, pročištěno na recyklační stanici a po doplnění o nejhrubší frakci může být vráceno do kolejového lože.

Nový železniční svršek bude typu S49 na betonových pražcích s pružným upevněním.

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.

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 Lipa nad Dřevnicí. Nově budou zabezpečeny 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).

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.

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-Přiluky, Žst.Lípa nad Dřevnicí a žst.Vizovice.

7) Trakční vedení

Traťový úsek Otrokovice – Zlín – Vizovice bude elektrizován stejnosměrnou trakční proudovou soustavou IT 3kV ss. Napájení bude zajištěno ze stávající trakční měniřny Otrokovice a z nově vybudované trakční měniřny Lípa.

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) :

- 1) úprava křižovatky silnic I/49 a I/55 v Otrokovicích žkm 0,640
- 2) místní komunikace Otrokovice-Trávníky v délce 1,8km žkm 0,900- 2,700
- 3) mimoúrovňové křížení I/49 – Váchova ve Zlíně-Prštné žkm 8,7-8,8
- 4) mimoúrovňové křížení ul. Podvesná XVII se žel. tratí ve Zlíně žkm 12,760

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

- 5) úprava komunikace k obchodnímu areálu Zlín-Louky žkm 6,577
- 6) úprava ulice U dráhy ve Zlíně-Louky žkm 7,300
- 7) Žst. Zlín střed, přednádražní prostor - zpevněné plochy žkm 10,050-10,300
- 8) komunikace k přejezdu v km 14,083
- 9) komunikace připojení Nádražní ulice v Želechovicích km16,780
- 10) komunikace podél trati v km 17,4 – 17,7
- 11) komunikace podél trati v km 23,1 – 23,6

Odvodnění

V rámci sanace železničního spodku bude zbudován ve zdvoukolejněném úseku (žkm 0,0 – 10,300) nový systém odvodnění trati. Odvodnění železničního spodku (dešťová voda) je

navrženo s vyústěním do stávajících vodotečí, které kříží trať, výtokem na terén, případně vsakovacími trativody, v zastavěném území do kanalizace. V úseku trati žkm 10,300 – 24,860 se způsob odvodnění trati nemění.

Rozsah protihlukových opatření

Protihlukové stěny

Tab.: Protihlukové stěny Otrokovice – Zlín – Prštné

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: 4,7 m (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 – 5,321 L	5,040 – 5,140: 3,5 m 5,140 – 5,321: 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 – 6,520 P	6,186 – 6,400: 3,5 m 6,400 – 6,520: 4,7 m (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: 4,7 m (PHS kopíruje nástupiště) 7,434 – 7,534: 3,5 m 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	3,5 m	2,5 m	reflexní k trati, absorpční k silnici PHS přerušena přejezdem v km 8,673
	D2	délka 268 m	PHS pro silniční nadjezd	4 m nad terénem	PHS pro silniční nadjezd
	D3	délka 135 m		3 m nad terénem	

Tab.: Protihlukové stěny Zlín – střed – Lípa n. Dřevnicí

obec	číslo PHS	kilometrůž	vzdálenost od osy krajní koleje	výška nad TK	provedení, poznámky
Zlín-střed	E1	10,450 – 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

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 přihlídnout 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.

Antivibrační opatření

Rozsah antivibračních opatření na uvedené trati

Identifikační číslo antivibračního opatření (AVO)	Kilometráž
1	km 5,100 – 5,200
2	km 7,050 – 7,077
3	km 11,076 – 11,100
4	km 11,786 – 11,800
5	km 16,374 – 16,392
6	km 16,545 – 16,630
7	km 16,716 – 16,747
8	km 16,827 – 16,954
9	km 18,878 – 18,933
10	km 21,196 – 21,225
11	km 23,779 – 23,800

Jedná se jen o vybraný výčet prací souvisejících s předmětným záměrem. Řešené území je velmi komplikované s ohledem na průchod trati ve značné části obytnou zástavbou.

Navržené technické řešení je adekvátní řešené problematice. Jsou použity prostředky na úrovni současného technického poznání a dostupnosti.

Ne zcela jasné je dořešení křížení trati se silnicí v Otrokovicích. Problematika se týká úrovně křížení drážní a trolejbusové trakce. Projektant má tuto problematiku technicky vyřešenu a v současné době je v řešení změna znění vyhlášky 177/1995 Sb. ve znění pozdějších předpisů. V této vyhlášce je v § 66 odst 4) uvedeno, že dráha trolejbusová se může křížit s železniční dráhou v jedné úrovni, jen není-li železniční dráha elektrizovaná. Pokud nedojde ke změně citované vyhlášky, bude muset oznamovatel volit jiný vhodný způsob řešení křížovatky.

IV. POSOUZENÍ NAVRŽENÝCH OPATŘENÍ K PREVENCI, VYLOUČENÍ, SNÍŽENÍ, POPŘÍPADĚ KOMPENZACI NEPŘÍZNVÝCH VLIVŮ NA ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ

Zpracovatel dokumentace uvádí navržená opatření v kapitole D.IV. Charakteristika opatření k prevenci, vyloučení, snížení popřípadě kompenzací nepříznivých vlivů na životní prostředí. Jedná se o následující opatření:

Opatření ve fázi přípravy stavby:

- Při stavebních pracích je nezbytné dbát na dodržování všech zásad ochrany vod před znečišťujícími látkami. Na všech zařízeních staveniště 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. Před a za propustky (ani přímo v nich) by neměly být usazovací jímky s kolmými nebo prudkými stěnami - tyto jímky by se staly pastmi na menší živočichy.
- Měl by být v co největší míře zachován přirozený charakter koryta vodních toků. Regulační úpravy toků mají negativní vliv na diverzitu prostředí i druhů. Dno vodních toků by mělo být, pokud možno, zachováno v přírodní podobě (bez vydláždění kameny či vybetonování); pokud je nutné zpevnit dno v podmostí, mělo by to být provedeno kameny různé velikosti, které zvětší drsnost a rozmanitost dna a tento zásah by měl být omezen jen na nejnútnejší krátký úsek toku. Prioritou z hlediska ochrany přírody však je dno nezpevňovat.
- Jestliže si stavební práce během rekonstrukce železničního mostu přes řeku Lutoninku (žel. km 20,855) vyžádají zásah do koryta, vč. vstupu stavební techniky, bude třeba provést podrobnější (hydrobiologický, ichtyologický) průzkum dotčeného úseku Lutoninky.
- Do břehových porostů nebude zasahováno nad míru nezbytně nutnou pro řádné provedení stavby.
- Zpracovat Havarijní a Povodňový plán pro období výstavby a nechat schválit vodoprávním úřadem.
- Před vydáním stavebního povolení (stavby v záplavovém území, stavba mostů apod.) požádá stavebník vodoprávní úřady o vydání souhlasu k výše uvedené stavbě (dle § 17 zákona č. 254/2001 Sb., vodní zákon).
- V dalších stupních projektové přípravy budou rozbory kameniva a rozbory 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 biodegradační plochu nebo na skládku nebezpečných odpadů.
- 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.

- V rámci projektové přípravy bude zpracována rozptylová studie pro recyklační základny a stanoven jejich režim.
- Jako opatření ke kompenzaci hlukových účinků z provozu po posuzované trati budou do projektové dokumentace zapracovány PHS:

Tab.: Protihlukové stěny Otrokovice - Zlín - Malenovice

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 - 5,321 L	5,040 - 5,140: 3,5 m 5,140 - 5,321: 4,7 m (PHS kopíruje nástupiště)	2,5 m	reflexní
	B4	5,675 - 6,186 P	3,5 m	2,0 m	absorpční oboustranně

Tab.: Protihlukové stěny Zlín - Louky - Lípa

obec	číslo PHS	kilometráž	vzdálenost od osy krajní koleje	výška nad TK	provedení, poznámky
Zlín-Louky	C1	6,186 - 6,520 P	6,186 - 6,400: 3,5m 6,400 - 6,520: 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

obec	číslo PHS	kilometráž	vzdálenost od osy krajní koleje	výška nad TK	provedení, poznámky
Zlín-Prštíné	D1	7,927 - 9,039 P	3,5m	2,5 m	reflexní k trati, absorpční k silnici PHS přerušena přejezdem v km 8,673
	D2	délka 268 m	PHS pro silniční nadjezd	4 m nad terénem	PHS pro silniční nadjezd
	D3	délka 135 m		3 m nad terénem	
Zlín-střed	E1	10,450 - 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-Příluky	F1	14,211 - 14,498 L	3,5 m	1,5 m	k trati: absorpční, k domům: 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

Tab.: Protihlukové stěny Želechovice – bude řešena v další etapě přípravy záměru

obec	číslo PHS	kilometráž	vzdálenost od osy krajní koleje	výška nad TK	provedení, poznámky
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

Pozn.: 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.

- Součástí projektu budou i Individuální protihluková opatření v rozsahu určeném hlukovou studií.
- Součástí projektové dokumentace budou i opatření ke kompenzaci vibračních účinků provozu uvedené trati

Tab.: Rozsah antivibračních opatření na uvedené trati

Identifikační číslo antivibračního opatření (AVO)	Kilometráž
1	km 5,100 - 5,200
2	km 7,050 - 7,077
3	km 11,076 - 11,100
4	km 11,786 - 11,800
5	km 16,374 - 16,392
6	km 16,545 - 16,630
7	km 16,716 - 16,747
8	km 16,827 - 16,954
9	km 18,878 - 18,933
10	km 21,196 - 21,225
11	km 23,779 - 23,800

- 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.

- V souvislosti se zábořem pozemků náležících do zemědělského půdního fondu si investor zajistí povolení k odnětí zemědělské půdy ze ZPF u příslušného orgánu ochrany ZPF. Pokud si práce spojené se zařízením staveniště vyžádají odnětí ZPF na dobu delší než 1 rok, včetně doby potřebné k uvedení dotčených pozemků do původního stavu, požádá provozovatel těchto prací o souhlas k dočasnému odnětí půdy ze ZPF u orgánu ochrany ZPF (dle § 9 zákona č. 334/1992 Sb.).
- 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 roztříštit jednolitou 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.
- V době přípravy stavby je nutné oznámit záměr Archeologickému ústavu AV ČR a umožnit jemu nebo jiné oprávněné organizaci provést na dotčeném území záchranný archeologický výzkum.
- Před započatím stavby bude uzavřena písemná dohoda mezi investorem a organizací provádějící archeologický dohled a nejméně 10 dní před zamýšleným počátkem zemních prací bude organizace provádějící archeologický dohled informována o přesném počátku výkopových prací a o umožnění kontroly výkopů. Náklady záchranného archeologického výzkumu na základě výše citovaného zákonného ustanovení hradí investor.
- Při výběrovém řízení na dodavatele stavby budou upřednostňováni ti, kteří budou garantovat minimalizaci negativních vlivů stavby na zdraví obyvatel a budou používat moderní a progresivní postupy výstavby (využití méně hlučných a životnímu prostředí šetrných technologií).

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

Ochrana obyvatel před emisemi:

1. Veškerou stavební činnost lze provádět pouze v době od 7 do 21 hod (limit 65 dB). Případné požadavky na noční práce je třeba v předstihu konzultovat s orgány hygienické služby, které stanoví další podmínky.
2. Zvolit stroje s garantovanou nižší hlučností, dle možností umístit tyto stroje co nejdále od obytné zástavby.
3. 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)).
4. 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).
5. Včas informovat dotčené obyvatelstvo o plánovaných činnostech a tak mu umožnit odpovídající úpravu režimu dne.

6. Dodavatel stavby zajistí dodržení limitů hluku po dobu výstavby dle nař. vlády č.148/2006 Sb.
7. Zemní práce provádět po etapách vždy v rozsahu nezbytně nutném. Dodavatel stavby bude eliminovat sekundární prašnost pravidelným kropením prostoru staveniště, recyklační základny, deponií zemin a stavebních komunikací.
8. 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.
9. Pro minimalizaci vlivu vibrací na zdraví obyvatel budou v lokalitách s nadlimitními hodnotami instalovány antivibrační rohože.

Ochrana přírody a krajiny:

1. 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.
2. Je třeba vyloučit umístění zařízení stavenišť v přírodně hodnotných úsecích podél trati (zejména VKP a prvky ÚSES).
3. Hodnotné solitérní dřeviny doporučujeme ochránit dřevěným obložením před poškozením mechanizací.
4. Do břehových porostů nebude zasahováno nad míru nezbytně nutnou pro řádné provedení stavby.
5. Odstraňování dřevin je třeba provádět pouze mimo hnízdní období ptáků a mimo vegetační období (tedy kácet a vyřezávat pouze od zač. listopadu do konce března).
6. Doporučujeme zajistit odborný dohled nad sledovanou stavbou formou ekologického dozoru stavby (migrace obojživelníků, ochrana vodotečí apod.).
7. V průběhu přípravných prací i v průběhu rekonstrukce bude důsledně dbáno na likvidaci neofytů na plochách zařízení stavenišť a deponiích zemin.
8. V případě použití průhledných PHS, měla by být použita skla s vypískovanými, hustě vedle sebe umístěnými tenkými proužky, které sklo zviditelní pro prolétávající ptáky.
9. 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.

Odpadové hospodářství:

10. Dodavatel stavby si zajistí udělení souhlasu věcně a místně příslušného orgánu státní správy pro nakládání s nebezpečným odpadem.
11. Dodavatel stavby bude mít oprávnění k nakládání s nebezpečnými odpady. Dodavatel stavby bude mít uzavřenu smlouvu s oprávněnou osobou provozující zařízení k úpravě, odstranění či využití příslušného druhu odpadu.

12. Bude prověřeno zařídění vznikajících odpadů z jednotlivých stavebních objektů a to především s důrazem na kategorii Nebezpečný / Ostatní.
13. S odpadem, který vznikne v rámci demoličních prací, při vlastní stavbě a při provozu, bude nakládáno v souladu se zákonem o odpadech a s prováděcími právními předpisy vydanými na jeho základě. Nakládání s odpady, které vzniknou během stavby, zabezpečuje a zodpovídá za ně zhotovitel stavby. Za nakládání s odpady během provozu zařízení zodpovídá jeho provozovatel.
14. Po celou dobu výstavby bude vedena evidence odpadů.
15. V případě vzniku nebezpečných odpadů v rámci realizace i během provozu stavby lze s těmito odpady nakládat pouze se souhlasem věcně a místně příslušného orgánu veřejné správy v oblasti odpadového hospodářství.
16. Případné využití odpadů v zařízeních, která nejsou určena k nakládání s odpady, bude v souladu se zvláštními právními předpisy souvisejícími s jejich provozem a předpisy na ochranu životního prostředí. Odpady musí splňovat stejná kritéria jako vstupní suroviny.
17. Zařízení staveniště budou vybavena nádobami pro separované ukládání odpadů a to včetně kategorie nebezpečný.
18. Uložení odpadů na zařízeních staveniště či vlastním staveništi bude omezeno na nezbytně nutnou dobu. V případě situování do zátopového území nebudou odpady kategorie nebezpečný či snadno odplavitelný materiál skladovány déle než jeden den.
19. Každá nádoba s nebezpečným odpadem nebo místo soustředění nebezpečných odpadů bude vybaveno identifikačním listem nebezpečného odpadu.
20. Na zařízeních staveniště budou vymezeny prostory pro uložení objemného odpadu typu vykáčené dřevní hmoty, kolejových pražců apod.
21. Důsledně bude dbáno zákazu pálení odpadů.
22. Při práci s azbestem budou dodržována opatření k ochraně zdraví podle § 19 Nařízení vlády č. 178/2001 Sb., a to v rozsahu odpovídajícím jeho fyzikálním a chemickým vlastnostem.
23. Pro zaměstnance, kteří jsou nebo mohou být exponováni azbestu nebo prachu z materiálů obsahujících azbest, musí být zajištěno bezplatné školení v pravidelných intervalech, které umožní získávání znalostí a dovedností k uplatňování správné prevence k ochraně zdraví při práci.
24. Původce odpadů obsahujících azbest a oprávněná osoba, která nakládá s odpady obsahujícími azbest, jsou povinni zajistit, aby při tomto nakládání nebyla z odpadů do ovzduší uvolňována azbestová vlákna nebo azbestový prach a aby nedošlo k rozlití kapalin obsahujících azbestová vlákna.
25. S odpadem obsahujícím azbest bude nakládáno jako s nebezpečným odpadem. Odpad z materiálů obsahujících azbest musí být sbírán a odstraňován z pracoviště co nejdříve a v neprodyšně utěsněných obalech opatřených štítkem obsahujícím upozornění, že obsahují azbest. Odpady obsahující azbestová vlákna nebo azbestový prach lze ukládat pouze na skládky k tomu určené. Odpady musí být upraveny, zabaleny, případně po uložení na skládku okamžitě zakryty.
26. Při odstraňování staveb nebo jejich částí, v nichž byly použity stavební materiály obsahující azbest, musí být dodržena tato opatření k ochraně zdraví zaměstnanců:

- technologické postupy používané při zacházení se stavebními materiály obsahujícími azbest musí být upraveny tak, aby se předcházelo uvolňování azbestového prachu do ovzduší (práce za vlhka, místní odsávání, hermetizace, fixace, pravidelné čištění podlah, stěn a povrchů atd.)

- azbest a materiály obsahující azbest musí být odstraněny, je-li to možné, před prováděním prací,

- s odpadem obsahujícím azbest se nakládá jako s nebezpečným odpadem. Odpad z materiálů obsahujících azbest musí být sbírán a odstraňován z pracoviště co nejrychleji a v neprodyšně utěsněných obalech opatřených štítkem obsahujícím upozornění, že obsahuje azbest,

- prostor, v němž se provádí odstraňování staveb nebo jejich částí, musí být vymezen kontrolovaným pásmem, tj. ucelená a jednoznačně určená část pracoviště, oddělená od ostatního prostoru, viditelně označená a zajištěná tak, aby do ní nemohly vstupovat nepovolané osoby. V kontrolovaném pásmu nelze jíst, pít ani kouřit; pro tyto účely musí být vyhrazeno a řádně označeno místo, které není kontaminováno azbestem,

- zaměstnanci v kontrolovaném pásmu musejí být vybaveni ochranným oděvem a osobními ochrannými pracovními prostředky k zamezení expozice azbestu dýchacím ústrojím. Ochranný oděv musí být ukládán odděleně od občanského oděvu na místě k tomu určeném a řádně označeném; po každém použití musí být provedena kontrola, zda není ochranný oděv poškozen, a musí být vyčištěn. Je-li ochranný oděv poškozen, musí být před dalším použitím opraven. Bez kontroly a následně provedené opravy nebo výměny poškozené části nelze ochranný oděv znovu použít. Ochranný oděv zůstává na označeném místě u zaměstnavatele. Pokud je prán nebo čištěn mimo podnik zaměstnavatele, přepravuje se v uzavřených kontejnerech,

- pro zaměstnance musí být zajištěny umývárny, sprchy a další sanitární zařízení a pomocná zařízení potřebná s ohledem na povahu práce,

- musí být vypracován plán prací obsahující údaje o
 - místu vykonávané práce,
 - povaze a pravděpodobném trvání práce,
 - metodách používaných pro práce s materiály obsahujícími azbest,
 - zařízení používaném pro ochranu zdraví zaměstnanců vykonávajících práci s azbestem a materiály obsahujícími azbest a pro ochranu jiných osob přítomných na pracovišti a v blízkosti pracoviště,
 - opatřeních k ochraně zdraví při práci,

- po odstranění příčin nadměrné expozice provede zaměstnavatel kontrolní měření odpovídající vlastnostem dané látky a povaze příčin nadměrné expozice.

Ochrana vod:

1. Při rekonstrukci a sanaci mostů a propustků je třeba zajistit, aby materiály k tomuto účelu používané neunikaly do okolního prostředí (např. zaplachtování) a nedošlo k znečištění vody. Při injektáži a podlévání ložisek mostních objektů je třeba zabránit úniku látek k tomu používaných do okolí (zejména do vody a do půdy).

2. Zhotovitel stavby upřesní požadavky na dodávku vody včetně určení jejího množství pro sociální potřebu.
3. Likvidaci splaškových vod v etapě výstavby bude zhotovitel stavby řešit trvalými sociálními zařízeními napojenými na splaškovou kanalizaci respektive suchými WC s chemickou náplní nebo odvozem splašků na smluvní ČOV.
4. Na plochách zařízení stavenišť nebudou skladovány látky škodlivé vodám ani PHM s výjimkou množství pro jednodenní potřebu ať již z důvodu použití látek pro výstavbu (penetrační nátěry apod.) či jako PHM do ručního náradí (motorové pily, apod.).
5. Na zařízeních stavenišť či vlastní stavbě nebude probíhat čerpání PHM. V případě plnění nádrží ručního náradí nebo kompresorů bude použito trychtýře a záchytné vany.
6. Splaškové vody z mytí rukou nebudou vypouštěny volně na terén, ale jímány a likvidovány v souladu se zákonem o vodách.
7. Na plochách zařízení stavenišť v zátopovém území a v blízkosti vodních toků budou stavební mechanismy a nákladní automobily vybaveny dostatečným množstvím sanačních prostředků pro případnou likvidaci úniků ropných látek. Nesmí zde být provozována jakákoliv manipulace s ropnými látkami, ani jejich skladování, dále zde nesmějí být opravovány žádné mechanismy (stavební stroje či vozidla).
8. Na zařízeních stavenišť nalézajících se v zátopovém území nebude skladován lehce odplavitelný materiál či materiál, který by mohl při zvýšených průtocích působit jako překážka v toku.
9. Používané nákladní automobily a stavební mechanizace budou v dokonalém technickém stavu a budou splňovat příslušné normy stanovené pro jejich provoz.
10. V průběhu krátkodobé odstávky mechanismů budou tyto podloženy záchytnými vanami pro zachycení případných úkapů ropných látek.
11. V případě úniku ropných nebo jiných závadných látek bude kontaminovaná zemina neprodleně odstraněna a odvezena mimo vodohospodářsky významné území a uložena na lokalitě určené k těmto účelům.
12. V rámci celé stavby bude dbáno na to, aby nedošlo ke změně v odtokových poměrech a v důsledku toho k vytvoření kaluží či podmáčení pozemků.
13. Při rekonstrukci mostních objektů a propustků bude zamezeno sesuvu demoličních a stavebních materiálů k patě svahu, vodního koryta či vodních tůní. V případě, že k sesuvu dojde, bude ihned sjednána náprava.
14. V případě otravy vodního toku bude bezodkladně zajištěn odborný odběr vzorků uhynulých organismů a jejich vyšetření specializovaným pracovištěm. Bude informován místně příslušný vodohospodářský orgán, orgán ochrany přírody správce vodního toku a organizace ČRS.

Ostatní:

1. Během stavby budou dodržovány podmínky na ochranu životního prostředí a jeho jednotlivých složek, bezpečnosti práce, požárního zabezpečení a ochrany zdraví a majetku při výstavbě, dle platných právních předpisů, směrnic a ČSN.

2. Po ukončení stavebních prací budou přístupové komunikace, plochy zařízení stavenišť, vlastní staveniště apod. bezodkladně uvedeny do původního stavu včetně vegetačních úprav.

Opatření ve fázi provozu stavby

- Se vznikajícími odpady bude nakládáno v souladu s legislativními předpisy. Odpady budou předávány k využití či zneškodnění pouze oprávněným osobám provozujícím zařízení k úpravě, odstranění či využití příslušného druhu odpad.
- Bude provedeno kontrolní měření hluku.
- Podle výsledků měření hluku budou případně navržena a realizována potřebná dodatečná opatření.
- 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.

Stanovisko zpracovatele posudku

Většina navržených opatření je převzata do návrhu stanoviska, i když jsou případně jinak formulována. Nejsou převzata opatření obecná.

Opatření týkající se protihlukových stěn přejímám do návrhu stanoviska v redukováném rozsahu s ohledem na komentář uvedený v kapitole D. Komplexní charakteristika a hodnocení vlivů záměru na veřejné zdraví a životní prostředí - D.I.3. Vlivy na hlukovou situaci a event. další fyzikální a biologické charakteristiky. Příprava stavby by však měla s uvedenými protihlukovými stěnami počítat. Tučně jsou ve výše uvedené tabulce vyznačeny protihlukové stěny, které by v rámci stavby (I. Etapy) měly být v každém případě realizovány.

Z hlediska zpracovatele posudku je účelné doplnit opatření uvedená v dokumentaci o následující opatření:

- *Recyklační základnu neumísťovat do areálu TOMA*
- *Ve zkušebním provozu provést měření osvětlení v objektech ovlivněných protihlukovými stěnami*
- *Zařízení staveniště, pokud to bude technicky možné, zřízovat mimo obytnou část obcí.*
- *Realizovat protihlukové stěny současně se stavbou jen v těch úsecích, kde se to jeví zcela nezbytné*
- *Přípravu stavby a stavbu v ostatních úsecích realizovat tak, aby protihlukové stěny mohly být následně realizovány*
- *Provést stavbu s výjimkou úseků, kde je to nezbytné, bez vlastní realizace protihlukových stěn*
- *Následně provést měření a promítnout výsledky měření do hlukové studie, která bude pracovat s menší mírou nejistoty*

- *Tam, kde na základě hlukové studie i výhledově dojde k překračování limitu, stěny realizovat*
- *V případě, že dojde k odložení stavby, příp. etapy stavby o více než 5 let, aktualizovat stávající hlukovou studii na úrovni v té době známých parametrů*
- *Na základě této studie provést nový návrh protihlukových stěn a tyto promítnout do projektové dokumentace s respektováním výše uvedených bodů*
- *V další fázi projektové přípravy navrhnout řešení protihlukových stěn*
- *Vhodně řešit protihlukové stěny tak, aby významně nenarušovaly komfort cestujících a významně nenarušovaly ráz území*
- *Především v památkové zóně se doporučuje použít kombinace skla a režných cihel*
- *Zohlednit připomínky z obdržených vyjádření (např. KHS, ČIŽP, obec Otrokovice, obec Želechovice, veřejnost a další)*

V. VYPOŘÁDÁNÍ VŠECH OBRŽENÝCH VYJÁDŘENÍ K DOKUMENTACI (OZNÁMENÍ)

Dokumentace záměru „Elektrizace trati vč. PEÚ Otrokovice-Zlín-Vizovice“ byla zveřejněna a rozeslána dopisem MŽP OVSS zn. 14370/ENV/10 ze dne 15. 2. 2010. Dokumentace s náležitostmi dle přílohy č. 4 zákona č. 100/2001 Sb. byla zpracována oprávněnou osobou Ing. Irenou Bártovou, držitelkou autorizace dle § 19 zákona č. 100/01 Sb. osvědčení č.j. 17 460/4773/OEP/92, prodlouženo na 5 let rozhodnutím č.j. 38202/ENV/06 ze dne 5. 6. 2006.

Přehled všech obdržených vyjádření k dokumentaci je uveden v následující tabulce. Veškerá vyjádření obdržená k uvažovanému záměru v rámci dokumentace jsou doložena v příloze 1 předkládaného posudku.

K dokumentaci se vyjádřili dotčené územní samosprávné celky, správní úřady a veřejnost. Občanská sdružení se k dokumentaci nevyjádřila.

Vyjádření dotčených územních samosprávných celků k dokumentaci

	vyjádření č.j.	datum
Statutární město Zlín	MMZL 16318/2010 OŽPaZ-2	18. 3. 2010
Město Otrokovice	OM/PIŠŤ-1/2010/11440/2010/PIS	31. 3. 2010
Obec Želechovice	neuveďeno	19. 3. 2010
Obec Lípa	43/2010	24. 3. 2010

Vyjádření správních úřadů k dokumentaci

	vyjádření č.j.	datum
Krajský úřad Zlínského kraje, odbor životního prostředí a zemědělství	KUZL 22840/2010	6. 4. 2010
Magistrát města Zlína, odbor životního prostředí a zemědělství	MMZL 16318/2010	18. 3. 2010
Městský úřad Otrokovice, odbor životního prostředí	OŽP/352/2010/11397/2010/H OV	19. 3. 2010
Městský úřad Vizovice, odbor životního prostředí	MUVIZ 004902/2010/Rd	15. 3. 2010
Obecní úřad Lípa	43/2010	24. 3. 2010
Krajská hygienická stanice Zlínského kraje se sídlem ve Zlíně	ZL 3473/2.5/2010-02	12. 3. 2010
Česká inspekce životního prostředí, oblastní inspektorát Brno	ČIŽP/47/IPP/0915355 005/10/BLV	26. 2. 2010
MŽP, odbor ochrany horninového prostředí a půdního prostředí	588/600/10	24. 2. 2010
MŽP, odbor ochrany ovzduší	648/820/10	25. 2. 2010

Vyjádření veřejnosti k dokumentaci

	datum
dr. Vilma Skácelová, Zachova 4, Brno	22. 3. 2010
Anna a Vladimír Machalovi, Nádražní ulice č.p. 190, Želechovice nad Dřevnicí	22. 3. 2010

V dalším textu jsou stručně shrnuta výše uvedená vyjádření k dokumentaci a komentář zpracovatele posudku (proloženým písmem). Úplné znění vyjádření je uvedeno v příloze 1.

1. Vyjádření dotčených územních samosprávných celků k dokumentaci

Statutární město Zlín

č.j. MMZL 16318/2010 OŽPaZ-2 ze dne 18. 3. 2010

Ve svém vyjádření konstatují, že k výše uvedenému záměru se za občany Statutárního města Zlína nikdo nevyjádřil, Rovněž nebyly vzneseny žádné připomínky za jednotlivé odbory Magistrátu města Zlína.

Stanovisko zpracovatele posudku:

Bez komentáře.

Město Otrokovice

č.j. OM/PIŠŤ-1/2010/11440/2010/PIS ze dne 31. 3. 2010

Ve svém stanovisku konstatují, že Rada města Otrokovice projednala stanovisko k Dokumentaci a usnesením č. RMO/163/03/10 ze dne 29. 3. 2010 sděluje k předložené Dokumentaci:

1. Protihluková opatření: Před kolaudací je nezbytné, aby byla provedena hluková měření, a v případě překročení limitů je nutné rozšířit protihluková opatření do míry, kdy už měření nebudou vykazovat překračování limitů.
2. Přejechy pro chodce: Na všech ramenech kvítkovické křižovatky zachovat přechody pro chodce, týká se to zejména přechodu na komunikaci I/55 ve směru od křižovatky do centra Otrokovic.
3. Zabezpečení vedení cyklistů v prostoru kvítkovické křižovatky: dát do souladu se zpracovanou koncepcí rozvoje cyklistické dopravy v Otrokovicích.
4. Asanační zásahy do stávajících budov a pozemků: asanace je nezbytné minimalizovat (asanace 3 nemovitostí). Požadují přepočítání na normový počet parkovacích míst u supermarketu Lidl.
5. Křížení komunikace I/155 a železnice: Požadují zachování trolejbusové dopravy v dosavadním rozsahu s vyloučením užití hybridních trolejbusů.
6. Budoucí propustnost kvítkovické křižovatky je výrazně ovlivněna dobudováním rychlostní komunikace R55, která je zastavena. Proto požadují přesné vyčíslení propustnosti křižovatky bez ohledu na dobudování této části rychlostní komunikace.
7. Recyklační základny pro zpracování sejmutého šterkového lože: Nesouhlasí s umístěním recyklační základny v areálu TOMA a. s. z důvodu dopravního zatížení Nerudovy ulice

V závěru upozorňují, že předložená Dokumentace zahrnuje stavbu v jiném rozsahu, než jsou k dispozici poslední oficiální informace (Situační zpráva stavby k Záznamu z pracovního jednání ze dne 18. 12. 2009 (záznam příložen).

Stanovisko zpracovatele posudku:

- ad 1) Tento požadavek vznesla i KHS a je zahrnut do návrhu stanoviska. Nutno v této souvislosti upozornit na skutečnost, že realizace protihlukových stěn je možná jen v případech, kdy tomu nebrání jiné překážky (např. bezpečnostní - zajištění dostatečného rozhledu na křižovatkách apod.) K problematice protihlukových stěn viz komentář zpracovatele posudku dříve v textu posudku*
- ad 2) Přechod na komunikaci I/55 ve směru od křižovatky do centra Otrokovic nemůže být realizován z důvodu blízkosti železničního přejezdu*
- ad 3) V prostoru kvítkovické křižovatky budou dostatečně široké chodníky, aby zde mohl být vyznačen pruh pro cyklisty*
- ad 4) Asanován bude pouze krajní obytný dům. Přepočet na normový počet parkovacích míst u supermarketu Lidl podle projektanta v příloze 4 posudku. Počet parkovacích míst vyhovuje příslušné normě.*
- ad 5) Úrovnňové křížení trakcí technicky projektant (firma SUDOP Brno s.r.o.) vyřešil. Toto řešení není zatím v souladu s naší legislativou. V současné době je požádáno o změnu znění vyhlášky č. 177/1995 Sb. ve znění pozdějších předpisů.*
- ad 6) Vyčíslení propustnosti křižovatky bez dokončeného obchvatu Otrokovic je uvedeno v dokumentaci v příloze 14 Výpočet propustnosti silničních křižovatek*
- ad 7) Oznamovatel upustil od umístění recyklační základny v areálu TOMA. Při realizaci stavby bude pouze jedna recyklační základna v areálu firmy Tajmac. Toto opatření je uvedeno v návrhu stanoviska*

Co se týká rozsahu stavby, jsou v kapitole B.I.5 uvedeny tři varianty řešení, které všechny zahrnují elektrizaci trati a liší se rozsahu zvýšení výkonnosti trati (plné zdvoukolejnění Otrokovice - Zlín střed, částečné zdvoukolejnění Otrokovice - Zlín střed, bez zdvoukolejnění se dvěma výhybnami). Na straně 23 dokumentace je pak uvedeno, že varianta plného zdvoukolejnění Otrokovice - Zlín střed má z hlediska dopadu stavby na životní prostředí největší vliv a proto je předmětem posouzení. Pokud bude k realizaci vybrána jedna ze zbylých dvou variant, dopady na životní prostředí budou menší, a tudíž jsou v dokumentaci zahrnuty. Na pracovním jednání dne 18. 12. 2010 byl učiněn závěr, že účastníci jednání doporučují dále sledovat variantu „D“ elektrizace a rekonstrukce trati se dvěma výhybnami.

Předmětem posudku jsou varianty, které byly v dokumentaci předloženy a dílčí návrhy, které nejsou předmětem dokumentace, nejsou posuzovány.

Obec Želechovice

ze dne 19. 3. 2010

- 1) Ve svém vyjádření sdělují, že jejich připomínky nebyly dostatečně zpracovány. Požadují doložit vypracovanou Studii zastínění a studii Vibrace. Uvádějí, že předložená projektová dokumentace neřeší odvodnění drážního tělesa a přilehlých obslužných komunikací. Požadují antivibrační opatření v celé trase zastavěného území obce.
- 2) Po dobu výstavby požadují umístění deponií vybouraných a stavebních materiálů mimo zastavěné území obce.
- 3) Není blíže specifikován nárůst nákladní automobilové dopravy po dobu výstavby na komunikaci I/49 včetně nápravných opatření

4) Požadují bližší dopřesnění hlukových a vibračních opatření pro zastavěné území obce po dobu výstavby.

Dále uvádějí, že dne 12. 8. 2009 posílali vyjádření obce k předloženému projektu pro územní řízení (kopie dopisu je přílohou) ve které požadovali následující:

a) Provedení změny ve výškové úrovni vedení trati v úseku 16,2 km až 17,5 km. Požadujeme zrušení násypového tělesa včetně navrženého rozměru. Přemostění a vedení této trati dle úrovně terénu. Projektem původně navržený most v km 16,964 by byl zaměněn za objemově menší most přes místní vodní tok.

b) Snížením výškové úrovně drážního tělesa se vyřeší nejen nedostatečné oslunění přilehlých rodinných domků v ulicích Nádražní a Papírenská, ale i hlukové zatížení obyvatel v blízkosti železničního mostu jak původního, tak projektem nově navrženého. Limit hlukového zatížení bude překročen i po vybudování nového mostu.

c) Takto nově vzniklý železniční přejezd by byl vybaven závorami a výstražnými světly

d) Takto navržené řešení si vyžádá úpravu parametrů stávající světelné křižovatky, vytvoření nového odbočovacího pruhu z východní strany komunikace I/49 směr Lůžkovice, Hvozdná

e) Dále byla požadována změna v umístění železniční zastávky na protější stranu do blízkosti stávající autobusové zastávky, kde by tímto byl sjednocen systém dopravní obslužnosti.

Tyto požadavky zaslané projektantovi, fa SUDOP, nebyly zapracovány do předloženého posuzování vlivů na životní prostředí.

Stanovisko zpracovatele posudku:

ad 1) Předmětné studie jsou zpracovány na základě platných legislativních předpisů a není důvod jejich zpochybnování. Součástí návrhu stanoviska je provedení příslušných měření ve zkušebním provozu k ověření hodnot předmětných studií.

Co se týká odvodnění drážního tělesa, nedojde v tomto úseku trati ke změně oproti stávajícímu stavu. V rámci předmětné stavby není možno řešit dešťovou kanalizací místních komunikací, ale je možno řešit stavbu tak aby realizace předmětné dešťové kanalizace nebyla záměrem znemožněna.

Dle vypracované studie není třeba provádět antivibrační opatření v celé trase zastavěného území obce Želechovice.

ad 2) Stávající štěrkové lože bude převáženo bez meziskladování do recyklačního centra v areálu firmy TAJMAC-ZPS a.s. Zřízení zařízení staveniště bude řešeno v další fázi projektové přípravy. Uvedená podmínka obce je zahrnuta do podmínek návrhu stanoviska.

ad 3) Nárůst nákladní automobilové dopravy po dobu výstavby není v dokumentaci specifikován, ale v rozptylové studii je počítáno s maximálním nárůstem dopravy na silnici I/49 a to 26 nákladních aut/hodinu. Tento údaj se týká lokality Trávníky, v případě Želechovic bude přírůstek nižší. Případná nápravná opatření z hlediska využívání veřejných komunikací vyplývají ze silničního zákona.

ad 4) V návrhu stanoviska jsou uvedena tato opatření pro omezení hluku v období výstavby:

- omezení pracovní doby
- realizace mobilních protihlukových stěn

Co se týká železničního nadjezdu nad místní komunikací a vodním tokem, není uvažováno s úroňovým křížením. Toto by bylo technicky náročné a snížila by se bezpečnost v tomto křížení. Nepřípadá ani v úvahu změna umístění železniční zastávky.

Obec Lípa

č.j. 43/2010 ze dne 24. 3. 2010

Obec nemá připomínky.

Stanovisko zpracovatele posudku:

Bez komentáře.

2. Vyjádření správních úřadů k dokumentaci

Krajský úřad Zlínského kraje, odbor životního prostředí a zemědělství

č.j. KUZL 22840/2010 ze dne 6. 4. 2010

Z hlediska zákona č. 334/1992 Sb. o ochraně zemědělského půdního fondu - nemají připomínek.

Z hlediska zákona č. 254/2001 Sb. o vodách - nemají připomínky.

Z hlediska zákona č. 114/1992 Sb. o ochraně přírody a krajiny - nemají připomínek.

Z hlediska zákona č. 86/2002 Sb. o ochraně ovzduší - bez připomínek.

Z hlediska zákona 185/2001 Sb. o odpadech - v kapitole B III. 3. jsou v tabulce na str. 43 uvedeny odpady z budoucího provozu. Chybně je zde odpadním zářivkám přiřazeno katalogové číslo 17 09 01. Tuto chybu bude vhodné opravit. Odpad 20 03 99 - odpad jinak blíže neurčený nelze bez bližší identifikace a podrobného určení takto klasifikovat. Proto bude nutno tento druh odpadu ze seznamu vyloučit.

Stanovisko zpracovatele posudku:

Pokud se týká odpadů, lze s připomínkou souhlasit s tím, že zařazení odpadů je v kompetenci provozovatele, přičemž musí ctít platné legislativní předpisy.

Magistrát města Zlína, odbor životního prostředí a zemědělství

č.j. MMZL 16318/2010 ze dne 18. 3. 2010

Stanovisko zpracovatele posudku:

Bez komentáře.

Městský úřad Otrokovice, odbor životního prostředí

č.j. OŽP/352/2010/11397/2010/HOV ze dne 19. 3. 2010

Stanovisko dle zákona 185/2001 Sb. o odpadech - bez připomínek.

Stanovisko dle zákona č. 86/2002 Sb. o ochraně ovzduší - bez připomínek.

Stanovisko dle zákona č. 254/2001 Sb. o vodách - bez připomínek.

Stanovisko dle zákona č. 334/1992 Sb. o ochraně zemědělského půdního fondu - bez připomínek.

Stanovisko dle zákona č. 114/1992 Sb. o ochraně přírody a krajiny - bez připomínek.

Stanovisko zpracovatele posudku:

Bez komentáře.

Městský úřad Vizovice, odbor životního prostředí

č.j. MUVIZ 004902/2010/Rd ze dne 15. 3. 2010

Z hlediska zákona č. 254/2001 Sb. o vodách - souhlasí bez připomínek.

Z hlediska zákona 185/2001 Sb. o odpadech - souhlasí bez připomínek.

Z hlediska zákona č. 86/2002 Sb. o ochraně ovzduší - souhlasí bez připomínek.

Z hlediska zákona č. 289/1995 Sb. o lesích - souhlasí bez připomínek.

Z hlediska zákona č. 114/1992 Sb. o ochraně přírody a krajiny - souhlasí.

Z hlediska zákona č. 334/1992 Sb. o ochraně zemědělského půdního fondu - souhlasí.

Stanovisko zpracovatele posudku:

Bez komentáře.

Obecní úřad Lípa

č.j. 43/2010 ze dne 24. 3. 2010

Ve svém vyjádření uvádějí, že nemají připomínky.

Stanovisko zpracovatele posudku:

Bez komentáře.

Krajská hygienická stanice Zlínského kraje se sídlem ve Zlíně

č.j. ZL 3473/2.5/2010-02 ze dne 12. 3. 2010

Ve svém vyjádření nejprve uvádějí údaje o záměru z dokumentace (oznamovatel, charakter a umístění záměru, kumulace záměru, varianty řešení, hluk, vibrace, proslunění). Dále popisují, jak byly vypořádány jejich připomínky k oznámení. V další části svého vyjádření shrnují údaje z hlukové studie a z přílohy Vibrace. Na závěr konstatují, že k dokumentaci nemají připomínek a v dalším stupni dokumentace požadují:

1. Deklarovat, zda je pro realizaci individuální ochrany obytných objektů - výměna oken, zajištěna dostačující neprůzvučnost oken, vzhledem k výhledovému hlukovému zatížení. Požadují dokladovat minimální neprůzvučnost oken stanovenou v souladu s požadavky ČSN 73 0532 Akustika - Ochrana proti hluku v budovách a související akustické vlastnosti stavebních výrobků-Požadavky.
2. Při realizaci protihlukových stěn (PHS) musí být respektován územní plán s ohledem na novou výstavbu v dotčených lokalitách.

A následně v průběhu zkušebního provozu:

3. Provést měření hluku z dopravy na trati Otrokovice - Zlín - Želechovice v denní a noční době v chráněném venkovním prostoru staveb a v chráněném vnitřním prostoru staveb akusticky chráněných objektů situovaných při trati Otrokovice - Zlín - Želechovice. Měřicí místa budou určeny po dohodě s KHS ZK se sídlem ve Zlíně. Měření bude provedeno v souladu s § 32a) zákona č. 258/2000 Sb., o ochraně veřejného zdraví držitelem osvědčení o akreditaci nebo držitelem autorizace podle § 83c) tohoto zákona. Výsledky tohoto měření budou předloženy KHS ZK se sídlem ve Zlíně k posouzení.
4. V případě, že měřením hluku nebude doloženo prokazatelné splnění hygienických limitů hluku stanovených v nařízení vlády ČR č. 148/2006 Sb., o ochraně zdraví před

nepříznivými účinky hluku a vibrací pro chráněný venkovní prostor staveb a chráněný vnitřní prostor staveb a pro denní dobu, budou provedena odpovídající protihluková opatření projednaná s KHS ZK se sídlem ve Zlíně.

5. Pro doložení splnění hygienických limitů vibrací stanovených pro chráněný vnitřní prostor staveb, denní a noční dobu v § 17 odst. 1 a příloze č. 4 nařízení vlády ČR č. 148/2006 Sb., provést měření vibrací v chráněném vnitřním prostoru staveb chráněných objektů situovaných při trati Otrokovice - Zlín - Želechovice. Měřicí místa budou určeny po dohodě s KHS ZK se sídlem ve Zlíně. Měření bude provedeno v souladu s § 32a) zákona č. 258/2000 Sb. držitelem osvědčení o akreditaci nebo držitelem autorizace podle § 83c) tohoto zákona. Výsledky tohoto měření budou předloženy KHS ZK se sídlem ve Zlíně k posouzení.

Stanovisko zpracovatele posudku:

- ad 1) Deklarovat, zda je pro realizaci individuální ochrany obytných objektů - výměna oken - zajištěna dostačující neprůzvučnost oken - zahrnuto do podmínek stanoviska
- ad 2) V dokumentaci byly plochy pro výhledovou zástavbu uvažovány - zahrnuto do podmínek stanoviska
- ad 3) Měření hluku z dopravy bylo v návrhu opatření v dokumentaci. Do návrhu stanoviska toto opatření ještě upřesňuji (měřicí místa budou určena po dohodě s KHS, měření bude provedeno držitelem osvědčení o akreditaci nebo držitelem autorizace podle § 83c) zákona 258/2000 Sb., výsledky tohoto měření budou předloženy KHS k posouzení).
- ad 4) V případě, že měřením hluku nebude doloženo prokazatelné splnění hygienických limitů hluku - toto opatření bylo i v návrhu opatření v dokumentaci - zahrnuto do návrhu stanoviska (protihluková opatření budou projednaná s KHS).
- ad 5) Do návrhu stanoviska DÁNO opatření - ve zkušebním provozu provést měření vibrací v chráněném vnitřním prostoru staveb chráněných objektů situovaných při trati Otrokovice - Zlín - Želechovice. Měřicí místa budou určeny po dohodě s KHS. Měření bude provedeno držitelem osvědčení o akreditaci nebo držitelem autorizace podle § 83c) zákona 258/2000 Sb. Výsledky tohoto měření budou předloženy KHS k posouzení.

Česká inspekce životního prostředí, oblastní inspektorát Brno

č.j. ČIŽP/47/IPP/0915355 005/10/BLV ze dne 26. 2. 2010

Sděluji, že k realizaci záměru nemají z hlediska ochrany životního prostředí další připomínky.

Stanovisko zpracovatele posudku:

Bez komentáře.

MŽP, odbor ochrany horninového prostředí a půdního prostředí

č.j. 588/600/10 ze dne 24. 2. 2010

Z jejich pohledu nemá uvedený záměr bezprostřední vliv na ochranu horninového prostředí. Také v osách variant železniční trati nejsou žádná ložiska nerostných surovin prognózních zdrojů. Pouze upozorňují, že v oblastech, kde relief je více kopcovitý, dochází ke vzniku geodynamických pohybů (sesuvů).

Stanovisko zpracovatele posudku:

Bez komentáře. Problematika geodynamických jevů je při řešení stavby respektována

MŽP, odbor ochrany ovzduší

č.j. 648/820/10 ze dne 25. 2. 2010

Požadují dodržovat ve fázi výstavby zásady pro minimalizaci prašnosti, které jsou uvedeny v kap. D.IV. - pravidelné čištění komunikací a skrápění prašných ploch v suchých a větrných dnech. Považují tento záměr za akceptovatelný za předpokladu dodržování opatření proti prašnosti v průběhu výstavby.

Stanovisko zpracovatele posudku:

Opatření uvedená v kap. D.IV dokumentace pro minimalizaci prašnosti jsou převzata do návrhu stanoviska.

3. Vyjádření veřejnosti k dokumentaci

dr. Vilma Skácelová, Zachova 4, Brno

ze dne 22. 3. 2010

Opětovně poukazuje na nulovou ochranu domu na ulici Tečovské ve Zlíně - Malenovicích proti hluku a vibracím. Při „vyrovnávání“ trati a rozšiřování silnice I/49 byla naprosto opomenuta ochrana domů č.p. 238 a 26. Dodnes není vyřešena. Domy vibrují, omítka a zdivo praská, je důvodná domněnka, že statika domů je ohrožena.

Stanovisko zpracovatele posudku:

V Tečovské ulici je navržena jedna demolice (budova čp 238 na parcele č. 347 v k.ú. Malenovice u Zlína).

V předmětné části trati jsou navržena antivibrační opatření.

V případě, že by tato opatření byla nedostatečná, resp. výsledky měření po realizaci nebyly v souladu s platnými legislativními předpisy, je v návrhu stanoviska uvedena podmínka nápravných opatření

Anna a Vladimír Machalovi, Nádražní ulice č.p. 190, Želechovice nad Dřevnicí

ze dne 22. 3. 2010

Uplatňují tyto námitky:

1. Trať není dostatečně odhlučněna, proč zde nejsou navrženy antivibrační rohože pod kolejemi jako v sousedním Zlíně?
2. Odhlučnění je řešeno betonovými protihlukovými stěnami ve výši (u našeho domu - Nádražní ul.190 - Želechovice nad Dřevnicí) 4 m !!! Zde dojde k trvalému zastínění přízemního bytu, vzdálenost cca 10 m od stěny a tím i k trvalému znehodnocení celé nemovitosti. Tento byt se stane neobyvatelným i s hlediska hygieny, zde se bude svítit celý den ? prakticky se z něj stane sklepní byt.
3. Trať není odvodněna, kanalizace na ulici Nádražní není, nemůže dojít ke kontaminaci spodních vod a tím i našich studní ?? Zde bereme pitnou vodu. Kdo nám zaručí, že bude i nadále pitná? Budou nám platit v případě znečištění pitné vody vodu od vodáren ČD ?
4. Již nyní jsou při průjezdech vlaků s kontejnery, průměrná souprava má 44 až 70 velkých vagonů, táhnou je dvě diesellokomotivy, tak velké vibrace a hluk, že se nám chvějí záclony a není slyšet televize i když si zvuk pustíte naplno. A to mají omezenou rychlost

na 60 km/hod. Bydlíme u této trati již desítky let, ale v noci nás začali budit až soupravy, které převáží kontejnery a to i 3 až 4x za noc. Osobní vlak vůbec neslyšíte.

5. Navržená rychlost 80 km/hod. je v obci nepřijatelná, budou zde přejezdy a přechody přes trať pro chodce. Navíc čím větší rychlost, tím větší hluk a vibrace - to platí dnes! I auta nesmějí v obci jet rychleji než 50km/hod.
6. Když se počítaly hlukové limity, počítaly se z jakých parametrů? Tj. jaká rychlost vlakové soupravy, kolik vagonů atd?
7. Nedojde při výstavbě k poškození stávajících rodinných domů? K narušení jejich statiky a tím i k možnému úrazu bydlících osob? Jedná se o převážně předválečnou zástavbu.

Závěr: Odhlučnění trati opatření:

- Po celé délce trati na ulici Nádražní v Želechovicích dát antivibrační rohože.
- Protihlukové stěny - pokud musí být, zmenšit jejich výšku na 2 m a tyto vyrobit z průhledného materiálu, tak jak se i běžně dělají. Toto také po celé délce ul. Nádražní.
- Okna na rodinných domech v ulici Nádražní ze strany tratí vyměnit za protihluková plastová okna, tak jak to dělaly ČD na železničních koridorech např. Přerov - Otrokovice - Břeclav.
- Snížit povolenou rychlost vlaků při průjezdu obcí v Želechovicích na 40 km/hod
- Kanalizace - odvodnit drážní těleso, vybudovat příslušnou kanalizaci

Stanovisko zpracovatele posudku:

- ad 1) Antivibrační rohože pod kolejemi jsou v Želechovicích navrženy v rozsahu dle studie Vibrace v příloze č 7 dokumentace v souladu s platnými legislativními předpisy. Hlučnost trati je řešena jinými technickými prostředky – např. výměna železničního svršku, jiný typ pražců apod.*
- ad 2) Dle světelně technické studie zastínění jsou posuzované objekty prosluněny. Posuzován byl sousední objekt čp. 191. Realizace protihlukové stěny a její fyzické provedení bude předmětem další projektové přípravy s tím, že příprava stavby s realizací PHS počítá, ale její realizace bude závislá na výsledku měření hluku ve zkušebním provozu. Určitý posun z hlediska realizace protihlukových stěn, který prezentuje zpracovatel posudku, vyplývá i z uvedeného faktoru – snížení pohody. Výška protihlukové stěny je volena tak aby byla účinná.*
- ad 3) Riziko znečištění podzemních vod realizací záměru je sníženo právě skutečností, že trať má být elektrifikována - náhrada dieselových lokomotiv za elektrické. Trať je a bude odvodněná potrubními řady do trativodů.*
- ad 4) Je zcela zřejmé, že hlučnost z nákladních vlaků zejména v noci je značně nepříjemná. Z toho hlediska je účelné její omezení v noci. V tomto smyslu je i formulována podmínka v návrhu stanoviska.*
- ad 5) Navržená rychlost 80 km/hod byla použita pro doprovodné hlukové studie k dokumentaci. Tato studie dokládá, že elektrifikací a modernizací trati dojde k obecně snížení akustické zátěže nejbližších obytných objektů (a tím pádem i Vašeho rodinného domu) a i bez realizace protihlukových stěn a to v denní i noční dobu.*
- ad 6) Ve stávajícím stavu se počítalo se stávající skutečnou frekvencí jednotlivých typů vlaků - viz str. 6 hlukové studie. Výhledová doprava je uvedena v tabulce na str. 7. V tabulkách*

jsou u jednotlivých typů vlaků uvedeny i počty vagonů a lokomotiv - jedná se pochopitelně o průměrné hodnoty.

ad 7) Povinnosti zhotovitele stavby s ohledem na nepoškození cizího majetku vyplývají již ze stavebního zákona. Zde však jde zřejmě o problematiku vlivu během provozu. Z hlediska vibrací byla celá stavba posouzená příslušnou studií a byly navrženy antivibrační opatření. Pokud se týká Nádražní ulice, jedná se celkem o čtyři úseky, kde by se antivibrační opatření měla realizovat. Po realizaci stavby podle návrhu stanoviska bude provedeno měření ve zkušebním provozu, a v případě odchylky od legislativních předpisů budou zajištěna nápravná opatření.

Navrhovaná opatření k odhlučnění:

Jak již bylo výše uvedeno, antivibrační rohože pod kolejemi jsou v Želechovicích navrženy v rozsahu dle studie Vibrace. Výška navrhovaných protihlukových stěn 2 m je nedostatečná z hlediska účinnosti. Problematika realizace, či nerealizace protihlukových stěn v jednotlivých úsecích trati je již dříve diskutována zpracovatelem posudku, stejně tak jako volba vhodného materiálu (provedení). Tato část trati by podle současných záměrů oznamovatele realizována v další etapě po realizaci etapy Otrokovice – Zlín. Zatím není jasné v jakém časovém horizontu.

Je možné připustit, že ve zkušebním provozu bude zjištěno překračování platných hygienických limitů jen u několika objektů, kde toto bude možno individuálními protihlukovými opatřeními. Nelze však v současnosti předjímat výsledek budoucího stavu. V každém případě musí být ochrana veřejného zdraví zajištěna v souladu s platnou legislativou.

Kanalizace – drážní těleso je a bude odvodněno. Pokud se týká odvodnění ulice Nádražní – nelze toto předmětnou stavbou, ale lze stavbu realizovat tak, aby nebylo zabráněno realizaci příslušné kanalizace.

VI. CELKOVÉ POSOUZENÍ AKCEPTOVATELNOSTI ZÁMĚRU Z HLEDISKA VLIVŮ NA ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ

Trať Otrokovice - Vizovice (v jízdním řádu pro cestující trať č. 331) je jednokolejná železniční trať o délce cca 25 km. V úseku Otrokovice - Zlín střed se jedná o dráhu celostátní, v úseku Zlín střed - Vizovice o dráhu regionální. Trať je začleněna do systému Zlínské integrované dopravy. Trať je napojena v km 155,450 v žst. Otrokovice na II. železniční koridor Břeclav – Přerov – Ostrava. Předmětný záměr se týká trati Otrokovice – Vizovice v úseku km 0,00 – 24,860. Přilehlé traťové úseky jsou elektrizovány stejnosměrnou trakční proudovou soustavou IT 3kV ss.

Železniční trať Otrokovice – Vizovice má svoji osobitou historii.

Koncese na výstavbu trati Otrokovice - Vizovice byla podepsána 24. září 1898 a po dokončení výstavby byl veřejně provoz této lokálky zahájen již 8. října 1899. Vzniklo železniční spojení na hlavní (Severní dráhu cís. Ferdinanda) trať Břeclav – Přerov a do celého Rakouska-Uherska. Trati se - pro současníka celkem nezvykle - říkalo oficiálně "Localbahn Otrokowitz - Zlin - Wisowitz". Na jejích hraničních kamenech se též objevila zkratka LOZW. Provoz na trati zajišťovala na účet vlastníka společnost KFNB. Po zestátnění KFNB v roce 1907 zajišťovala provoz společnost c. k. Rakouské státní dráhy (kkStB) a po roce 1918 pak Československé státní dráhy. Lokálka však byla stále v soukromých rukou.

Revoluce v dopravní obslužnosti byla i signálem k tomu, aby se naproti zlínskému nádraží začaly stavět první budovy továrny na obuv T. & A. Baťa. Současně ožilo hospodářsky a kulturně celé Podřevnicko i předhůří Valaška.

Někdy od poloviny dvacátých let začíná zájem firmy Baťa o převzetí této trati. V září 1928 se objevil v továrním časopise „Sdělení“ článek s mapkou, v němž se navrhovalo nové kratší spojení Čech se Slovenskem. Tehdy šlo o vybudování trati Č. Třebová – Prostějov – Kroměříž – Zlín – Lidečko – Púchov.

Od roku 1929 se zavedly pravidelné lůžkové vozy ze Zlína do Prahy. V roce 1931 došlo k převzetí trati firmou Baťa. O dva roky později se v jejích strojárnách vyráběly vagóny pro motorové vlaky.

Majoritní podíl akcií této trati získal koncern Baťa a 1. srpna 1931 byla přejmenována na společnost s názvem Otrokovicko-zlínsko-vizovická dráha (OZVD).

21. května 1937 získala OZVD koncesi na výstavbu prodloužení této trati z Vizovic do Horní Lidče. Stavba prodloužení byla ihned zahájena, ale vzápětí přerušena vypuknutím 2. světové války. Po skončení války byla výstavba nové trati obnovena, ale 17. února 1950 ji Ministerstvo dopravy definitivně zastavilo. Některé relikty této stavby se zachovaly dodnes.

Po roce 2000 se záměr na prodloužení trati, tentokrát do Valašské Polanky, objevil v kraje objednané studii *Rozvoj kolejové dopravy ve Zlínském kraji* (2004) i v návrhu zásad územního rozvoje Zlínského kraje (2008), avšak obce v připomínkovém řízení vyjadřovaly i obavy a nesouhlas. Podle navrhovaného řešení by nová železniční trať Vizovice - Valašská Polanka v maximální míře využít drážní těleso vybudované ve 30. a 40. letech.

V historii trati Otrokovice – Zlín – Vizovice byla řada návrhů a projektů. Tak třeba ze stávajícího zlínského nádraží se mělo stát nákladové a nové osobní nádraží se posouvalo k centru města. Jindy se nákladové nádraží umísťovalo mezi Louky a Malenovice, trať městem se překládala pod svahy na severní okraj údolí a nové osobní nádraží se navrhovalo v místě

vily T. Bati na Čepkově. Úsek z Otrokovic do Zlína se měl zdvojkolejnit a na Bahňáku u Moravy se navrhovalo nové nádraží.

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.

Podle v současnosti platného jízdního řádu v osobní dopravě je zajišťováno 29 spojů denně z Otrokovic a stejný počet zpět.

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

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 zatraktivní 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. 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 podstatného zkapacitnění. Navrhované řešení elektrizace trati a zkapacitnění železniční dopravy je z uvedeného důvodu pro předmětné území velmi významné.

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

Podle aktuálního sdělení investora:

V rámci rozsahu dokumentace 2008- SUDOP Brno je připravována úvodní etapa stavby.

a) částečné zřízení druhé koleje Otrokovice – Zlín (od km 2.222 do km 5.978 a od 7.915 do žst. Zlín) v rozsahu úseku celostátní dráhy na této trati.

b) elektrizace Otrokovice – Zlín. Tato elektrizace umožní vést přímé vlaky až do Zlína bez přepřehání v Otrokovicích. Tím není nutno stanici Otrokovice nákladně rozšiřovat.

Otázka vedení přímých vlaků do Vizovic, minimálně z Otrokovic, nebo Kojetína, Holešova je otázkou organizační a ne stavební. Jde zhruba o třetinu vlaků, které mohou být bez problému vedeny v nezávislé trakci, tím odpadne nevhodný přestup ve Zlíně.

c) stavbu podmiňují vyvolané investice - jednou je např. křížení „Prštné“

d) souběžná komunikace severně trati v Otrokovicích bude zkrácena a zapojena do města v souladu s územním plánem.

e) výpravní budova ve Zlíně bude nově (v jiné poloze a půdorysu) řešena a to z důvodu zajištění souladu s územním a regulačním plánem Zlína a v souladu na požadavky památkové péče.

Ve svém principu se tedy jedná v podstatě o variantu 2 s tím, že stavba bude realizována ve dvou etapách a to Otrokovice – Zlín střed (včetně) a Zlín střed – Vizovice.

Uvedený předpokládaný termín zahájení realizace záměru a jeho dokončení se tedy týká první etapy stavby - a to Otrokovice – Zlín střed (včetně).

Opatření týkající se delší časové prodlevy stavby v jednotlivých etapách realizace jsou zahrnuty v návrhu stanoviska.

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

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

S ohledem na komplikovanost stavby je součástí návrhu stanoviska řada opatření, která bude potřeba zohlednit jak pro stádium přípravy, realizace, zkušebního provozu i trvalého provozu v jednotlivých etapách realizace.

Při akceptování těchto opatření považuje zpracovatel posudku stavbu z hlediska udržení rozvoje dopravy v předmětném území za přínosnou a z hlediska vlivů na životní prostředí za akceptovatelnou.

VII. NÁVRH STANOVISKA

MINISTERSTVO ŽIVOTNÍHO PROSTŘEDÍ

100 00 PRAHA 10 - VRŠOVICE, Vršovická 65

V Praze dne

Č.j.:

STANOVISKO K POSOUZENÍ VLIVŮ PROVEDENÍ ZÁMĚRU NA ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ

(návrh)

podle § 10 zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí a o změně některých souvisejících zákonů (zákon o posuzování vlivů na životní prostředí), ve znění pozdějších předpisů

I. Identifikační údaje

- Název záměru:** Elektrizace trati vč. PEÚ Otrokovice-Zlín-Vizovice
- Kapacita (rozsah) záměru:** Celková délka elektrizovaného úseku je cca 25 km. Zdvoukolejnění se týká úseku o délce cca 13 km
- Umístění:**
Kraj: Zlínský
Obec: Otrokovice, Zlín, Lípa, Želechovice nad Dřevnicí, Zádveřice - Raková, Vizovice
k. ú: Otrokovice, Kvítkovice u Otrokovic, Zlín, Malenovice u Zlína, Louky nad Dřevnicí, Prštné, Příluky u Zlína, Želechovice nad Dřevnicí, Lípa nad Dřevnicí, Zádveřice, Vizovice
- Obchodní firma oznamovatele:** Správa železniční dopravní cesty, s.o. zastoupená Stavební správou Olomouc
- IČ oznamovatele:** 70 99 42 34
- Sídlo oznamovatele:** Správa železniční dopravní cesty, s.o.:
Dlážděná 1003/7
Praha 1 - Nové Město,
110 00 Praha,
Zastoupená Stavební správou Olomouc:

II. Průběh posuzování

Zpracovatel oznámení: Ing. Irena Bártová
Družstevní 1
621 00 Brno
osvědčení č.j. 17 460/4773/OEP/92, prodlouženo na 5 let
rozhodnutím čj. 38202/ENV/06 ze dne 5. 6. 2006.

Datum předložení oznámení: ?? 8. 2009

Závěr zjišťovacího řízení vydaný pod čj. 82741/ENV/09 ze dne 30. 9. 2009 bylo stanoveno, že dokumentaci vlivů záměru na životní prostředí dle přílohy č. 4 k citovanému zákonu je nutné zpracovat a zohlednit a vypřádat v ní všechny relevantní požadavky na doplnění, připomínky a podmínky, které jsou uvedeny v došlých vyjádřeních

Zpracovatel dokumentace: Ing. Irena Bártová
Družstevní 1
621 00 Brno
osvědčení č.j. 17 460/4773/OEP/92, prodlouženo na 5 let
rozhodnutím čj. 38202/ENV/06 ze dne 5. 6. 2006.
Součástí dokumentace je samostatné posouzení vlivů na veřejné zdraví, vypracované autorizovanou osobou Mgr. Petrou Reichlovou a znalecký posudek od MUDr. Bohumila Havla, CSc. z roku 2008.

Datum předložení dokumentace: ?? 1. 2010

Zpracovatel posudku: Ing. Josef Tomášek, CSc.
Středisko odpadů Mníšek s.r.o.
osvědčení č.j. 69/14/OPV/93 ze dne 18. 2. 1993,
prodlouženo dne 7. 7. 2006, č.j.: 45139/ENV/06

Datum předložení posudku: 8.7. 2010

Celkové hodnocení procesu posuzování včetně účasti veřejnosti:

- Dne ?? 8. 2009 obdržel příslušný úřad (MŽP ČR) oznámení s náležitostmi dle přílohy č. 3 citovaného zákona zpracované Ing. Irenou Bártovou.
- Dne 21. 8. 2009 bylo oznámení rozesláno dotčeným územním samosprávným celkům a dotčeným správním úřadům ke zveřejnění a vyjádření.
- Dne ?? 8. 2009 byla informace o oznámení zveřejněna na úřední desce Zlínského kraje.

- Dne 30. 9. 2009 vydal příslušný úřad závěr zjišťovacího řízení, ve kterém bylo uvedeno, že oznámení záměru dle přílohy č. 4 k citovanému zákonu je nutné zpracovat dle obdržených připomínek.
- Dne ???. 1. 2010 obdržel příslušný úřad dokumentaci s náležitostmi dle přílohy č. 4 citovaného zákona zpracovanou Ing. Irenou Bártovou
- Dne 15. 2. 2010 byla dokumentace rozeslána dotčeným územním samosprávným celkům a dotčeným správním úřadům ke zveřejnění a vyjádření.
- Dne ???. 2. 2010 byla informace o dokumentaci zveřejněna na úřední desce Zlínského kraje.
- Dne 9. 4. 2010 byl příslušným úřadem pověřen Ing. Josef Tomášek, CSc. zpracováním posudku.
- Dne 21. 5. 2010 požádal Ing. Tomášek MŽP o prodloužení termínu odevzdání posudku
- Dne 4. 6. 2010 příslušný úřad žádosti vyhověl
- Dne 8. 7. 2010 obdržel příslušný úřad zpracovaný posudek.
- Dne ???. 7. 2010 rozeslal příslušný úřad posudek dotčeným územním samosprávným celkům a dotčeným správním úřadům ke zveřejnění a vyjádření.
- Dne ???. 7. 2010 byla zveřejněna informace o posudku na úřední desce Zlínského kraje.
- Dne ???. 8. 2010 rozeslal příslušný úřad pozvánku na veřejné projednání dotčeným územním samosprávným celkům a dotčeným správním úřadům ke zveřejnění.
- Dne ???. 9. 2010 se v konalo veřejné projednání záměru.

Závěry zpracovatele posudku:

Zpracovatel posudku považuje dokumentaci vlivů záměru na životní prostředí za akceptovatelnou a zpracovanou dle požadavku zákona č. 100/2001 Sb., ve znění pozdějších předpisů. V dokumentaci je kladen hlavní důraz na prioritní ovlivnitelné složky životního prostředí - hluková zátěž, vibrace, ovzduší, fauna a flora - a je provedeno hodnocení zdravotních rizik. Údaje v kapitole B (zejména popis technického a technologického řešení, údaje o vstupech a údaje o výstupech) jsou často uvedeny velmi stručně a lze je nalézt až v dalších částech dokumentace (zejména v kapitole D I. případně v přílohách).

Odborné studie jsou zpracované na dobré profesionální úrovni,

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

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

Vyjádření k dokumentaci

Vyjádření dotčených územních samosprávných celků k dokumentaci

subjekt	vyjádření č.j.	datum
Statutární město Zlín	MMZL 16318/2010 OŽPaZ-2	18. 3. 2010
Město Otrokovice	OM/PIŠŤ-1/2010/11440/2010/PIS	31. 3. 2010

subjekt	vyjádření č.j.	datum
Obec Želechovice	neuveдено	19. 3. 2010
Obec Lípa	43/2010	24. 3. 2010

Vyjádření správních úřadů k dokumentaci

subjekt	vyjádření č.j.	datum
Krajský úřad Zlínského kraje, odbor životního prostředí a zemědělství	KUZL 22840/2010	6. 4. 2010
Magistrát města Zlína, odbor životního prostředí a zemědělství	MMZL 16318/2010	18. 3. 2010
Městský úřad Otrokovice, odbor životního prostředí	OŽP/352/2010/11397/2010/HO V	19. 3. 2010
Městský úřad Vizovice, odbor životního prostředí	MUVIZ 004902/2010/Rd	15. 3. 2010
Obecní úřad Lípa	43/2010	24. 3. 2010
Krajská hygienická stanice Zlínského kraje se sídlem ve Zlíně	ZL 3473/2.5/2010-02	12. 3. 2010
Česká inspekce životního prostředí, oblastní inspektorát Brno	ČIŽP/47/IPP/0915355 005/10/BLV	26. 2. 2010
MŽP, odbor ochrany horninového prostředí a půdního prostředí	588/600/10	24. 2. 2010
MŽP, odbor ochrany ovzduší	648/820/10	25. 2. 2010

Vyjádření veřejnosti k dokumentaci

	datum
dr. Vilma Skácelová, Zachova 4, Brno	22. 3. 2010
Anna a Vladimír Machalovi, Nádražní ulice č.p. 190, Želechovice nad Dřevnicí	22. 3. 2010

Občanská sdružení se k záměru nevyjádřila.

III. HODNOCENÍ ZÁMĚRU

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

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

Proces posuzování vlivů na životní prostředí posuzuje realizaci záměru z pohledu akceptovatelnosti z hlediska ochrany životního prostředí. Z hlediska tohoto aspektu nebyl nalezen natolik významný faktor, který by bránil předmětnému záměru při akceptování

podmínek formulovaných zpracovatelem dokumentace, orgánů státní správy a zpracovatelem posudku.

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

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

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

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

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

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

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

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 zatraktivní železniční dopravu před silniční.

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

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

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

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

Ne zcela jasné je dořešení křížení trati se silnicí v Otrokovicích žkm 0,624 (křížení trakcí). Tuto problematiku má projektant technicky vyřešenu a v současné době je v řešení změna znění vyhlášky ve znění pozdějších předpisů. V této vyhlášce je v § 66 odst 4) uvedeno, že dráha trolejbusová se může křížit s železniční dráhou v jedné úrovni, jen není-li železniční dráha elektrizovaná. Pokud nedojde ke změně citované vyhlášky, bude muset oznamovatel volit jiný způsob řešení křižovatky.

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

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

Do návrhu stanoviska jsou promítnuty relevantní požadavky z vyjádření dotčené samosprávy, orgánů státní správy a samosprávy.

Pořadí variant z hlediska vlivů na životní prostředí:

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

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

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

Z pohledu technologického zařízení trati jsou varianty rovnocenné.

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

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

Vlastní dokumentace nedává přednost žádné variantě.

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

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

Vypořádání vyjádření k dokumentaci:

Vyjádření všech dotčených subjektů k dokumentaci byla přehledně a úplně vypořádána v posudku v souladu s § 8 cit. zákona.

Vypořádání vyjádření k posudku:

Obdržená vyjádření k posudku

subjekt	vyjádření č.j.	datum

Veřejné projednání

Na veřejném projednání dne ...

Podrobněji jsou výsledky veřejného projednání specifikovány v protokolu z veřejného projednání č. j. ze dne

Stanovisko příslušného úřadu z hlediska přijatelnosti vlivů záměru na životní prostředí s uvedením podmínek pro realizaci záměru, popřípadě zdůvodnění nepřijatelnosti záměru

Na základě oznámení, dokumentace a posudku k předmětnému záměru, veřejného projednání podle § 9 odst. 9 zákona a vyjádření k nim uplatněných vydává Ministerstvo životního prostředí jako příslušný úřad podle § 10 zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí a o změně některých souvisejících zákonů (zákon o posuzování vlivů na životní prostředí) **z hlediska přijatelnosti vlivů záměru na životní prostředí**

SOUHLASNÉ STANOVISKO

k záměru

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

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

Doporučená varianta:

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

Podmínky souhlasného stanoviska:

I. Fáze přípravy:

Ochrana vod a prevence závažných havárií

- Zpracovat Havarijní a Povodňový plán pro období výstavby a nechat schválit příslušným vodoprávním úřadem.
- Dodavatel stavby zajistí vhodné zdroje vody pro stavbu.

Nakládání s odpady

- V dalších stupních projektové přípravy budou rozbory kameniva a rozbory zemin určených k uplatnění na povrchu terénu dle potřeby doplněny dalšími vzorky vyhodnocenými dle požadavků aktuálně platné legislativy.

Půda

- V souvislosti se zábořem pozemků náležících do zemědělského půdního fondu si investor zajistí povolení k odnětí zemědělské půdy ze ZPF u příslušného orgánu ochrany ZPF. Pokud si práce spojené se zařízením staveniště vyžádají odnětí ZPF na dobu delší než 1 rok, včetně doby potřebné k uvedení dotčených pozemků do původního stavu, požádá provozovatel těchto prací o souhlas k dočasnému odnětí půdy ze ZPF u orgánu ochrany ZPF (dle § 9 zákona č. 334/1992 Sb.).
- V projektové přípravě zajistit případnou skrývku svrchních vrstev půdy a její uložení na mezideponii. Skrývku orníční vrstvy využít pro opětovanou rekultivaci po ukončení výstavby nebo její nakládání v souladu s požadavky orgánu ochrany půdního fondu.

Ovzduší

- Specifikovat v prováděcím projektu stavby organizační opatření k snížení sekundární prašnosti při výstavbě.

Ochrana přírody a krajiny

- Případné náhradní výsadby budou naplánovány po dohodě s příslušným orgánem ochrany přírody.
- Pokud možno neprovádět zásahy do koryt vodotečí a břehových porostů.
- 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. Před a za propustky (ani přímo v nich) by neměly být usazovací jímky s kolmými nebo prudkými stěnami - tyto jímky by se staly pastmi na menší živočichy.
- Při rekonstrukci a sanaci mostů a propustků je třeba zajistit, aby materiály k tomuto účelu používané neunikaly do okolního prostředí (např. zaplachtování) a nedošlo k znečištění vody. Při injektáži a podlévání ložisek mostních objektů je třeba zabránit úniku látek k tomu používaných do okolí (zejména do vody a do půdy).
- Požádat příslušný orgán o souhlas ke kácení dřevin dle § 8 a 9 zákona č. 114/1992 Sb., v platném znění.
- Hodnotné solitérní dřeviny ochránit dřevěným obložením před poškozením mechanizací.

Ochrana veřejného zdraví

- Dopracovat technické řešení protihlukových stěn a specifikovat individuální protihluková opatření.
- Vhodně řešit protihlukové stěny tak, aby významně nenarušovaly komfort cestujících, pohodu obyvatel nejbližších obytných objektů a významně nenarušovaly ráz území.
- Především v památkové zóně se doporučuje použít kombinace skla a režných cihel.
- V projektové přípravě zpracovat realizaci protihlukových stěn v celém rozsahu jak jsou navrženy včetně prostorových rezerv na případnou budoucí realizaci.
- V případě, že dojde k odložení stavby, příp. etapy stavby o více než 5 let, aktualizovat stávající hlukovou studii na úrovni v té době známých parametrů.
- Na základě této studie provést nový návrh protihlukových stěn a tyto promítnout do projektové dokumentace s respektováním výše uvedených bodů.
- Deklarovat KHS Zlínského kraje, zda je pro realizaci individuální ochrany obytných objektů - výměna oken, zajištěna dostatečná neprůzvučnost oken, vzhledem k výhledovému hlukovému zatížení. Dokladovat minimální neprůzvučnost oken stanovenou v souladu s požadavky ČSN 73 0532 Akustika - Ochrana proti hluku v budovách a související akustické vlastnosti stavebních výrobků-Požadavky.
- Do projektové dokumentace zpracovat opatření ke kompenzaci vibračních účinků provozu uvedené trati.
- Omezit, případně vyloučit nákladní vlakové soupravy v noční době a to včetně obslužné dopravy přepravy překladiště firmy Metrans v Želechovicích.

Ostatní

- Technicky dořešit křížení se silnicí v Otrokovicích. V případě, že nebude legislativní schůdnost navrhovaného řešení, řešit situaci jinak (např. mimoúrovňové křížení) včetně všech souvisejících opatření.
- V případě, že technické řešení křížení trakcí v Otrokovicích bude jiné, než v současnosti navrhované, příslušný orgán rozhodne, zda nové řešení podléhá zjišťovacímu řízení dle zák. 100/2001 Sb. ve znění pozdějších úprav.
- Specifikovat umístění zařízení stavenišť s ohledem na obytnou zástavbu.
- Vyloučit umístění zařízení stavenišť v přírodně hodnotných úsecích podél trati (zejména VKP a prvky ÚSES).
- Recyklační základnu neumísťovat do areálu TOMA.
- Oznámit záměr Archeologickému ústavu AV ČR a umožnit jemu nebo jiné oprávněné organizaci provést na dotčeném území případný záchranný archeologický výzkum.
- Respektovat stanovisko MŽP podle zákona č. 100/2001 Sb., v platném znění k předmětnému záměru.

II. Fáze realizace

Ochrana vod a prevence závažných havárií

- Dodavatel stavby zajistí ochranu vod před znečištěním ze stavby.
- Likvidaci splaškových vod v etapě výstavby bude zhotovitel stavby řešit trvalými sociálními zařízeními napojenými na splaškovou kanalizaci respektive suchými WC s chemickou náplní nebo odvozem splašků na smluvní ČOV.
- Na všech zařízeních stavenišť musí být zajištěn takový způsob manipulace s pohonnými hmotami a dalšími látkami, který vyloučí možnost jejich úniku do okolního prostředí.
- Na plochách zařízení stavenišť nebudou skladovány látky škodlivé vodám ani PHM s výjimkou množství pro jednodenní potřebu ať již z důvodu použití látek pro výstavbu (penetrační nátěry apod.) či jako PHM do ručního nářadí (motorové pily, apod.).
- Na zařízeních stavenišť či vlastní stavbě nebude probíhat čerpání PHM. V případě plnění nádrží ručního nářadí nebo kompresorů bude použito odpovídající postupů.
- Na plochách zařízení stavenišť v zátopovém území a v blízkosti vodních toků budou stavební mechanismy a nákladní automobily vybaveny dostatečným množstvím sanačních prostředků pro případnou likvidaci úniků ropných látek. Nesmí zde být provozována jakákoliv manipulace s ropnými látkami, ani jejich skladování, dále zde nesmějí být opravovány žádné mechanismy (stavební stroje či vozidla).
- Na zařízeních stavenišť nalézajících se v zátopovém území nebude skladován lehce odplavitelný materiál či materiál, který by mohl při zvýšených průtocích působit jako překážka v toku.
- V průběhu odstávky mechanismů budou tyto podloženy záchytnými vanami pro zachycení případných úkapů ropných látek.

- V případě úniku ropných nebo jiných závadných látek bude kontaminovaná zemina neprodleně odstraněna a uložena na lokalitě určené k těmto účelům, nebo předána oprávněné firmě k provedení dekontaminace.
- V případě mimořádného úniku bude informován místně příslušný vodohospodářský orgán a zajištěna odpovídající nápravná opatření v souladu s havarijním plánem.

Ochrana ovzduší

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

Nakládání s odpady

- Kontaminované kamenivo zpod výhybek bude snímáno samostatně a odváženo na biodegradační plochu nebo na skládku nebezpečných odpadů.
- S odpadem, který vznikne v rámci demoličních prací, při vlastní stavbě, bude nakládáno v souladu se zákonem o odpadech a s prováděcími právními předpisy vydanými na jeho základě. Nakládání s odpady, které vzniknou během stavby, zabezpečuje a zodpovídá za ně zhotovitel stavby.
- Přechnodné skladování odpadů na zařízeních staveniště či vlastním staveništi bude omezeno na nezbytně nutnou dobu.
- Při demoličních pracích, zvláště při práci s azbestem budou dodržována opatření k ochraně zdraví podle § 21 nařízení vlády 361/2007 Sb.
- Specifikovat množství vznikajících odpadů, stanovit konkrétní místa a nádoby na tříděný odpad a systém sběru, třídění, soustřeďování, využívání či odstraňování vznikajících odpadů, a to tak, aby bylo zřejmé splnění požadavků daných zákonem č. 185/2001 Sb., o odpadech, v platném znění a jeho prováděcích předpisů.
- V maximální možné míře třídít a recyklovat odpady vznikající během výstavby a preferovat jejich využití jako druhotné suroviny. Minimalizovat objem odpadů ukládaných na skládky.
- Smluvně zajistit odstranění odpadů pouze se subjekty oprávněnými k této činnosti.

Ochrana přírody a krajiny

- Odstraňování dřevin je třeba provádět pouze mimo hnízdní období ptáků a mimo vegetační období (tedy kácet a vyřezávat pouze od zač. listopadu do konce března).
- V případě, že dojde k realizaci stavby v delším časovém horizontu (více než 4 roky), zpracovat aktualizované biologické hodnocení (platí i pro dílčí etapy realizace).
- Hodnotné solitérní dřeviny ochránit dřevěným obložením před poškozením mechanizací.
- Požádat příslušný orgán o souhlas ke kácení dřevin dle § 8 a 9 zákona č. 114/1992 Sb., v platném znění.

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

Ochrana veřejného zdraví

- Realizovat protihlukové stěny současně se stavbou jen v těch úsecích, kde se to jeví nezbytné - k realizaci v každém případě protihlukové stěny A2, C2, C3, D1 (pro I. Etapu realizace).
- Přípravu stavby a stavbu v ostatních úsecích realizovat tak, aby protihlukové stěny mohly být následně realizovány.
- O realizaci protihlukových stěn (jejich instalaci) na zbývajících úsecích bude rozhodnuto až na základě měření ve zkušebním provozu.
- Celý proces výstavby bude organizačně zajištěn tak, aby maximálně omezoval možnost narušení faktorů pohody, a to zejména v nočních hodinách a ve dnech pracovního klidu.
- Veškerou stavební činnost lze provádět pouze v době od 7 do 21 hod (limit 65 dB). Případné požadavky na noční práce je třeba v předstihu konzultovat s orgány hygienické služby, které stanoví další podmínky.
- 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 hlukově náročné práce s pracemi o nízké hlučnosti, tj. zkrátit provoz výrazných hlukových zdrojů v jednom dni a práci rozdělit do více dnů po menších časových úsecích (při zkrácení provozní doby mechanismů se snižuje celková průměrná hladina hluku pro 14-hodinovou pracovní dobu a zvyšuje se přípustný limit).
- Dodavatel stavby zajistí dodržení limitů hluku po dobu výstavby dle nař. vlády č.148/2006 Sb., případné výjimky projedná s KHS.

Ostatní

- Používané nákladní automobily a stavební mechanizace budou v dokonalém technickém stavu a budou splňovat příslušné normy stanovené pro jejich provoz.
- Dodavatel stavby by měl garantovat minimalizaci negativních vlivů stavby na zdraví obyvatel a budou používat moderní a progresivní postupy výstavby (využití méně hlučných a životnímu prostředí šetrných technologií).
- Během stavby budou dodržovány podmínky na ochranu životního prostředí a jeho jednotlivých složek, bezpečnosti práce, požárního zabezpečení a ochrany zdraví a majetku při výstavbě, dle platných právních předpisů, směrnic a ČSN.

- Po ukončení stavebních prací budou přístupové komunikace, plochy zařízení stavenišť, vlastní staveniště apod. bezodkladně uvedeny do původního stavu včetně vegetačních úprav.
- Minimalizovat znečištění vozovek důsledným čištěním nákladních vozidel před výjezdem z areálu staveniště.

III. Fáze zkušebního provozu

Nakládání s odpady

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

Ochrana přírody a krajiny

- Zajistit trvalou péči o provedené náhradní výsadby.

Ochrana veřejného zdraví

- Provést měření hluku z dopravy na trati Otrokovice - Vizovice v denní a noční době v chráněném venkovním prostoru staveb a v chráněném vnitřním prostoru staveb akusticky chráněných objektů situovaných při trati Otrokovice - Vizovice. Měřicí místa budou určeny po dohodě s KHS ZK se sídlem ve Zlíně. Měření bude provedeno v souladu s § 32a) zákona č. 258/2000 Sb., o ochraně veřejného zdraví držitelem osvědčení o akreditaci nebo držitelem autorizace podle § 83c) tohoto zákona. Výsledky tohoto měření budou předloženy KHS ZK se sídlem ve Zlíně k posouzení (týká se i dílčích částí trati uvedených do zkušebního provozu).
- Promítnout výsledky měření do aktualizované hlukové studie, která bude pracovat s menší mírou nejistoty.
- Tam, kde na základě hlukové studie i výhledově dojde k překračování příslušného hygienického limitu, protihlukové stěny bezprodleně realizovat.
- Na základě výsledků měření realizovat individuální protihluková opatření adekvátní zjištěné situaci.
- V případě, že následným měřením hluku nebude doloženo prokazatelné splnění hygienických limitů hluku stanovených v nařízení vlády ČR č. 148/2006 Sb., o ochraně zdraví před nepříznivými účinky hluku a vibrací pro chráněný venkovní prostor staveb a chráněný vnitřní prostor staveb a pro denní dobu, budou provedena odpovídající protihluková opatření projednaná s KHS ZK se sídlem ve Zlíně.
- Provést měření vibrací v lokalitách odsouhlasených orgánem veřejného zdraví. Výsledky budou předloženy KHS. V případě, že měřením vibrací nebude doloženo prokazatelné splnění hygienických limitů stanovených v nařízení vlády ČR č. 148/2006 Sb., o ochraně zdraví před nepříznivými účinky hluku a vibrací, budou provedena odpovídající nápravná opatření projednaná s KHS ZK se sídlem ve Zlíně.

- Bez souhlasu KHS ZK se sídlem ve Zlíně nelze předmětnou trať (nebo její část) uvést do trvalého provozu.
- Po realizaci protihlukových stěn bude provedeno měření osvětlení v objektech stanovených po dohodě s orgánem veřejného zdraví. Výsledek měření bude předložen KHS.

Ostatní

- Zpracovat konečné verze provozních předpisů - provozní řády, havarijní plán atd. Materiály, podléhající schválení předložit a nechat schválit.
- Upravit jízdní řád trati s ohledem na provedené úpravy trati s respektováním dopravních špiček v silniční dopravě (úrovňová křížení).

III. Fáze trvalého provozu

Ochrana vod

- Udržovat v stálém provozu schopném stavu odvodnění železniční trati a souvisejících staveb.

Ochrana přírody a krajiny

- Zajistit trvalou péči o zeleň související s předmětnou tratí.

Ostatní

- Podle potřeby aktualizovat provozní předpisy - provozní řády, havarijní plán atd. Materiály, podléhající schválení předložit a nechat schválit.

Ochrana veřejného zdraví

- V případě významné změny uvažované frekvence dopravy na předmětné trati (navýšení) bude očekávaná situace posouzena aktualizovanou hlukovou studií a výsledek bude projednán s KHS ZK se sídlem ve Zlíně.

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

Platnost tohoto stanoviska je 2 roky ode dne jeho vydání s tím, že jeho platnost může být na žádost oznamovatele záměru prodloužena v souladu s ustanoveními § 4 odst. 1 písm. f) a § 10 odst. 3 zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí a o změně některých souvisejících zákonů (zákon o posuzování vlivů na životní prostředí), ve znění pozdějších předpisů.

Ing. Jaroslava HONOVÁ
ředitelka odboru
posuzování vlivů na životní prostředí

Obdrží:

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

Datum zpracování posudku: 9.7.2010

Jméno, příjmení, bydliště a telefon zpracovatele posudku a osob, které se podílely na zpracování posudku:

Zpracovatel posudku:

Ing. Josef Tomášek, CSc. - držitel autorizace dle § 19 zákona č. 100/01 Sb. -
osvědčení č.j. 69/14/OPV/93 ze dne 18. 2. 1993 s prodloužením autorizace na 5
let pod č.j. 45139/ENV/06 ze dne 7. 7. 2006

Středisko odpadů Mníšek s.r.o.

Pražská 900

252 10 Mníšek pod Brdy

IČ: 46349316

DIČ: CZ46349316

tel.: 318 591 770-71

603 525 045

fax: 318 591 772

e-mail: som@somnisek.cz

Spolupracovaly:

Ing. Ivana Lundáková, Středisko odpadů Mníšek s.r.o. (držitelka autorizace dle § 19
zákona č. 100/01 Sb. - osvědčení č.j. 7232/876/OPVŽP/99 ze dne 15. 9. 1999 s
prodloužením autorizace na 5 let pod č.j. 47634/ENV/06 ze dne 21. 7. 2006)

Podpis zpracovatele posudku:

PŘÍLOHY

Seznam příloh:

- Příloha č. 1 Vyjádření dotčených územních samosprávných celků, správních úřadů a veřejnosti k dokumentaci
- Příloha č. 2 Pověření MŽP ke zpracování posudku
- Příloha č. 3 Prodloužení termínu posudku
- Příloha č. 4 Podklady a další údaje nezbytné pro zpracování posudku vyžádané od oznamovatele ve smyslu § 9 odst. 6 zákona č. 100/2001 Sb., v platném znění
- Příloha č. 5 Podklady využité pro zpracování posudku

PŘÍLOHA 1

Vyjádření dotčených územních samosprávných celků, správních úřadů a veřejnosti k dokumentaci

Vyjádření dotčených územních samosprávných celků k dokumentaci

	vyjádření č.j.	datum
Statutární město Zlín	MMZL 16318/2010 OŽPaZ-2	18. 3. 2010
Město Otrokovice	OM/PIŠŤ-1/2010/11440/2010/PIS	31. 3. 2010
Obec Želechovice	neuvedeno	19. 3. 2010
Obec Lípa	43/2010	24. 3. 2010

Vyjádření správních úřadů k dokumentaci

	vyjádření č.j.	datum
Krajský úřad Zlínského kraje, odbor životního prostředí a zemědělství	KUZL 22840/2010	6. 4. 2010
Magistrát města Zlína, odbor životního prostředí a zemědělství	MMZL 16318/2010	18. 3. 2010
Městský úřad Otrokovice, odbor životního prostředí	OŽP/352/2010/11397/2010/HOV	19. 3. 2010
Městský úřad Vizovice, odbor životního prostředí	MUVIZ 004902/2010/Rd	15. 3. 2010
Obecní úřad Lípa	43/2010	24. 3. 2010
Krajská hygienická stanice Zlínského kraje se sídlem ve Zlíně	ZL 3473/2.5/2010-02	12. 3. 2010
Česká inspekce životního prostředí, oblastní inspektorát Brno	ČIŽP/47/IPP/0915355005/10/BLV	26. 2. 2010
MŽP, odbor ochrany horninového prostředí a půdního prostředí	588/600/10	24. 2. 2010
MŽP, odbor ochrany ovzduší	648/820/10	25. 2. 2010

Vyjádření veřejnosti k dokumentaci

	datum
dr. Vilma Skácelová, Zachova 4, Brno	22. 3. 2010
Anna a Vladimír Machalovi, Nádražní ulice č.p. 190, Želechovice nad Dřevnicí	22. 3. 2010

Na následujících stránkách jsou uvedena tato vyjádření veřejnosti k dokumentaci

PŘÍLOHA 2

Pověření MŽP ke zpracování posudku

PŘÍLOHA 3

Prodloužení termínu posudku

PŘÍLOHA 4

Podklady a další údaje nezbytné pro zpracování posudku vyžádané od oznamovatele ve smyslu § 9 odst. 6 zákona č. 100/2001 Sb., v platném znění

Výpočet parkovacích stání u obchodního Lidl dle projektanta:

Vzhledem k celkovému odsunutí křižovatky jižním směrem, dochází k redukci počtu parkovacích míst při pravé straně Objízdné ulice.

Výpočet počtu parkovacích míst u obchodního domu Lidl (podle ČSN 736110 z roku 2006, změna Z1 z roku 2010):

Celkový počet stání se určí podle vzorce:

$$O_o = 1200 / 25 * 0,1 = 4,8 \dots \text{základní počet odstavných stání}$$

$$P_o = 1200 / 25 * 0,9 = 43,2 \dots \text{základní počet odstavných stání}$$

$$K_a = 1,25 \dots \text{součinitel vlivu stupně automobilizace}$$

$$K_p = 0,8 \dots \text{součinitel redukce počtu stání}$$

$$N = (O_o * k_a) + (P_o * k_p) = (4,8 * 1,25) + (43,2 * 1,25 * 0,8) = 6,0 + 43,2 = 49,2$$

$$N = 50$$

Tak, jak je křižovatka navržena, zůstává zachováno 99 parkovacích míst i se splněním požadavku na parkovací místa pro handicapované zákazníky.

V prostoru mezi parkovištěm před OP Lidl a ulicí U Letiště se také nachází záchytné parkoviště s 53 parkovacími místy a dále je možnost parkování před firmou TUFO s.r.o., kde je asi 10 míst bez vyznačení jednotlivých parkovacích míst. Celkem v tomto prostoru dojde přestavbou křižovatky ke zmenšení počtu míst pro parkování osobních vozidel asi o 10.

Lze tedy konstatovat splnění požadavku ČSN 736110 na parkovací místa, včetně míst pro handicapované zákazníky. Stav parkovacích míst bude i po přestavbě křižovatky plně dostačující.

PŘÍLOHA 5

Podklady využité pro zpracování posudku

Podklady využité pro zpracování posudku:

- Oznámení vlivů záměru stavby na životní prostředí „Elektrizace trati vč. PEÚ Otrokovice - Zlín - Vizovice“, Ing. Irena Bártová., srpen 2009
 - Vyjádření k oznámení
 - Závěr zjišťovací řízení
- Dokumentace o hodnocení vlivu záměru stavby na životní prostředí „Elektrizace trati vč. PEÚ Otrokovice - Zlín - Vizovice“, dle zákona č. 100/2001 Sb. ve znění pozdějších předpisů o posuzování vlivů na životní prostředí dle přílohy č. 4 zákona, Ing. Irena Bártová., leden 2010
 - Vyjádření k dokumentaci
 - Podrobná fyzická prohlídka trasy záměru
 - Konzultace KHS Zlínského kraje se sídlem ve Zlíně
 - Informace:
 - oznamovatel - Správa železniční dopravní cesty, státní organizace, zastoupená Stavební správou Olomouc - Ing. Igor Kokojan
 - zpracovatelka dokumentace - Ing. Irena Bártová, Ing. Zdena Kučerová
 - SUDOP Brno, s.r.o. - Ing. Jiří Pelc
 - Databáze Střediska odpadů Mníšek s.r.o.
 - Platná legislativa
 - Obecně dostupné informace