

Modernizace a elektrizace trati Otrokovice - Vizovice

(Posudek ve smyslu přílohy č. 5 k zák. č. 100/2001 Sb., ve znění pozdějších předpisů)

Zpracovatel posudku:

Prof. Ing. Vladimír LAPČÍK, CSc.

K Odře 67/10

700 30 Ostrava-Výškovice

tel./fax: 596 744 750

vladimir.lapcik@vsb.cz

Osvědčení odborné způsobilosti č.j. 17 162/4676/OEP/92 ze dne 9.2.1993 ve smyslu zákona č. 244/1992 Sb., poté autorizace ve smyslu zákona č. 100/2001 Sb., v platném znění, prodloužená dne 20.07.2006 na dobu 5 let (rozhodnutí MŽP č.j. 48011/ENV/06, které nabylo právní moci dne 04.08.2006), prodloužená 01.02.2011 na dobu 5 let (rozhodnutí MŽP č.j. 2082/ENV/11, které nabylo právní moci dne 28.02.2011) a následně prodloužená 26.08.2015 na dobu 5 let (rozhodnutí MŽP č.j. 52743/ENV/15, které nabylo právní moci dne 13.09.2015 - viz příloha).

Soudní znalec v oboru Čistota ovzduší. Jmenován rozhodnutím Krajského soudu v Ostravě (č.j. Spr 3396/94 ze dne 25.10.1994).

Osvědčení o autorizaci ke zpracování odborných posudků ve smyslu § 15 odst. 1 zákona č. 86/2002 Sb. a následně ve smyslu § 32 odst. 1 písm. d) zákona č. 201/2012 Sb., o ochraně ovzduší (ze dne 26.2.2003, č.j. 2833/740/02/MS, následně ze dne 10.2.2005, č.j. 4433/740/04/MS a následně ze dne 22.10.2010, č.j. 4128/780/10/LH/84871/ENV/10). Nyní bez časového omezení platnosti.

Červen 2017

Obsah posudku:

	str.
I. Základní údaje	3
II. Posouzení dokumentace	5
III. Posouzení technického řešení záměru s ohledem na dosažený stupeň poznání pokud jde o znečišťování životního prostředí	27
IV. Posouzení navržených opatření k prevenci, vyloučení, snížení, popřípadě kompenzaci nepříznivých vlivů na životní prostředí	33
V. Vypořádání všech obdržených vyjádření k dokumentaci	34
VI. Celkové posouzení akceptovatelnosti záměru z hlediska vlivů na životní prostředí	51
VII. Návrh stanoviska	58
Přílohy	95
č. 1: Vyjádření Krajské hygienické stanice Zlínského kraje (vyjádření č. j. KHSZL 01809/2017 ze dne 28.02.2017)	
č. 2: Osvědčení autora posudku o odborné způsobilosti ve smyslu zákona č. 244/1992 Sb.	
č. 3: Rozhodnutí MŽP č.j. 52743/ENV/15 ze dne 26.08.2015 o prodloužení autorizace do roku 2020	

I. ZÁKLADNÍ ÚDAJE

I.1. NÁZEV ZÁMĚRU:

Modernizace a elektrizace trati Otrokovice - Vizovice

I.2. KAPACITA (ROZSAH) ZÁMĚRU:

Předmětem záměru *Modernizace a elektrizace trati Otrokovice - Vizovice* je celková modernizace a elektrizace trati v úseku Otrokovice - Zlín - Vizovice, zajištění bezpečnosti na trati a dosažení zvýšení rychlostí na trati se zkrácením jízdních dob a zvýšení komfortu pro cestující.

Záměr je situován na stávající železniční trati č. 331 mezi městy Otrokovice a Vizovice, v úseku km 0,000 až km 24,738. Celková délka řešeného úseku je 24,738 km.

Realizace stavebního záměru předpokládá dosažení těchto hlavních cílů stavby: zlepšení technického stavu a parametrů trati č. 331 Vizovice - Zlín - Otrokovice, zvýšení konkurenceschopnosti regionálního páteřního spojení v ose Vizovice - Otrokovice, zefektivnění systému plošné dopravní obsluhy potenciální koordinací páteřních regionálních železničních a návazných obslužných autobusových linek, zvýšení konkurenceschopnosti dálkových železničních spojení, zlepšení parametrů trati pro efektivnější provoz nákladní železniční dopravy, snížení negativních vlivů z železniční dopravy na životní prostředí a zdraví obyvatelstva, zvýšení bezpečnosti železničního provozu a cestujících, zajištění bezbariérového přístupu pro osoby se sníženou schopností pohybu a orientace a celkové zvýšení komfortu cestování.

V prvním úseku Otrokovice - Zlín střed se ve výhledovém stavu předpokládá s plným zdvoukolejněním tratě a dodržením navrhované traťové rychlosti 100 km/h (oproti původním 60 km/h). Jedinými propady rychlosti bude napojení do žst. Otrokovice (80 km/h), kde je trať vedena v dlouhém oblouku a kde se mimoúrovňově kříží s pozemní komunikací I/55 (trať vedena v tunelu). Trať zde prochází převážně nebytovou zástavbou a hodnotitelný vliv na obytnou zástavbu je pouze lokální.

V druhém úseku tratě Zlín střed - Vizovice, kde trať prochází hustěji zastaveným územím, je z prostorových důvodů ve výhledu zachováno jednokolejné uspořádání tratě a opět je převážně zachována původní trasa. Návrhová rychlost 100 km/h není vzhledem k trase vždy dodržena a zejména ke konci trati je snížena na 70 km/h.

Oba řešené úseky tratě budou elektrizovány stejnosměrnou napájecí soustavou 3 kV. V budoucnu je pro osobní dopravu uvažováno s nasazením lehkých elektrických jednotek (uvažováno se soupravami Regiopanter)

Hodnocený záměr se nachází ve Zlínském kraji na území obcí Otrokovice, Zlín, Želechovice nad Dřevnicí, Lípa nad Dřevnicí, Zádveřice – Raková a Vizovice v katastrálním území Otrokovice, Kvítkovice u Otrokovíc, Malenovice u Zlína, Louky nad Dřevnicí, Prštné, Zlín, Příluky u Zlína, Želechovice nad Dřevnicí, Lípa nad Dřevnicí, Zádveřice a Vizovice.

Pro účely posouzení lze charakterizovat záměr následujícími základními údaji: Hlavním záměrem stavby je celková modernizace a elektrizace trati v úseku Otrokovice - Zlín - Vizovice v délce 24,738 km a její zdvoukolejnění v úseku Otrokovice - Zlín střed.

Posuzovaný záměr splňuje kritéria stanovená v zákoně č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí, ve znění pozdějších předpisů, v příloze č. 1, kategorii I, bodě 9.1 *Novostavby železničních drah delší 1 km.*

Příslušným úřadem pro tuto stavbu je Ministerstvo životního prostředí.

I.3. UMÍSTĚNÍ ZÁMĚRU:

Kraj: Zlínský (se sídlem ve Zlíně)
Obec: Otrokovice, Zlín, Želechovice nad Dřevnicí, Lípa nad Dřevnicí, Zádveřice - Raková, Vizovice
Katastrální území: Otrokovice, Kvítkovice u Otrokovic, Malenovice u Zlína, Louky nad Dřevnicí, Prštné, Zlín, Příluky u Zlína, Želechovice nad Dřevnicí, Lípa nad Dřevnicí, Zádveřice, Vizovice

I.4. OBCHODNÍ FIRMA OZNAMOVATELE:

Správa železniční dopravní cesty, s.o.
Stavební správa východ
Nerudova 1
772 58 Olomouc

I.5. IČ OZNAMOVATELE:

709 94 234

I.6. SÍDLO (BYDLIŠTĚ) OZNAMOVATELE:

Ing. Martin Hryzbil
Stavební správa východ
Nerudova 1
772 58 Olomouc
mobil: +420 724 932 357

II. POSOUZENÍ DOKUMENTACE

II.1. ÚPLNOST DOKUMENTACE:

Dokumentace záměru *Modernizace a elektrizace trati Otrokovice - Vizovice* je zpracována v členění dle přílohy č. 4 k zákonu č. 100/2001 Sb., ve znění pozdějších předpisů.

Podle názoru zpracovatele posudku je obsah a rozsah dokumentace, vzhledem k charakteru záměru, jeho lokalizaci a s ohledem na další poskytnuté údaje, nezbytné pro zpracování posudku, dostačující k možnosti posoudit vlivy předmětného záměru na životní prostředí a veřejné zdraví a ukončit proces posuzování podle zákona č. 100/2001 Sb., ve znění pozdějších předpisů. Dokumentace představuje vyvážený dokument. Další podrobnosti jsou soustředěny do přílohové části, která sestává z osmi příloh. Součástí dokumentace je seznam zkratk a seznam vybraných podkladových materiálů.

Zvýšená pozornost byla věnována zejména hodnocení šíření hluku a vibrací, vlivu záměru na veřejné zdraví, na vodu a půdu. Imise související s posuzovaným záměrem se projeví zejména v období realizace záměru, v období provozu bude vliv navrhovaného záměru na znečištění ovzduší minimální.

Z metodického hlediska je proto možno konstatovat, že dokumentace se vhodně soustřeďuje na rozhodující aspekty spojené s posuzovaným záměrem. Předložená dokumentace odpovídá po metodické stránce zásadním požadavkům správné praxe hodnocení vlivů na životní prostředí a veřejné zdraví.

Záležitosti, které byly předmětem vyjádření k dokumentaci a týkaly se vlivů posuzovaného záměru na životní prostředí a veřejné zdraví, jsou podle názoru zpracovatele posudku standardně řešitelné v rámci další přípravy záměru, a to i na základě požadavků vyplývajících z procesu posuzování podle zákona č. 100/2001 Sb., ve znění pozdějších předpisů, v příslušných následných správních řízeních k povolení předmětného záměru. Vlastní náplň příslušných částí dokumentace je komentována zpracovatelem posudku v následujících částech posudku (zejména kap. II.2).

Závěrem lze říci, že v hodnocené dokumentaci je shromážděno a vyhodnoceno velké množství poznatků o lokalitách, kde s největší pravděpodobností dojde k realizaci záměru *Modernizace a elektrizace trati Otrokovice - Vizovice*. Přes skutečnosti uvedené níže v ostatních kapitolách posudku lze konstatovat, že hodnocená dokumentace splňuje legislativní požadavky kladené na tento dokument.

Jak je uvedeno již v úvodu, je dokumentace zpracována v členění podle přílohy č. 4 zákona č. 100/2001 Sb., ve znění pozdějších předpisů. Z tohoto pohledu odpovídá požadavkům citovaného zákona.

Úplnost dokumentace ve vztahu k vlivům záměru ***Modernizace a elektrizace trati Otrokovice - Vizovice*** na životní prostředí a veřejné zdraví považuje zpracovatel posudku v této etapě přípravy záměru za dostačující k možnosti posoudit vlivy na životní prostředí a veřejné zdraví, formulovat návrh závazného stanoviska pro příslušný úřad - Ministerstvo životního prostředí a ukončit proces posuzování podle zákona č. 100/2001 Sb., ve znění pozdějších předpisů.

II.2. SPRÁVNOST ÚDAJŮ UVEDENÝCH V DOKUMENTACI (OZNÁMENÍ) VČETNĚ POUŽITÝCH METOD HODNOCENÍ:

II.2.1. Správnost uvedených údajů v jednotlivých kapitolách:

Dokumentace byla zpracována dle přílohy č. 4 k zákonu č. 100/2001 Sb., ve znění pozdějších předpisů. Správnost údajů uvedených v předložené dokumentaci (12/2016) záměru „Modernizace a elektrizace trati Otrokovice - Vizovice“ (dále jen dokumentace) lze hodnotit následovně:

Úvod spojený s vypořádáním připomínek (str. 7 až 22)

V úvodu této kapitoly je uveden výtah závěru zjišťovacího řízení (č. j. 68669/ENV/16), které vydalo Ministerstvo životního prostředí dne 10.10.2016, kde konstatovalo, že záměr Modernizace a elektrizace trati Otrokovice - Vizovice je nutné dopracovat v rámci dokumentace EIA především s důrazem na 13 uvedených oblastí.

Dále jsou uvedena vyjádření České inspekce životního prostředí, oblastního inspektorátu Brno, Krajské hygienické stanice Zlínského kraje se sídlem ve Zlíně, Krajského úřadu Zlínského kraje, Magistrátu města Zlína, odboru kultury a památkové péče, Magistrátu města Zlína, odboru životního prostředí a zemědělství, společnosti Cream Sicav, a.s. Praha a společnosti LD – assets s.r.o., Městského úřadu Otrokovice, odboru rozvoje města, Městského úřadu Otrokovice, odboru životního prostředí, Ministerstva životního prostředí, odboru ochrany ovzduší, Ing. Miroslava Rochovanského, MVDr. Josefa Červenky a JUDr. Dagmar Červenkové, vlastníků domu č.p. 71 v obci Lípa nad Dřevnicí a Bohumila Vinklera.

U MVDr. Josefa Červenky a JUDr. Dagmar Červenkové bylo (patrně omylem) uvedeno na str. 19 dokumentace MUDr. Červenka a MUDr. Červenková.

Komentář zpracovatele posudku:

Uvedená vyjádření byla vypořádána. S uvedenými vypořádáními je možno souhlasit.

Část A - Údaje o oznamovateli (str. 23)

Komentář zpracovatele posudku:

Bez připomínek.

Část B - Údaje o záměru

B.I. Základní údaje

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

Komentář zpracovatele posudku:

Bez připomínek.

B.I.2. Kapacita (rozsah) záměru

Komentář zpracovatele posudku:

Bez připomínek.

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

Komentář zpracovatele posudku:

Bez připomínek.

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

Kapitola na str. 25, na 1. až 10. řádku zdola (počítáno vždy včetně nadpisů, avšak bez záhlaví, resp. zápatí) uvádí:

„Připravovaná stavba je od počátku zpracování přípravné dokumentace projekčně koordinována se všemi přímo či potenciálně souvisejícími investičními akcemi, jejichž realizace je plánována v dotčeném území a o nichž byl projektant informován. Jedná se o následující stavební záměry:

- Silnice II/490 Zlín: propojení R49 - I/49 - 3. Úsek „obchvat Zálešné“
- Vedení kapacitní silnice tzv. „pravobřežní komunikace“
- Revitalizace východní části Baťova areálu
- Stavební úpravy křižovatky Vodní x Bartošova a Gahurova x Vavrečkova
- Zlín střed - Most ev. č. 49016-2 na silnici III/49016 - C 301 Dešťová kanalizace
- D55 Otrokovice, JV obchvat“

Závěr kapitoly přináší důležitou informaci o souladu posuzovaného záměru s ÚPD. Na str. 26 je na 7. až 11. řádku zdola uvedeno:

„Umístění záměru je dle vyjádření stavebních úřadů - Městský úřad Vizovice ze dne 02.12.2015 a Magistrát města Zlína ze dne 15.12.2015 v souladu s ÚP. Předmětný záměr je nicméně v rozporu s platným územním plánem (ÚP) města Otrokovice (sdělení ze dne 28.12.2015), a to z důvodu umístění ochranného pásma dráhy (OPD) mimo stávající vymezené pásmo.“

Komentář zpracovatele posudku:

V rámci dalších stupňů projektové dokumentace bude nutno jednat s městem Otrokovice a zajistit soulad posuzovaného záměru s územním plánem (ÚP) města Otrokovice.

Požadavek je uveden jako jedna z podmínek souhlasného stanoviska, které jsou součástí návrhu závazného stanoviska záměru - viz kap. VII posudku.

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

Na str. 27 hodnocené dokumentace je na 7. až 16. řádku zdola je uvedeno:

„Z hlediska přínosů stavby ke zvýšení bezpečnosti dopravy lze sledovat **tři** aspekty:

- zvýšení bezpečnosti železniční dopravy použitím nového zabezpečovacího zařízení 3. kategorie,
- zvýšení bezpečnosti úrovnových přejezdů s pozemními komunikacemi použitím nových přejezdových zabezpečovacích zařízení,
- zvýšení bezpečnosti cestujících výstavbou bezbariérových nástupišť se zabezpečeným přístupem (buď mimoúrovňovým, nebo přes přechod zabezpečený přejezdovou zabezpečovací signalizací)
- zvýšení bezpečnosti silniční dopravy odstraněním nevyhovujících úrovnových křížení železniční tratě s pozemními komunikacemi v Otrokovících, v Prštném a na Podvesné.

Komentář zpracovatele posudku:

*Z věcného hlediska je nutno s uvedenými přínosy souhlasit. Nicméně jsou uvedeny **čtyři** aspekty, nikoliv **tři**.*

B.I.6. Stručný popis technického a technologického řešení záměru

V kapitole B.I.6 je na stranách 28 až 39 popsáno technické řešení hodnoceného záměru – modernizované a elektrizované trati Otrokovice – Vizovice. Je popsáno

kolejové řešení, konstrukce železničního svršku a spodku, jsou popsána nástupiště, železniční přejezdy a přechody pro pěší s uvedením zabezpečení provozu, železniční tunel v Otrokovicích, železniční stanice Otrokovice, žst. Zlín střed, žst. Vizovice, staniční zabezpečovací zařízení, sdělovací zařízení, opěrné a zárubní zdi, pozemní objekty, popis stavebních zásahů staniční technologie v žst. Otrokovice, trakční vedení a ukolejnění a silnoproudé rozvody a zařízení.

Součástí kap. B.I.6 je také *plán organizace výstavby* (str. 38 až 39), který shrnuje 17 podmínek při realizaci stavby, jejichž uplatnění má zajistit maximální ochranu životního prostředí. Uvedené podmínky je možno hodnotit kladně.

Na str. 28 této kapitoly je na 3. až 5. řádku zdola uvedeno:

„Svršek v rekonstruovaných kolejích je uvažován nový S49 na pražcích betonových bezpodkladnicových s pružným upevněním, rozdělení „u“. Nově rekonstruované koleje budou svařeny.“

Dále je v této kapitole na str. 28, na 1. a 2. řádku zdola a na str. 29, na 1. až 4. řádku shora uvedeno:

„Výhybky v hlavní koleji jsou navrženy tvaru S49 na betonových pražcích se žlabovými pražci. Výhybky v předjízdných kolejích jsou navrženy tvaru S49 na betonových pražcích bez žlabového pražce - nové, v případě dostupnosti regenerovaného materiálu budou použity výhybky regenerované. Všechny nově vkládané výhybky budou vybaveny čelistovými závěry, budou opatřeny zařízením pro snižování přestavných sil výměn a budou vevařeny do bezстыkové koleje.“

Komentář zpracovatele posudku:

Nicméně v hlukové studii (příloha č. 2 dokumentace) je na str. 6, na 23. až 26. řádku shora uvedeno:

„Pro výhledový stav (po rekonstrukci) je ve výpočtovém modelu uvažováno s novým kolejovým svrškem tvořeným kolejnicemi UIC 60 svařených do bezстыkové koleje uložených na pražcích B 91 S (bezpodkladnicový systém s pružným upevněním). Ve výhybkách je uvažováno s kolejnicemi stejného tvaru a litými srdcovkami.“

Je žádoucí a pravděpodobné, že bude použit nový kolejový svršek tvořený kolejnicemi UIC 60 svařenými do bezстыkové koleje uložené na pražcích B 91 S (bezpodkladnicový systém s pružným upevněním). Zde by mohlo dojít k teoretickému snížení emisí hluku v rozmezí 4,0 - 7,0 dB jen výměnou svršku. Nicméně je nutno díky mnoha faktorům uvažovat s dolní hranicí rozmezí.

Jak je uvedeno v hlukové studii (příloha č. 2 dokumentace – viz též text výše), je ve výhybkách uvažováno s kolejnicemi stejného typu (UIC 60) a litými srdcovkami. Lité srdcovky („monobloky“) jsou tišší oproti montovaným v rádech 3,0 - 10,0 dB (tak široký rozptyl emise hluku je dán materiálem a technickým stavem srdcovek, které jsou nyní používány na trati; vliv má i skutečnost, zda jsou, či nejsou zavařeny do bezстыkové koleje). I zde je nutno samozřejmě uvažovat s dolní hranicí rozmezí při snížení emise hluku.

Je nutno poznamenat, že v rámci modernizace a elektrizace hodnocené trati by měly být použity pouze moderní prvky železničního svršku, jak je uvedeno v hlukové studii (příloha č. 2 dokumentace).

Podrobně je tato kapitola dokumentace analyzována dále v posudku (kap. III. Posouzení technického řešení záměru s ohledem na dosažený stupeň poznání pokud jde o znečišťování životního prostředí).

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

Komentář zpracovatele posudku:

Uvedené termíny zahájení a dokončení stavby se jeví jako reálné.

B.I.8. Výčet dotčených územně samosprávných celků

Komentář zpracovatele posudku:

Bez připomínek.

B.I.9. Výčet navazujících rozhodnutí podle § 9a odst. 3 a správních orgánů, které budou tato rozhodnutí vydávat

Potřeby rozhodnutí, resp. stanovisek správních úřadů jsou uvedeny v tabulce 3 na straně 39 dokumentace.

Komentář zpracovatele posudku:

V tabulce 3 na straně 39 dokumentace je zde uvedeno 10 správních aktů, se kterými je možno souhlasit.

B. II. Údaje o vstupech

B. II. 1. Půda

Posuzovaná stavba bude v maximální možné míře situována na drážních pozemcích. Celá stavba bude realizována v ochranném pásmu dráhy. V nezbytně nutném rozsahu dojde i k záboru mimodrážních pozemků.

Předmětný záměr se nachází z větší části v zastavěném území a také v zemědělsky využívané krajině. V obvodu stavby se nachází zemědělská půda všech tříd ochrany. Nejhodnotnější půdy 1. třídy ochrany se nachází v úseku mezi Otrokovicemi a Zlínem. Zbývající část trati pak prochází především přes zemědělské půdy 2. třídy ochrany, dojde rovněž k záboru půd 3., 4. a 5. třídy ochrany - viz tabulka 4 na str. 41 dokumentace.

Realizace stavby si vyžádá trvalý a dočasný zábor půdy ze zemědělského půdního fondu ve všech dotčených katastrálních územích. Celkem bude plochou stavby, vymezenou jejím obvodem, dotčeno 152 352 m² pozemků náležejících do ZPF. Tato plocha je celková a nerozlišuje mezi dočasnými a trvalými zábory pozemků.

Realizací záměru dojde k dotčení pozemků určených k plnění funkcí lesa v k.ú. Příluky u Zlína a Želechovice nad Dřevnicí o rozsahu cca 567 m². Pro umístění stavby na těchto pozemcích a v ochranném pásmu lesa je nutný souhlas příslušného orgánu státní správy lesů dle zákona č. 289/1995 Sb., § 14 odst. 2.

Komentář zpracovatele posudku:

Bez připomínek.

B. II. 2. Voda

Na stranách 42 a 43 je uvedeno: „Odběr vody lze předpokládat jak ve fázi výstavby (vlastní stavba, zkrápění staveniště), tak ve fázi provozu. Při výstavbě bude spotřebovávána technologická voda, a to zejména na kropení materiálu při hutnění náspů, kropení betonu při betonářských pracích, resp. čištění spár. Velikost spotřeby vody bude záviset na ročním období provádění prací a souvisejícím počasí - je odhadována na 5 - 15 m³ vody denně pro jedno zařízení staveniště.“

Po dokončení stavby se voda bude odebírat a spotřebovávat pouze v rámci běžného provozu vlakových souprav a pozemních objektů. Realizací záměru dojde k mírnému navýšení spotřeby vody v souvislosti s větším počtem využívaných vlaků. Případem nárazové potřeby vody může být řešení havarijních situací (požáry apod.). Další výrazné změny v odběrech a spotřebě vody ve srovnání se současným stavem nejsou předpokládány.“

Komentář zpracovatele posudku:

Udaná spotřeba technologické vody odpovídá objemům, které jsou v rámci realizace obdobných staveb spotřebovávány. K uvedeným skutečnostem nemám připomínky.

B. II. 3. Ostatní surovinové a energetické zdroje

Komentář zpracovatele posudku:

Bez připomínek.

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

Na str. 44 je uvedeno: „Předmětný záměr bude klást zvýšené nároky na dopravní infrastrukturu v období výstavby. Doprava materiálu na staveniště vyvolá nárůst dopravy na přilehlých komunikacích (zejména na silnici I/49 a dalších místních a účelových komunikacích v blízkosti trati), případně provizorních přístupových cestách, který bude časově omezen pouze na dobu výstavby. Dále budou využívány stávající zpevněné a nezpevněné polní a lesní cesty. Tyto cesty budou po ukončení realizace stavby uvedeny do původního (sjízdného) stavu.“

„V etapě provozu výhledově dojde k poměrně výraznému navýšení počtu projíždějících vlaků na trati, a to zejména osobních souprav. Současné intenzity dopravy a výhledové intenzity dopravy (rok 2025) jsou uvedeny v tabulkách 5 a 6 na stranách 45 a 46 dokumentace.“

Komentář zpracovatele posudku:

S uvedenými konstatováními pro období výstavby je možno souhlasit. Nicméně bude dále nutno omezit pojezdy stavební a dopravní techniky po lokalitě. Mimo již existující, zejména zpevněné cesty bude nutno využívat železniční těleso (podstatná část stavebních prací bude realizována v době výluky železničního provozu) a v prvním roce zdvoukolejňování také koridor souběžné koleje stavby. Pro návoz rozhodujícího materiálu (štěrky, kolejová pole, podpěry trakčního vedení atd.) bude nutno využívat železniční dopravy.

Navýšení počtu projíždějících vlaků na trati, a to zejména osobních souprav, souvisí s cíli rekonstrukce trati, mezi které patří převzetí části dopravní obsluhy v oblasti města Zlína od silniční dopravy. Pro dosažení převedení části dopravních proudů ze silnice na železnici, je třeba kromě zvýšení rychlosti a komfortu cestujících a odstranění přestupů při jízdě do vzdálenějších destinací provést i zkapacitnění trati, což realizace záměru předpokládá (viz tab. 6 na str. 46 dokumentace).

B. III. Údaje o výstupech

B. III. 1. Ovzduší

Na str. 47 je pro období výstavby uvedeno:

„Dne 18. května roku 2016 byl pod č.j. 34623/ENV/16 vydán opatřením obecné povahy Program zlepšování kvality ovzduší, zóna Střední Morava – CZ07. V tomto strategickém dokumentu jsou uvedena opatření pro snižování prašnosti ze stavební činnosti (opatření BD3).

Navýšení emisí tuhých znečišťujících látek v etapě výstavby lze účinně eliminovat dodržováním opatření na snížení emisí při stavbě:

- bude probíhat pravidelné čištění ploch zařízení staveniště a příjezdových cest,
- veškeré stavební mechanismy budou pravidelně čištěny,
- automobily přepravující stavební materiál budou zaplachtovány,
- v případě suchého počasí bude plocha staveniště pravidelně skrápěna.“

Komentář zpracovatele posudku:

S uvedenými konstatováními pro období výstavby je možno souhlasit.

Požadavky jsou uvedeny jako podmínky souhlasného stanoviska, které jsou součástí návrhu závazného stanoviska záměru - viz kap. VII posudku.

B. III. 2. Odpadní vody

Na stranách 48 a 49 je uvedeno:

„Splaškové odpadní vody budou vznikat na stavbě ve velmi omezeném množství. Důvodem je používání chemických WC na jednotlivých zařízeních stavenišť. Splaškové vody v době výstavby budou omezeny pouze na vody znečištěné v důsledku mytí rukou. Vody budou jímány a následně likvidovány v souladu se zákonem o vodách.

Při provozu stavby budou vznikat odpadní vody v rámci běžného provozu vlakových souprav a pozemních objektů. Likvidace takto vzniklých odpadních vod z provozních objektů bude řešena stávajícími prostředky, tj. odvedením do stávající kanalizace nebo žumpy.

Dešťové vody budou jak v období výstavby, tak v době provozu železnice odváděny v místech náspů na okraj tělesa. Systém odvodnění bude tvořen soustavou trativodů, šachet a svodných potrubí podél trati.“

Komentář zpracovatele posudku:

S uvedenými konstatováními je možno souhlasit.

B. III. 3. Odpady

V kapitole B.III.3 je na stranách 50 až 63 popsána podrobně problematika odpadů. Úvodní část kapitoly (str. 50) je mj. věnována platným právním normám v oblasti odpadů. Na str. 50 je na 8. až 10. řádku zdola uvedeno:

- „Vyhláška č. 294/2005 Sb., o podmínkách ukládání odpadů na skládky a jejich využívání na povrchu terénu a změně vyhlášky č. 383/2001 Sb., o podrobnostech nakládání s odpady (v platném znění).“

Komentář zpracovatele posudku:

Je nutno uvést, že v daném případě mohla být uvedena poslední novela vyhlášky č. 294/2005 Sb., tedy vyhláška č. 387/2016 Sb.

Dále je pozornost věnována nakládání s odpady, nakládání s „nebezpečnými“ odpady (N) a s odpady vznikajícími při výstavbě záměru (odpad ze štěrkového lože, odpady z povrchových úprav materiálů, odpady z elektrického a elektronického zařízení, beton, cihly, tašky a keramika, obalové materiály, dřevo a plasty, asfaltové směsi, dehet a výrobky z dehtu, kovy, jiné stavební a demoliční materiály, komunální odpad, odpady obsahující azbest), kterým je věnována převážná část kapitoly B.III.3 (strany 51 až 62). Závěrečná část je věnována odpadům vznikajícím při provozu záměru (str. 63).

V subkapitole nazvané *Odpad ze štěrkového lože* na stranách 52 a 53 je uvedeno:

„V roce 2008 byly v rámci dokumentace pro územní řízení provedeny chemické analýzy štěrkového lože (RNDr. František Kresta, PhD.). Bylo odebráno celkem 35 vzorků a výsledky byly porovnány s hodnotami v tabulce 10.1 vyhl. č. 294/2005 Sb.

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

- obsah těžkých kovů byl překročen oproti limitní hodnotě v tab. 10.1 vyhl. č. 294/2005 Sb. (10 mg/kg suš.) v případě arsenu u vzorků v km 0.900, km 5.300, km 8.500, km 14.565, km 20.500 a 21.690

- v žst. Lípa v koleji č. 2 u obou odebraných vzorků v km 18.635 a km 18.660 byl překročen povolený obsah Hg (0.8 mg/kg suš.)
- u všech vzorků odebraných v místech stání motorových jednotek v zastávkách a stanicích byl překročen limitní obsah uhlovodíků C10-C40, resp. kritérium A dle Metodického pokynu MŽP. Nejvyšší obsahy uhlovodíků C10-C40 byly zjištěny u vzorků odebraných v žst. Malenovice v km 5.370 v koleji č.1 - 17 000 mg/kg suš. a v koleji č 3 - 3 200 mg/kg suš, km 10.100 v žst. Zlín - střed (kolej č. 1) - 1100 mg/kg suš a v km 11.200 v zastávce Zlín - Dlouhá - 6 400 mg/kg suš.
- obsah PAU (6 mg/kg suš.) byl překročen u vzorku v km 12.000 (širá trať) - 17 mg/kg suš. a zastávce Zádveřice (km 21.690) - 110 mg/kg suš.

Žádný z testovaných vzorků nepřekročil kritéria ekotoxicity dle tab. 10.2. vyhlášky č. 294/2005 Sb. na posuzované trati.

Vzhledem k výše uvedeným rozborům je třeba, aby s odpady bylo nakládáno v souladu se zjištěnými kontaminacemi. Přednostně dojde k odtěžení míst v místech dlouhodobého stání vlaků a v okolí výhybek. Na kontaminaci C10 – C40 uhlovodíky poukazují výše uvedené průzkumy. Vhodné by bylo, aby došlo ke snížení kontaminace těmito látkami na biodegradačních či dekontaminačních plochách.

V místech, kde došlo k překročení limitního obsahu těžkých kovů v sušině (dle tab. 10.1. vyhl. č. 294/2005 Sb.) nelze tyto odpady ukládat na povrch terénu. Dle zařazení do tříd vyluhovatelnosti (tab. 2.1 vyhl. č. 294/2005 Sb.) budou tyto odpady odstraněny na příslušném zařízení, kterým je skládka ostatní nebo nebezpečného odpadu.“

Komentář zpracovatele posudku:

Je nutno kladně hodnotit, že problematika odpadu ze štěrkového lože byla mj. řešena odebráním 35 vzorků, jejich následnou analýzou a porovnáním výsledků s hodnotami uvedenými v tabulce 10.1 vyhlášky č. 294/2005 Sb., ve znění pozdějších předpisů. S uvedenými konstatováními je nutno souhlasit.

V subkapitole nazvané *Odpady obsahující azbest* je na straně 60, na 3. až 15. řádku zdola uvedeno:

„Při vlastní manipulaci s azbestem je nutná maximální opatrnost, nesmí dojít k nadměrnému poškození desek a následnému uvolnění azbestových vláken do ovzduší. Během demontáže desek nebudou použity nástroje určené k vrtání či řezání, desky jsou volně ložené v kabelových žlabech, ze kterých budou pouze opatrně vyjmuty a přeneseny do nádoby k tomu určené. Kontejner bude následně odvezen na příslušnou skládku odpadů, kde bude odpad předán oprávněné osobě. Dále je třeba upozornit zhotovitele, že práce spojené s demontáží materiálů s obsahem azbestových vláken podléhají ohlášení místně příslušnému orgánu ochrany veřejného zdraví podle § 41 zákona č. 258/2000 Sb., a to 30 dní před započítím prací. Náležitosti hlášení jsou určeny § 5 vyhlášky č.432/2003 Sb., v platném znění. Dále je zaměstnavatel povinen projednat s orgánem ochrany veřejného zdraví opatření pro předcházení rizik souvisejících s expozicí azbestu. Veškeré práce s azbestem je nutno vykonávat v kontrolovaných pásmech ve smyslu zákona č. 309/2006 Sb.“

Komentář zpracovatele posudku:

Je nutno kladně hodnotit, že problematice odpadů obsahujících azbest je věnována náležitá pozornost.

Požadavek týkající se ohlášení prací s azbestovými odpady místně příslušnému orgánu ochrany veřejného zdraví je uveden jako jedna z podmínek souhlasného stanoviska, které jsou součástí návrhu závazného stanoviska záměru - viz kap. VII posudku.

Předpokládané množství vznikajících odpadů při stavební činnosti je uvedeno v tabulce 8 na stranách 61 a 62.

Komentář zpracovatele posudku:

Nicméně jedná se o množství odpadů spíše orientační. Jak je správně uvedeno na str. 61, na 6. a 7. řádku shora, bude množství jednotlivých druhů odpadů vznikajících v průběhu stavby a jejich druhové složení upřesněno v navazujících stupních projektové dokumentace.

B. III. 4. Ostatní (hluk a vibrace, záření, zápach, jiné výstupy)

Hlukové poměry

Pro vyhodnocení vlivu hluku z provozu na rekonstruované železniční trati byly zpracovány hlukové studie, které jsou přílohami 2 a 3 dokumentace. Hlukové studie byly oproti oznámení aktualizovány s ohledem na technické změny projektu (změna v intenzitách dopravy na lokalitě Prštné vlivem plánovaných staveb, úpravy v silniční síti města Zlína a změna v intenzitách dopravy na lokalitě Podvesná - pro silniční část; změna vedení kolejí a prodloužení tunelu). Dále došlo od srpna 2016 ke změnám na základě legislativní úpravy nařízení vlády č. 272/2011 Sb., která umožňuje namísto protihlukových stěn navrhnout jiná opatření k ochraně obytné zástavby v podobě jiného řešení větrání než okny.

Do hlukové studie bylo pro posouzení ovlivnění obytné zástavby hlukem na železnici zahrnuto území, ve kterém se obytná zástavba nachází v blízkosti rekonstruované části železniční trati a kde je předpoklad hlukového ovlivnění.

V hodnocení byl řešen nejvýznamnější zdroj hluku související se záměrem, tzn. železniční doprava. Byla hodnocena jak nulová varianta (tzn. současný stav), tak varianta výhledová (tzn. po rekonstrukci). Dále byla aktualizována hluková studie pro silniční stavby.

Na str. 67 je uvedena tabulka 10, která uvádí umístění 19 protihlukových clon (stěn) na trati Otrokovice - Vizovice (jsou řazeny ve směru staničení).

Na str. 67, na 1. a 2. řádku zdola jsou uvedeny objekty, které není technicky možné účinně chránit pomocí protihlukové stěny. Proto je navržena změna způsobu větrání, kdy se má umožnit větrání jiným způsobem než okny do hlukem nadlimitně zasažené fasády. U ostatních objektů je příslušný hygienický limit dodržen. Jedná se o objekty:

- U Dřevnice č.p. 233 (správně 223 - viz níže, pozn. autora posudku), p.č. 292, k.ú.

Louky nad Dřevnicí,

- Santražiny č.p. 1570, p.č. 1800, k.ú. Zlín.

Na str. 68, na 3. a 4. řádku shora jsou uvedeny objekty, u kterých bude vhodné po výstavbě provést kontrolní měření hluku a v případě překročení hygienických limitů navrhnout také jiný způsob větrání. Jedná se o objekty:

- Hornomlýnská č.p. 829, p.č. 986, k.ú. Zlín,

- třída 3. května č.p. 548.

Na straně 67, na 2. řádku zdola je uvedeno: „- U Dřevnice č.p. **233**, p.č. 292, k.ú. Louky nad Dřevnicí“.

Správně patří: „- U Dřevnice č.p. **223**, p.č. 292, k.ú. Louky nad Dřevnicí“.

Stejná chyba se vyskytuje v dokumentaci také na str. 65, na 4. řádku zdola a na str. 127, na 3. řádku zdola i v hlukové studii (příloha č. 2 - str. 12, 4. řádek shora a str. 29, 12. řádek zdola) a v posouzení vlivů na veřejné zdraví (příloha č. 4 - str. 15, 7. řádek zdola).

Hluková studie byla dále doplněna o vyhodnocení vlivu záměru na okolní zástavbu v souvislosti s úpravami na silniční síti města spojenou s úpravami železniční tratě (příloha č. 3 dokumentace). Posuzovány byly dvě lokality, kde vlivem modernizace železniční tratě je nutný zásah a úprava stávající silniční infrastruktury.

V posuzovaných lokalitách (Prštné a Podvesná) byla pak modelována kumulativní hlučnost od silniční a železniční dopravy.

Lokalita Prštné: Výstavbou nové mimoúrovňové křižovatky a nového dopravního napojení na ulici Nábřeží v lokalitě Prštné se hluková situace v okolí napojení na komunikaci I/49 (třída Tomáše Bati; výpočtové body V1 a V5 - viz příloha č. 3 dokumentace) oproti stávajícímu stavu prakticky nezmění. Naproti tomu dojde převedením dopravy novým nadjezdem nad železniční tratí, který se následně napojuje na ulici Nábřeží, k nárůstu hlučnosti v blízkosti obytné zástavby na ulici U Sokolovny a Nábřeží (výpočtové body V3 a V4). Ekvivalentní hladiny akustického tlaku zde ve výhledovém stavu budou překračovat příslušný hygienický limit. Proto bylo přistoupeno k návrhu protihlukových opatření (návrh protihlukových clon - stěn) pro eliminaci nadlimitní hlučnosti u nejbližší obytné zástavby. Soupis protihlukových opatření je uveden v tabulce 11 na str. 70 dokumentace, navrhovaná protihluková opatření jsou zakreslena v grafických přílohách hlukové studie. Po návrhu protihlukových opatření nedochází u řešené obytné zástavby k prokazatelnému překročení hygienického limitu.

Lokalita Podvesná: Lokalita je již ve stávajícím stavu nadlimitně zasažena hlukem. Výstavbou nového mimoúrovňového křížení pozemní komunikace s železniční tratí nedojde k podstatným změnám v hlučnosti v dané lokalitě. Největší podíl na změně hlučnosti má změna intenzity dopravy. Změna výškového vedení pozemní komunikace Podvesná XVII má na hlučnost mnohem menší vliv. I ve výhledovém stavu dochází u obytné zástavby podél plánované komunikace k nadlimitnímu zatížení (korekce pro starou hlukovou zátěž nebyla uvažována; výpočtové body V7, V8 a V9), a proto jsou ve výhledovém stavu navrhována protihluková opatření. Výpočtový bod V10 (Podvesná XVI I č.p. 5652, p.č. 8912) je nadlimitně zasažen hlukem, ale vzhledem k těsné blízkosti křižovatky ul. Podvesná XVII a ul. Benešovo nábřeží, není možné objekt chránit protihlukovou clonou. Proto je navržena změna způsobu větrání, kdy se má umožnit větrání jiným způsobem než okny do hlukem nadlimitně zasažené fasády.

Na straně 70, na 3. řádku shora je uvedeno: „Výpočtový bod V10 (Podvesná XVI I č.p. 5652, p.č. 8912) je nadlimitně zasažen...“

Správně patří: „Výpočtový bod V10 (Podvesná XVI č.p. 5652, p.č. 8912) je nadlimitně zasažen...“

Stejná chyba se vyskytuje v dokumentaci také na str. 129, na 5. řádku zdola i v hlukové studii - silniční komunikace (příloha č. 3 - str. 13, 2. řádek zdola, str. 16, 5. řádek zdola) a v posouzení vlivů na veřejné zdraví (příloha č. 4 - str. 18, 2. řádek zdola).

Komentář zpracovatele posudku:

S konstatováními uvedenými v této subkapitole je mimo chyby (v č.p. 233 - patří č.p. 223 a v názvu ulice Podvesná XVI I - patří Podvesná XVI) nutno souhlasit.

Návrhy na změnu způsobu větrání a provedení kontrolního měření hluku jsou uvedeny jako podmínky souhlasného stanoviska, které jsou součástí návrhu závazného stanoviska záměru - viz kap. VII posudku.

Vibrace

Dle tabulky uvedené na stranách 71 a 72 se v daném případě v pruhu ve vzdálenosti spočtené isoseisty okolo dopravních kolejí nachází chráněný vnitřní prostor dvou staveb s obytnými místnostmi, kde bude nutno realizovat antivibrační opatření (AVO). Jená se o objekt k bydlení č.p. 238 v žel. km cca 5,1, kde budou aplikována AVO v žel. km 5,05 – 5,15. Dále se jedná o rodinný domek v žel. km cca 16,6, kde budou provedena AVO v žel. km 16,55 - 16,65. V uvedeném pruhu pro realizaci antivibračních opatření budou uloženy antivibrační rohože tloušťky min. 50 mm pod štěrkovým ložem kolejí.

Při realizaci modernizace celé trati bude jako základní antivibrační opatření použito provedení bezстыkové koleje a bezpodkladnicového pružného upevnění kolejnice.

Pozitivní vliv bude mít rovněž zpevnění podloží např. vápno-cementovou vrstvou včetně zhutnění a stavby nového železničního svršku.

Komentář zpracovatele posudku:

S konstatováními uvedenými v této subkapitole je možno souhlasit.

B. III. 5. Doplnující údaje

Komentář zpracovatele posudku:

Bez připomínek.

Část C – Údaje o stavu životního prostředí v dotčeném území

C.I. Výčet nejzávažnějších environmentálních charakteristik dotčeného území

C.I.1. Charakteristika území

Komentář zpracovatele posudku:

Bez připomínek.

C.I.2. Klima

Kapitola uvádí v tabulce 13 klimatické charakteristiky zájmového území (T2, MT9, MT10). Tato kapitola zahrnuje také subkapitolu *Ovzduší* na str. 74. Tabulka 14 v této subkapitole uvádí stávající úroveň znečištění dle klouzavých pětiletých průměrů imisních koncentrací za období 2010 – 2014.

Z tabulky 14 je patrné, že na posuzovaném území jsou překračovány roční imisní koncentrace benzo(a)pyrenu. Zvýšené koncentrace benzo(a)pyrenu jsou způsobeny zejména spalováním v lokálních topeništích, dopravou a zhoršenými rozptylovými podmínkami v zimním období. Dále jsou překročeny průměrné denní koncentrace PM₁₀. Tato překročení byla u obou látek naměřena jak v Otrokovicích, tak ve Zlíně. Směrem k Vizovicím koncentrace klesají pod limitní hodnoty. Ostatní znečišťující látky se pohybují pod platným imisním limitem.

Komentář zpracovatele posudku:

S konstatováními uvedenými v této kapitole je možno souhlasit.

Dále je v této subkapitole (*Ovzduší*) na str. 75, na 9. až 12. řádku zdola uvedeno: „Železniční doprava, na rozdíl od automobilové, tedy není významným zdrojem imisního zatížení, což je dáno jednak četností pojezdů, která je na rozdíl od automobilové dopravy výrazně menší, a dále pak výdychy od diesellových lokomotiv jsou na úrovni 3 metrů nad zemí, oproti 30 cm u automobilů.“

Komentář zpracovatele posudku:

Domnívám se, že výška výdychů diesellových lokomotiv, které jsou na úrovni 3 metrů nad zemí, oproti 30 cm nad zemí u automobilů, nebude hrát velkou roli, protože v jisté vzdálenosti od emisního zdroje (lokomotivy) dojde stejně k dopadu v tomto případě již imise na rostliny, živočichy a samozřejmě člověka. Při klesání imisí projdou tyto výškou 1,25 m, která je brána jako standardizovaná výška dýchacího ústrojí člověka. Je nutno zdůraznit, že v hodnoceném případě nejpozitivnější změnu v daném území v souvislosti s železniční dopravou přinese elektrizace trati, která je připravována.

C.I.3. Geologická stavba a hydrogeologické poměry

Kapitola zpracovaná na stranách 76 až 81 zahrnuje subkapitoly *Geologická charakteristika*, *Hydrogeologická charakteristika*, *Základní údaje o objektu* (hloubený železniční tunel), *Hydrogeologické údaje v lokalitě výstavby tunelu*, *Hydrogeologické aspekty projektované stavby*, *Doporučení pro další etapy průzkumu a Přírodní zdroje*. V subkapitole *Základní údaje o objektu* (hloubený železniční tunel) je na str. 78, na 14. až 18. řádku shora uvedeno:

„Jedná se o nově projektovaný hloubený železniční tunel, který zajistí mimoúrovňové křížení železniční trati s třídou Osvobození v Otrokovících. Na tunelový úsek na obou stranách navazují zářezy zabezpečené oboustrannými zárubními zdmi. Délka zakrytého tunelového úseku je cca 200 m (km cca 0,567 - 0,767), celková délka zahloubeného úseku je cca 1,070 km (km cca 0,215 - 1,286).“

V zásadě se předpokládá, že konstrukční systém je uzavřený rám, který bude vystavěn pod ochranou podzemních stěn vetknutých pod základovou spáru desky dna tunelu. Dále jsou v textu subkapitoly popsány další kroky výstavby tunelu.

Subkapitola *Hydrogeologické údaje v lokalitě výstavby tunelu* (str. 78 a 79) upřesňuje výšku hladiny podzemní vody a koeficienty filtrace u propustných písčitých a u jílovitých zemín.

V subkapitole *Doporučení pro další etapy průzkumu* je na str. 80, na 9. až 15. řádku zdola uvedeno:

- „Vzhledem k tomu, že nelze zcela vyloučit možné ovlivnění hladiny vody v okolních studních v období výstavby, doporučujeme provést hydrogeologický průzkum, v rámci kterého budou zmapovány studny a vodní zdroje v okolí uvažované stavby, bude provedeno zaměření hladin podzemní vody a chemické rozborů podzemních vod za účelem ověření stávajícího stavu kvantity a kvality zvodnělého prostředí.
- V období provozu nepředpokládáme, že by došlo k ovlivnění vydatnosti studní a vodních zdrojů v okolí záměru.“

Komentář zpracovatele posudku:

Doporučení provedení hydrogeologického průzkumu, v rámci kterého budou zmapovány studny a vodní zdroje v okolí uvažované stavby, dále bude provedeno zaměření hladin podzemní vody a chemické rozborů podzemních vod za účelem ověření stávajícího stavu kvantity a kvality zvodnělého prostředí, je uvedeno jako jedna z podmínek souhlasného stanoviska, které jsou součástí návrhu závazného stanoviska záměru - viz kap. VII posudku.

Poslední subkapitolu „Přírodní zdroje“ by bylo vhodné spojit s následující kapitolou C.I.4. Nerostné suroviny.

S ostatními skutečnostmi uvedenými v této kapitole je možno souhlasit.

C.I.4. Nerostné suroviny

Komentář zpracovatele posudku:

Bez připomínek.

C.I.5. Geomorfologie

Komentář zpracovatele posudku:

Bez připomínek.

C.I.6. Hydrologické poměry

Součástí textu kapitoly je tabulka 16 (str. 82), která uvádí 22 vodní toků, které kříží posuzovaný traťový úsek.

V blízkosti posuzované železniční trati protéká řeka Dřevnice, pro kterou Krajský úřad Zlínského kraje dne 10.07.2007 (pod č.j. KUZL 35788/2007) vyhlásil záplavové území pro Q₁₀₀. Násep trati v některých místech tvoří hranici tohoto záplavového území a v

některých místech jím trať prochází (km 2,0 - 2,5; 10,5 - 10,8; 18,5 – 18,8). Dále se v blízkosti trati nachází záplavové území pro Q₁₀₀ řeky Lutoninky, které bylo stanoveno Krajským úřadem Zlínského kraje dne 04.07.2007 (pod č.j. KUZL 35408/2007). K přímému křížení trati s tímto záplavovým územím dochází v km 20,855, kde trať mostním objektem překonává samotnou Lutoninku.

Předmětné území se nenachází v chráněné oblasti přirozené akumulace podzemních vod (CHOPAV). Stavební záměr neleží v ochranném pásmu vodních zdrojů.

Vzhledem k tomu, že poloha drážního tělesa nebude významně měněna, nebudou stávající odtokové poměry zhoršeny.

Komentář zpracovatele posudku:

Se skutečnostmi uvedenými v této kapitole je možno souhlasit.

C.I.7. Půdy

Komentář zpracovatele posudku:

Bez připomínek.

C.I.8. Zvláště chráněná území a přírodní parky

Komentář zpracovatele posudku:

Bez připomínek.

C.I.9. Území chráněná na základě mezinárodních smluv

Záměr neprochází žádnou evropsky významnou lokalitou a ani se v jeho blízkosti žádná lokalita tohoto typu nenachází. Nejbližší zájmové lokalitě se nachází EVL Březnice u Zlína (CZ0723401) ve vzdálenosti 2,7 km jižně a EVL Chřiby (CZ0724091) ve vzdálenosti cca 3,7 km západně.

Nejbližší zájmové lokalitě je ptačí oblast (PO) Hostýnské vrchy (CZ0721024) ve vzdálenosti cca 13 km severně od lokality stavebního záměru. Předmětem ochrany je lejsek malý (*Ficedula parva*) a strakapoud bělohřbetý (*Dendrocopos leucotos*).

Samotná zájmová lokalita se nachází mimo lokality soustavy Natura 2000.

Komentář zpracovatele posudku:

Se skutečnostmi uvedenými v této kapitole je možno souhlasit.

C.I.10. Územní systém ekologické stability

Komentář zpracovatele posudku:

Bez připomínek.

C.I.11. Významné krajinné prvky

Kapitola se zabývá významnými krajinnými prvky (VKP) ze zákona a registrovanými VKP.

Na stranách 88 a 89 je mimo to uveden stručný popis rekonstrukce mostů a propustků (celkem 20 staveb) v lokalitě křížení železniční tratě s vodními toky.

Komentář zpracovatele posudku:

Uvedený výčet rekonstruovaných mostů a propustků by bylo vhodné uvést již v kapitole B.I.6 (Popis technického a technologického řešení záměru). Nicméně i v této kapitole má jeho uvedení opodstatnění.

K ostatním skutečnostem uvedeným v této kapitole nejsou připomínky.

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

C.II.1. Fauna a flóra

Tato rozsáhlá kapitola je uvedena na stranách 91 až 103. V rámci zpracování dokumentace byl proveden pracovníky společnosti Ecological Consulting a.s., kteří jsou autorizovanými osobami, zoologicko - botanický průzkum, prakticky biologické hodnocení v rozsahu dle § 67 zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, ve znění pozdějších předpisů.

Na dotčené lokalitě byl proveden faunistický průzkum průzkum se zaměřením na bezobratlé, ryby, obojživelníky, plazy, ptáky a savce. Rovněž byl proveden floristický průzkum. Výsledky jsou přímo uvedeny v této kapitole.

Komentář zpracovatele posudku:

Se skutečnostmi uvedenými v této kapitole je možno souhlasit.

C.II.2. Nemovité kulturní památky, archeologická a paleontologická naleziště

Kapitola (str. 103 a 104) je rozdělena na subkapitoly *Nemovité kulturní památky a Archeologická a paleontologická naleziště*.

V subkapitole *Archeologická a paleontologická naleziště* je na stranách 103 a 104 uvedeno:

Celé zájmové území je zahrnuto do ÚAN III, tj. území, na němž nebyl dosud rozpoznán a pozitivně prokázán výskyt archeologických nálezů a ani tomu nenasvědčují žádné indicie, ale jelikož předmětné území mohlo být osídleno či jinak využito člověkem, existuje 50% pravděpodobnost výskytu archeologických nálezů.

Stavební záměr v traťovém úseku km 1,35 – 3,40 prochází ÚAN I (poř.č. SAS: 25-31-24/1 a 25-31-24/1) a km 10,0 – 11,07 (25-31-25/3). Traťové úseky v km 4,5 - 5,0; 16,9 – 17,0 a 18 - 19 zasahují do ÚAN II. ÚAN I je území s pozitivně prokázaným výskytem archeologických nálezů a kategorie ÚAN II je území, kde je pravděpodobnost výskytu archeologických nálezů 51 – 100 %.

Na všechny typy území s archeologickými nálezy se vztahuje povinnost vyplývající z § 21-24 zákona č. 20/1987 Sb., o státní památkové péči, v platném znění. To znamená, že je nutné u **ÚAN I a ÚAN II** respektovat § 22 zákona č. 20/1987 Sb., o státní památkové péči v platném znění, tj. stavebníci jsou již od přípravy stavby, tj. záměru provádět jakékoli zemní práce, při nichž může být objeven archeologický nález, ve smyslu § 23 citovaného zákona, povinni tento záměr oznámit Archeologickému ústavu AV ČR a umožnit jemu nebo organizaci oprávněné

k archeologickým výzkumům provést na dotčeném území záchranný archeologický výzkum.

Komentář zpracovatele posudku:

Výše uvedená doporučení jsou uvedena jako podmínky souhlasného stanoviska, které jsou součástí návrhu závazného stanoviska záměru - viz kap. VII posudku.

C.II.3. Území se zvýšenou citlivostí, resp. zranitelností

Komentář zpracovatele posudku:

Bez připomínek.

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

Komentář zpracovatele posudku:

Kapitola (str. 105 a 106) je zpracována odpovídajícím způsobem.

Část 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 aspektů

Tato kapitola (str. 106 až 112) uvádí hodnocení zdravotních rizik na bázi hluku z období provozu záměru.

Jsou uvedeny prahové hodnoty prokázaných účinků hlukové zátěže pro denní (str. 107, tabulka 19) a noční dobu (str. 108, tabulka 20). WHO stanovila hladiny hluku, při kterých dochází k minimálním negativním účinkům hluku na 50 - 55 dB ve dne a 40 - 45 dB v noci. Na základě výše uvedených skutečností byly tedy za limitní hladiny hluku považovány hladiny 55 dB ve dne a 45 dB v noci.

V místech, kde nedochází k naplnění hlukových limitů daných nařízením vlády č. 272/2001 Sb., byly navrženy protihlukové stěny. Celkem bylo navrženo 22 protihlukových stěn a to 19 pro minimalizaci hluku z železniční dopravy a 3 pro hluk ze silniční dopravy.

Dále jsou náplní této kapitoly kvalita ovzduší, vibrace a socioekonomické vlivy.

Komentář zpracovatele posudku:

Vzhledem k charakteru záměru lze z hlediska jeho potencionálního ovlivnění obyvatelstva vzít teoreticky v úvahu faktory fyzikální (hluk, vibrace), chemické (znečišťování ovzduší) a psychosociální (rušení pohody aj.). Jako nejvýznamnější možné vlivy spojené s výstavbou a provozem posuzovaného záměru byly vytipovány vlivy spojené s hlukovým zatížením lokality a se znečišťováním ovzduší. Nicméně převažujícím faktorem v období provozu bude v daném případě jednoznačně hluk, modelovaný hlukovou studií a hodnocený ve studii Posouzení vlivu na veřejné zdraví.

D.I.2. Vlivy na ovzduší a klima

V této kapitole je na str. 113, na 2. až 9. řádku shora uvedeno:

„Vliv stavby na ovzduší v období výstavby lze omezit na emise tuhých částic do ovzduší při manipulaci se sypkými hmotami a na emise ze stavebních strojů a nákladních automobilů. Dopad vlastní stavební činnosti (včetně zemních prací) bude

co nejvíce minimalizován zvolenou technologií zakládání a provádění stavby. Vlivy vyvolané stavební dopravou a mechanizací nebyly pro potřeby oznámení matematicky modelovány. Při realizaci stavby budou důsledně dodržována opatření na minimalizaci vlivů prašnosti. Vzhledem k předpokládanému rozsahu stavebních prací a umístění stavby lze však tvrdit, že vliv ze stavební činnosti za dodržení opatření uvedených v kapitole B.I.6 bude minimalizován.“

Dále je v této kapitole na str. 113, na 4. až 6. řádku zdola uvedeno:

„Navrhované řešení elektrizace trati a zkapacitnění železniční dopravy je z uvedeného důvodu pro předmětné území hodnoceno jako významné. Po realizaci záměru dojde ke zlepšení imisní situace vlivem využití závislé (elektrické) trakce.“

Závěr kapitoly obsahuje subkapitolu *Vliv klimatických změn*.

Komentář zpracovatele posudku:

Výše uvedená doporučení jsou uvedena jako podmínky souhlasného stanoviska, které jsou součástí návrhu závazného stanoviska záměru - viz kap. VII posudku.

S ostatními skutečnostmi uvedenými v této kapitole je možno souhlasit.

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

V rámci této (str. 114 a 115) jsou uvedeny dvě subkapitoly *Hluková situace* a *Produkce odpadů*.

Komentář zpracovatele posudku:

Bez připomínek.

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

V této kapitole je na str. 116, na 4. až 11. řádku shora uvedeno:

„V blízkosti posuzované železniční trati protéká řeka Dřevnice, pro kterou Krajský úřad Zlínského kraje dne 10.7.2007 (pod č.j. KUZL 35788/2007) vyhlásil záplavové území pro Q100. Násep trati v některých místech tvoří hranici tohoto záplavového území a v některých místech jím trať prochází (km 2,0 - 2,5; 10,5 - 10,8; 18,5 - 18,8). Dále se v blízkosti trati nachází záplavové území pro Q₁₀₀ řeky Lutoninky, které bylo stanoveno Krajským úřadem Zlínského kraje dne 04.07.2007 (pod č. j. KUZL 35408/2007). K přímému křížení trati s tímto záplavovým územím dochází v km 20,855, kde trať mostním objektem překonává samotnou Lutoninku.“

Komentář zpracovatele posudku:

Se skutečnostmi uvedenými v této kapitole je možno souhlasit. Dále viz též komentář výše ke kapitole C.I.3 (Geologická stavba a hydrogeologické poměry).

D.I.5. Vlivy na půdu

V této kapitole je na str. 117, na 5. až 8. řádku shora uvedeno:

„Realizace stavby si vyžádá trvalý a dočasný zábor půdy ze zemědělského půdního fondu ve všech dotčených katastrálních územích. Celkem bude plochou stavby, vymezenou jejím obvodem, dotčeno 152 352 m² pozemků náležejících do ZPF. Tato plocha je celková a nerozlišuje mezi dočasnými a trvalými zábory pozemků.

Dále je v této kapitole na str. 117, na 9. až 12. řádku zdola uvedeno:

„Realizací záměru dojde k dotčení pozemků určených k plnění funkcí lesa v k.ú. Příluky u Zlína a Želechovice nad Dřevnicí o rozsahu cca 567 m². Dále se stavba v k.ú. Želechovice nad Dřevnicí a Zádvěřice dotkne „ochranného pásma“ lesa - bude probíhat do 50 m od okraje lesa.“

Komentář zpracovatele posudku:

Se skutečnostmi uvedenými v této kapitole je možno souhlasit.

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

Komentář zpracovatele posudku:

Bez připomínek.

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

Rozsáhlá kapitola na stranách 118 až 124 uvádí subkapitoly *Flóra, Fauna, Migrační prostupnost a Ekosystémy*.

Subkapitola *Fauna* popisuje vliv na bezobratlé, ryby, na obojživelníky a plazy, ptáky a savce. U všech uvedených tříd je doporučeno požádat o výjimku ze základních podmínek ochrany zvláště chráněných druhů dle § 56 zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, ve znění pozdějších předpisů.

Komentář zpracovatele posudku:

Vzhledem k tomu, že se jedná o podmínku plynoucí ze zákona, není proto uvedena mezi podmínkami souhlasného stanoviska, které jsou součástí návrhu závazného stanoviska záměru - viz kap. VII posudku.

D.I.8. Vlivy na krajinu

V této kapitole je na str. 125, na 1. až 5. řádku zdola uvedeno:

„Navrhovaná stavba bude mít **minimální zásah do krajinného rázu**. V blízkých pohledech sice míra zásahu stoupá, jedná se však o dílčí pohledy a v celkových panoramatech je míra vlivu velmi malá. Navrhovaná stavba je v souladu se zákonnými kritérii krajinného rázu a je proto hodnocena jako únosný zásah do krajinného rázu, chráněného dle § 12 zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny.“

Komentář zpracovatele posudku:

Se skutečnostmi uvedenými v této kapitole je možno souhlasit.

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

V této kapitole je na str. 126, na 1. až 2. řádku zdola uvedeno:

„V Malenovicích dojde k demolici budovy č.p. 238 na ulici Tečovské.“

Komentář zpracovatele posudku:

Je nutno uvést, že v rámci v současné době zpracovávané projektové dokumentace došlo ke změně technického řešení vedení tratě tak, aby byla minimalizována nutnost záboru pozemků a demolic objektů. V nově řešené projektové dokumentaci pro územní rozhodnutí tedy nedochází k demolicím objektů.

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

Komentář zpracovatele posudku:

Kapitola je zpracována na stranách 127 až 131. Při studiu této kapitoly se na první pohled zdá, že je obsahově nevyvážená, protože cca 75 % textu je věnováno hlukové problematice.

Nicméně je nutno si uvědomit, že vliv hluku je v daném případě, kdy je posuzována železniční liniová stavba, opravdu dominantním vlivem na veřejné zdraví a životní prostředí. Je tedy možno obsah dané kapitoly akceptovat.

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

Komentář zpracovatele posudku:

Se skutečnostmi uvedenými v této kapitole (na str. 131) je možno se ztotožnit.

D.IV. Charakteristika opatření k prevenci, vyloučení a snížení všech významných nepříznivých vlivů na životní prostředí a popis kompenzací, pokud jsou vzhledem k záměru možné

Komentář zpracovatele posudku:

Tato kapitola uvádí na stranách 132 až 133 celkem 13 opatření. Navržená opatření by bylo jistě možno doplnit o další podmínky, příp. by bylo možno precizovat uvedené návrhy opatření. Nicméně stěžejním dokumentem pro prezentaci těchto opatření je v procesu posuzování vlivů na životní prostředí posudek, pro který jsou tato opatření jedním z rozhodujících výstupů (viz dále kapitola VII posudku - návrh stanoviska).

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

Komentář zpracovatele posudku:

Se skutečnostmi uvedenými v této kapitole (na str. 133 a 134) je možno se ztotožnit.

D.VI. Charakteristika všech obtíží (technických nedostatků nebo nedostatků ve znalostech), které se vyskytly při zpracování dokumentace

V této kapitole je na str. 134, na 7. až 12. řádku zdola uvedeno:

„Určité nedostatky s sebou vždy nese modelové zpracování (hluková studie). Tyto nedostatky jsou dány přesností vstupních údajů, zatížením výpočtů chybou spojenou s vlastní výpočtovou metodou atd. Odchytky od provedeného hodnocení jednotlivých vlivů mohou také následně vzniknout v průběhu zpracování dalšího stupně projektové dokumentace v důsledku precizace vstupních dat. Pokud to bylo možné a účelné, byly nepřesnosti v rámci modelového zpracování eliminovány.“

Komentář zpracovatele posudku:

Se skutečnostmi uvedenými v této kapitole je možno se ztotožnit, protože jakékoliv modelové zpracování rozhodující mírou závisí na přesnosti vstupních údajů a samozřejmě i na vhodnosti použité výpočtové metodiky.

Část E - Porovnání variant řešení záměru (s. 135)

V této kapitole je pouze uvedeno: „Investor nepředkládá variantní řešení záměru.“

Komentář zpracovatele posudku:

Výše uvedený text se jeví na první pohled jako příliš stručný. Za dané situace je nicméně hodnocení pouze jedné varianty logické, protože se jedná o modernizaci stávající trati, kterou ve většině úseků nelze ani jinudy vést, protože prochází hustou zástavbou průmyslových, obchodních a obytných staveb, často v blízkosti páteřní silnice I/49 a vodních toků.

Rovněž technologická varianta je dána, protože zadáním je elektrizace hodnocené trati.

Část F - Závěr (s. 135)

V této části dokumentace je na str. 135, na 3. až 9. řádku zdola uvedeno:

„Závěrem můžeme konstatovat, že úroveň a koncepce navrženého řešení záměru „Modernizace a elektrizace trati Otrokovice - Vizovice“ koresponduje s úrovní, která je obvyklá u obdobných staveb realizovaných v rámci České republiky. Na základě komplexního zhodnocení všech dostupných údajů vztahujících se k posuzovanému záměru, současnému i výhledovému stavu jednotlivých složek životního prostředí a s přihlédnutím ke všem souvisejícím skutečnostem lze konstatovat, že navrhovaný záměr lze doporučit k realizaci.“

Komentář zpracovatele posudku:

S konstatováními uvedenými v této části dokumentace je možno souhlasit za předpokladu, že budou dodrženy podmínky k omezení negativních vlivů záměru na životní prostředí, uvedené v návrhu stanoviska posudku (viz kap. VII).

Část G - Všeobecně srozumitelné shrnutí netechnického charakteru (s. 136 až 141)

Tato kapitola by měla umožnit seznámení veřejnosti s podstatou záměru a sumarizovat hlavní závěry dokumentace a metody, jak jich bylo dosaženo, a to ve formě, která by byla srozumitelná nejširší veřejnosti. Je možno konstatovat, že text uvedený v této kapitole naplňuje výše uvedené konstatování.

Hodnocená dokumentace je zpracována v rozsahu 145 stran textu včetně části H, která zahrnuje seznam příloh (1 – 8), seznam zkratk a seznam vybraných podkladových materiálů. Seznam vybraných podkladových materiálů zahrnuje přehled použité projektové dokumentace a studií, přehled zákonů a jiných právních norem a metodických pokynů a přehled použitých publikací a internetových zdrojů. V seznamu zkratk by měla být uvedena i zkratka Q_{100} (stoletá voda), která by měla být psána v textu dokumentace s dolním indexem (Q_{100} - je uvedeno $Q100$).

Zpracovatel posudku zaznamenal v textu dokumentace velmi malý počet chyb a překlepů (např. na str. 65, 67, 70, 114, 127, 129), což ovšem vzhledem k velkému rozsahu textu (145 stran) nehraje téměř žádnou roli.

Přílohy

Dokumentace představuje dokument přiměřeného rozsahu, další podrobnosti jsou soustředěny do přílohové části, která sestává z osmi (převážně textových) příloh. Příloha č. 1 (Koordinační situace) je uvedena pouze digitálně, mapové podklady přílohy č. 2 (Hluková studie) jsou uvedeny rovněž jen digitálně.

II.2.2. Posouzení metod hodnocení:

Hluk:

Za účelem posouzení hlukové situace v důsledku provozu záměru *Modernizace a elektrizace trati Otrokovice - Vizovice* byla zpracována hluková studie (Ing. Tomáš Kozel; Ecological Consulting a.s., 10/2016 – viz příloha č. 2 dokumentace). Pro zjištění hluku z železniční dopravy byla použita německá výpočtová metodika Schall 03. Výpočet byl proveden programem LimA 5.5. Průběh šíření hluku je dokumentován izofonovými pásmi a doplněním výpočtových bodů. Výsledné hodnoty výpočtových bodů jsou korigovány na vliv odrazů od fasád objektů, před kterými jsou umístěny. Pro vyhodnocení akustických účinků bylo přihlédnuto k

požadavkům a ustanovením uvedeným v nařízení vlády č. 272/2011 Sb., ve znění pozdějších předpisů, a k příslušným normám z oblasti akustiky. Nejistota výpočtu je do 2 dB.

Za účelem správného nastavení výpočtového modelu byla v řešeném úseku železniční tratě vytipována 4 místa, ve kterých bylo provedeno krátkodobé přímé měření ekvivalentních hladin akustického tlaku od provozu na železniční trati. Měření byla provedena na následujících místech: M1 - Benešovo nábřeží č.p. 3828, Zlín, M2 - Kvítková č.p. 4189, Zlín, M3 - Hornomlýnská č.p. 850, Zlín, M4 - Podvesná IX č.p. 6188, Zlín.

Podrobné informace o provedeném měření hluku a samotných výsledcích jsou uvedeny v protokolech č. 15/33 a č. 15/34 (Ecological Consulting a.s.).

Za účelem posouzení vlivu silniční dopravy (lokality Prštné a Podvesná) byla zpracována hluková studie - silniční komunikace (Ing. Tomáš Kozel; Ecological Consulting a.s., 10/2016 – viz příloha č. 3 dokumentace). Pro zjištění hluku z železniční dopravy byla použita německá výpočtová metodika Schall 03. Pro zjištění hluku ze silniční dopravy byla použita francouzská výpočtová metodika – NMPB/XPS 31-133. Výpočet byl proveden programem LimA 5.5. Průběh šíření hluku je dokumentován izofonovými pásmy a doplněním výpočtových bodů. Výsledné hodnoty výpočtových bodů jsou korigovány na vliv odrazů od fasád objektů, před kterými jsou umístěny. Pro vyhodnocení akustických účinků bylo přihlédnuto k požadavkům a ustanovením uvedeným v nařízení vlády č. 272/2011 Sb., ve znění pozdějších předpisů, a k příslušným normám z oblasti akustiky. Nejistota výpočtu je do 2 dB.

Hodnocení zdravotních rizik:

Posouzení vlivů na veřejné zdraví je uvedeno v příloze č. 4 (Mgr. Petra Reichlová, držitelka odborné způsobilosti pro oblast posuzování vlivů na veřejné zdraví č. j.: MZDR 58935/2014-2/OZV, pořadové číslo 6/2014, vydané dne 24.11.2014; Ecological Consulting a.s., 12/2016).

Převažujícím faktorem je v daném případě jednoznačně hluk, modelovaný hlukovou studií a hodnocený ve studii *Posouzení vlivu na veřejné zdraví*.

Biologické hodnocení:

V rámci zpracování dokumentace byl proveden pracovníky společnosti Ecological Consulting a.s., kteří jsou autorizovanými osobami, zoologicko - botanický průzkum, prakticky biologické hodnocení v rozsahu dle § 67 zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, ve znění pozdějších předpisů. Výsledky jsou přímo uvedeny v dokumentaci na stranách 91 až 103.

V posuzovaném území se nenachází žádné území, které by bylo prvkem soustavy NATURA 2000.

Dle stanoviska Krajského úřadu Zlínského kraje, odboru životního prostředí a zemědělství jako orgánu ochrany přírody (č.j. KUZL 72055/2015 ze dne 26.11.2015 - viz příloha č. 8 dokumentace) *nemůže mít* uvedený záměr *významný vliv* na příznivý stav předmětu ochrany nebo celistvost evropsky významné lokality nebo ptačí oblasti. Nebylo tedy třeba zpracovat studii hodnotící vliv záměru na soustavu NATURA 2000.

Zpracovatel dokumentace dále vycházel při hodnocení vlivů záměru *Modernizace a elektrizace trati Otrokovice - Vizovice* na životní prostředí z platné legislativy a souvisejících předpisů, projekčních materiálů a z rekognoskace terénu in situ.

Pro zpracování dokumentace o vlivu záměru *Modernizace a elektrizace trati Otrokovice - Vizovice* na životní prostředí je použita metodika přímého hodnocení výsledků získaných z výše uvedených materiálů. Metodika přímého hodnocení podkladových výsledků je založena na přímém hodnocení stávajícího stavu životního prostředí v dané lokalitě, resp. faktorů, které ovlivňují životní prostředí na lokalitě v současnosti.

Použité metody hodnocení lze v daném případě považovat za odpovídající. Hodnocení vlivů na veřejné zdraví bylo pojato jako hodnocení vlivů hluku na veřejné zdraví, což je v daném případě odpovídající řešení.

II.3. POŘADÍ VARIANT (POKUD BYLY PŘEDLOŽENY) Z HLEDISKA VLVIVŮ NA ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ:

Hodnocená dokumentace záměru *Modernizace a elektrizace trati Otrokovice - Vizovice*, zpracovaná dle zákona č. 100/2001 Sb., ve znění pozdějších předpisů, hodnotí jednu variantu předkládaného záměru.

Za dané situace je to logické, protože se jedná o modernizaci stávající trati, kterou ve většině úseků nelze ani jinudy vést, protože prochází hustou zástavbou průmyslových, obchodních a obytných staveb, často v blízkosti páteřní silnice I/49 a vodních toků.

Rovněž technologická varianta je dána, protože zadáním je elektrizace hodnocené trati.

Uvedené hodnocení variant je možno v posuzovaném případě akceptovat.

II.4. HODNOCENÍ VÝZNAMNÝCH VLVIVŮ ZÁMĚRU NA ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ PŘESAHOJÍCÍCH STÁTNÍ HRANICE:

Vzhledem k charakteru a lokalizaci stavebního záměru nejsou předpokládány přeshraniční vlivy záměru.

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

Předmětem záměru Modernizace a elektrizace trati Otrokovice - Vizovice je dosáhnout moderního a bezpečného železničního napojení krajského města Zlín na kapacitní železniční infrastrukturu. Stávající železniční trať Otrokovice - Zlín střed - Vizovice je jednokolejná s traťovou rychlostí 60 km/h.

Záměr je situován na stávající železniční trati č. 331 mezi městy Otrokovice a Vizovice, v úseku km 0,000 až km 24,738. Celková délka řešeného úseku je 24,738 km.

Železniční trať v úseku Otrokovice - Zlín střed je z hlediska zákona o drahách vedena jako dráha celostátní, v úseku Zlín střed - Vizovice pak již jen jako dráha regionální.

Umístění krajského města Zlín mimo základní železniční koridor představovaný dvoukolejnou tratí TEN-T Břeclav - Přerov je dán jeho historickým vývojem. Obec Zlín byla ještě v druhé polovině 19. století malým sídlem s převážně zemědělskou výrobou.

Vzhledem k nedostatečnému silničnímu napojení města Zlín má železnice potenciál převzít část dopravní obsluhy od silniční dopravy. Pro dosažení jednoho z cílů, tj. převedení části dopravních proudů ze silnice na železnici, je třeba kromě zvýšení rychlosti a komfortu cestujících a odstranění přestupů při jízdě do vzdálenějších destinací provést i zkapacitnění trati. Trať je totiž ve velké míře využívána i nákladní dopravou, ve které převažuje doprava kontejnerů do překladiště Lípa nad Dřevnicí a doprava teplárenského uhlí do centrální teplárny Zlín.

Účelem navrhované stavby je celková modernizace a elektrizace trati v úseku Otrokovice - Zlín - Vizovice, zajištění bezpečnosti na trati a dosažení zvýšení rychlosti na trati se zkrácením jízdních dob a zvýšení komfortu pro cestující.

Co se týče přínosu stavby z hlediska zvýšení bezpečnosti dopravy lze zmínit především: zvýšení bezpečnosti železniční dopravy použitím nového zabezpečovacího zařízení 3. kategorie, zvýšení bezpečnosti úroňových přejezdů s pozemními komunikacemi použitím nových přejezdových zabezpečovacích zařízení, zvýšení bezpečnosti cestujících výstavbou bezbariérových nástupišť se zabezpečeným přístupem (buď mimoúrovňovým, nebo přes přechod zabezpečený přejezdovou zabezpečovací signalizací) a zvýšení bezpečnosti silniční dopravy odstraněním nevyhovujících úroňových křížení železniční tratě s pozemními komunikacemi v Otrokovicích, v Prštném a na Podvesné.

Železniční doprava obecně patří k environmentálně nejšetrnějším způsobům dopravy s nízkou energetickou náročností. V důsledku elektrizace trati dojde ke snížení negativních vlivů z železniční dopravy na životní prostředí a zdraví obyvatelstva, a to zejména snížením emisí znečišťujících látek produkovaných dieselovými lokomotivami. Dalším přínosem předmětné stavby z hlediska životního prostředí bude snížení hlukové zátěže okolní zástavby výstavbou nových protihlukových stěn a zřízením individuálních protihlukových opatření. Ke snížení hlučnosti rovněž přispěje použití nového typu železničního svršku - pražců s pružným bezpodkladnicovým upevněním a výhybek s litou srdcovkou. Zvýšením atraktivity železniční dopravy také dojde k převedení části dopravy ze silnice na železnici. Snížení intenzity silniční dopravy přinese snížení kongescí, hluku a emisí ze silniční dopravy, zejména z individuální osobní dopravy.

Kolejové úpravy v rámci stavby, se týkají trati Otrokovice - Vizovice v celém jejím rozsahu. Cílem předelektrizačních úprav je zkapacitnění trati zdvoukolejněním v úseku Otrokovice - Zlín střed a zřízením nové výhybny Zlín - Příluky. Dalšími cíli jsou odstranění nevyhovujícího stavu žel. svršku a spodku, zvýšení traťové rychlosti až na 100 km/h. Zajištění nápravového tlaku 22,5 t je nutné kvůli vozbě nákladních vlaků do

žst. Lípa nad Dřevnicí, kde se nachází kontejnerový terminál. Ve všech zastávkách a stanicích v úseku Otrokovice - Zlín střed budou zřízena nástupiště odpovídající vyhlášce o pohybu osob se sníženou schopností pohybu a orientace.

Konstrukce železničního svršku a spodku. Co se týče železničního svršku bude rekonstruována hlavní traťová kolej v celém úseku a některé koleje v železničních stanicích. Důvodem je nevyhovující stav svrškového materiálu a nevyhovující izolační stav. Svršek v rekonstruovaných kolejích je uvažován nový S49 na pražcích betonových bezpodkladnicových s pružným upevněním, rozdělení „u“. Nově rekonstruované koleje budou svařeny.

Pokud jde o železniční spodek bude při zdvoukolejnění částečně využito tělesa vybudovaného již v první polovině minulého století. Při přisypávkách tělesa bude sanována vrstva podloží náspu, samotná přisypávka bude založena zazuběním. Na zemní pláni bude zřízena konstrukční vrstva ze štěrkodrti, v neúnosných úsecích bude zemní pláň zlepšena pojivy. V celém úseku bude zajištěno odvodnění zemní pláne příkopy, trativody a příkopovými zídkami.

Nástupiště na zastávkách (mimo rušených), budou rekonstruována na výšku 550 mm nad temenem kolejnice, bude k nim zřízen bezbariérový přístup a budou opatřena všemi prvky pro orientaci osob se sníženou schopností pohybu a orientace. Konstrukce nástupištních hran se předpokládá z prefabrikátů „L“, které tvoří nástupní hranu. V oblasti přístupových ramp bude zřízena monolitická zídka, nástupiště budou ukončena služebními schody.

Železniční přejezdy a přechody pro pěší budou v rámci stavby rekonstruovány. V případě, že vzdálenost nebezpečného pásma přejezdu od hranice křižovatky nevyhoví ČSN 736380, je navrženo opatření pro dodržení bezpečnosti - úprava dopravního značení s úpravou přednosti v jízdě, nebo vazba se světelnou signalizací přilehlé křižovatky. Nejproblematičtější přejezdy (km 0,624 Otrokovice, km 8,673 Prštné a km 12,743 Podvesná) budou nahrazeny mimoúrovňovým křížením.

Ostatní přejezdy (20 ks) a přechody (1 ks) budou nově zabezpečeny světelným zabezpečovacím zařízením kategorie dle rozhodnutí Drážního úřadu o změně způsobu zabezpečení.

Tunelem bude řešeno křížení nacházející se v místě styku komunikace tř. Osvobození (Otrokovice) s železniční tratí. Koleje budou vedeny pod silnicí, která výškově zůstane nezměněna. Niveleta koleje bude situována 7,60 m pod niveletou silnice. Kóta temene kolejnice bude zhruba na úrovni 183,700 m n. m. Sklony koleje zde dosažené jsou od Otrokovic klesání 9‰ a navazující stoupání 11‰. Délka tunelové části bude 200 m. Toto řešení vyžaduje úpravu a vymístění obou kanalizačních trub mimo prostor křižovatky. To je ale podmíněno jejich přeložkou z městské části Kvítkovice, přičemž relevantní trasa bude probíhat v souběhu mezi kolejí tratě 331 a silnicí ulice U letiště, podejde kolejiště žst. Otrokovice na břeclavském zhlaví a zahne vpravo podél otrokovického kolejiště směrem k řece Dřevnici a ČOV. Toto řešení je podmíněno výškovými možnostmi vedení kanalizace (rovinaté území, již v stávajícím stavu minimální sklony), která nadále musí fungovat jako gravitační (samospádová). Jedná se o jednotnou kanalizaci velkého průměru. Budování a provoz kapacitně dostatečně přečerpávací stanice by byly neúměrně nákladné.

Pro žst. *Otrokovice* se navrhuje úpravy zejména v liché skupině kolejiště, a to z důvodu nového dvoukolejného zapojení tratě od Zlína a dobudování potřebného počtu nástupišť (nástupištních hran) pro vlaky přijíždějící/odjíždějící ve směru z/do Zlína. Pro zajištění tohoto stavu se navrhuje zrušení některých stávajících kolejí a navržení nových, případně posunu stávajících do nové polohy. Poloha nových nástupišť je volena s ohledem na využitelnost stávajícího podchodu (který se rozšíří) pro přístup cestujících na zmíněná nástupiště a zlepšení vazeb na přednádražní prostor, tj. dosažení minimalizace (resp. zachování stávajících) vzdáleností pro přestup mezi vlakovou dopravou a stávající zastávkou MHD (parkovištěm aut).

Úpravy kolejiště si vyžádají demolici stávající a vybudování nové výpravní budovy v redukováném plošném rozsahu.

V *žst. Zlín – střed* bude vybudována nová výpravní budova, která bude vystavěna v žkm 10,2 u autobusového terminálu. Z tohoto důvodu dojde k novému zapojení kolejí. V rámci kolejiště a dispozic nástupišť stanice Zlín - střed dojde k protažení podchodu dále za kolejiště. Nová výpravní budova bude přisazena ke kolejišti 1., kusé koleje nového tělesa kolejiště tak, aby svým přesazením vytvářela přirozené krytí 1. nástupiště. Stejného architektonického prvku je dosaženo i na opačné straně stavby, tedy při vstupu do budovy ze strany města a autobusového nádraží. Budova je plánována o 6 nadzemních a 1 podzemním podlaží. Ve výpravní budově budou kromě prostoru pro odbavení cestujících umístěny i komerční prostory, prostory pro technologii a administrativu. Nadzemní podlaží 2. – 6. jsou určena pro parkování osobních automobilů. Příjezd je řešen komfortní přímočarou rampou po okraji nadzemní části budovy. Stání je kolmé, vždy tři mezi moduly skeletu. Ve středu dispozice je vertikální uzel s výtahy a schodištěm, propojující všechna podlaží. Kapacita parkoviště 250 osobních vozidel. Prostory parkovišť jsou přirozeně provětrávány přes transparentní, pevný betonový obvodový plášť. V nárožní jihozápadní pozici parteru je umístěn cykloparking pro cca 60 kol.

Pro *žst. Vizovice* se navrhuje úplná rekonstrukce zlínského zhlaví, koleje č. 1 a 2 a kolejových spojení v nové konfiguraci a nové napojení kolejí č. 3 a vlečkové. Oboustranné poloostrovní nástupiště bude umístěno na konci mezi kolejemi č. 1a a č. 2a. Přístup na nástupiště je možný ze strany nástupiště směrem od centra města z ul. Slušovská. V souvislosti s úpravami kolejiště a zřízením nového nástupiště bude v železniční stanici řešen na vybraných výhybkách nový elektrický ohřev výhybek, úprava osvětlení, úprava rozvodů nn a dálkové ovládání úsekových odpojovačů. Napájení nového zařízení bude provedeno ze stávající rozvodny nn, resp. trafostanice 22/0,4 kV.

Jako *Staniční zabezpečovací zařízení* pro *žst. Zlín – střed* je navrženo nové staniční zabezpečovací zařízení 3. kategorie podle TNŽ 34 2620 s integrovaným traťovým stavědlem v *žst. Vizovice*, *žst. Lípa pod Dřevnicí*, výh. Zlín-Přiluky na odbočkách Zlín Louky, Zlín Malenovice, ZPS a Otrokovice - Trávníky a s integrovanou vnitřní částí automatického bloku, automatického hradla a závislostí přejezdů.

Jako *Staniční zabezpečovací zařízení* v *žst. Otrokovice* je navrhováno ponechání stávajícího elektronického SZZ 3. kategorie podle TNŽ 34 2620 ESA-11 s integrovanou vnitřní částí automatického bloku a závislostí přejezdů a jeho úprava a doplnění pro novou konfiguraci železničního svršku.

Jako *Traťové zabezpečovací zařízení* budou na dotčených úsecích trati použita nová zařízení 3. kategorie dle TNŽ 34 2620. Konkrétně se bude jednat o: automatické hradlo bez hradla na trati s výstrojí integrovanou jako součást sousedních staničních zabezpečovacích zařízení, automatické hradlo s hradlem na trati s výstrojí integrovanou jako součást sousedních staničních zabezpečovacích zařízení a elektronický automatický blok s výstrojí integrovanou ve staničních zabezpečovacích zařízeních sousedních stanic.

Sdělovací zařízení bude vzhledem k zastaralé stávající kabelizaci (v železničních stanicích i v mezistaničních úsecích a jejich často nedostatečnému dimenzování) a i v souvislosti s tím, že při rekonstrukci kolejiště budou stávající místní kabelizace ve fatálním rozsahu dotčeny stavebními pracemi, předmětem rekonstrukce, nebo nové výstavby. To se týká především informačních systémů, traťového radiového systému, dálkové a místní kabelizace včetně přenosových systémů apod.

V současné době není v úseku Otrokovice - Zlín - Vizovice instalováno na stávajícím metalickém kabelu ani na optických kabelech žádné přenosové zařízení

využívané pro železniční provoz. Zastávky nejsou vybaveny žádným informačním systémem. Na trati není v současné době provozován traťový radiový systém.

Podél předmětného traťového úseku bude položen nový traťový kabel, společně s ním budou v hlavní kabelové trase uloženy tři trubky HDPE (zde bude zafouknut diagnostický optický kabel) a v částech společné zemní trasy rovněž místní sdělovací kabely (železniční stanice). Hlavní kabelová trasa bude realizována v úseku od stávajícího objektu ATÚ (RZZ) v žst. Otrokovice až po novou technologickou budovu v žst. Vizovice.

Na nový optický kabel se nasadí přenosový systém, který zajistí v rámci předmětné stavby přenosy pro DRT, dálkové ovládání železniční infrastruktury, propojení telefonní sítě ČD, propojení zapojovačů vč. dálkového ovládání, propojení BTS a přenosy dohledů. V jednotlivých žst. budou instalovány prvky vnitřního sdělovacího zařízení (vnitřní instalace, ASHS – autonomní samočinný hasící systém, EZS, atd.). Komplexní ASHS, s potřebnými stavebními úpravami, bude nasazen ve všech žst. v důležitých technologických místnostech.

V jednotlivých žst. bude dále vybudován nový komplexní informační systém sestávající z klasických prvků, jako jsou nástupištní oboustranné panely, podchodové panely, odjezdové a příjezdové panely, informační monitory atd. Malý informační systém se instaluje rovněž na jednotlivých zastávkách, kde budou malé panely na nástupištích v duchu panelů MHD (IDS). V žst. bude v rámci stavby instalováno rozhlasové zařízení, které bude vybudováno i v jednotlivých zastávkách na nástupištích. V zastávkách bude využit systém automatického hlášení. Na důležitá místa přístupová místa stanic a zastávek se umístí hlasové majáčky pro nevidomé a slabozraké. Dále bude vybudován nový kamerový systém. Veškeré informační zařízení bude realizováno v provedení "antivandal" a případně klimatizované.

Dále se v rámci projektu navrhuje výstavba několika *opěrných a zárubních zdí* a to zejména s ohledem na kolejové úpravy, zastavěnost území a řešení mimoúrovňových křížení se silničními komunikacemi. Mezi žst. Otrokovice a žst. Zlín střed se jedná o opěrné zdi v km 5,10 - 5,30, 5,70 - 5,75 a 7,30 - 7,40. Opěrné a zárubní zdi mezi žst. Zlín střed a žst. Vizovice se nachází převážně v místě nově navrženého mimoúrovňového křížení s ulicí Podvesnou XVII. Dále pak mezi km 16,6 - 17,2.

Co se týče *pozemních objektů*, je navrhována výstavba nových technologických budov, technologických objektů na zastávkách, reléových domků a stavební úpravy výpravních budov. Z hlediska trakčního vedení budou provedeny úpravy v TM Otrokovice, vystavěna SpS Zlín – střed a vybudován nový areál TM Lípa.

Dále bude součástí projektu zřízení zastřešení pro ukrytí cestujících. V Otrokovicích, Zlíně a Vizovicích budou zastřešeny části nástupišť, na zastávkách budou zřízeny přístřešky pro cestující. Stávající budovy a konstrukce, které přijdou do střetu s novou výstavbou, budou demolovány. Narušená stávající oplocení budou doplněna novými částmi.

Co se týče demolic, bude se jednat především o práce ve stanici Otrokovice. Demolice zde bude nutná pro uvolnění staveniště nové koleje č. 9 a přilehlého nástupiště bude nutno demolovat všechny budovy lemující území dráhy v rozsahu „výpravní budova – sklad žst.“.

Jako náhrada za demolovanou výpravní budovu a bufet bude vybudována nová výpravní budova o půdorysu, který nebude v kolizi s novým kolejištěm. Nová budova bude dvoupodlažní, přičemž v přízemí bude veřejná část (hala, čekárna, pokladny, WC cestujících, bufet) a v patře neveřejná část (dopravní kancelář, sociální zázemí zaměstnanců, administrativa).

Samotná *elektrizace* úseku Otrokovice - Zlín - Vizovice bude realizována stejnosměrnou trakční proudovou soustavou IT 3 kV ss. Napájení bude zajištěno ze stávající trakční měnirny Otrokovice a z nově vybudované trakční měnirny Lípa. Dimenze trakčního vedení je určena na základě energetických výpočtů a je navržena tak, aby při výpadku jedné z měniren byla trať provozuschopná. Trakční vedení je

v celém úseku navrženo do rychlosti 120 km/hod. a rozpětí stožárů jsou navrženy pro rychlost větru max. 35 m/s.

Pro zajištění napájení trakčního vedení bude v rámci stavby upraveno technologické zařízení ve stávající trakční napájecí stanici (TNS) Otrokovice a dále bude vybudována nová trakční napájecí stanice v žst. Lípa nad Dřevnicí (s plánovaným výkonem 1 x 4,95 MW). Nová trakční napájecí stanice bude napojena na linku 110 kV E.ON, jejichž výstavba je v blízkosti nové TNS plánována. V rámci rozsahu stavby budou řešena veškeré *silnoproudá zařízení a rozvody* jako nové.

Ve stávající trakční napájecí stanici Otrokovice bude upraveno technologické zařízení. Dojde ke zvýšení výkonu US1 a US2 z 2 x 3,3 MW na 2 x 4,95 MW a bude rekonstruována rozvodna 22 kV.

Dále se počítá s výstavbou *mimoúrovňového křížení I/49 – Váchova (Prštné)*. Toto komunikační propojení je v souladu s návrhem nového územního plánu města Zlína. Vybudování nadjezdu nad tratí ve směru na pravý břeh Dřevnice bylo v ÚPN města uvažováno v souvislosti s výstavbou 4 proudové pravobřežní komunikace jako souběžné komunikace se silnicí I/49. Vzhledem k dopravní zátěži křižovatky a předpokládanému nárůstu dopravy nelze úrovní křižovatku Prštné stavebně upravit a světelně urdit za zvýšeného provozu na zdvojkolejně trati.

Projekt počítá také s *mimoúrovňovým křížením ul. Podvesná XVII se žel. tratí ve Zlíně*. Stávající úrovní křížení trati s trolejbusovým trakčním vedením je totiž jedním z omezujících prvků elektrizace trati Otrokovice - Zlín - Vizovice. V rámci tohoto mimoúrovňového křížení bude železniční trať částečně zahloubena.

Součástí dokumentace je také *plán organizace výstavby* (str. 38 až 39), který shrnuje 17 podmínek při realizaci stavby, jejichž uplatnění má zajistit maximální ochranu životního prostředí. Uvedené podmínky je možno hodnotit kladně.

Je nutno konstatovat, že z hlediska technického řešení, které by mělo maximálně snížit případné negativní dopady na životní prostředí, je navrhované řešení na velmi dobré úrovni.

Pro výhledový stav (po rekonstrukci) je uvažováno s novým kolejovým svrškem, tvořeným kolejnicemi UIC 60 svařenými do bezстыkové koleje a uloženými na pražcích B 91 S (bezpodkladnicový systém s pružným upevněním).

Na původní trati Otrokovice - Zlín - Vizovice je v současné době starý svršek s místy stykovanou kolejí s tuhým upevněním, který bude nahrazen výše uvedeným novým svrškem. Zde by mohlo dojít k teoretickému snížení emisí hluku v rozmezí 4,0 - 7,0 dB jen výměnou svršku. Nicméně je nutno díky mnoha faktorům uvažovat s dolní hranicí rozmezí.

Ve výhybkách je uvažováno s kolejnicemi stejného typu (UIC 60) a litými srdcovkami. Lité srdcovky („monobloky“) jsou tišší oproti montovaným v rádech 3,0 - 10,0 dB (tak široký rozptyl emise hluku je dán materiálem a technickým stavem srdcovek, které jsou nyní používány na trati; vliv má i skutečnost, zda jsou, či nejsou zavařeny do bezстыkové koleje). I u litých srdcovek záleží, jak je o ně postaráno a z čeho jsou vyrobeny (z oceli na odlitky s velkou příměsí manganu - rychlejší opotřebení a postupné zvýšení hluku, resp. nové srdcovky tzv. ZMB3 - vyrobené z bainitické oceli na odlitky – trvanlivější s nižší emisí hluku). I zde je nutno samozřejmě uvažovat s dolní hranicí rozmezí.

U mostních objektů je uvažováno s úpravou jejich konstrukce, vedoucí ke snížení hlučnosti (je doporučována úprava na typy s průběžným štěrkovým ložem – zejména v obci Želechovice nad Dřevnicí).

Obnova kolejového svršku a použití mostních konstrukcí s průběžným štěrkovým ložem se nicméně jeví jako nedostatečné protihlukové opatření a příslušný hygienický limit by byl překračován. Proto bude nutno použít dodatečných protihlukových opatření.

Při realizaci modernizované trati budou rovněž uplatněna antivibrační opatření (AVO). Jedním ze základních antivibračních opatření je použití bezстыkové koleje a

bezpodkladnicového pružného upevnění kolejnice. Pozitivní vliv bude mít rovněž zpevnění podloží např. vápno-cementovou vrstvou včetně zhutnění a stavby nového železničního svršku. V případě ochrany např. obytných objektů se pro realizaci antivibračních opatření používá antivibračních rohoží tloušťky min. 50 mm pod štěrkovým ložem kolejí.

V rámci rekonstrukce trati bude rekonstruováno 20 železničních mostů a propustků, z nichž 19 bude v rámovém nebo polorámovém provedení s dostatečným profilem, což umožní bezproblémové zachování migračních tras živočichů. Pouze jeden propustek (v žel. km 14,884) bude přestvřen na nový trubní propustek, rovněž s dostatečnou světlostí (DN 1200).

Vzhledem k výše uvedeným skutečnostem lze konstatovat, že navržené technické řešení záměru s ohledem na dosažený stupeň poznání, pokud jde o minimalizaci negativního vlivu na životní prostředí potenciálně způsobeného posuzovaným záměrem, je navrhováno na velmi dobré úrovni a lze jej doporučit k realizaci.

IV. POSOUZENÍ NAVRŽENÝCH OPATŘENÍ K PREVENCI, VYLouČENÍ, SNÍŽENÍ, POPŘÍPADĚ KOMPENZACI NEPŘÍZNIVÝCH VLIVŮ NA ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ

Posuzovaný záměr *Modernizace a elektrizace trati Otrokovice - Vizovice* je záměrem, který by mohl mít do určité míry vliv na životní prostředí. Je proto nutno dokonalým technickým a technologickým řešením eliminovat možné negativní vlivy této akce na životní prostředí na minimum.

Zpracovatel posudku souhlasí s opatřeními navrženými v celé dokumentaci a v kapitole D.IV s tím, že je ve vazbě na vyjádření obdržena k dokumentaci a vlastní posouzení v rámci přípravy posudku zpřesňuje a doplňuje. Opatření vyplývající z obecně závazných právních předpisů, která musí oznamovatel respektovat, nejsou zpracovatelem posudku v obecné poloze reflektována.

Vzhledem k charakteru záměru a jeho lokalizaci je třeba za zásadní opatření považovat zejména podmínky týkající se ochrany zdraví před nepříznivými účinky hluku a vibrací a podmínky na ochranu vod, půdy, dřevin a živočichů. Imise související s posuzovaným záměrem se projeví zejména v období realizace záměru, v období provozu bude vliv navrhovaného záměru na znečištění ovzduší minimální.

Opatření k prevenci, vyloučení a snížení potenciálních nepříznivých vlivů na životní prostředí a veřejné zdraví jsou zahrnuta do podmínek návrhu stanoviska pro příslušný úřad – Ministerstvo životního prostředí, který je součástí tohoto posudku (viz dále návrh stanoviska – kap. VII posudku).

Odůvodnění navržených podmínek je rovněž součástí návrhu stanoviska (viz kap. VII posudku).

V. VYPOŘÁDÁNÍ VŠECH OBDRŽENÝCH VYJÁDŘENÍ K DOKUMENTACI

Na dokumentaci záměru *Modernizace a elektrizace trati Otrokovice - Vizovice*, zpracovanou panem RNDr. Bc. Jaroslavem Bosákem, MBA (Ecological Consulting a. s., 12/2016) dle přílohy č. 4 k zákonu č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí, ve znění pozdějších předpisů, bylo reagováno následujícími stanovisky:

Vyjádření veřejnosti a dotčené veřejnosti:

Manželé Ing. Petr Košacký a Ing. Sylva Košacká (760 01 Zlín, Santražiny 1396) ve svém dopise ze dne 01.03.2017 uvádějí:

Jako majitelé nemovitosti na pozemku p.č. 468/8 a rodinného domu na st.p. č. 1801/2, ulice Santražiny č.p. 1396 vše v k.ú. Zlín, stojících v těsné blízkosti železniční tratě Otrokovice - Vizovice v ž.km. cca 11,26 km, požadujeme z pozice účastníka předmětného řízení navýšení navržené protihlukové stěny PHS č. 29 na výšku 3 m od úrovně nástupiště zastávky Dlouhá, jako kompenzaci hlukové zátěže z vlakové a především nákladní dopravy na uvedené trati, kde je stávající i výhledové hlukové zatížení nadlimitní.

S odkazem na skutečnost, že v úseku trati Lípa nad Dřevnicí jsou navrženy protihlukové stěny PHS č. 47, ž. km. 17,9 – 18,6 a PHS č. 48 ž.km. 18,6 – 18,9, v celé délce do výšky 3 m, i když hluková situace je ve stávajícím i výhledovém stavu výrazně podlimitní. Četnost vlaků v tomto místě je zanedbatelná oproti úseku Zlín - Želechovice a ani není tento úsek trati zatížen nákladní dopravou do překladiště kontejnerů v Lípě nad Dřevnicí. Z toho je zřejmé, že realizace PHS V47 a V48 o výšce 3 m je chápána jako kompenzace hlukové situace okolnímu obyvatelstvu.

Proto požadujeme zpracovat jako podmínku do Závěru Posuzování vlivu na životní prostředí výše uvedeného záměru výšku protihlukové stěny V29 na výšku 3 m, a to minimálně v celé délce nástupiště zastávky Dlouhá, jako kompenzaci trvale neutěšené hlukové situace v denních i v nočních hodinách a nepohody kvalitního bydlení.

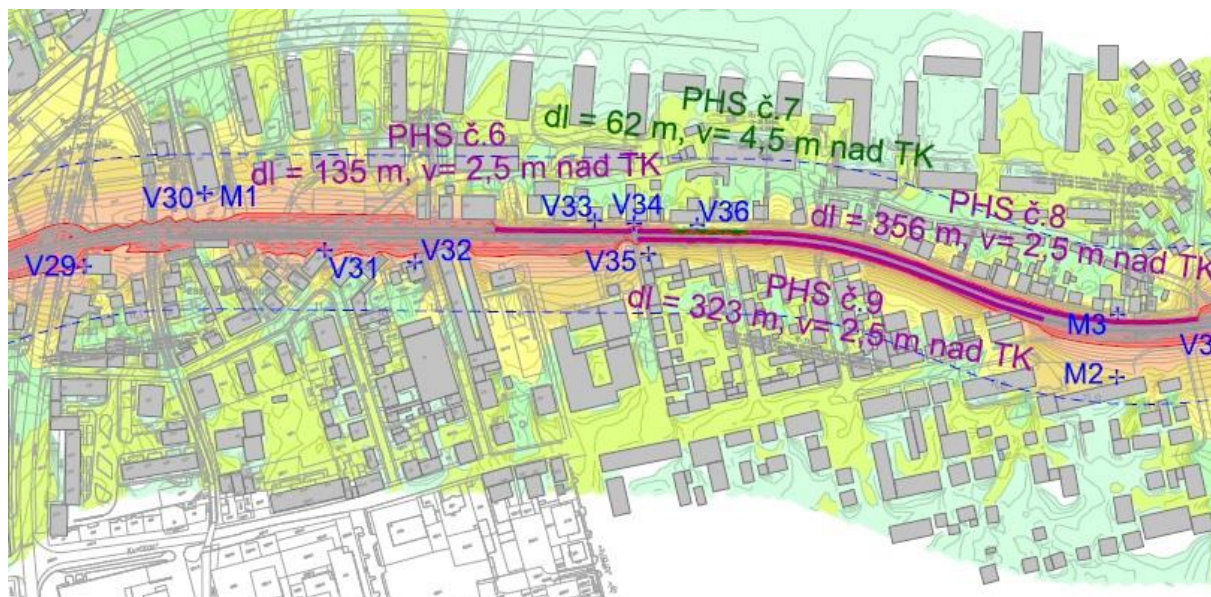
Komentář zpracovatele posudku:

Manželé Košačtí mají patrně na mysli protihlukovou stěnu (PHS) č. 8 nebo č. 9 (má být realizována vpravo od výpočtového bodu V32, u výpočtových bodů V33 až V36 - viz obr. 1 dále) a nikoliv PHS č. 29, protože hluková studie (tab. 8 na str. 29 hlukové studie - dále HS), grafická dokumentace i samotná dokumentace (str. 67, tabulka 10) uvádějí celkem jen 19 protihlukových stěn. Zpracovatelé vyjádření měli spíše na mysli výpočtový bod V29 (viz obr. 1 dále), než jimi uvedenou PHS č. 29.

Navíc by se spíše mělo jednat o výpočtový bod V31 (rodinný dům - Santražiny č.p. 1570, par.č. 1800, k.ú. Zlín - viz obr. 1 dále), který je ve zmiňovaném území považován za nejzatíženější objekt. U tohoto objektu byla výpočtem zjištěna ekvivalentní hladina akustického tlaku po provedení rekonstrukce bez návrhu protihlukových opatření ve výši 60,1 dB pro denní dobu a 40,0 dB pro noční dobu (hygienický limit den/noc činí 60 dB/55 dB). Po návrhu protihlukových opatření by se situace prakticky nezměnila (60,1 dB pro denní dobu a 40,0 dB pro noční dobu - viz tab. 5, str. 18 HS)

Z důvodu úrovně křížení silnice s železnicí nebyla vzhledem k dodržení rozhledových poměrů navržena protihluková stěna. Jako alternativa protihlukové stěny byla navržena změna způsobu větrání, kdy se má umožnit větrání jiným způsobem, než okny do hlukem nadlimitně zasažené fasády, případně navržení nuceného větrání.

Pozn.: Nemovitost manželů Košackých se nachází na pozemku par.č. 1801/2, ulice Santražiny č.p. 1396, tedy dále od trati a od pozemku par.č. 1800 JZ směrem (viz obr. 2).



Obr. 1 Výpočtové body V29 až V36 a protihlukové stěny (PHS) č. 8 a č. 9



Obr. 2 Výřez katastrální mapy

Vyjádření dotčených územně samosprávných celků:

Statutární město Zlín, náměstek primátora RNDr. Bedřich Landsfeld ve svém vyjádření (zn.: MMZL 010885/2017 ze dne 27.02.2017) uvádí:

K posuzovanému záměru se za občany statutárního města Zlína nikdo nevyjádřil. Za odbory Magistrátu města Zlína se k uvedenému záměru vyjádřil Odbor kultury a památkové péče. Vyjádření je přílohou tohoto dopisu - toto vyjádření je uvedeno dále (vyjádření Magistrátu města Zlína, odboru kultury a památkové péče, č.j. MMZL 026417/2017 ze dne 23.02.2017).

Komentář zpracovatele posudku:

Vzhledem k obsahu je vyjádření ponecháno bez komentáře.

Obec Želechovice nad Dřevnicí, starosta obce pan Michal Špendlík, ve svém vyjádření ze dne 20.02.2017 uvádí:

Na základě předložené dokumentace vlivu záměru „Modernizace a elektrizace trati Otrokovice — Vizovice“ na životní prostředí, předkládá obec Želechovice nad Dřevnicí níže uvedené stanovisko:

1. Vzhledem k faktu, že trasa železnice je vedena souběžně se silnicí I. třídy 1/49 a téměř v celém intravilanu obce prochází zástavbou rodinných domů, požadujeme doplnění vazby na řešení provozu na pozemní komunikaci na silnici 1/49 z hlediska kumulace s jinými zájmy. Dle platné dopravní studie, vyhotovené Zlínským krajem ze září 2013 pod zakázkovým číslem 30-2012 Ing. Rudolfem Nečasem (www.kr-zlinsky.cz), dojde zkapacitněním 1/49 k překrytí koridoru pro silniční dopravu s železnicí. Záměr modernizace železnice je tudíž v rozporu s tímto dokumentem, který mj. slouží jako závazný poklad pro Zlínský kraj k plánování dopravy, např. při aktualizaci Generelu dopravy Zlínského kraje.

Přestože dojde ke kumulaci více záměrů, na katastrálním území obce Želechovice nad Dřevnicí není provedeno kvalitativní ani kvantitativní hodnocení tohoto kumulovaného vlivu na životní prostředí a na udržitelný rozvoj území. Jelikož se jedná o dva zcela zásadní záměry Ministerstva dopravy (ŘSD a SŽDC) v jednom území, je nutno je pojímat celostním způsobem z hlediska vlivu na veřejné zdraví, na životní prostředí obyvatel a na udržitelný rozvoj území. Požadujeme proto doplnění záměru silničního řešení mezi kumulativní vlivy.

Jedná se o rozpor s jinými traťovými úseky, např. Otrokovice, Zlín aj.

Citace: „*Hluk z automobilové dopravy byl vyhodnocen v rámci hlukové studie zpracované firmou Ecological Consulting, a.s., v roce 2016. Pro výhledový stav byly použity intenzity dopravy z Generelu dopravy pro město Zlín pro rok 2035. Jedná se o celodenní úhrn dopravy dělený na osobní a nákladní dopravu pro jednotlivé směry. Uváděné intenzity dopravy zahrnují i změnu provozu na silniční síti města ze souboru plánovaných staveb, které mají za cíl usměrnit a rozprostit dopravu z dnes silně zatížené 1/49 na okolní komunikace.*“

V naší obci intenzita měřena nebyla, provoz na I/49 je v rozpětí 15 000 - 20 000 aut. jednotek/24 h, jedná se tedy o zásadní vliv na celkové hodnocení negativních dopadů dopravy v území obce.

2. Dále upozorňujeme na nesoulad týkající se návrhu výkupu přilehlých nemovitostí, v původní dokumentaci EIA byly na katastru naší obce zmíněny 3 domy přiléhající k železnici, ačkoliv je trasa projektu pořád stejná, nejsou zde zmíněny žádné výkupy na území obce. Nebyla provedena pasportizace přiléhajících nemovitostí, hrozí poškození budov a ohrožení obyvatel vlivem stavby a provozu na nové trati.
3. Na katastrálním území obce nebyla prověřena eliminace emisí hluku tak jako v jiných částech projektu, jako např. u střední a východní části Baťových závodů aj.

V návaznosti na oboustranně obydlené území nejsou na katastru obce Želechovice řešena souvislá protihluková a antivibrační opatření, což je v rozporu s jinými traťovými úseky, kde je toto řešení zmíněno, jako např. úsek mezi zastávkami Zlín-střed a Zlín-Prštné.

Území intravilánu obce Želechovice bylo řešeno pouze okrajově, nebylo zde provedeno měření hluku, přičemž domy jsou zde umístěny blíže k železniční trati než např. v lokalitě tzv. Baťových závodů, podobně jako v ulici Hornomlýnská.

V úseku Zlín-střed — Vizovice dojde k menšímu zvýšení intenzit dopravy, navýšení traťové rychlosti až na 100 km/h, kde se dle předloženého záměru zhorší hluková situace, bude tedy překračován příslušný hygienický limit u nejbližší zastavby.

Jelikož trati prochází hustě osídleným územím obce, požadujeme již v této fázi umístění takových opatření, která zamezí šíření hluku a vibrací po celé délce intravilánu obce. Zároveň upozorňujeme na socioekonomické aspekty plánovaného budování protihlukových stěn a zvýšení nivelety železniční trati. Tímto opatřením hrozí, že budou z ulic Nádražní a Papírenská vytvořeny odloučené lokality bez přístupu slunečního svitu v období podzim až jaro. Realizace předmětného záměru bez celostní realizace protihlukových a antivibračních opatření ohleduplných k okolní zástavbě bude mít negativní vliv na životní prostředí a zdraví obyvatelstva.

V dokumentaci pro stavební povolení budou dále blíže specifikovány materiály a vizuální vzhled protihlukových stěn.

4. Dále upozorňujeme, že po dobu výstavby budou občané přilehlých nemovitostí vystaveni nadměrnému účinku hluku prašnosti a dopravní zátěži. Požadujeme tedy, aby v podmínkách výstavby byly tyto vlivy zohledněny a obec byla účastníkem všech jednání o organizaci výstavby rekonstrukce trati.

Z výše uvedených důvodů obec Želechovice nad Dřevnicí podává nesouhlasné stanovisko s tímto rozvojovým záměrem.

Komentář zpracovatele posudku:

1. *V rámci zpracování dokumentace byl vyhodnocen kumulativní vliv upravovaných silničních napojení vyvolaných realizací navrhovsného záměru. V předmětném úseku (v Želechovicích nad Dřevnicí) zůstává trať jednokolejná, dojde k její elektrizaci. Obě výše uvedené stavby jsou v Generelu dopravy uvedeny. Elektrizace trati je v uvedeném dokumentu zmiňována jako prioritní stavba. V místě na území obce Želechovice nad Dřevnicí vede stavba ve stávající stopě. Ačkoli se dle ZÚR koridory pro obě stavby překrývají, jde pouze o územní rezervu, ale ne přímo o konkrétní vedení trasy.*

Z hodnocení SEA, které bylo vypracováno ke Generelu dopravy, mj. vyplývá:

„Obec Želechovice nad Dřevnicí zásadně odmítá rozšíření silnice I/49 v intravilánu obce. Doporučujeme prověřit možnost vedení čtyřpruhové komunikace obcí Želechovice nad Dřevnicí a případně hledat nové technické řešení zajištění dostatečné výkonnosti silnice I/49 v tomto úseku, například realizací obchvatu Želechovic nad Dřevnicí v trase pravobřežní komunikace s připojením na R49. Obchvat Želechovic nad Dřevnicí by v tom případě měl plnit funkci přeložky silnice I. tř. s cílem zajistit kapacitu východního přivaděče Zlína na R49 a zajistit dodržování limitů hluku dle zákona č. 258/2000 Sb., ve znění pozdějších předpisů.“ Vzhledem k tomu, že vedení komunikace není upřesněno a realizace záměru elektrizace trati bude mít pozitivní vliv na hlukovou situaci v lokalitě (výpočtové body V45 - V53 hlukové studie), lze se domnívat, že vlivy byly vyhodnoceny v rámci dokumentace dostatečně. V obci byly navrženy protihlukové stěny (PHS) č. 10 až 17. Vzhledem k jejich situování dojde k eliminaci silničního hluku na ul. Nádražní.

2. *Je nutno konstatovat, že trasa záměru je stejná, nicméně došlo v rámci v současné době zpracovávané projektové dokumentace ke změně technického řešení vedení*

tratě tak, aby byla minimalizována nutnost záboru pozemků a demolic objektů. V nově řešené projektové dokumentaci pro územní rozhodnutí tedy nejsou navrženy demolice objektů, jak je mj. dokumentováno v příložené koordinační situaci k hodnocené dokumentaci EIA (příloha č. 1 dokumentace, výkresy 22 až 24 - pouze digitálně).

V rámci navazujících stupňů projektové dokumentace bude vhodné provést pasportizaci nemovitostí přiléhajících k trati, u kterých by mohlo výstavbou a modernizací tratě dojít k poškození.

Požadavek je uveden jako jedna z podmínek souhlasného stanoviska, které jsou součástí návrhu závazného stanoviska záměru - viz kap. VII posudku.

- 3. Na katastrálním území obce Želechovice nad Dřevnicí byla ověřena hluková situace podobně tak jako na jiných úsecích tratě, a to zpracováním hlukové studie, která zohlednila technické parametry tratě, intenzitu dopravy včetně návrhové rychlosti a okolní obytné zástavby. V obci Želechovice nad Dřevnicí byly navrženy protihlukové stěny tak, aby byla zajištěna maximální ochrana před hlukem. Pouze u objektu na ulici Nádražní č.p. 316 byla protihluková stěna přerušena z důvodu úrovňového křížení silnice s železnicí. V úseku za vlakovou zastávkou Želechovice nad Dřevnicí byly rovněž protihlukové stěny přerušeny a došlo ke zkrácení protihlukové stěny před objektem na ulici Osvobození č.p. 362. Obytné objekty v úsecích přerušeni a zkrácení stěny se nacházejí ve větších vzdálenostech a hygienický limit zde bude dodržen.*

Ve výpočtovém modelu je zohledněn i nárůst rychlosti vlakových souprav.

Dle sdělení zpracovatele dokumentace bylo proměřeni vibrací na trati Otrokovice - Vizovice provedeno v létě 2015 (protokol o měření č. 15/04 byl zpracován 03.08.2015). Na základě protokolu o měření bylo zpracováno v listopadu 2015 „Hodnocení vibrací“, s matematickým nalezením kritické vzdálenosti průběhu isoseisty od osy koleje. Nalezena byla hodnota $k_1 = 8,45$ m. Do pruhu s překročením limitů hladiny vibrací, a tedy s potřebou antivibračních opatření (AVO), se tak na celé trati dostala 2 místa. Jedno z nich je právě v k.ú. Želechovice nad Dřevnicí, a to v okolí RD č.p. 280, stojícím na pozemku parc. č. st. 1120.

V okolí tohoto domu jsou AVO navržena (žel. km 16,55 - 16,66). Tato skutečnost je uvedena v textu dokumentace na str. 72 (tabulka 12).

Přístup slunečního svitu po realizaci protihlukových stěn v oblasti ulic Nádražní a Papírenská bude vhodné ověřit studií v rámci zpracování navazujících stupňů projektové dokumentace, kde budou rovněž blíže specifikovány materiály a vizuální vzhled protihlukových stěn.

Požadavky jsou uvedeny jako podmínky souhlasného stanoviska, které jsou součástí návrhu závazného stanoviska záměru - viz kap. VII posudku.

V rámci zpracování dalších stupňů projektové dokumentace bude nutno zajistit provedení neprůhledných protihlukových stěn (clon) v nerušivém barevném provedení, tak aby co nejlépe splynulo s pozadím. Pokud budou použity protihlukové stěny provedeny z průhledného materiálu, bude je nutno zajistit proti kolizi s letícími ptáky pískováním 2,5 cm širokými neprůhlednými pruhy o rozteči maximálně 12 cm, či v jiném účinném protikolizním provedení.

Požadavek je uveden jako jedna z podmínek souhlasného stanoviska, které jsou součástí návrhu závazného stanoviska záměru - viz kap. VII posudku.

- 4. Bude nutno zpracovat zásady organizace výstavby (ZOV) tak, aby byly maximálně eliminovány nepříznivé dopady na jednotlivé složky životního prostředí a na obydlí obyvatel obcí přilehlých k rekonstruované a elektrizované trati. V časovém plánu realizace stavby bude stanoven harmonogram stavebních prací, nasazení stavebních mechanismů a využívání přepravních tras. Sousedící obce by měly být účastníky všech jednání o organizaci výstavby rekonstrukce trati.*

Dne 18. května roku 2016 byl pod č.j. 34623/ENV/16 vydán opatřením obecné povahy Program zlepšování kvality ovzduší, zóna Střední Morava – CZ07. V tomto strategickém dokumentu jsou uvedena opatření pro snižování prašnosti ze stavební činnosti (opatření BD3).

Navýšení emisí tuhých znečišťujících látek v etapě výstavby lze účinně eliminovat dodržováním opatření na snížení emisí při stavbě:

- bude probíhat pravidelné čištění ploch zařízení staveniště a příjezdových cest,
- veškeré stavební mechanismy budou pravidelně čištěny,
- automobily přepravující stavební materiál budou zaplachtovány,
- v případě suchého počasí bude plocha staveniště pravidelně skrápěna.

Požadavky jsou uvedeny jako podmínky souhlasného stanoviska, které jsou součástí návrhu závazného stanoviska záměru - viz kap. VII posudku.

Vyjádření dotčených správních úřadů:

Krajský úřad Zlínského kraje, odbor životního prostředí a zemědělství, oddělení hodnocení ekologických rizik ve svém vyjádření (dopis pana RNDr. Alana Urce, vedoucího odboru, č.j. KUZL 14000/2017 ze dne 21.02.2017) uvádí:

Dne 24.01.2017 obdržel Krajský úřad Zlínského kraje, odbor životního prostředí a zemědělství (dále jen „Krajský úřad“) dokumentaci záměru „Modernizace a elektrizace trati Otrokovice - Vizovice“.

Umístění záměru: Otrokovice (k. ú. Otrokovice, Kvítkovice u Otrokovic), Zlín (k. ú. Malenovice u Zlína, Louky nad Dřevnicí, Prštné, Zlín, Příluky u Zlína), Želechovice nad Dřevnicí (k. ú. Želechovice nad Dřevnicí), Lípa nad Dřevnicí (k. ú. Lípa nad Dřevnicí), Zádveřice - Raková (k. ú. Zádveřice) Vizovice (k. ú. Vizovice).

Záměr „Modernizace a elektrizace trati Otrokovice Vizovice“ je situován v místě stávající železniční trati mezi městy Otrokovice a Vizovice, v úseku km 0,0 až km 24,738. Celková délka řešeného úseku je 24,738 km. Stavba zahrnuje výstavbu trakčního vedení, rekonstrukci železničního svršku a spodku. Dále bude provedena rekonstrukce mostních objektů a propustků na trati. V celé délce úseku trati předmětného záměru bude rekonstruováno, případně vybudováno nové staniční a traťové zabezpečovací zařízení, bude provedena rekonstrukce železničních přejezdů. Dále bude vybudována traťová a místní kabelizace, přenosové systémy, rozhlasové a informační zařízení atd. Součástí stavby je i realizace silničních staveb, a to tzv. Prštnéské příčky včetně navazujícího kruhového objezdu a realizace silničního nadjezdu na Podvesné.

Níže jsou uvedena vyjádření za Krajský úřad Zlínského kraje:

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

Dle předložené dokumentace k záměru „Modernizace a elektrizace trati Otrokovice – Vizovice“ je zřejmé, že dojde k dotčení pozemků, které jsou součástí zemědělského půdního fondu. Z důvodů budoucího nezemědělského využití, upozorňujeme na nezbytnost souhlasu k odnětí půdy ze zemědělského půdního fondu dle ust. § 9 odst. 8 zákona č. 334/1992 Sb., o ochraně ZPF. Žádost o souhlas s odnětím půdy ze ZPF, je možné podat po proběhnutí procesu EIA.

Vyřizuje: Bc. Ivana Půčková, tel: 577 043 368

Komentář zpracovatele posudku:

Vzhledem k obsahu je vyjádření ponecháno bez komentáře.

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

V předložené dokumentaci je navržen zábor pozemků určených k plnění funkcí lesa v km 15,05; 15,1 a 15,2, na pozemcích p.č. 1310/5, 1310/7 a 1310/12 v k.ú. Želechovice. Části výše uvedených pozemků budou využity k vybudování odvodnění železničního spodku. Navržený záměr nebude mít vzhledem k nízkému rozsahu záboru PUPFL závažnější dopady na lesní pozemky, proto orgán státní správy lesů nemá k předložené dokumentaci připomínky. Před započítím realizace záměru musí být požádáno o odnětí pozemků určených k plnění funkce lesa.

Vyřizuje: Ing. Alice Ohnoutková, tel.: 577 043 367

Komentář zpracovatele posudku:

Vzhledem k obsahu je vyjádření ponecháno bez komentáře.

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

Z hlediska zájmů chráněných ustanoveními vodního zákona, které jsou v kompetenci krajských úřadů, nemáme k předložené dokumentaci připomínky. Upozorňujeme, že některé úseky modernizované trati se nachází v Oblasti s významným povodňovým rizikem (pro Q₁₀₀ a pro Q₅₀₀) PM-52 Dřevnice (10100089_1 ř. km 0,000 - 16,186) a (pro Q₁₀₀ a Q₅₀₀) PM-66 Lutoninka (10100497_1 ř. km 2,320 - 3,360).

Vyřizuje: Ing. Marcela Tichá, tel.: 577 043 359

Komentář zpracovatele posudku:

Vzhledem k obsahu je vyjádření ponecháno bez komentáře.

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

Krajský úřad Zlínského kraje, odbor životního prostředí a zemědělství jako příslušný orgán ochrany přírody ve smyslu kompetencí krajských úřadů dle § 77a výše uvedeného zákona nemá k předmětnému záměru z hlediska zvláštní ochrany přírody připomínky. Upozorňujeme, že v případě škodlivého zásahu do přirozeného vývoje zvláště chráněných druhů rostlin a živočichů je potřeba požádat Krajský úřad Zlínského kraje, odbor životního prostředí a zemědělství, o udělení výjimky z ochranných podmínek zvláště chráněných druhů rostlin a živočichů.

Vyřizuje: Mgr. Jana Hlavatá, tel.: 577 043 389

Komentář zpracovatele posudku:

Vzhledem k obsahu je vyjádření ponecháno bez komentáře.

- z hlediska zákona č. 201/2012 Sb., o ochraně ovzduší, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „zákon o ochraně ovzduší“):

Bez připomínek.

Vyřizuje: Ing. Šárka Bezděčková, tel.: 577 043 395

Komentář zpracovatele posudku:

Vzhledem k obsahu je vyjádření ponecháno bez komentáře.

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

Ke způsobu nakládání s odpady tak, jak je popsán v předložené dokumentaci, v kapitole B.III.3 Odpady nemáme připomínky.

Vyřizuje: Ing. Petr Janeček, tel.: 577 043 382

Komentář zpracovatele posudku:

Vzhledem k obsahu je vyjádření ponecháno bez komentáře.

Krajský úřad Zlínského kraje, odbor životního prostředí a zemědělství **nepožaduje** další posuzování záměru „Modernizace a elektrizace trati Otrokovice - Vizovice“ dle zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí, v platném znění.

Magistrát města Zlína, odbor životního prostředí a zemědělství, ve svém vyjádření (dopis paní Ing. Vladimíry Pavlovové, MBA, vedoucí odboru, zn.: MMZL 010885/2017 ze dne 10.02.2017) uvádí:

Odbor životního prostředí a zemědělství Magistrátu města Zlína jako dotčený orgán k výše uvedenému záměru sděluje:

Z hlediska **zákona č. 254/2001 Sb., o vodách a o změně některých zákonů, v platném znění** -bez připomínek.

Z hlediska **zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, v platném znění**

- V dokumentaci chybí výpočet ekologické újmy vzniklé kácením dřevin, zhodnocení funkčního a estetického významu dřevin a podrobné vyhodnocení vlivu jejich kácení, dále návrh náhradní výsadby jako kompenzace, případně další kompenzace. Rozsah kácení bude dle předložené dokumentace upřesněn až v dalších stupních projektové dokumentace, měl by však být znám již při vyhodnocování vlivů záměru na ŽP. Doporučujeme dopracovat. Případně bude požadováno v dalších stupních. Rozsah kácení by měl být co nejvíce minimalizován, u dřevin, které nebudou v přímém střetu se stavbou je třeba dodržet normu ČSN 83 9061.

- Protihluková opatření je nutno navrhovat s ohledem na volně žijící živočichy, neboť na prosklených plochách protihlukových stěn dochází k nadměrným úhynům ptáků. V případě využití skel je tedy nutno dále počítat s podmínkou funkčního opatření proti úmrtnosti volně žijících ptáků v následující řízeních, např. pískovanými horizontálními pruhy (vhodnější, stálé řešení) nebo případně polepy z vnější strany skla čirou polymerickou folií s natištěnými proužky o šířce 2 mm a s roztečí 28 mm v horizontálním směru. Opatření je možno originálně graficky ztvárnit, výsledné řešení je však z hlediska funkčnosti vhodné projednat s Českou společností ornitologickou. Dle § 5 odst. 3 jsou fyzické a právnické osoby povinny při provádění zemědělských, lesnických a stavebních prací, při vodo hospodářských úpravách, v dopravě a energetice postupovat tak, aby nedocházelo k nadměrnému úhynu rostlin a zraňování nebo úhynu živočichů nebo ničení jejich biotopů, kterému lze zabránit technicky i ekonomicky dostupnými prostředky.

Komentář zpracovatele posudku:

- Rozsah, tj. objem, umístění i podobu případných náhradních výsadeb jako kompenzace za kácené dřeviny rostoucí mimo les stanoví ve svém rozhodnutí (povolení ke kácení) orgán ochrany přírody (v případě hodnocené trati jde o obce Otrokovice, Zlín, Želechovice nad Dřevnicí, Lípa nad Dřevnicí a Vizovice). Povolení ke kácení dřevin rostoucích mimo les je jeden z dokladů, které se dokládají k žádosti o

vydání stavebního povolení. Důvod ke kácení dřevin vzniká umístěním stavby, tj. vydáním pravomocného územního rozhodnutí.

Investor, kterým je v tomto případě státní organizace čerpající prostředky ze státního rozpočtu, si nemůže sám stanovit rozsah náhradních výsadeb. To je v kompetenci orgánu ochrany přírody (§ 9 zákona č. 114/1992 Sb., ve znění pozdějších předpisů). Stejně tak nemůže kupovat pozemky, či např. platit jejich vynětí ze ZPF, pokud přímo nesouvisí s připravovanou investicí. Jakmile je povinnost náhradních výsadeb investorovi uložena orgánem ochrany přírody rozhodnutím na základě předchozí žádosti, stává se součástí projektové dokumentace a bude v požadovaném rozsahu realizována.

Z výše uvedeného paragrafu rovněž vyplývá, že seznam pozemků vhodných pro náhradní výsadbu je povinen vést příslušný úřad. Pokud je nezbytné uložit náhradní výsadbu na pozemku jiného vlastníka než žadatele o kácení dřevin, musí s tímto záměrem tento vlastník vyslovit souhlas. Pro náhradní výsadbu je především žádoucí zvolit takové pozemky, na kterých je v souladu s územně plánovací dokumentací zajištěna dlouhodobá perspektiva vysazených dřevin.

V dalších stupních projektové dokumentace bude nutno stanovit rozsah kácení dřevin, provést výpočet ekologické újmy vzniklé kácením dřevin, dále zpracovat zhodnocení funkčního a estetického významu dřevin a podrobné vyhodnocení vlivu jejich kácení. Dále bude nutno zpracovat návrh náhradní výsadby jako kompenzace, případně další kompenzace.

Požadavky jsou uvedeny jako podmínky souhlasného stanoviska, které jsou součástí návrhu závazného stanoviska záměru - viz kap. VII posudku.

- V rámci zpracování dalších stupňů projektové dokumentace bude nutno zajistit provedení neprůhledných protihlukových stěn (clon) v nerušivém barevném provedení, tak aby co nejlépe splynulo s pozadím. Pokud budou použity protihlukové stěny provedeny z průhledného materiálu, bude je nutno zajistit proti kolizi s letícími ptáky pískováním 2,5 cm širokými neprůhlednými pruhy o rozteči maximálně 12 cm, či v jiném účinném protikolizním provedení.

Požadavek je uveden jako jedna z podmínek souhlasného stanoviska, které jsou součástí návrhu závazného stanoviska záměru - viz kap. VII posudku.

Pro období stavební činnosti doporučujeme stanovení odborného ekodozoru s cílem minimalizovat negativní vlivy stavebních prací na okolní faunu a flóru (především u překopů propustků převádějících vodní tok). Dále ekodozor zajistí kontrolu, zda ve výkopech nejsou přítomni uvízlí živočichové (především plazi či obojživelníci) a popřípadě zajistí jejich záchranu.

Požadavek je uveden jako jedna z podmínek souhlasného stanoviska, které jsou součástí návrhu závazného stanoviska záměru - viz kap. VII posudku.

Z hlediska zákona č. 334/1992 Sb., o ochraně zemědělského půdního fondu, v platném znění - bez připomínek.

Komentář zpracovatele posudku:

Vzhledem k obsahu je vyjádření ponecháno bez komentáře.

Z hlediska zákona č. 185/2001 Sb., o odpadech a o změně některých dalších zákonů, v platném znění - bez připomínek.

Komentář zpracovatele posudku:

Vzhledem k obsahu je vyjádření ponecháno bez komentáře.

Z hlediska **zákona č. 201/2012 Sb., o ochraně ovzduší, v platném znění - bez připomínek.**

Komentář zpracovatele posudku:

Vzhledem k obsahu je vyjádření ponecháno bez komentáře.

Magistrát města Zlína, odbor kultury a památkové péče, ve svém vyjádření (dopis paní Mgr. Kateřiny Pešatové, vedoucí odboru, zn.: MMZL 026417/2017 ze dne 23.02.2017) uvádí:

Magistrát města Zlína, odbor kultury a památkové péče, jako věcně a místně příslušný správní orgán státní správy na úseku památkové péče, uplatňuje **k záměru „Modernizace a elektrifikace trati Otrokovice - Vizovice“ dle § 8 odst. 3 zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí (EIA) v platném znění**, toto vyjádření:

Dokumentace záměru „Modernizace a elektrifikace trati Otrokovice - Vizovice“ se v části železniční trati procházející městským centrem Zlína dotýká zájmů státní památkové péče, protože tato část trati prochází územím plošně památkově chráněným - Městskou památkovou zónou Zlín, prohlášenou vyhláškou Jihomoravského KNV ze dne 20.11.1990 o prohlášení území historických jader měst za památkové zóny (dále jen „Vyhláška“ a MPZ Zlín“). Jako předměty ochrany Vyhláška v čl. 4 uvádí:

„historický půdorys a jemu odpovídající prostorová a hmotová skladba, městské interiéry včetně povrchů komunikací, historické podzemí, panorama zóny a hlavní dominanty v blízkých a dálkových pohledech, nemovité kulturní památky, objekty dotvářející charakter zóny, veřejná a vyhrazená zeleň, ostatní objekty v zóně“. Všechny tyto výše zmiňované předměty je potřebné považovat z pohledu památkové péče za kulturně historické hodnoty, které spoluvytváří historické prostředí MPZ a jejích kulturních památek.

Kulturně historických hodnot chráněných vyhláškou se dotýkají zejména stavební opatření protihlukovými stěnami dle výkresů hlukových studií podél železniční trati. Na negativní ovlivnění hodnot v plošně chráněném území MPZ Zlín upozorňuje správní orgán, jehož posláním je hájit veřejný zájem v oblasti uchování kulturního dědictví, od počátku projednávání záměru na elektrizaci trati Otrokovice - Vizovice, a to od roku 2011.

Realizace protihlukových stěn v nekorigované výšce a zatím nespecifikovaných materiálech a architektonickém řešení by mohla nežádoucím způsobem narušit městské interiéry. Jejich realizací by mohlo dojít k negaci urbanistických hodnot předmětného území - především k narušení volných průhledů, na kterých je založen princip zahradního města, tj. princip baťovského urbanismu a architektury - a tím i k popření hodnot, na jejichž základě byla MPZ Zlín prohlášena. Ztráta autenticity území by se rovněž mohla negativně projevit ve vztahu k blízkým nemovitým kulturním památkám (zejména Morýsovy domy a Věžové domy). Správní orgán varuje před narušením principu přirozené propustnosti území pro migraci obyvatel - obytné čtvrti budou odděleny protihlukovými stěnami nepřekročitelnou severo-jívní linií.

Správní orgán se nemůže spokojit s konstatováním zpracovatelů, uvedeném v hodnocení vlivů na životní prostředí, že železnice neovlivní v oblasti průchodu MPZ Zlín negativně životní prostředí, neboť prochází urbanizovanou krajinou. I urbanizovaná krajina má své hodnoty. Pokud jsou to hodnoty architektury zahradního města jako v případě MPZ Zlín, průchod drážního tělesa skutečné hodnoty plošně chráněného území nenaruší. Pokud jsou to ovšem navazující stavby, zejména stavby

protihlukových stěn, poškození chráněných hodnot je pravděpodobné, a proto na toto nebezpečí správní orgán památkové péče od roku 2011 poukazuje.

Výstavba protihlukových stěn bude zřejmě odůvodněna vyšší plánovanou rychlostí vlakových souprav a možným snížením kvality života obyvatel v sousedících bytových objektech. Z tohoto důvodu doporučujeme, pokud je zvyšování rychlosti vlaků v intravilánu města vůbec žádoucí a nezbytně nutné, výraznější snížení nivelety trati, které by přispělo k eliminaci negativních jevů (hluk, vibrace), spojených se železniční dopravou a tím i případné omezení množství a velikost protihlukových stěn.

Proto nadále správní orgán památkové péče požaduje, aby se jejich umístěním, množstvím, délkou, výškou, architektonickým zpracováním a materiály projektanti stavebního řešení zabývali nejen kvůli jejich funkčnosti, ale také z pohledu estetického účinku takových bariér v plošně chráněném území MPZ Zlín a jejich umístování řešili uvážlivě.

Správní orgán upozorňuje, že stávající výpravní budovu na stanici Zlín-střed sama o sobě sice není nositelem význačných architektonických, či urbanistických hodnot, ale její existence má význam coby svědectví historie města a jeho vývoje. Její fragmentární zachování v budoucích novostavbách bylo orgány památkové péče navrženo již ve vyjádření správního orgánu památkové péče ze září 2016 zpracovaného podle § 16 odst. 3 zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí.

Upozorňujeme, že umístění nové výpravní budovy ČD - Zlín střed je navrhováno v jiné poloze, než bylo v projektové dokumentaci ve stupni projektové dokumentace pro územní rozhodnutí, která byla předmětem vydání podkladu pro koordinované závazné stanovisko MMZL 85782/2010 vedeného k záměru elektrifikace a zkapacitnění trati Otrokovice - Zlín střed, dokumentace ve stupni dokumentace pro územní rozhodnutí, pro část vedoucí územím MPZ Zlín. Bylo-li k této dokumentaci vydáno územní rozhodnutí, nebude změnou záměru platné.

Památkové hodnoty MPZ Zlín spočívající v urbanistické nadčasovosti a architektonické kvalitě výstavby jsou jedním z aspektů kvality životního prostředí, a proto v rámci zjišťovacího řízení o posuzování vlivu na něj, tato část kvality životního prostředí nesmí být přehlížena, a proto považujeme za důležité uplatnění výše uvedených připomínek, které jsou kladeny na roveň jiným obhajovaným veřejným zájmům.

Komentář zpracovatele posudku:

Je skutečností, že část posuzované železniční trati prochází územím plošně památkově chráněným - Městskou památkovou zónou Zlín.

Je však nutno zdůraznit, že parametry protihlukových stěn vycházejí z požadavků na ochranu veřejného zdraví proti hlukové zátěži v chráněných venkovních prostorech staveb a z předpokládaných ekvivalentních hladin akustického tlaku vypočtených na základě hlukové studie, která je závazná a parametry (zvuková pohltivost PHS, výška, délka, umístění) je nutno dodržet. Nelze tedy z estetického hlediska požadovat např. snížení počtu a výšky protihlukových stěn.

Nicméně je samozřejmé, že bude nutno se zabývat architektonickým zpracováním a materiály, ze kterých budou zhotoveny protihlukové stěny. V této souvislosti bude tedy nutno v rámci zpracování dalších stupňů projektové dokumentace zajistit provedení neprůhledných protihlukových stěn (PHS) v nerušivém barevném provedení, tak aby co nejlépe splynulo s pozadím, v hodnoceném případě, aby co nejméně narušovalo princip baťovského urbanismu a architektury okolních staveb. Estetické ztvárnění a barevné provedení PHS v území MPZ Zlín bude vhodné projednat s odborem kultury a památkové péče Magistrátu města Zlína.

Požadavky jsou uvedeny jako podmínky souhlasného stanoviska, které jsou součástí návrhu závazného stanoviska záměru - viz kap. VII posudku.

Stran narušení principu přirozené propustnosti území pro migraci obyvatel (obytné čtvrti budou odděleny protihlukovými stěnami nepřekročitelnou severo-jihní linií), jak uvádí správní orgán, je nutno podotknout, že již nyní by neměli obyvatelé města nahodile překračovat trať, protože vstup na drážní těleso je dle příslušných předpisů z bezpečnostních důvodů zakázán. Stávající možnosti legálního přechodu trati zůstanou v drtivé většině případů zachovány.

Je známo, že umístění nové výpravní budovy žst. Zlín střed vychází z nově zpracované urbanistické studie (Centroprojekt Group a.s.). Objednatelem studie bylo sdružení investorů/vlastníků dotčených pozemků v prostoru vlakového a autobusového nádraží a Statutární město Zlín. Ve studii je jasně stanovena celková koncepce celého přednádražního prostoru včetně dopravního napojení, nové budovy terminálu autobusového nádraží, nového komerčního objektu, parkovacího domu (součástí nové výpravní budovy) atd. Umístění nové výpravní budovy ČD - Zlín střed je tedy navrhováno v jiné poloze, než bylo v projektové dokumentaci ve stupni projektové dokumentace pro územní rozhodnutí, která byla předmětem vydání podkladu pro koordinované závazné stanovisko MMZL 85782/2010. Je zřejmé, že bylo-li k této dokumentaci vydáno územní rozhodnutí, nebude změnou záměru platné a investor bude muset požádat o nové územní rozhodnutí.

Stávající výpravní budova (a další stávající objekty, komunikace, inženýrské sítě) je v kolizi s nově navrženým kolejovým řešením, což je jistě škoda, protože neumožňuje zachovat stávající výpravní budovu, která byla postavena v roce 1899 a dochovala se v téměř nezměněném stavu.

Je zřejmé, že modernizace a elektrizace železnice do jisté míry ovlivní v oblasti průchodu MPZ Zlín. Nicméně je si nutno uvědomit, že elektrizace a zkapacitnění trati je pro předmětné území potřebné. Toto úsilí rozhodně není jevem úplně novým. Vždyť již před druhou světovou válkou se firma Baťa pokoušela trať z Otrokovic do Vizovic, kterou převzala v roce 1931 od Československého státu, prodloužit přes Lidečko až do Púchova a také ji dále modernizovat.

Městský úřad Otrokovice ve svém vyjádření (dopis pana Ing. Petra Zakopala, vedoucího odboru životního prostředí, č.j. OŽP/4339/2017/KSE ze dne 22.02.2017) uvádí:

Dne 24.01.2017 obdržel Městský úřad Otrokovice, odbor životního prostředí jako věcně a místně příslušný dotčený orgán státní správy oznámení (podle přílohy č. 3 k citovanému zákonu) podlimitního záměru: „**Modernizace a elektrizace trati Otrokovice - Vizovice**“, umístěného v trase stávající trati mezi městy Otrokovice a Vizovice. Zpracovatel dokumentace: Ecological Consultin a.s., Na Střelnici 48, 779 00 Olomouc, 12/2016.

Městský úřad Otrokovice, odbor životního prostředí, vydává k výše uvedenému záměru a předložené dokumentaci ve smyslu ust. § 7 odst. 1 zákona toto vyjádření:

Stanovisko dle zákona č. **254/2001 Sb.**, o vodách a o změně některých zákonů (vodní zákon), ve znění pozdějších předpisů - Ing. Hoferková
Z hlediska zájmů chráněných tímto zákonem **není připomínek.**

Stanovisko dle zákona č. **114/1992 Sb.**, o ochraně přírody a krajiny, ve znění pozdějších předpisů - Ing. Pšejová
Z hlediska zájmů chráněných tímto zákonem **není připomínek.**

Stanovisko dle zákona č. **334/1992 Sb.**, o ochraně zemědělského půdního fondu, v platném znění - Mgr. Ševčík
Z hlediska zájmů chráněných tímto zákonem **není připomínek.**

Stanovisko dle zákona č. **289/1995 Sb.**, o lesích a o změně a doplnění některých zákonů, ve znění pozdějších předpisů (dále jen lesní zákon), § 48 odst. 2 písm. c) - Ing. Batůšek

Z hlediska zájmů chráněných tímto zákonem **není připomínek.**

Stanovisko dle zákona č. **201/2012 Sb.**, o ochraně ovzduší a o změně některých dalších zákonů (zákon o ochraně ovzduší), v platném znění - Ing. Poštolková
Z hlediska zájmů chráněných tímto zákonem **není připomínek.**

Stanovisko dle zákona č. **185/2001 Sb.**, o odpadech a o změně některých dalších zákonů, ve znění pozdějších předpisů - Ing. Navrátilová
Z hlediska zájmů chráněných tímto zákonem **není připomínek.**

Vzhledem k výše uvedenému není požadováno další posouzení záměru podle zákona 100/2001 Sb.

Komentář zpracovatele posudku:

Vzhledem k obsahu je vyjádření ponecháno bez komentáře.

Městský úřad Vizovice ve svém vyjádření (dopis paní Bc. Magdy Miklovičové, odbor životního prostředí, č.j. MUVIZ 001444/2017/MM ze dne 15.02.2017) uvádí:

Dne 24. 01. 2017 obdržel Městský úřad ve Vizovicích, odbor životního prostředí, jako dotčený orgán státní správy ve smyslu ustanovení § 14 odst. 5 zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí a o změně některých souvisejících zákonů, v platném znění, (dále jen zákon) žádost o vyjádření k dokumentaci vlivů na životní prostředí záměru (resp. k dokumentaci) „**Modernizace a elektrizace trati Otrokovice - Vizovice**“ — posudek o vlivech záměru na životní prostředí zahájení zjišťovacího řízení.

K této žádosti **vydává** Městský úřad Vizovice, odbor životního prostředí pro potřeby dalšího řízení toto vyjádření:

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

Datum: 02. 02. 2017

Pavla Martinů

2. z hlediska zákona č. 185/2001 Sb., o odpadech a o změně některých zákonů v platném znění: **Bez připomínek.**

Datum: 07. 02. 2017

Ing. Martin Pacoň

3. z hlediska zákona č. 289/1995 Sb., o lesích, v platném znění vč. navazujících zákonů a předpisů: **Bez připomínek.**

Datum: 13. 02. 2017

Bc. Magda Miklovičová

4. z hlediska zákona č. 449/2001 Sb., o myslivosti, v platném znění vč. navazujících předpisů: **Bez připomínek.**

Datum: 13. 02. 2017

Bc. Magda Miklovičová

5. z hlediska zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, v platném znění, dále jen zákon: **Bez připomínek.**

Datum: 13.02.2017

Ing. Vladimíra Kovářová

6. z hlediska zákona č. 334/1992 Sb., o ochraně ZPF, v platném znění: **Bez připomínek.**

Datum: 13.02.2017

Ing. Vladimíra Kovářová

Komentář zpracovatele posudku:

Vzhledem k obsahu je vyjádření ponecháno bez komentáře.

Krajská hygienická stanice Zlínského kraje se sídlem ve Zlíně v závěru svého vyjádření (dopis paní Ing. Evy Javoříkové, ředitelky odboru hygieny obecné a komunální, č.j. KHSZL 01809/2017 ze dne 28.02.2017) uvádí:

Po posouzení předložené dokumentace s požadavky předpisů v oblasti ochrany veřejného zdraví vydává Krajská hygienická stanice Zlínského kraje se sídlem ve Zlíně toto

v y j á d ř e n í:

S realizací záměru „Modernizace a elektrizace trati Otrokovice - Vizovice“ lze souhlasit za předpokladu splnění následujících podmínek:

- I) Nejméně 30 dnů před zahájením demoličních prací objektů obsahující azbest bude na Krajskou hygienickou stanici Zlínského kraje se sídlem ve Zlíně podáno podle § 41 odst. 1 zákona č. 258/2000 Sb., o ochraně veřejného zdraví a o změně některých souvisejících zákonů, ve znění pozdějších předpisů, hlášení prací, při nichž budou zaměstnanci exponováni azbestu. Hlášení bude zpracováno v souladu s požadavky § 5 vyhlášky Ministerstva zdravotnictví ČR č. 432/2003 Sb., kterou se stanoví podmínky pro zařazování prací do kategorií, limitní hodnoty ukazatelů biologických expozičních testů, podmínky odběru biologického materiálu pro provádění biologických expozičních testů a náležitosti hlášení prací s azbestem a biologickými činiteli, v platném znění.
- II) V dalším stupni řízení podle zákona č. 183/2006 Sb., o územním plánování a stavebním řádu (stavební zákon), ve znění pozdějších předpisů, je nutno doložit:
 - Doklady prokazující, jakým způsobem bude u objektů uvedených na str. 29 hlukové studie Modernizace a elektrizace trati Otrokovice - Vizovice z října 2016 zajištěna změna způsobu větrání, která umožní větrání jiným způsobem, než okny do hlukem nadlimitně zasažené fasády.
 - Doklady prokazující, zda resp. jakým způsobem bude po zprovoznění záměru zajištěno, aby hluk z provozu záměru nepřekračoval u objektů uvedených na str. 29 hlukové studie Modernizace a elektrizace trati Otrokovice - Vizovice z října 2016 hygienické limity hluku stanovené v § 11 odst. 1, 2 a v příloze č. 2 nařízení vlády ČR č. 272/2011 Sb., o ochraně zdraví před nepříznivými účinky hluku a vibrací, ve znění pozdějších předpisů, pro chráněný vnitřní prostor staveb - obytné místnosti a pro denní a noční dobu.
 - Projekt monitoringu hlukové a vibrační zátěže z provozu záměru, včetně návrhu měřicích míst.
- III) Během zkušebního provozu záměru bude provedeno:
 - Měření hluku z provozu záměru v denní a noční době v chráněném venkovním prostoru staveb obytné zástavby v okolí záměru k prokázání, že při provozu záměru nebude docházet k překračování hygienických limitů hluku stanovených v § 12 odst. 1, 3 a v příloze č. 3. část A) nařízení vlády ČR č. 272/2011 Sb., o ochraně zdraví před nepříznivými účinky hluku a vibrací, ve znění pozdějších předpisů, pro chráněný venkovní prostor staveb a pro denní a noční dobu.
 - Měření hluku z provozu záměru v denní a noční době v chráněném vnitřním prostoru staveb obytné zástavby v okolí záměru, u nichž bude nutno řešit změnu způsobu větrání, která umožní větrání jiným způsobem, než okny do hlukem nadlimitně zasažené fasády, k prokázání, že při provozu záměru nebude docházet k překračování hygienických limitů hluku stanovených v § 11 odst. 1, 2 a v příloze č. 2 shora citovaného vládního nařízení pro chráněný vnitřní prostor staveb - obytné místnosti a pro denní a noční dobu.
 - Měření vibrací z provozu záměru v denní a noční době v chráněném vnitřním prostoru staveb obytné zástavby v okolí záměru k prokázání, že při provozu záměru nebude docházet k překračování hygienických limitů vibrací stanovených v § 18 a

v příloze č. 5 nařízení vlády ČR č. 272/2011 Sb., o ochraně zdraví před nepříznivými účinky hluku a vibrací, ve znění pozdějších předpisů, pro chráněný vnitřní prostor staveb a pro denní a noční dobu.

- Měření hluku a vibrací budou provedena v souladu s § 32a) zákona č. 258/2000 Sb., o ochraně veřejného zdraví a o změně některých souvisejících zákonů, ve znění pozdějších předpisů, držitelem osvědčení o akreditaci nebo držitelem autorizace podle § 83c) shora citovaného zákona. Protokoly s výsledky uvedených měření budou předloženy Krajské hygienické stanici Zlínského kraje se sídlem ve Zlíně k posouzení.

- V případě, že výše uvedenými měřeními hluku a vibrací bude doloženo překročení hygienických limitů stanovených nařízením vlády ČR č. 272/2011 Sb., o ochraně zdraví před nepříznivými účinky hluku a vibrací, ve znění pozdějších předpisů, pro chráněný venkovní prostor staveb, chráněný vnitřní prostor staveb a pro denní a noční dobu, bude požadováno provedení dodatečných protihlukových a anitivibračních opatření, která budou předem projednána s Krajskou hygienickou stanicí Zlínského kraje se sídlem ve Zlíně.

Pozn.: Text obsáhlého vyjádření KHS Zlínského kraje se sídlem ve Zlíně je plně uveden v příloze č. 1 posudku.

Komentář zpracovatele posudku:

I) *Je nutno se ztotožnit s požadavkem, že 30 dnů před zahájením demoličních prací objektů obsahujících azbest bude nutno podat na Krajskou hygienickou stanici Zlínského kraje se sídlem ve Zlíně hlášení prací, při nichž budou zaměstnanci exponováni azbestem.*

Požadavek je uveden jako jedna z podmínek souhlasného stanoviska, které jsou součástí návrhu závazného stanoviska záměru - viz kap. VII posudku.

II) *- V rámci zpracování dalších stupňů projektové dokumentace bude nutno prokázat, jakým způsobem bude u objektů U Dřevnice č.p. 223, p.č. 292, k.ú. Louky nad Dřevnicí (výpočtový bod V22) a Santražiny č.p. 1570, p.č. 1800, k.ú. Zlín (V31), uvedených na str. 29 hlukové studie (příloha č. 2 dokumentace), zajištěna změna způsobu větrání, která umožní větrání jiným způsobem, než okny do hlukem nadlimitně zasažené fasády.*

Požadavek je uveden jako jedna z podmínek souhlasného stanoviska, které jsou součástí návrhu závazného stanoviska záměru - viz kap. VII posudku.

- V rámci zpracování dalších stupňů projektové dokumentace bude nutno prokázat, zda, resp. jakým způsobem bude u objektů třída 3. května č.p. 548, p.č. 694, k.ú. Malenovice u Zlína (výpočtový bod V13) a Hornomlýnská č.p. 829, p.č. 986, k.ú. Zlín (V34), uvedených na str. 29 hlukové studie (příloha č. 2 dokumentace), zajištěno, že hluk nepřekročí platné hygienické limity pro chráněný vnitřní prostor staveb - obytné místnosti (pro denní a noční dobu).

Požadavek je uveden jako jedna z podmínek souhlasného stanoviska, které jsou součástí návrhu závazného stanoviska záměru - viz kap. VII posudku.

- Je nutno souhlasit s požadavkem na zpracování projektu monitoringu hlukové a vibrační zátěže z provozu záměru, včetně návrhu měřicích míst.

Požadavek je uveden jako jedna z podmínek souhlasného stanoviska, které jsou součástí návrhu závazného stanoviska záměru - viz kap. VII posudku.

III) *- Je možno se ztotožnit s požadavkem na provedení kontrolního měření hluku po realizaci stavby za účelem ověření výsledků hlukové studie. Měření hluku musí prokázat, že nebude docházet k překračování hygienických limitů hluku stanovených v § 12 odst. 1, 3 a v příloze č. 3. část A) nařízení vlády č. 272/2011 Sb., o ochraně zdraví před nepříznivými účinky hluku a vibrací, ve znění*

pozdějších předpisů, pro chráněný venkovní prostor staveb a pro denní a noční dobu.

Požadavek je uveden jako jedna z podmínek souhlasného stanoviska, které jsou součástí návrhu závazného stanoviska záměru - viz kap. VII posudku.

- Je možno souhlasit s požadavkem na provedení kontrolního měření hluku po realizaci stavby v chráněném vnitřním prostoru staveb obytné zástavby v okolí záměru, u nichž bude nutno řešit změnu způsobu větrání, která umožní větrání jiným způsobem, než okny do hlukem nadlimitně zasažené fasády. Měření musí prokázat, že při provozu záměru nebude docházet k překračování hygienických limitů hluku stanovených v § 11 odst. 1, 2 a v příloze č. 2 nařízení vlády č. 272/2011 Sb. pro chráněný vnitřní prostor staveb - obytné místnosti a pro denní a noční dobu.

Požadavek je uveden jako jedna z podmínek souhlasného stanoviska, které jsou součástí návrhu závazného stanoviska záměru - viz kap. VII posudku.

- Je možno se ztotožnit s požadavkem na provedení kontrolního měření vibrací po realizaci stavby v denní a noční době v chráněném vnitřním prostoru staveb obytné zástavby v okolí záměru. Měření musí prokázat, že při provozu záměru nebude docházet k překračování hygienických limitů vibrací stanovených v § 18 a v příloze č. 5 nařízení vlády č. 272/2011 Sb., o ochraně zdraví před nepříznivými účinky hluku a vibrací, ve znění pozdějších předpisů, pro chráněný vnitřní prostor staveb a pro denní a noční dobu.

Požadavek je uveden jako jedna z podmínek souhlasného stanoviska, které jsou součástí návrhu závazného stanoviska záměru - viz kap. VII posudku.

- Měření hluku a vibrací je nutno provést v souladu s platnými právními předpisy, v daném případě v souladu s § 32a) zákona č. 258/2000 Sb., o ochraně veřejného zdraví a o změně některých souvisejících zákonů, ve znění pozdějších předpisů, držitelem osvědčení o akreditaci nebo držitelem autorizace podle § 83c) shora citovaného zákona. Protokoly s výsledky uvedených měření bude nutno předložit Krajské hygienické stanici Zlínského kraje se sídlem ve Zlíně k posouzení.

V daném případě se jedná o podmínku plynoucí ze zákona, kterou není nutno uvést jako jednu z podmínek souhlasného stanoviska (viz návrh závazného stanoviska záměru - VII. kap. posudku).

- Je nutno souhlasit s požadavkem, že v případě, že bude-li měřeními hluku a vibrací doloženo překročení hygienických limitů stanovených nařízením vlády č. 272/2011 Sb., o ochraně zdraví před nepříznivými účinky hluku a vibrací, ve znění pozdějších předpisů, pro chráněný venkovní prostor staveb, chráněný vnitřní prostor staveb a pro denní a noční dobu, budou realizována dodatečná protihluková a anitivibrační opatření, která budou předem projednána s Krajskou hygienickou stanicí Zlínského kraje se sídlem ve Zlíně.

Požadavek je uveden jako jedna z podmínek souhlasného stanoviska, které jsou součástí návrhu závazného stanoviska záměru - viz kap. VII posudku.

Česká inspekce životního prostředí, oblastní inspektorát Brno, ve svém vyjádření (dopis pana Ing. Jindřicha Mikeše, ředitele oblastního inspektorátu Brno, zn. ČIŽP/47/ŘI/1611013.004/17/BLV ze dne 17.02.2017) k dokumentaci uvádí:

Dne 24.01.2017 jsme obdrželi žádost o vyjádření k dokumentaci vlivů záměru Modernizace a elektrizace trati Otrokovice - Vizovice na životní prostředí vypracované ve smyslu zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí, ve znění pozdějších předpisů.

Pro prostudování předložené dokumentace ČIŽP OI Brno sděluje, že nemá k předloženému záměru připomínky.

Komentář zpracovatele posudku:

Vzhledem k obsahu je vyjádření ponecháno bez komentáře.

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

Předmětem záměru *Modernizace a elektrizace trati Otrokovice - Vizovice* je celková modernizace a elektrizace trati v úseku Otrokovice - Zlín - Vizovice, zajištění bezpečnosti na trati a dosažení zvýšení rychlostí na trati se zkrácením jízdních dob a zvýšení komfortu pro cestující.

Navýšení počtu projíždějících vlaků na trati, a to zejména osobních souprav, souvisí s cíli rekonstrukce trati, mezi které patří převzetí části dopravní obsluhy v oblasti města Zlína od silniční dopravy.

Záměr je situován na stávající železniční trati č. 331 mezi městy Otrokovice a Vizovice, v úseku km 0,000 až km 24,738. Celková délka řešeného úseku je 24,738 km.

V prvním úseku Otrokovice - Zlín střed se ve výhledovém stavu předpokládá s plným zdvoukolejněním tratě a dodržením navrhované traťové rychlosti 100 km/h (oproti původním 60 km/h). V druhém úseku tratě Zlín střed - Vizovice, kde trať prochází hustěji zastaveným územím, je z prostorových důvodů ve výhledu zachováno jednokolejné uspořádání tratě a opět je převážně zachována původní trasa. Návrhová rychlost 100 km/h není vzhledem k trase vždy dodržena a zejména ke konci trati je snížena na 70 km/h. Oba řešené úseky tratě budou elektrizovány stejnosměrnou napájecí soustavou 3 kV.

Hodnocený záměr se nachází ve Zlínském kraji na území obcí Otrokovice, Zlín, Želechovice nad Dřevnicí, Lípa nad Dřevnicí, Zádveřice - Raková a Vizovice v katastrálním území Otrokovice, Kvítkovice u Otrokovice, Malenovice u Zlína, Louky nad Dřevnicí, Prštné, Zlín, Příluky u Zlína, Želechovice nad Dřevnicí, Lípa nad Dřevnicí, Zádveřice a Vizovice.

Hodnocení zdravotních rizik:

Vzhledem k charakteru záměru lze z hlediska jeho potencionálního ovlivnění obyvatelstva vzít teoreticky v úvahu faktory fyzikální (hluk, vibrace), chemické (znečišťování ovzduší) a psychosociální (rušení pohody aj.). Jako nejvýznamnější možné vlivy spojené s výstavbou a provozem posuzovaného záměru byly vytipovány vlivy spojené s hlukovým zatížením lokality a se znečišťováním ovzduší. Nicméně převažujícím faktorem je v daném případě jednoznačně hluk.

Obecně vzato, lze pro hodnocení zdravotních účinků expozice hluku v denní době vycházet ze závislostí, uvádějících prahové hodnoty hlukové expozice, tak jak se jejich účinky dnes považují za dostatečně prokázané. Tyto prahové hodnoty platí pro větší část populace s průměrnou citlivostí vůči hluku (viz Posouzení vlivu na veřejné zdraví – příloha č. 4 dokumentace). Obdobné závislosti byly vypracovány i pro noční dobu.

Dle výsledků hodnocení je zřejmé, že realizací záměru dojde ke snížení zatížení obyvatel hlukem z provozované železniční trati a to zejména díky navrhovaným protihlukovým opatřením a dále předpokládanou realizací tunelu v Otrokovicích. Dominantním zdrojem hluku v okolí trati je především automobilová doprava.

Vlivy na ovzduší a klima:

V období výstavby se bude negativně projevovat především nárůst nákladní dopravy na přístupových komunikacích ke stavbě. V blízkém okolí stavby je možno očekávat v ovzduší zvýšení množství polévatého prachu a zvýšení plyných emisí. Tyto vlivy lze ale z hlediska jejich významnosti a omezené délky trvání považovat za nevýznamné a z hlediska zatížení životního prostředí za akceptovatelné.

V rámci realizace záměru nebude instalován žádný vyjmenovaný stacionární zdroj znečišťování ovzduší dle zákona č. 201/2012 Sb., o ochraně ovzduší.

Vzhledem k tomu, že předmětem záměru je elektrizace trati, dojde po dokončení stavebních prací ke snížení znečištění ovzduší z provozu železnice (zrušení stávajícího provozu dieselových vlakových souprav). To se projeví po uvedení stavby do provozu zlepšením kvality ovzduší v zájmové lokalitě.

Vlivy na hlukovou situaci:

Z hlukové studie (příloha č. 2) vyplývá, že ekvivalentní hladiny akustického tlaku od provozu na železniční trati mohou být dominantním zdrojem hluku v posuzovaných lokalitách pro denní i noční dobu. Celá trať byla z hlediska posouzení rozdělena na dva úseky, které korespondují se záměrem zdvoukolejnění tratě v úseku Otrokovice – Zlín střed a ponecháním jedné koleje v úseku Zlín střed – Vizovice.

V prvním řešeném úseku Otrokovice – Zlín střed, kde dojde ke zvýšení intenzit dopravy, navýšení traťové rychlosti a výstavbě druhé traťové koleje, ekvivalentní hladiny akustického tlaku po provedení rekonstrukce narostou o cca 3,5 dB během denní doby a během noční doby klesnou o cca 2,0 dB oproti stavu v roce 2000 v závislosti na umístění výpočtového bodu. V porovnání se stávajícím stavem však dochází ke snížení hlučnosti. Obnova vozidlového parku se ve spojení s obnovou kolejového svršku jeví jako nedostatečné protihlukové opatření a příslušný hygienický limit by byl překračován.

Trať prochází většinou v souběhu s pozemní komunikací I/49 a převážně průmyslovými městskými částmi Zlína. Obytná zástavba je zde pouze lokálně. V celém úseku je navrženo celkem 5 protihlukových clon chránících nejbližší obytnou zástavbu. Jedním z nejzatíženějších domů je objekt U Dřevnice č.p. 223 (výpočtový bod V22), který leží v blízkosti křížení komunikace (U Dřevnice) s železniční tratí a kde není možné při zachování alespoň minimálních rozhledových poměrů ochránit venkovní chráněný prostor staveb. Ekvivalentní hladiny akustického tlaku zde během denní doby po provedení rekonstrukce bez návrhu protihlukových opatření dosahují hladin 61,3 dB (limit 60,0 dB). Tento objekt není technicky možné účinně chránit pomocí protihlukové stěny. Proto je navržena změna způsobu větrání, kdy se má umožnit větrání jiným způsobem než okny do nadlimitně hlukem zasažené fasády. U ostatních objektů je příslušný hygienický limit dodržen.

U výpočtového objektu V13 na třídě 3. května č.p. 548 dosahují hladiny akustického tlaku hodnot 59,8 dB (limit 60,0 dB). Mezi železnicí a zmiňovaným objektem vede silnice I. třídy (třída 3. května), která bude pro tento bod výraznějším zdrojem. Z tohoto důvodu je vhodné provést po výstavbě měření hluku. V případě překročení hygienického limitu pro hluk v ochranném pásmu dráhy (OPD) od železniční dopravy zajistit větrání jiným způsobem než okny do nadlimitně zasažené fasády.

V druhém úseku, Zlín střed – Vizovice, kde dojde k menšímu zvýšení intenzit dopravy, navýšení traťové rychlosti až na 100 km/h, se hluková situace po provedení rekonstrukce také zhorší průměrně o 4 dB během dne a zlepší průměrně o 3 dB v noční době oproti stavu v roce 2000. V porovnání se stávajícím stavem však dochází ke snížení hlučnosti. Obnova vozidlového parku se ve spojení s obnovou kolejového svršku jeví jako nedostatečné protihlukové opatření, kdy příslušný hygienický limit by byl u nejbližší obytné zástavby překračován.

Trať v tomto úseku prochází v těsné blízkosti obytné zástavby městských částí Zlína a dalších obcí. V tomto druhém posuzovaném úseku tratě je navrženo celkem 14 protihlukových clon chránících nejbližší obytnou zástavbu. Po návrhu protihlukových clon jsou u obytné zástavby podél tohoto úseku tratě limitní hodnoty pro venkovní chráněný prostor dodrženy. Výjimku tvoří opět objekty ležící v blízkosti křížení pozemní komunikace s železnicí a přechod pro pěší, kde není možné z hlediska bezpečnosti umístit protihlukovou clonu. Jedná se o objekt Santražiny č.p. 1570 (bod V31). Ekvivalentní hladiny akustického tlaku zde během denní doby po provedení rekonstrukce bez návrhu protihlukových opatření dosahují hladin 60,1 dB. Po návrhu protihlukových opatření se situace prakticky nezmění. Tento objekt není technicky možné účinně chránit pomocí protihlukové stěny. Proto je navržena změna

způsobu větrání, kdy se má umožnit větrání jiným způsobem než okny do hlukem nadlimitně zasažené fasády. U ostatních objektů je příslušný hygienický limit dodržen.

U výpočtového objektu V34 - Hornomlýnská č.p. 829 dosahují hodnoty hladin akustického tlaku hranice 59,9 dB (limit 60 dB). Z tohoto důvodu je vhodné provést po výstavbě měření hluku. V případě překročení hygienického limitu pro hluk v ochranném pásmu dráhy (OPD) bude nutno zajistit větrání jiným způsobem než okny do nadlimitně zasažené fasády.

Z důvodu nedodržení hygienického limitu při zohlednění vlakových prací v kontejnerovém překladišti v Lípě nad Dřevnicí byla navržena protihluková stěna v tomto úseku.

Vzhledem k tomu, že si modernizace železniční tratě vyžádá i úpravu na stávající silniční infrastrukturu byla modelována kumulativní hlučnost od silniční a železniční dopravy na dvou dotčených lokalitách (Prštné a Podvesná - příloha č. 3 dokumentace). Zde se ukázalo, že silniční doprava je dominantním zdrojem hluku.

První lokalitou je křížení komunikace I/49 (třída Tomáše Bati) s komunikací Příčná napojující se na ulici Nábřeží (uvažovaná Prštněnská příčka). Zde vlivem výstavby druhé traťové koleje a elektrizace celé trati je nutná výstavba nového napojení na ulici Nábřeží pomocí nové mimoúrovňové křižovatky na třídě Tomáše Bati. Ekvivalentní hladiny akustického tlaku zde ve výhledovém stavu budou překračovat příslušný hygienický limit (výpočtové body V3 a V4 - na ulici U Sokolovny a Nábřeží). Proto bylo přistoupeno k návrhu protihlukových opatření (návrh protihlukových clon) pro eliminaci nadlimitní hlučnosti u nejbližší obytné zástavby. Po návrhu protihlukových opatření nedochází u řešené obytné zástavby k prokazatelnému překročení hygienického limitu.

Druhou lokalitou je křížení komunikace I/49 (třída Tomáše Bati) s komunikací Podvesná XVII (napojení uvažovaného záměru obchvat Zálešná). Zde je ve výhledu plánováno mimoúrovňové křížení s železniční tratí pomocí silničního nadjezdu. Výstavbou nového mimoúrovňového křížení pozemní komunikace s železniční tratí nedojde k podstatným změnám v hlučnosti v dané lokalitě. Největší podíl na změně hlučnosti má změna intenzity dopravy. Změna výškového vedení pozemní komunikace Podvesná XVII má na hlučnost mnohem menší vliv. Jak ve stávajícím, tak ve výhledovém stavu dochází u obytné zástavby podél plánované komunikace k nadlimitnímu zatížení (výpočtové body V7, V8 a V9), a proto jsou ve výhledovém stavu navrhována protihluková opatření. Výpočtový bod V10 (Podvesná XVI č.p. 5652, p.č. 8912) je nadlimitně zasažen hlukem, ale vzhledem k těsné blízkosti křižovatky ul. Podvesná XVI a ul. Benešovo nábřeží, není možné objekt chránit protihlukovou clonou. Proto je navržena změna způsobu větrání, kdy se má umožnit větrání jiným způsobem než okny do hlukem nadlimitně zasažené fasády.

Na změně stavu hlučnosti podél řešeného úseku železniční tratě se projeví jak zlepšení železničního svršku a spodku (podrobně viz závěr III. kapitoly posudku - výše), tak změna intenzit dopravy a místy výrazné zvýšení traťové rychlosti.

Vzhledem k výše uvedenému byla navržena protihluková opatření ve formě protihlukových clon. Celkem bylo navrženo 22 protihlukových stěn a to 19 pro minimalizaci hluku z železniční dopravy a 3 pro hluk ze silniční dopravy. Při návrhu protihlukových opatření byl prioritně chráněn venkovní chráněný prostor staveb. Pro návrh protihlukových opatření byla rozhodující noční doba, kdy vzhledem k obdobné hlukové zátěži během dne a noci platí přísnější hygienický limit.

Vibrace:

Vibrace jsou mechanická chvění vznikající při průjezdu vozidla po dané trati a přenášejí se podložím do obytné zástavby, kde způsobují nežádoucí účinky. V důsledku jízdy vozidla po přilehlé komunikaci nebo trati vznikají dynamické síly, které se přenášejí zemí do okolí. Na průběh šíření vibrací od jejich zdroje, tj. na koeficienty útlumové křivky má zásadní vliv (mimo parametrů vlastního zdroje) zejména geotechnická charakteristika podloží, morfologie terénu a řada dalších skutečností (dendrologie, hydrogeologie).

V daném případě se v pruhu ve vzdálenosti spočtené isoseisty okolo dopravních kolejí nachází chráněný vnitřní prostor dvou staveb s obytnými místnostmi, kde bude nutno realizovat antivibrační opatření (AVO). Jená se o objekt k bydlení č.p. 238 v žel. km cca 5,1, kde budou aplikována AVO v žel. km 5,05 – 5,15. Dále se jedná o rodinný domek v žel. km cca 16,6, kde budou provedena AVO v žel. km 16,55 - 16,65. V uvedeném pruhu pro realizaci antivibračních opatření budou uloženy antivibrační rohože tloušťky min. 50 mm pod šterkovým ložem kolejí.

Při realizaci modernizace celé trati bude jako základní antivibrační opatření použito provedení bezстыkové koleje a bezpodkladnicového pružného upevnění kolejnice. Pozitivní vliv bude mít rovněž zpevnění podloží např. vápno-cementovou vrstvou včetně zhutnění a stavby nového železničního svršku.

Vlivy na povrchové a podzemní vody:

Odběr vody lze předpokládat jak ve fázi výstavby (vlastní stavba, zkrápění stavenišť), tak ve fázi provozu. Při výstavbě bude spotřebována technologická voda, a to zejména na kropení materiálu při hutnění náspů, kropení betonu při betonářských pracích, resp. čištění spár. Velikost spotřeby vody bude záviset na ročním období provádění prací a souvisejícím počasí - je odhadována na 5 - 15 m³ vody denně pro jedno zařízení staveniště.

Dešťové vody budou jak v období výstavby, tak v době provozu železnice odváděny v místech náspů na okraj tělesa. Systém odvodnění bude tvořen soustavou trativodů, šachet a svodných potrubí podél trati.

Splaškové odpadní vody budou vznikat na stavbě ve velmi omezeném množství. Důvodem je používání chemických WC na jednotlivých zařízeních stavenišť. Splaškové vody v době výstavby budou omezeny pouze na vody znečištěné v důsledku mytí rukou. Vody budou jímány a následně likvidovány v souladu se zákonem o vodách. Očista strojních mechanismů (převážně nákladních automobilů) bude prováděna mechanicky. Případná očista komunikace bude prováděna ostřikem vodou z cisterny.

Při provozu stavby budou vznikat odpadní vody v rámci běžného provozu vlakových souprav a pozemních objektů. Likvidace takto vzniklých odpadních vod z provozních objektů bude řešena stávajícími prostředky, tj. odvedením do stávající kanalizace nebo žumpy.

Stavební záměr nebude mít vliv na odtokové poměry území, jelikož se jedná o rekonstrukci trati a funkce všech mostů a propustků (kromě v současnosti již nefunkčních a zasypaných) zůstane zachována.

Vlivy na flóru a faunu:

V rámci terénních průzkumů nebyla v území zaznamenána přítomnost zvláště chráněných druhů rostlin dle vyhlášky č. 395/1992 Sb., ve znění pozdějších předpisů. V území byly zaznamenány některé druhy invazních rostlin. Z části se jedná o drobné druhy (turan kanadský, pěťour malolubný, laskavec ohnutý, turanka kanadská) či druhy běžně rozšířené (javor jasanolistý, celík kanadský, netýkavky) či vázané na lidská obydlí a zahrádky (pámelník bílý), jejichž likvidace v souvislosti s rekonstrukcí železnice by byla neúčelná a neekonomická. Ve většině případů se tyto druhy šíří i v okolních ruderalních plochách (např. v blízkosti průmyslových zón). Nicméně se zde vyskytují také druhy problematictější, jako je křídlatka japonská. Při dodržení navržených opatření je možné konstatovat, že vliv na flóru bude minimální.

V okolí železniční tratě byli zaznamenáni zástupci zvláště chráněných živočichů z řad bezobratlých, plazů a ptáků. Konkrétně se jedná o čmeláky rodu *Bombus* (*Bombus* spp.), ouklejku pruhovanou (*Alburnoides bipunctatus*), stěvli potoční (*Phoxinus phoxinus*), mníka jednovouseho (*Lota lota*), ještěrku obecnou (*Lacerta agilis*), brambornička černohlavého (*Saxicola rubicola*), a veverku obecnou (*Sciurus vulgaris*). Není vyloučen výskyt vlaštovky obecné (*Hirundo rustica*), rorýse obecného (*Apus apus*) a netopýrů (*Microchiroptera*). Z důvodu výskytu druhů, u kterých nelze zcela vyloučit jejich dotčení během stavebních prací, bude nutno

požádat o udělení výjimky ze základních podmínek ochrany zvláště chráněných druhů dle § 56 zákona č. 114/1992 Sb., ve znění pozdějších předpisů.

Záměr nebude novou liniovou stavbou v krajině, nebude se tedy jednat o novou překážku spojenou s fragmentací krajiny pro živočichy. Z hlediska možného ovlivnění migrační prostupnosti lze konstatovat, že při dodržení navržených opatření nedojde celkově realizací stavebního záměru k významné změně podmínek pro migraci živočichů přes liniovou stavbu tělesa železnice oproti současnému stavu.

Vliv na prvky ÚSES, VKP, zvláště chráněná území, přírodní parky, soustava NATURA 2000:

Z hlediska možného vlivu na územní systém ekologické stability lze konstatovat, že rekonstruovaná trať kříží několik prvků ÚSES (zejména liniových), nadregionální, regionální i lokální úrovně. V rámci rekonstrukce však nedojde k zásadním změnám, které by prvky ÚSES (a tedy i jejich funkci) ovlivnily. Mostní objekty, kterými daný prvek ÚSES kříží železniční trať, zůstanou zachovány, případně budou rekonstruovány tak, aby se migrační prostupnost ještě zlepšila.

Záměrem jsou a budou dotčeny významné krajinné prvky dané zákonem - vodní toky a jejich údolní nivy a ochranné pásmo lesa. V blízkosti předmětného záměru se nachází také registrovaný významný krajinný prvek: Zlín - nábřeží (levobřežní i pravobřežní stromořadí u řeky Dřevnice v trase od čepkovského mostu proti proudu až k poslednímu jezu na Bartošově čtvrti).

Realizací stavebního záměru nedojde k zásahu do zvláště chráněných území.

V blízkosti záměru se nalézá přírodní park Vizovické vrchy (min. vzdálenost cca 30 m) a dále se v širším okolí nalézá přírodní park Želechovické paseky.

Záměr neprochází žádnou evropsky významnou lokalitou (EVL) a ani se v jeho blízkosti žádná lokalita tohoto typu nenachází. Nejbližší zájmové lokalitě je ptačí oblast (PO) Hostýnské vrchy (CZ0721024) ve vzdálenosti cca 13 km severně od lokality záměru. Předmětem ochrany je lejssek malý (*Ficedula parva*) a strakapoud bělohřbetý (*Dendrocopos leucotos*). Samotná zájmová lokalita se nachází mimo lokality soustavy Natura 2000.

Dle stanoviska Krajského úřadu Zlínského kraje, odboru životního prostředí a zemědělství jako orgánu ochrany přírody (č.j. KUZZL 72055/2015 ze dne 26.11.2015 – viz příloha č. 8 dokumentace) *nemůže mít* uvedený záměr *významný vliv* na příznivý stav předmětu ochrany nebo celistvost evropsky významné lokality nebo ptačí oblasti. Nebylo tedy třeba zpracovat studii hodnotící vliv záměru na soustavu NATURA 2000.

Vlivy na půdu:

Posuzovaná stavba bude v maximální možné míře situována na drážních pozemcích. Celá stavba bude realizována v ochranném pásmu dráhy. V nezbytně nutném rozsahu dojde i k záboru mimodrážních pozemků.

Předmětný záměr se nachází z větší části v zastavěném území a také v zemědělsky využívané krajině. V obvodu stavby se nachází zemědělská půda všech tříd ochrany.

Nejhodnotnější půdy 1. třídy ochrany se nachází v úseku mezi Otrokovicemi a Zlínem. Zbývající část trati pak prochází především přes zemědělské půdy 2. třídy ochrany, dojde rovněž k záboru půd 3., 4. a 5. třídy ochrany.

Realizace stavby si vyžádá trvalý a dočasný zábor půdy ze zemědělského půdního fondu ve všech dotčených katastrálních územích. Celkem bude plochou stavby, vymezenou jejím obvodem, dotčeno 152 352 m² pozemků náležejících do ZPF. Tato plocha je celková a nerozlišuje mezi dočasnými a trvalými záboru pozemků.

Realizací záměru dojde k dotčení pozemků určených k plnění funkcí lesa v k.ú. Příluky u Zlína a Želechovice nad Dřevnicí o rozsahu cca 567 m². Pro umístění stavby na těchto pozemcích a v ochranném pásmu lesa je nutný souhlas příslušného orgánu státní správy lesů dle zákona č. 289/1995 Sb., § 14 odst. 2.

Vlivy na horninové prostředí a přírodní zdroje:

V bezprostřední blízkosti zájmové lokality se nenachází žádné významné ložisko nerostných surovin. Vlastní zájmová lokalita se rovněž nenachází ve stanoveném dobývacím prostoru, chráněném ložiskovém území, ani v území bilancovaných výhradních a nevýhradních ložisek dle zákona č. 44/1988 Sb. (horní zákon, ve znění pozdějších předpisů). Realizace záměru nebude mít žádný negativní vliv na horninové prostředí a využívání horninových a nerostných zdrojů v širším okolí zájmové lokality.

Vlivy na krajinný ráz a krajinu:

Navrhovaná stavba bude minimálně zásahovat do krajinného rázu. V blízkých pohledech sice míra zásahu stoupá, jedná se však o dílčí pohledy a v celkových panoramatech je míra vlivu velmi malá. Navrhovaná stavba je v souladu se zákonnými kritérii krajinného rázu a je proto hodnocena jako únosný zásah do krajinného rázu, chráněného dle § 12 zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, ve znění pozdějších předpisů.

Vlivy na ochranná pásma (les, vodní toky, PHO vodního zdroje, el. vedení)

Stavba se v k.ú. Želechovice nad Dřevnicí a Zádvěřice dotkne „ochranného pásma“ lesa - bude probíhat do 50 m od okraje lesa.

Předmětné území se nenachází v chráněné oblasti přirozené akumulace podzemních vod (CHOPAV). Stavební záměr neleží v ochranném pásmu vodních zdrojů.

V blízkosti posuzované železniční trati protéká řeka Dřevnice, pro kterou Krajský úřad Zlínského kraje dne 10.07.2007 (pod č.j. KUZZL 35788/2007) vyhlásil záplavové území pro Q₁₀₀. Násep trati v některých místech tvoří hranici tohoto záplavového území a v některých místech jím trať prochází (km 2,0 - 2,5; 10,5 - 10,8; 18,5 - 18,8). Dále se v blízkosti trati nachází záplavové území pro Q₁₀₀ řeky Lutoninky, které bylo stanoveno Krajským úřadem Zlínského kraje dne 04.07.2007 (pod č.j. KUZZL 35408/2007). K přímému křížení trati s tímto záplavovým územím dochází v km 20,855, kde trať mostním objektem překonává samotnou Lutoninku.

Vlivy na kulturní památky a hmotný majetek:

Posuzovaný záměr ve Zlíně prochází městskou památkovou zónou (MPZ) - viz též komentář výše v kap. V k vyjádření Magistrátu města Zlína, Odboru kultury a památkové péče. Ve Zlíně je evidováno cca 30 nemovitých kulturních památek, avšak v blízkosti dotyčné trati se nachází pouze čtyři z nich. Ve třech případech se jedná o činžovní věžové domy M. Drofy a v posledním případě o činžovní dům - Morýsovy domy.

Ve Vizovicích trať sousedí s městskou památkovou zónou a přibližně 150 m od trati se nachází národní kulturní památka zámek Vizovice včetně zahrady. Asi 300 m od žst. Vizovice se nalézá nemovitá kulturní památka sokolovna Vizovice.

V bezprostřední blízkosti zájmového území se nenachází žádné památky kategorie světové kulturní dědictví, národní kulturní památky, archeologické památkové rezervace, ostatní památkové rezervace, městské památkové rezervace, vesnické památkové rezervace, krajinné památkové zóny ani vesnické památkové zóny.

Celé zájmové území je zahrnuto do ÚAN III, tj. území, na němž nebyl dosud rozpoznán a pozitivně prokázán výskyt archeologických nálezů a ani tomu nenasvědčují žádné indicie, ale jelikož předmětné území mohlo být osídleno či jinak využito člověkem, existuje 50 % pravděpodobnost výskytu archeologických nálezů. Části traťových úseků jsou zařazeny do ÚAN I a ÚAN II.

Paleontologické nálezy nejsou v zájmovém území předpokládány.

Soulad s územně plánovací dokumentací:

Umístění záměru je dle vyjádření stavebních úřadů - Městský úřad Vizovice ze dne 02.12.2015 a Magistrát města Zlína ze dne 15.12.2015 v souladu s ÚP. Předmětný záměr je v rozporu s platným územním plánem (ÚP) města Otrokovice (sdělení ze dne 28.12.2015), a to z důvodu umístění ochranného pásma dráhy (OPD) mimo stávající vymezené pásmo.

Navrhované řešení elektrizace trati a zkapacitnění železniční dopravy je možno pro předmětné území hodnotit jako významné. Po realizaci záměru dojde mj. ke zlepšení imisní situace vlivem využití závislé (elektrické) trakce.

Závěrem je nutno konstatovat, že životní prostředí bude realizací záměru „Modernizace a elektrizace trati Otrokovice - Vizovice“ v určité míře ovlivněno. Výstavbu posuzovaného záměru v dané lokalitě je možno, za dodržení podmínek k omezení negativních vlivů záměru na životní prostředí, uvedených v návrhu stanoviska posudku (viz kap. VII), akceptovat.

VII. NÁVRH STANOVISKA

MINISTERSTVO ŽIVOTNÍHO PROSTŘEDÍ

Vršovická 65, 100 10 Praha 10 -Vršovice

V Olomouci dne

Č.j.:

ZÁVAZNÉ STANOVISKO K POSOUZENÍ VLIVŮ PROVEDENÍ

ZÁMĚRU NA ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ

(dále jen „závazné stanovisko“)

podle § 9a odst. 1 až 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 (dále jen „zákon“)

POVINNÉ ÚDAJE

Název záměru:

Modernizace a elektrizace trati Otrokovice - Vizovice

Kapacita (rozsah) záměru:

Předmětem záměru *Modernizace a elektrizace trati Otrokovice - Vizovice* je celková modernizace a elektrizace trati v úseku Otrokovice - Zlín - Vizovice, zajištění bezpečnosti na trati a dosažení zvýšení rychlostí na trati se zkrácením jízdních dob a zvýšení komfortu pro cestující.

Záměr je situován na stávající železniční trať č. 331 mezi městy Otrokovice a Vizovice, v úseku km 0,000 až km 24,738. Celková délka řešeného úseku je 24,738 km.

Realizace stavebního záměru předpokládá dosažení těchto hlavních cílů stavby: zlepšení technického stavu a parametrů trati č. 331 Vizovice - Zlín - Otrokovice, zvýšení konkurenceschopnosti regionálního páteřního spojení v ose Vizovice - Otrokovice, zefektivnění systému plošné dopravní obsluhy potenciální koordinací páteřních regionálních železničních a návazných obslužných autobusových linek, zvýšení konkurenceschopnosti dálkových železničních spojení, zlepšení parametrů trati pro efektivnější provoz nákladní železniční dopravy, snížení negativních vlivů z železniční dopravy na životní prostředí a zdraví obyvatelstva, zvýšení bezpečnosti železničního provozu a cestujících, zajištění bezbariérového přístupu pro osoby se sníženou schopností pohybu a orientace a celkové zvýšení komfortu cestování.

V prvním úseku Otrokovice - Zlín střed se ve výhledovém stavu předpokládá s plným zdvoukolejněním tratě a dodržením navrhované traťové rychlosti 100 km/h (oproti původním 60 km/h). Jedinými propady rychlosti bude napojení do žst. Otrokovice (80 km/h), kde je trať vedena v dlouhém oblouku a kde se mimoúrovňově kříží s pozemní komunikací I/55 (trať vedena v tunelu). Trať zde prochází převážně nebytovou zástavbou a hodnotitelný vliv na obytnou zástavbu je pouze lokální.

V druhém úseku tratě Zlín střed - Vizovice, kde trať prochází hustěji zastaveným územím, je z prostorových důvodů ve výhledu zachováno jednokolejné uspořádání tratě a opět je převážně zachována původní trasa. Návrhová rychlost 100 km/h není vzhledem k trase vždy dodržena a zejména ke konci trati je snížena na 70 km/h.

Oba řešené úseky tratě budou elektrizovány stejnosměrnou napájecí soustavou 3 kV. V budoucnu je pro osobní dopravu uvažováno s nasazením lehkých elektrických jednotek (uvažováno se soupravami Regiopanter)

Hodnocený záměr se nachází ve Zlínském kraji na území obcí Otrokovice, Zlín, Želechovice nad Dřevnicí, Lípa nad Dřevnicí, Zádveřice – Raková a Vizovice v katastrálním území Otrokovice, Kvítkovice u Otrokovíc, Malenovice u Zlína, Louky nad Dřevnicí, Prštné, Zlín, Příluky u Zlína, Želechovice nad Dřevnicí, Lípa nad Dřevnicí, Zádveřice a Vizovice.

Zařazení záměru dle přílohy č. 1:

Pro účely posouzení lze záměr **Modernizace a elektrizace trati Otrokovice - Vizovice** charakterizovat následujícími základními údaji: Hlavním záměrem stavby je celková modernizace a elektrizace trati v úseku Otrokovice - Zlín - Vizovice v délce 24,738 km a její zdvoukolejnění v úseku Otrokovice - Zlín střed. Posuzovaný záměr splňuje kritéria stanovená v zákoně č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí, ve znění pozdějších předpisů, **v příloze č. 1, kategorii I, bodě 9.1 Novostavby železničních drah delší 1 km.**

Umístění záměru:

Kraj:	Zlínský (se sídlem ve Zlíně)
Obec:	Otrokovice, Zlín, Želechovice nad Dřevnicí, Lípa nad Dřevnicí, Zádveřice - Raková, Vizovice
Katastrální území:	Otrokovice, Kvítkovice u Otrokovíc, Malenovice u Zlína, Louky nad Dřevnicí, Prštné, Zlín, Příluky u Zlína, Želechovice nad Dřevnicí, Lípa nad Dřevnicí, Zádveřice, Vizovice

Obchodní firma oznamovatele:

Správa železniční dopravní cesty, s.o.
Stavební správa východ
Nerudova 1
772 58 Olomouc

IČ oznamovatele:

709 94 234

Sídlo (bydliště) oznamovatele:

Ing. Martin Hryzbiel
Stavební správa východ
Nerudova 1
772 58 Olomouc
mobil: +420 724 932 357

Ministerstvo životního prostředí jako příslušný úřad podle § 21 vydává

SOUHLASNÉ ZÁVAZNÉ STANOVISKO

k záměru

„Modernizace a elektrizace trati Otrokovice - Vizovice“

Podmínky souhlasného stanoviska:

a) pro fázi přípravy:

1. Projednat s městem Otrokovice soulad posuzovaného záměru s územním plánem města Otrokovice.
2. V dalších stupních projektové dokumentace koordinovat realizaci posuzovaného záměru s realizací stavby jihovýchodního obchvatu D55 Otrokovice.
3. Zpracovat zásady organizace výstavby (ZOV) tak, aby byly maximálně eliminovány nepříznivé dopady na jednotlivé složky životního prostředí a na obydlí obyvatel obcí přilehlých k rekonstruované trati. V časovém plánu realizace stavby stanovit harmonogram stavebních prací, nasazení stavebních mechanismů a využívání přepravních tras. Dotčené obce by měly být účastníky všech jednání o organizaci výstavby rekonstrukce a elektrizace trati.
4. V rámci zpracování dalších stupňů projektové dokumentace prokázat, jakým způsobem bude u objektů U Dřevnice č.p. 223, p.č. 292, k.ú. Louky nad Dřevnicí (výpočtový bod V22) a Santražiny č.p. 1570, p.č. 1800, k.ú. Zlín (V31), uvedených na str. 29 hlukové studie (příloha č. 2 dokumentace), a u objektu Podvesná XVI, č.p. 5652, p.č. 8912 (V10), uvedeného na str. 16 hlukové studie - silniční komunikace (příloha č. 3 dokumentace), zajištěna změna způsobu větrání, která umožní větrání jiným způsobem než okny do hlukem nadlimitně zasažené fasády.
5. V rámci zpracování dalších stupňů projektové dokumentace prokázat, zda, resp. jakým způsobem bude u objektů třída 3. května č.p. 548, p.č. 694, k.ú. Malenovice u Zlína (výpočtový bod V13) a Hornomlýnská č.p. 829, p.č. 986, k.ú. Zlín (V34), uvedených na str. 29 hlukové studie (příloha č. 2 dokumentace), zajištěno, že hluk nepřekročí platné hygienické limity pro chráněný vnitřní prostor staveb - obytné místnosti (pro denní a noční dobu).
6. V rámci zhotovení dalších stupňů projektové dokumentace zpracovat projekt monitoringu hlukové a vibrační zátěže z provozu záměru, včetně návrhu měřicích míst.
7. Před demolicemi nebo rekonstrukcemi fasád budov provést průzkum, zda objekty neslouží k hnízdění rorýse obecného, vlaštovky obecné, jiřičky obecné nebo zda v budovách neprobíhá hibernace netopýrů nebo v nich nejsou přítomny rozmnožovací kolonie netopýrů. V případě zaznamenání hnízdění zahájit práce až po skončení hnízdění daného druhu (rorýs 10. srpna; vlaštovka a jiřička 31. srpna). V případě nálezu hibernujících netopýrů provádět práce po 31. březnu, v případě nálezu rozmnožovacích kolonií netopýrů tyto práce provádět až po 31. srpnu.

8. V rámci zpracování dalších stupňů projektové dokumentace zajistit provedení neprůhledných protihlukových stěn (clon) v nerušivém barevném provedení, tak aby co nejlépe splynulo s pozadím; pokud budou použity protihlukové stěny provedeny z průhledného materiálu, bude je nutno zajistit proti kolizi s letícími ptáky pískováním 2,5 cm širokými neprůhlednými pruhy o rozteči maximálně 12 cm. Estetické ztvárnění a barevné provedení PHS v území Městské památkové zóny Zlín projednat s odborem kultury a památkové péče Magistrátu města Zlína.
9. V rámci zpracování navazujících stupňů projektové dokumentace zpracovat studii, která ověří přístup slunečního svitu po realizaci protihlukových stěn v oblasti ulic Nádražní a Papírenská v obci Želechovice nad Dřevnicí.
10. V rámci zpracování dalších stupňů projektové dokumentace zajistit migrační prostupnost pro vydru říční (*Lutra lutra*) pod mosty přes Dřevnici a Lutoninku. V případě železničního mostu přes Dřevnici ponechat co největší pobřežní lavici nebo alespoň křídla mostu mezi chodníkem/cyklostezkou a vodním tokem obložit lomovým kamenem. V případě lávky pro pěší přes Dřevnici ponechat co největší prostor svahu suché země. V případě Lutoninky zanechat betonové lavice po stranách mostu.
11. V rámci navazujících stupňů projektové dokumentace provést pasportizaci nemovitostí přiléhajících k trati, u kterých by mohlo výstavbou a modernizací tratě dojít k poškození.
12. V dalších stupních projektové dokumentace stanovit rozsah kácení dřevin, provést výpočet ekologické újmy vzniklé kácením dřevin, zpracovat zhodnocení funkčního a estetického významu dřevin a podrobné vyhodnocení vlivu jejich kácení. Zpracovat návrh náhradní výsadby jako kompenzace, případně navrhnout další kompenzace.
13. V rámci zpracování dalších stupňů projektové dokumentace zajistit zpracování hydrogeologického posouzení, které zmapuje studny a vodní zdroje v okolí uvažované stavby železničního tunelu v Otrokovících (bude provedeno zaměření hladin podzemní vody a chemické rozborů podzemních vod za účelem ověření stávajícího stavu kvantity a kvality zvodnělého prostředí).

b) ve fázi realizace:

1. Umožnit záchranný archeologický výzkum při provádění zemních a výkopových prací a předem na něj uzavřít s pověřeným orgánem smlouvu. Při výskytu archeologických nálezů v průběhu stavby tyto neprodleně hlásit na příslušné archeologické pracoviště.
2. Podat 30 dnů před zahájením demoličních prací objektů obsahujících azbest na Krajskou hygienickou stanici Zlínského kraje hlášení prací, při nichž budou zaměstnanci exponováni azbestem.
3. Venkovní stavební práce spojené se zvýšenou hlučností (např. terénní úpravy apod.) nerealizovat ve dnech pracovního klidu, ve státem uznávaných svátcích a v nočních hodinách. Veškeré stavební práce spojené s návozem stavebního a technologického materiálu přes okolní obytnou zástavbu uskutečňovat v denní dobu.
4. Při budování a rekonstrukcích propustků neumisťovat na konce propustků odkalovací jímky, do kterých mohou napadat migrující živočichové; zajistit, aby propustek neměl schodovité překážky vyšší než několik cm, které bezocasně obojživelníci nejsou schopni překonat.

5. Zařízení staveniště a případné sklady sypkých hmot umístit mimo obytnou zástavbu, s ohledem na minimalizaci plošného rozsahu zařízení staveniště.
6. Dodavatel stavby bude zodpovědný za zajištění řádné údržby a sjízdnosti všech jím využívaných přístupových cest ke staveništi po celou dobu probíhajících stavebních prací. Automobily budou před výjezdem ze staveniště na komunikaci řádně očištěny.
7. Na zařízeních staveniště minimalizovat zásoby sypkých stavebních materiálů a ostatních potenciálních zdrojů prašnosti; vlastní zemní práce provádět po etapách vždy v rozsahu nezbytně nutném.
8. Nákladní automobily převážející zeminu a stavební materiál řádně zaplachtovat.
9. Používané komunikace a zařízení staveniště pravidelně skrápět. Stavební mechanismy a nákladní automobily vyjíždějící ze stavby důsledně čistit.
10. Při terénních pracích vlhčit používaný materiál z důvodu snížení prašnosti z výstavby.
11. Na plochách staveniště neskladovat látky závadné vodám ani pohonné hmoty s výjimkou množství pro jednodenní potřebu, ať již z důvodu použití látek pro výstavbu či jako PHM do ručního nářadí (motorové pily apod.).
12. Plochy zařízení staveniště situovat mimo záplavová území.
13. V průběhu krátkodobé odstávky mechanismů tyto podložit záchytnými vanami pro zachycení případných úkapů ropných látek.
14. Látky závadné vodám skladovat v k tomuto účelu vyhrazených prostorách, zabezpečených proti úniku znečištění do půdy nebo vod.
15. Plnění palivy v areálu stavby provádět pouze v nezbytných případech, kdy by plnění mimo areál bylo organizačně neschůdné nebo technicky nerealizovatelné.
16. Na staveništi nebude prováděna údržba mechanismů s výjimkou běžné denní údržby.
17. Minimalizovat terénní úpravy okolí stavby a pojezdy stavební a dopravní techniky po lokalitě, přednostně využívat již existující a zejména zpevněné cesty, případně stávající železniční těleso (podstatná část stavebních prací bude realizována v době výluky železničního provozu) a v prvním roce zdvoukolejňování také koridor souběžné koleje stavby. Pro návoz rozhodujícího materiálu (šterk, kolejová pole, podpěry trakčního vedení atd.) využít železniční dopravy.
18. Pro období stavební činnosti stanovit odborný ekodozor s cílem minimalizovat negativní vlivy stavebních prací na okolní faunu a flóru (v daném případě především u překopů propustků převádějících vodní tok). Dále ekodozor zajistí kontrolu, zda ve výkopech nejsou přítomni uvízlí živočichové (především plazi či obojživelníci) a popřípadě zajistí jejich záchranu.
19. Odstraňování dřevin (kácení, ořezávání) provádět pouze mimo hnízdní období ptáků a mimo vegetační období (tedy kácet a vyřezávat pouze od začátku listopadu do konce března). V případě, že nebude organizačně možné provést kácení v období mimo vegetační sezónu a mimo hnízdní období, kácení provést až po kontrole dřevin ekodozorem stavby či jinou odborně způsobilou osobou, aby bylo vyloučeno případné hnízdění ptáků či netopýrů.
20. Při realizaci záměru dodržet opatření na ochranu dřevin. K ochraně před mechanickým poškozením dřevin stromy chránit plotem, který by měl obklopot celou kořenovou zónu, ve výjimečných případech opatřit kmen pomocí vypolštářovaného bednění z fošen vysokých nejméně 2 m. Ochranné bednění či

plot musí zakrývat také kořenové náběhy. Při zásahu do kořenové zóny stromu (např. hloubení jam, výkopů) provést výkop ručně. Při výkopu nepřetínat kořeny s průměrem větším než 2 cm.

21. Zabránit tomu, aby v blízkosti dřevin byla půda zhutňována např. pojezdy stavební techniky nebo výkopovým materiálem. Zabránit tomu, aby byl prostor zamokřen např. vodou unikající ze stavby. V ochranném pásmu dřevin nezakládat ohniště ani neumisťovat zdroje tepla. Zabránit jakýmkoli mechanickým, příp. chemickým poškozením dřevin a půdního prostoru.
22. Dojde-li v průběhu stavebních prací k poranění kořenových náběhů, kmene či větví, provést adekvátní ošetření stromu.
23. Případné mezideponie výkopových zemin udržovat v bezplevelném stavu. Mezideponie, které nebudou bezprostředně využity do 6 týdnů od vlastní skrývky, osít travinami.
24. Během stavebních prací zaměřit pozornost na případné šíření v současnosti se zde vyskytujících invazních druhů i na zavlečení nových invazních druhů v souvislosti s pohyby objemů stavebních materiálů a zeminy. V případě jejich výskytu přikročit k jejich okamžitému odstranění.
25. Z důvodu prevence ruderalizace území rekultivovat v rámci konečných terénních úprav všechny plochy zasažené stavebními pracemi.

c) ve fázi provozu:

1. Po realizaci stavby provést kontrolní měření hluku v denní a noční době za účelem ověření výsledků hlukové studie v chráněném venkovním prostoru staveb obytné zástavby v okolí záměru.
2. Po realizaci stavby provést kontrolní měření hluku v denní a noční době v chráněném vnitřním prostoru staveb obytné zástavby v okolí záměru, u nichž bude nutno řešit změnu způsobu větrání, která umožní větrání jiným způsobem.
3. Po realizaci stavby provést kontrolní měření vibrací v denní a noční době v chráněném vnitřním prostoru staveb obytné zástavby v okolí záměru.
4. V případě, že bude měřeními hluku a vibrací po realizaci stavby doloženo překročení hygienických limitů pro chráněný venkovní prostor staveb, chráněný vnitřní prostor staveb a pro denní a noční dobu, bude nutno realizovat provedení dodatečných protihlukových a antivibračních opatření, která budou předem projednána s Krajskou hygienickou stanicí Zlínského kraje.
5. Po dokončení stavby snižovat jakýmkoliv způsobem možné synergické působení negativních vlivů na životní prostředí a veřejné zdraví; odstranit všechna zařízení stavenišť i jiná navazující zařízení.

ODŮVODNĚNÍ

Odůvodnění vydání souhlasného/nesouhlasného stanoviska včetně odůvodnění stanovení uvedených podmínek:

Podle názoru zpracovatele posudku je obsah a rozsah dokumentace, vzhledem k charakteru záměru, jeho lokalizaci a s ohledem na další poskytnuté údaje, nezbytné pro zpracování posudku, dostačující k možnosti posoudit vlivy předmětného záměru na životní prostředí a veřejné zdraví a ukončit proces posuzování podle zákona č. 100/2001 Sb., ve znění pozdějších předpisů. Z pohledu akceptovatelnosti dopadů hodnoceného záměru na životní prostředí lze konstatovat, že v procesu posuzování vlivů na životní prostředí nebyl zjištěn natolik významný faktor, který by byl důvodem k vydání nesouhlasného stanoviska. Za nejvýznamnější vlivy na životní prostředí, související s posuzovaným záměrem, lze považovat vlivy spojené s šířením hluku a vibrací a vlivy na vodu, půdu a živočichy. Imise související s posuzovaným záměrem se projeví zejména v období realizace záměru, v období provozu bude vliv navrhovaného záměru na znečištění ovzduší minimální. Se záměrem nejsou spojeny přeshraniční vlivy na životní prostředí.

S ohledem na údaje obsažené v dokumentaci, obdržných vyjádřeních a při respektování podmínek uvedených v tomto stanovisku, lze konstatovat, že záměr je z hlediska ochrany životního prostředí akceptovatelný.

Odůvodnění podmínek:

a) pro fázi přípravy:

1. Projednat s městem Otrokovice soulad posuzovaného záměru s územním plánem města Otrokovice.

Důvod navrhovaného opatření:

Hodnocený záměr je v rozporu s platným územním plánem (ÚP) města Otrokovice (sdělení ze dne 28.12.2015), a to z důvodu umístění ochranného pásma dráhy (OPD) mimo stávající vymezené pásmo.

Podmínka je navržena za účelem dosažení souladu záměru s platným územním plánem (ÚP) města Otrokovice.

2. V dalších stupních projektové dokumentace koordinovat realizaci posuzovaného záměru s realizací stavby jihovýchodního obchvatu D55 Otrokovic.

Důvod navrhovaného opatření:

Stavba jihovýchodního obchvatu D55 města Otrokovice měla probíhat podle původních údajů, poskytnutých ŘSD ČR, v letech 2016 - 2018. V současné době probíhá aktualizace této dokumentace.

Posuzovaná stavba Modernizace a elektrizace trati Otrokovice - Vizovice má být dle harmonogramu stavebních prací realizována v letech 2020 - 2022. Tímto by měl být splněn požadavek na realizaci JV obchvatu před realizací stavby modernizace předmětné trati.

Vzhledem k možným časovým posunům realizace obou staveb v návaznosti na projednávání a schvalování projektových dokumentací v rámci územního a stavebního řízení je třeba, aby realizace obou staveb byla vzájemně koordinována. Tento požadavek byl mj. vznesen na koordinačním jednání Sdružení pro rozvoj dopravní infrastruktury dne 25.11.2016. Koordinaci uvedených dvou staveb by mělo zajistit Ministerstvo dopravy ČR.

Podmínka je navržena za účelem vyloučení kumulativních vlivů obou uvedených staveb.

3. Zpracovat zásady organizace výstavby (ZOV) tak, aby byly maximálně eliminovány nepříznivé dopady na jednotlivé složky životního prostředí a na obydlí obyvatel obcí přilehlých k rekonstruované trati. V časovém plánu realizace stavby stanovit harmonogram stavebních prací, nasazení stavebních mechanismů a využívání přepravních tras. Dotčené obce by měly být účastníky všech jednání o organizaci výstavby rekonstrukce a elektrizace trati.

Důvod navrhovaného opatření:

Zpracování zásad organizace výstavby (ZOV) a stanovení harmonogramu stavebních prací záměru umožní maximální ochranu životního prostředí při realizaci stavby. Bude možno koordinovat a optimalizovat přesuny stavební techniky, vytíženost nákladních automobilů a dopravní trasy. musí být navzájem koordinovány/optimalizovány. Bude možno optimalizovat zahájení výstavby jednotlivých úseků stavby. Bude vhodné, aby dotčené obce byly účastníky všech jednání o organizaci výstavby rekonstrukce a elektrizace trati.

Podmínka je navržena za účelem ochrany životního prostředí a zdraví obyvatel v dané oblasti pomocí organizačních opatření a vyplývá mj. z vyjádření obce Želechovice nad Dřevnicí.

4. V rámci zpracování dalších stupňů projektové dokumentace prokázat, jakým způsobem bude u objektů U Dřevnice č.p. 223, p.č. 292, k.ú. Louky nad Dřevnicí (výpočtový bod V22) a Santražiny č.p. 1570, p.č. 1800, k.ú. Zlín (V31), uvedených na str. 29 hlukové studie (příloha č. 2 dokumentace), a u objektu Podvesná XVI, č.p. 5652, p.č. 8912 (V10), uvedeného na str. 16 hlukové studie - silniční komunikace (příloha č. 3 dokumentace), zajištěna změna způsobu větrání, která umožní větrání jiným způsobem než okny do hlukem nadlimitně zasažené fasády.

Důvod navrhovaného opatření:

V rámci zpracování dalších stupňů projektové dokumentace bude nutno uvést, jakým konkrétním technickým opatřením, resp. použitím jakého technického zařízení bude u uvedených výpočtových bodů zajištěna změna způsobu větrání, která umožní větrání jiným způsobem než okny do hlukem nadlimitně zasažené fasády.

Podmínka je navržena za účelem ochrany před hlukem a plyne z vyjádření Krajské hygienické stanice Zlínského kraje.

5. V rámci zpracování dalších stupňů projektové dokumentace prokázat, zda, resp. jakým způsobem bude u objektů třída 3. května č.p. 548, p.č. 694, k.ú. Malenovice u Zlína (výpočtový bod V13) a Hornomlýnská č.p. 829, p.č. 986, k.ú. Zlín (V34), uvedených na str. 29 hlukové studie (příloha č. 2 dokumentace), zajištěno, že hluk nepřekročí platné hygienické limity pro chráněný vnitřní prostor staveb - obytné místnosti (pro denní a noční dobu).

Důvod navrhovaného opatření:

U uvedených výpočtových bodů bude nutno po dokončení stavby provést měření hluku. V případě překročení hygienických limitů bude nutno navrhnout jiný způsob větrání. V rámci zpracování dalších stupňů projektové dokumentace bude nutno uvést, jakým konkrétním technickým opatřením, resp. použitím jakého technického zařízení bude u uvedených výpočtových bodů, v případě překročení hygienických limitů, zajištěna změna způsobu větrání, aby byly dodrženy hygienické limity pro chráněný vnitřní prostor staveb pro denní a noční dobu.

Podmínka je navržena za účelem ochrany před hlukem a plyne z vyjádření Krajské hygienické stanice Zlínského kraje.

6. V rámci zhotovení dalších stupňů projektové dokumentace zpracovat projekt monitoringu hlukové a vibrační zátěže z provozu záměru, včetně návrhu měřicích míst.

Důvod navrhovaného opatření:

V rámci zhotovení dalších stupňů projektové dokumentace bude nutno zpracovat projekt monitoringu hlukové a vibrační zátěže z provozu záměru, včetně návrhu měřicích míst hluku a vibrací.

Podmínka je navržena za účelem ochrany před hlukem a plyne z vyjádření Krajské hygienické stanice Zlínského kraje.

7. Před demolicemi nebo rekonstrukcemi fasád budov provést průzkum, zda objekty neslouží k hnízdění rorýse obecného, vlaštovky obecné, jiříčky obecné nebo zda v budovách neprobíhá hibernace netopýrů nebo v nich nejsou přítomny rozmnožovací kolonie netopýrů. V případě zaznamenání hnízdění zahájit práce až po skončení hnízdění daného druhu (rorýs 10. srpna; vlaštovka a jiříčka 31. srpna). V případě nálezu hibernujících netopýrů provádět práce po 31. březnu, v případě nálezu rozmnožovacích kolonií netopýrů tyto práce provádět až po 31. srpnu.

Důvod navrhovaného opatření:

Jedná se o velmi důležitou podmínku, která by měla ochránit hnízdění uvedených druhů ptáků a netopýrů (včetně hibernace netopýrů). V případě zaznamenání hnízdění bude nutno zahájit práce až po skončení hnízdění daného druhu dle uvedených podmínek.

Podmínka je navržena za účelem ochrany ptactva.

8. V rámci zpracování dalších stupňů projektové dokumentace zajistit provedení neprůhledných protihlukových stěn (clon) v nerušivém barevném provedení, tak aby co nejlépe splynulo s pozadím; pokud budou použity protihlukové stěny provedeny z průhledného materiálu, bude je nutno zajistit proti kolizi s letícími ptáky pískováním 2,5 cm širokými neprůhlednými pruhy o rozteči maximálně 12 cm. Estetické ztvárnění a barevné provedení PHS v území Městské památkové zóny Zlín projednat s odborem kultury a památkové péče Magistrátu města Zlína.

Důvod navrhovaného opatření:

Bude nutno se zabývat architektonickým zpracováním a materiály, ze kterých budou zhotoveny protihlukové stěny. V této souvislosti bude nutno v rámci zpracování dalších stupňů projektové dokumentace zajistit provedení neprůhledných protihlukových stěn (PHS) v nerušivém barevném provedení, tak aby co nejlépe splynulo s pozadím, v hodnoceném případě, aby co nejméně narušovalo princip baťovského urbanismu a architektury okolních staveb. Estetické ztvárnění a barevné provedení PHS v území Městské památkové zóny (MPZ) Zlín bude vhodné projednat s odborem kultury a památkové péče Magistrátu města Zlína.

Protihlukové stěny, které budou provedeny z průhledného materiálu, bude nutno zajistit proti kolizi s letícími ptáky pískováním 2,5 cm širokými neprůhlednými pruhy o rozteči maximálně 12 cm. Na základě výzkumných prací, provedených např. pracovníky Institutu environmentálního inženýrství HGF Vysoké školy báňské - Technické univerzity v Ostravě bylo ověřeno, že tato protikolizní úprava je pro ptáky daleko efektivnější, než kdysi používaná silueta dravce na protihlukových stěnách.

Podmínka je navržena za účelem ochrany území MPZ Zlín a ochrany ptactva před srážkou s protihlukovou stěnou. Vyplývá z vyjádření Odboru kultury a památkové péče Magistrátu města Zlína a z vyjádření obce Želechovice nad Dřevnicí.

9. V rámci zpracování navazujících stupňů projektové dokumentace zpracovat studii, která ověří přístup slunečního svitu po realizaci protihlukových stěn v oblasti ulic Nádražní a Papírenská v obci Želechovice nad Dřevnicí.

Důvod navrhovaného opatření:

V rámci realizace hodnoceného záměru dojde za účelem ochrany proti hluku k vybudování protihlukových stěn. V této souvislosti by mohlo dojít k omezení slunečního svitu v období od podzimu do jara u obytných objektů nacházejících na ulicích Nádražní a Papírenská. Z uvedeného důvodu bude nutno zpracovat studii, která ověří přístup slunečního svitu do uvedených oblastí.

Podmínka je navržena za účelem ochrany zdraví obyvatel v daných lokalitách a vyplývá z vyjádření obce Želechovice nad Dřevnicí.

10. V rámci navazujících stupňů projektové dokumentace provést pasportizaci nemovitostí přiléhajících k trati, u kterých by mohlo výstavbou a modernizací tratě dojít k poškození.

Důvod navrhovaného opatření:

V rámci v současné době zpracovávané projektové dokumentace došlo ke změně technického řešení vedení tratě tak, aby byla minimalizována nutnost záboru pozemků a demolice objektů. V nově řešené projektové dokumentaci pro územní rozhodnutí tedy nejsou navrženy demolice objektů. Nicméně bude vhodné provést v rámci navazujících stupňů projektové dokumentace pasportizaci nemovitostí přiléhajících k trati, u kterých by mohlo výstavbou a modernizací tratě dojít k jejich poškození.

Podmínka je navržena za účelem ochrany nemovitého majetku obyvatel v lokalitách nacházejících se podél trati a vyplývá z vyjádření obce Želechovice nad Dřevnicí.

11. V rámci zpracování dalších stupňů projektové dokumentace zajistit migrační prostupnost pro vydru říční (*Lutra lutra*) pod mosty přes Dřevnici a Lutoninku. V případě železničního mostu přes Dřevnici ponechat co největší pobřežní lavici nebo alespoň křídla mostu mezi chodníkem/cyklostezkou a vodním tokem obložit lomovým kamenem. V případě lávky pro pěší přes Dřevnici ponechat co největší prostor svahu suché země. V případě Lutoninky zanechat betonové lavice po stranách mostu.

Důvod navrhovaného opatření:

*Záměr nebude novou linií stavbou v krajině, nebude se tedy jednat o novou překážku spojenou s fragmentací krajiny pro živočichy. Z hlediska možného ovlivnění migrační prostupnosti lze konstatovat, že při dodržení navržených opatření nedojde celkově realizací stavebního záměru k významné změně podmínek pro migraci živočichů přes linií stavbu tělesa železnice oproti současnému stavu. Uvedená podmínka je navržena, aby zajistila migrační prostupnost pro vydru říční (*Lutra lutra*).*

Podmínka je navržena za účelem zajištění migrační prostupnosti pro vydru říční a ochrany vod.

12. V dalších stupních projektové dokumentace stanovit rozsah kácení dřevin, provést výpočet ekologické újmy vzniklé kácením dřevin, zpracovat zhodnocení funkčního

a estetického významu dřevin a podrobné vyhodnocení vlivu jejich kácení. Zpracovat návrh náhradní výsadby jako kompenzace, případně navrhnout další kompenzace.

Důvod navrhovaného opatření:

Rozsah, tj. objem, umístění i podobu případných náhradních výsadeb jako kompenzace za kácené dřeviny rostoucí mimo les stanoví ve svém rozhodnutí (povolení ke kácení) orgán ochrany přírody (v případě hodnocené trati jde o obce Otrokovice, Zlín, Želechovice nad Dřevnicí, Lípa nad Dřevnicí a Vizovice). Povolení ke kácení dřevin rostoucích mimo les je jeden z dokladů, které se dokládají k žádosti o vydání stavebního povolení. Důvod ke kácení dřevin vzniká umístěním stavby, tj. vydáním pravomocného územního rozhodnutí.

Investor, kterým je v tomto případě státní organizace čerpající prostředky ze státního rozpočtu, si nemůže sám stanovit rozsah náhradních výsadeb. To je v kompetenci orgánu ochrany přírody. Stejně tak nemůže kupovat pozemky, či např. platit jejich vynětí ze ZPF, pokud přímo nesouvisí s připravovanou investicí. Jakmile je povinnost náhradních výsadeb investorovi uložena orgánem ochrany přírody rozhodnutím na základě předchozí žádosti, stává se součástí projektové dokumentace a bude v požadovaném rozsahu realizována.

Z výše uvedeného paragrafu rovněž vyplývá, že seznam pozemků vhodných pro náhradní výsadbu je povinen vést příslušný úřad. Pro náhradní výsadbu je především žádoucí zvolit takové pozemky, na kterých je v souladu s územně plánovací dokumentací zajištěna dlouhodobá perspektiva vysazených dřevin.

Podmínka je navržena za účelem ochrany zeleně a vyplývá z vyjádření Magistrátu města Zlína, odboru životního prostředí a zemědělství.

13. V rámci zpracování dalších stupňů projektové dokumentace zajistit zpracování hydrogeologického posouzení, které zmapuje studny a vodní zdroje v okolí uvažované stavby železničního tunelu v Otrokovicích (bude provedeno zaměření hladin podzemní vody a chemické rozborů podzemních vod za účelem ověření stávajícího stavu kvantity a kvality zvodnělého prostředí).

Důvod navrhovaného opatření:

Zejména při realizaci tunelu v Otrokovicích není možné zcela vyloučit ovlivnění hladiny vody v okolních studních. Proto bude vhodné provést hydrogeologický průzkum, v rámci kterého budou zmapovány studny a vodní zdroje v okolí uvažované stavby železničního tunelu v Otrokovicích, bude provedeno zaměření hladin podzemní vody a chemické rozborů podzemních vod za účelem ověření stávajícího stavu kvantity a kvality zvodnělého prostředí a navrhuta případná další opatření.

Podmínka je navržena za účelem ochrany vod.

b) ve fázi realizace:

1. Umožnit záchranný archeologický výzkum při provádění zemních a výkopových prací a předem na něj uzavřít s pověřeným orgánem smlouvu. Při výskytu archeologických nálezů v průběhu stavby tyto neprodleně hlásit na příslušné archeologické pracoviště.

Důvod navrhovaného opatření:

Celé zájmové území je zahrnuto do ÚAN (území s archeologickými nálezy) III, tj. území, na němž nebyl dosud rozpoznán a pozitivně prokázán výskyt archeologických nálezů a ani tomu nenasvědčují žádné indicie, ale jelikož

předmětné území mohlo být osídleno či jinak využito člověkem, existuje 50% pravděpodobnost výskytu archeologických nálezů.

Stavební záměr v traťovém úseku km 1,35 – 3,40 prochází ÚAN I (poř.č. SAS: 25-31-24/1 a 25-31-24/1) a km 10,0 – 11,07 (25-31-25/3). Traťové úseky v km 4,5 - 5,0; 16,9 – 17,0 a 18 - 19 zasahují do ÚAN II. ÚAN I je území s pozitivně prokázaným výskytem archeologických nálezů a kategorie ÚAN II je území, kde je pravděpodobnost výskytu archeologických nálezů 51 - 100 %.

Na všechny typy území s archeologickými nálezy se vztahuje povinnost vyplývající z § 21-24 zákona č. 20/1987 Sb., o státní památkové péči, v platném znění. To znamená, že je nutné u ÚAN I a ÚAN II respektovat § 22 zákona č. 20/1987 Sb., o státní památkové péči v platném znění, tj. stavebníci jsou již od přípravy stavby, tj. záměru provádět jakékoli zemní práce, při nichž může být objeven archeologický náleží, ve smyslu § 23 citovaného zákona, povinni tento záměr oznámit Archeologickému ústavu AV ČR a umožnit jemu nebo organizaci oprávněně k archeologickým výzkumům provést na dotčeném území záchranný archeologický výzkum.

Podmínka je navržena za účelem ochrany území s potenciálními archeologickými nálezy.

2. Podat 30 dnů před zahájením demoličních prací objektů obsahujících azbest na Krajskou hygienickou stanici Zlínského kraje hlášení prací, při nichž budou zaměstnanci exponováni azbestem.

Důvod navrhovaného opatření:

Je předpoklad, že v rámci demoličních prací se vyskytnou azbestové stavební materiály, jejichž působení na lidské zdraví je toxické. Je proto nutno se ztotožnit s požadavkem, že 30 dnů před zahájením demoličních prací objektů obsahujících azbest bude nutno podat na Krajskou hygienickou stanici Zlínského kraje se sídlem ve Zlíně hlášení prací, při nichž budou zaměstnanci exponováni azbestem.

Podmínka je navržena za účelem ochrany zdraví pracovníků stavebních firem a plyne z vyjádření Krajské hygienické stanice Zlínského kraje.

3. Venkovní stavební práce spojené se zvýšenou hlučností (např. terénní úpravy apod.) nerealizovat ve dnech pracovního klidu, ve státem uznávaných svátcích a v nočních hodinách. Veškeré stavební práce spojené s návozem stavebního a technologického materiálu přes okolní obytnou zástavbu uskutečňovat v denní dobu.

Důvod navrhovaného opatření:

Zajistit ve dnech pracovního klidu, ve státem uznávaných svátcích a v nočních hodinách ochranu obyvatel před dopravním a technologickým hlukem v období realizace posuzovaného záměru.

Podmínka je navržena za účelem ochrany před hlukem a dopravní zátěží a plyne mj. z vyjádření obce Želechovice nad Dřevnicí.

4. Při budování a rekonstrukcích propustků neumisťovat na konce propustků odkalovací jímky, do kterých mohou napadat migrující živočichové; zajistit, aby propustek neměl schodovité překážky vyšší než několik cm, které bezocasně obojživelníci nejsou schopni překonat.

Důvod navrhovaného opatření:

Jedná se o uplatnění opatření při realizaci propustků, která mají umožnit nerušenou migraci živočichů pod tělesem trati a zabránit jejich zranění, příp. usmrcení.

Podmínka je navržena za účelem ochrany migrujících živočichů.

5. Zařízení staveniště a případné sklady sypkých hmot umístit mimo obytnou zástavbu, s ohledem na minimalizaci plošného rozsahu zařízení staveniště.

Důvod navrhovaného opatření:

Opatření je navrženo za účelem snížení záboru půdy zařízeními staveniště a za účelem snížení případných emisí ze skladů sypkých hmot.

Podmínka je navržena za účelem snížení záboru půdy a ochrany ovzduší.

6. Dodavatel stavby bude zodpovědný za zajištění řádné údržby a sjízdnosti všech jím využívaných přístupových cest ke staveništi po celou dobu probíhajících stavebních prací. Automobily budou před výjezdem ze staveniště na komunikaci řádně očištěny.
7. Na zařízeních staveniště minimalizovat zásoby sypkých stavebních materiálů a ostatních potenciálních zdrojů prašnosti; vlastní zemní práce provádět po etapách vždy v rozsahu nezbytně nutném.
8. Nákladní automobily převážející zeminu a stavební materiál řádně zaplachtovat.
9. Používané komunikace a zařízení staveniště pravidelně skrápět. Stavební mechanismy a nákladní automobily vyjíždějící ze stavby důsledně čistit.
10. Při terénních pracích vlhčit používaný materiál z důvodu snížení prašnosti z výstavby.

Důvod navrhovaných opatření (6, 7, 8, 9 a 10):

Uvedené podmínky jsou zaměřeny na omezení prašnosti v době výstavby záměru. Stavební práce jsou v drtivé většině případů spjaty s tvorbou tuhých znečišťujících látek. Prašný aerosol může mít rozmanité rizikové vlastnosti, v reálných podmínkách působí jako součást komplexní směsi znečišťujících látek v ovzduší s různými účinky. Na tuhé částice se mohou adsorbovat některé reaktivní komponenty (např. polycyklické aromatické uhlovodíky, těžké kovy, aj.). Důležitým parametrem tuhých částic je (z hlediska průniku a depozice v dýchacím systému) jejich velikost. Tzv. PM_{10} je torakální frakce s aerodynamickým průměrem částic do 10 μm , která proniká do spodních dýchacích cest a $PM_{2,5}$ zahrnuje jemnější respirabilní podíl s aerodynamickým průměrem do 2,5 μm pronikající až do plicních sklípků. Jemná frakce částic do 2,5 μm je do značné míry rozpustná, má často kyselý charakter a obsahuje sekundárně vzniklé aerosoly (kondenzáty plynů, částice ze spalování fosilních paliv a pohonných hmot, kondenzované organické či kovové páry). Dále mohou obsahovat těžké kovy či uhlíkaté látky a jejich soli (především sulfáty a nitráty). Jemné částice jsou transportovány do velkých vzdáleností (až několik stovek kilometrů) od zdroje těchto látek a snadno pronikají do vnitřního prostředí budov. Hrubší částice bývají zásaditého charakteru, méně rozpustné. Vzhledem k velikosti částic poměrně rychle sedimentují a jsou transportovány asi do vzdálenosti několika kilometrů. Vznikají např. během zemních prací při stavbách, při demolicích objektů, těžbě zemních hmot, v důsledku sekundární prašnosti při dopravě na nezpevněných a prašných cestách apod.

Prašný aerosol může způsobovat podráždění sliznice a negativně ovlivňovat funkci i kvalitu řasinkového epitelu v horních cestách dýchacích, snižovat samočistící schopnosti a obranyschopnost dýchacího systému a tím vyvolat vhodné podmínky pro vznik bakteriálních či virových respiračních infekcí. Krátkodobé zvýšení denních koncentrací suspendovaných částic frakce PM_{10} se podílí na nárůstu celkové nemocnosti i úmrtnosti (zejména na onemocnění srdce a cév). Bylo zaznamenáno zvýšení výskytu kašle a ztíženého dýchání, změny plicních funkcí.

Z výše uvedených důvodů je nutno maximálně omezit tvorbu suspendovaných částic.

Podmínky jsou navrženy za účelem ochrany ovzduší a plynou mj. z vyjádření obce Želechovice nad Dřevnicí (ochrana občanů před prašností v době výstavby záměru).

11. Na plochách staveniště neskladovat látky závadné vodám ani pohonné hmoty s výjimkou množství pro jednodenní potřebu, ať již z důvodu použití látek pro výstavbu či jako PHM do ručního nářadí (motorové pily apod.).
12. Plochy zařízení staveniště situovat mimo záplavová území.
13. V průběhu krátkodobé odstávky mechanismů tyto podložit záchytnými vanami pro zachycení případných úkapů ropných látek.
14. Látky závadné vodám skladovat v k tomuto účelu vyhrazených prostorách, zabezpečených proti úniku znečištění do půdy nebo vod.
15. Plnění palivy v areálu stavby provádět pouze v nezbytných případech, kdy by plnění mimo areál bylo organizačně neschůdné nebo technicky nerealizovatelné.
16. Na staveništi nebude prováděna údržba mechanismů s výjimkou běžné denní údržby.

Důvod navrhovaných opatření (11, 12, 13, 14, 15 a 16):

Vzhledem ke značnému rozsahu hodnoceného záměru a z toho plynoucího velkého rozsahu nezpevněných ploch bude nutné dodržovat všechna výše uvedená opatření za účelem ochrany vod, půdy a horninového prostředí.

Podmínky jsou navrženy za účelem ochrany vod, půdy a horninového prostředí.

17. Minimalizovat terénní úpravy okolí stavby a pojezdy stavební a dopravní techniky po lokalitě, přednostně využívat již existující a zejména zpevněné cesty, případně stávající železniční těleso (podstatná část stavebních prací bude realizována v době výluky železničního provozu) a v prvním roce zdvoukolejňování také koridor souběžné koleje stavby. Pro návoz rozhodujícího materiálu (šterk, kolejová pole, podpěry trakčního vedení atd.) využít železniční dopravy.

Důvod navrhovaného opatření:

Opatření je navrženo za účelem snížení záboru půdy a snížení hluku, emisí a dopravní zátěže. Vzhledem k tomu, že podstatná část stavebních prací bude realizována v době výluky železničního provozu, bude možno pro pojezdy stavební a dopravní techniky využít mimo již existujících zpevněných cest i stávající železniční těleso a v prvním roce zdvoukolejňování také koridor souběžné koleje stavby. Pro návoz rozhodujícího materiálu by měla být preferována železniční doprava.

Podmínka je navržena za účelem snížení záboru půdy a za účelem ochrany před hlukem, prašností a dopravní zátěží a plyne mj. z vyjádření obce Želechovice nad Dřevnicí.

18. Pro období stavební činnosti stanovit odborný ekodozor s cílem minimalizovat negativní vlivy stavebních prací na okolní faunu a flóru (v daném případě především u překopů propustků převádějících vodní tok). Dále ekodozor zajistí kontrolu, zda ve výkopech nejsou přítomni uvízlí živočichové (především plazi či obojživelníci) a popřípadě zajistí jejich záchranu.

Důvod navrhovaného opatření:

Nezávislý biologický ekodozor na stavbě pomůže minimalizovat negativní vlivy stavebních prací na okolní faunu a flóru. V daném případě se především jedná o ekodozoru překopů propustků převádějících vodní tok. Podmínka je navržena za účelem ochrany fauny a flóry.

19. Odstraňování dřevin (kácení, ořezávání) provádět pouze mimo hnízdní období ptáků a mimo vegetační období (tedy kácet a vyřezávat pouze od začátku listopadu do konce března). V případě, že nebude organizačně možné provést kácení v období mimo vegetační sezónu a mimo hnízdní období, kácení provést až po kontrole dřevin ekodozorem stavby či jinou odborně způsobilou osobou, aby bylo vyloučeno případné hnízdění ptáků či netopýrů.
20. Při realizaci záměru dodržet opatření na ochranu dřevin. K ochraně před mechanickým poškozením dřevin stromy chránit plotem, který by měl obklopovat celou kořenovou zónu, ve výjimečných případech opatřit kmen pomocí vypoštěřovaného bednění z fošen vysokých nejméně 2 m. Ochranné bednění či plot musí zakrývat také kořenové náběhy. Při zásahu do kořenové zóny stromu (např. hloubení jam, výkopů) provést výkop ručně. Při výkopu nepřetínat kořeny s průměrem větším než 2 cm.
21. Zabránit tomu, aby v blízkosti dřevin byla půda zhutňována např. pojezdy stavební techniky nebo výkopovým materiálem. Zabránit tomu, aby byl prostor zamokřen např. vodou unikající ze stavby. V ochranném pásmu dřevin nezakládat ohniště ani neumisťovat zdroje tepla. Zabránit jakýmkoli mechanickým, příp. chemickým poškozením dřevin a půdního prostoru.
22. Dojde-li v průběhu stavebních prací k poranění kořenových náběhů, kmene či větvi, provést adekvátní ošetření stromu.

Důvod navrhovaných opatření (19, 20, 21 a 22):

Jedná se o velmi důležitou podmínku (19), která by měla být v každém případě respektována. Důvodem zahrnutí opatření do podmínek stanoviska je apel především na zhotovitele stavby, kteří mívají často snahy začít realizovat dílo ihned po podpisu smlouvy a kácet dřeviny v období rozmnožování (hnízdění ptactva) a zároveň ve vegetačním období. Rovněž další podmínky (20, 21, 22), které směřují k ochraně samozných dřevin je nutno v průběhu realizace záměru respektovat. Podmínky jsou navrženy za účelem ochrany zeleně.

23. Případné mezideponie výkopových zemin udržovat v bezplevelném stavu. Mezideponie, které nebudou bezprostředně využity do 6 týdnů od vlastní skrývky, osít travinami.
24. Během stavebních prací zaměřit pozornost na případné šíření v současnosti se zde vyskytujících invazních druhů i na zavlečení nových invazních druhů v souvislosti s pohyby objemů stavebních materiálů a zeminy. V případě jejich výskytu přikročit k jejich okamžitému odstranění.
25. Z důvodu prevence ruderalizace území rekultivovat v rámci konečných terénních úprav všechny plochy zasažené stavebními pracemi.

Důvod navrhovaných opatření (23, 24 a 25):

Je nesporné, že bude nutno mezideponie výkopových zemin udržovat v bezplevelném stavu a rovněž zabránit případnému šíření v současnosti se zde vyskytujících invazních druhů i zavlečení nových invazních druhů v souvislosti s pohyby objemů stavebních materiálů a zeminy. Z důvodu prevence ruderalizace území bude vhodné co nejdříve rekultivovat v rámci konečných terénních úprav všechny plochy zasažené stavebními pracemi. Podmínky jsou navrženy za účelem ochrany půdy.

c) ve fázi provozu:

1. Po realizaci stavby provést kontrolní měření hluku v denní a noční době za účelem ověření výsledků hlukové studie v chráněném venkovním prostoru staveb obytné zástavby v okolí záměru.
2. Po realizaci stavby provést kontrolní měření hluku v denní a noční době v chráněném vnitřním prostoru staveb obytné zástavby v okolí záměru, u nichž bude nutno řešit změnu způsobu větrání, která umožní větrání jiným způsobem.
3. Po realizaci stavby provést kontrolní měření vibrací v denní a noční době v chráněném vnitřním prostoru staveb obytné zástavby v okolí záměru.

Důvod navrhovaných opatření (1, 2 a 3):

Za účelem ověření výsledků hlukové studie a reálných hlukových poměrů na hodnocených lokalitách bude nutno provést autorizovaná měření hluku, která prokáží splnění hygienických limitů hluku v chráněném venkovním prostoru staveb obytné zástavby a v chráněném vnitřním prostoru staveb obytné zástavby v denní a noční době.

Po realizaci stavby bude nutno provést kontrolní měření vibrací v denní a noční době v chráněném vnitřním prostoru staveb obytné zástavby v okolí záměru, včetně objektů, kde budou aplikována antivibrační opatření.

Podmínky jsou navrženy za účelem ochrany před hlukem a plynou z vyjádření Krajské hygienické stanice Zlínského kraje.

4. V případě, že bude měřeními hluku a vibrací po realizaci stavby doloženo překročení hygienických limitů pro chráněný venkovní prostor staveb, chráněný vnitřní prostor staveb a pro denní a noční dobu, bude nutno realizovat provedení dodatečných protihlukových a antivibračních opatření, která budou předem projednána s Krajskou hygienickou stanicí Zlínského kraje.

Důvod navrhovaného opatření:

Dodatečná protihluková a antivibrační opatření bude nutno realizovat v případě, kdy bude měřeními hluku a vibrací po realizaci stavby doloženo překročení hygienických limitů, stanovených nařízením vlády č. 272/2011 Sb., o ochraně zdraví před nepříznivými účinky hluku a vibrací, ve znění pozdějších předpisů, pro chráněný venkovní prostor staveb, chráněný vnitřní prostor staveb a pro denní a noční dobu. Vlastní provedení dodatečných protihlukových a antivibračních opatření bude nutno předem projednat s Krajskou hygienickou stanicí Zlínského kraje.

Podmínka je navržena za účelem ochrany před hlukem a plyne z vyjádření Krajské hygienické stanice Zlínského kraje.

5. Po dokončení stavby snižovat jakýmkoliv způsobem možné synergické působení negativních vlivů na životní prostředí a veřejné zdraví; odstranit všechna zařízení stavenišť i jiná navazující zařízení.

Důvod navrhovaného opatření:

Je maximálně žádoucí odstranit co nejdříve po ukončení stavby všechna zařízení stavenišť i jiná navazující zařízení a minimalizovat tak negativní vlivy těchto zařízení na zdraví obyvatel a životní prostředí.

Podmínka je navržena za účelem ochrany zdraví obyvatel a životního prostředí.

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

Předmětem záměru *Modernizace a elektrizace trati Otrokovice - Vizovice* je celková modernizace a elektrizace trati v úseku Otrokovice - Zlín - Vizovice, zajištění bezpečnosti na trati a dosažení zvýšení rychlostí na trati se zkrácením jízdních dob a zvýšení komfortu pro cestující.

Navýšení počtu projíždějících vlaků na trati, a to zejména osobních souprav, souvisí s cíli rekonstrukce trati, mezi které patří převzetí části dopravní obsluhy v oblasti města Zlína od silniční dopravy.

Záměr je situován na stávající železniční trati č. 331 mezi městy Otrokovice a Vizovice, v úseku km 0,000 až km 24,738. Celková délka řešeného úseku je 24,738 km.

V prvním úseku Otrokovice - Zlín střed se ve výhledovém stavu předpokládá s plným zdvoukolejněním tratě a dodržením navrhované traťové rychlosti 100 km/h (oproti původním 60 km/h). V druhém úseku tratě Zlín střed - Vizovice, kde trať prochází hustěji zastaveným územím, je z prostorových důvodů ve výhledu zachováno jednokolejné uspořádání tratě a opět je převážně zachována původní trasa. Návrhová rychlost 100 km/h není vzhledem k trase vždy dodržena a zejména ke konci trati je snížena na 70 km/h. Oba řešené úseky tratě budou elektrizovány stejnosměrnou napájecí soustavou 3 kV.

Hodnocený záměr se nachází ve Zlínském kraji na území obcí Otrokovice, Zlín, Želechovice nad Dřevnicí, Lípa nad Dřevnicí, Zádveřice - Raková a Vizovice v katastrálním území Otrokovice, Kvítkovice u Otrokovic, Malenovice u Zlína, Louky nad Dřevnicí, Prštné, Zlín, Příluky u Zlína, Želechovice nad Dřevnicí, Lípa nad Dřevnicí, Zádveřice a Vizovice.

Hodnocení zdravotních rizik:

Vzhledem k charakteru záměru lze z hlediska jeho potencionálního ovlivnění obyvatelstva vzít teoreticky v úvahu faktory fyzikální (hluk, vibrace), chemické (znečišťování ovzduší) a psychosociální (rušení pohody aj.). Jako nejvýznamnější možné vlivy spojené s výstavbou a provozem posuzovaného záměru byly vytipovány vlivy spojené s hlukovým zatížením lokality a se znečišťováním ovzduší. Nicméně převažujícím faktorem je v daném případě jednoznačně hluk.

Obecně vzato, lze pro hodnocení zdravotních účinků expozice hluku v denní době vycházet ze závislostí, uvádějících prahové hodnoty hlukové expozice, tak jak se jejich účinky dnes považují za dostatečně prokázané. Tyto prahové hodnoty platí pro větší část populace s průměrnou citlivostí vůči hluku (viz Posouzení vlivu na veřejné zdraví – příloha č. 4 dokumentace). Obdobné závislosti byly vypracovány i pro noční dobu.

Dle výsledků hodnocení je zřejmé, že realizací záměru dojde ke snížení zatížení obyvatel hlukem z provozované železniční trati a to zejména díky navrhovaným protihlukovým opatřením a dále předpokládanou realizací tunelu v Otrokovicích. Dominantním zdrojem hluku v okolí trati je především automobilová doprava.

Vlivy na ovzduší a klima:

V období výstavby se bude negativně projevat především nárůst nákladní dopravy na přístupových komunikacích ke stavbě. V blízkém okolí stavby je možno očekávat v ovzduší zvýšení množství polévatého prachu a zvýšení plynných emisí. Tyto vlivy lze ale z hlediska jejich významnosti a omezené délky trvání považovat za nevýznamné a z hlediska zatížení životního prostředí za akceptovatelné.

V rámci realizace záměru nebude instalován žádný vyjmenovaný stacionární zdroj znečišťování ovzduší dle zákona č. 201/2012 Sb., o ochraně ovzduší.

Vzhledem k tomu, že předmětem záměru je elektrizace trati, dojde po dokončení stavebních prací ke snížení znečištění ovzduší z provozu železnice

(zrušení stávajícího provozu diesellových vlakových souprav). To se projeví po uvedení stavby do provozu zlepšením kvality ovzduší v zájmové lokalitě.

Vlivy na hlukovou situaci:

Z hlukové studie (příloha č. 2) vyplývá, že ekvivalentní hladiny akustického tlaku od provozu na železniční trati mohou být dominantním zdrojem hluku v posuzovaných lokalitách pro denní i noční dobu. Celá trať byla z hlediska posouzení rozdělena na dva úseky, které korespondují se záměrem zdvoukolejnění tratě v úseku Otrokovice – Zlín střed a ponecháním jedné koleje v úseku Zlín střed – Vizovice.

V prvním řešeném úseku Otrokovice – Zlín střed, kde dojde ke zvýšení intenzit dopravy, navýšení traťové rychlosti a výstavbě druhé traťové koleje, ekvivalentní hladiny akustického tlaku po provedení rekonstrukce narostou o cca 3,5 dB během denní doby a během noční doby klesnou o cca 2,0 dB oproti stavu v roce 2000 v závislosti na umístění výpočtového bodu. V porovnání se stávajícím stavem však dochází ke snížení hlučnosti. Obnova vozidlového parku se ve spojení s obnovou kolejového svršku jeví jako nedostatečné protihlukové opatření a příslušný hygienický limit by byl překračován.

Trať prochází většinou v souběhu s pozemní komunikací I/49 a převážně průmyslovými městskými částmi Zlína. Obytná zástavba je zde pouze lokálně. V celém úseku je navrženo celkem 5 protihlukových clon chránících nejbližší obytnou zástavbu. Jedním z nejzatíženějších domů je objekt U Dřevnice č.p. 223 (výpočtový bod V22), který leží v blízkosti křížení komunikace (U Dřevnice) s železniční tratí a kde není možné při zachování alespoň minimálních rozhledových poměrů ochránit venkovní chráněný prostor staveb. Ekvivalentní hladiny akustického tlaku zde během denní doby po provedení rekonstrukce bez návrhu protihlukových opatření dosahují hladin 61,3 dB (limit 60,0 dB). Tento objekt není technicky možné účinně chránit pomocí protihlukové stěny. Proto je navržena změna způsobu větrání, kdy se má umožnit větrání jiným způsobem než okny do nadlimitně hlukem zasažené fasády. U ostatních objektů je příslušný hygienický limit dodržen.

U výpočtového objektu V13 na třídě 3. května č.p. 548 dosahují hladiny akustického tlaku hodnot 59,8 dB (limit 60,0 dB). Mezi železnicí a zmiňovaným objektem vede silnice I. třídy (třída 3. května), která bude pro tento bod výraznějším zdrojem. Z tohoto důvodu je vhodné provést po výstavbě měření hluku. V případě překročení hygienického limitu pro hluk v ochranném pásmu dráhy (OPD) od železniční dopravy zajistit větrání jiným způsobem než okny do nadlimitně zasažené fasády.

V druhém úseku, Zlín střed – Vizovice, kde dojde k menšímu zvýšení intenzit dopravy, navýšení traťové rychlosti až na 100 km/h, se hluková situace po provedení rekonstrukce také zhorší průměrně o 4 dB během dne alepší průměrně o 3 dB v noční době oproti stavu v roce 2000. V porovnání se stávajícím stavem však dochází ke snížení hlučnosti. Obnova vozidlového parku se ve spojení s obnovou kolejového svršku jeví jako nedostatečné protihlukové opatření, kdy příslušný hygienický limit by byl u nejbližší obytné zástavby překračován.

Trať v tomto úseku prochází v těsné blízkosti obytné zástavby městských částí Zlína a dalších obcí. V tomto druhém posuzovaném úseku tratě je navrženo celkem 14 protihlukových clon chránících nejbližší obytnou zástavbu. Po návrhu protihlukových clon jsou u obytné zástavby podél tohoto úseku tratě limitní hodnoty pro venkovní chráněný prostor dodrženy. Výjimku tvoří opět objekty ležící v blízkosti křížení pozemní komunikace s železnicí a přechod pro pěší, kde není možné z hlediska bezpečnosti umístit protihlukovou clonu. Jedná se o objekt Santražiny č.p. 1570 (bod V31). Ekvivalentní hladiny akustického tlaku zde během denní doby po provedení rekonstrukce bez návrhu protihlukových opatření dosahují hladin 60,1 dB. Po návrhu protihlukových opatření se situace prakticky nezmění. Tento objekt není technicky možné účinně chránit pomocí protihlukové stěny. Proto je navržena změna způsobu větrání, kdy se má umožnit větrání jiným způsobem než okny do hlukem nadlimitně zasažené fasády. U ostatních objektů je příslušný hygienický limit dodržen.

U výpočtového objektu V34 - Hornomlýnská č.p. 829 dosahují hodnoty hladin akustického tlaku hranice 59,9 dB (limit 60 dB). Z tohoto důvodu je vhodné provést po výstavbě měření hluku. V případě překročení hygienického limitu pro hluk v ochranném pásmu dráhy (OPD) bude nutno zajistit větrání jiným způsobem než okny do nadlimitně zasažené fasády.

Z důvodu nedodržení hygienického limitu při zohlednění vlakových prací v kontejnerovém překladišti v Lípě nad Dřevnicí byla navržena protihluková stěna v tomto úseku.

Vzhledem k tomu, že si modernizace železniční tratě vyžádá i úpravu na stávající silniční infrastrukturu byla modelována kumulativní hlučnost od silniční a železniční dopravy na dvou dotčených lokalitách (Prštné a Podvesná - příloha č. 3 dokumentace). Zde se ukázalo, že silniční doprava je dominantním zdrojem hluku.

První lokalitou je křížení komunikace I/49 (třída Tomáše Bati) s komunikací Příčná napojující se na ulici Nábřeží (uvažovaná Prštněnská příčka). Zde vlivem výstavby druhé traťové koleje a elektrizace celé trati je nutná výstavba nového napojení na ulici Nábřeží pomocí nové mimoúrovňové křižovatky na třídě Tomáše Bati. Ekvivalentní hladiny akustického tlaku zde ve výhledovém stavu budou překračovat příslušný hygienický limit (výpočtové body V3 a V4 - na ulici U Sokolovny a Nábřeží). Proto bylo přistoupeno k návrhu protihlukových opatření (návrh protihlukových clon) pro eliminaci nadlimitní hlučnosti u nejbližší obytné zástavby. Po návrhu protihlukových opatření nedochází u řešené obytné zástavby k prokazatelnému překročení hygienického limitu.

Druhou lokalitou je křížení komunikace I/49 (třída Tomáše Bati) s komunikací Podvesná XVII (napojení uvažovaného záměru obchvat Zálešná). Zde je ve výhledu plánováno mimoúrovňové křížení s železniční tratí pomocí silničního nadjezdu. Výstavbou nového mimoúrovňového křížení pozemní komunikace s železniční tratí nedojde k podstatným změnám v hlučnosti v dané lokalitě. Největší podíl na změně hlučnosti má změna intenzity dopravy. Změna výškového vedení pozemní komunikace Podvesná XVII má na hlučnost mnohem menší vliv. Jak ve stávajícím, tak ve výhledovém stavu dochází u obytné zástavby podél plánované komunikace k nadlimitnímu zatížení (výpočtové body V7, V8 a V9), a proto jsou ve výhledovém stavu navrhována protihluková opatření. Výpočtový bod V10 (Podvesná XVI č.p. 5652, p.č. 8912) je nadlimitně zasažen hlukem, ale vzhledem k těsné blízkosti křižovatky ul. Podvesná XVI a ul. Benešovo nábřeží, není možné objekt chránit protihlukovou clonou. Proto je navržena změna způsobu větrání, kdy se má umožnit větrání jiným způsobem než okny do hlukem nadlimitně zasažené fasády.

Na změně stavu hlučnosti podél řešeného úseku železniční tratě se projeví jak zlepšení železničního svršku a spodku (podrobně viz závěr III. kapitoly posudku - výše), tak změna intenzit dopravy a místy výrazné zvýšení traťové rychlosti.

Vzhledem k výše uvedenému byla navržena protihluková opatření ve formě protihlukových clon. Celkem bylo navrženo 22 protihlukových stěn a to 19 pro minimalizaci hluku z železniční dopravy a 3 pro hluk ze silniční dopravy. Při návrhu protihlukových opatření byl prioritně chráněn venkovní chráněný prostor staveb. Pro návrh protihlukových opatření byla rozhodující noční doba, kdy vzhledem k obdobné hlukové zátěži během dne a noci platí přísnější hygienický limit.

Vibrace:

Vibrace jsou mechanická chvění vznikající při průjezdu vozidla po dané trati a přenášejí se podloží do obytné zástavby, kde způsobují nežádoucí účinky. V důsledku jízdy vozidla po přilehlé komunikaci nebo trati vznikají dynamické síly, které se přenášejí zemí do okolí. Na průběh šíření vibrací od jejich zdroje, tj. na koeficienty útlumové křivky má zásadní vliv (mimo parametrů vlastního zdroje) zejména geotechnická charakteristika podloží, morfologie terénu a řada dalších skutečností (dendrologie, hydrogeologie).

V daném případě se v pruhu ve vzdálenosti spočtené isoseisty okolo dopravních kolejí nachází chráněný vnitřní prostor dvou staveb s obytnými místnostmi,

kde bude nutno realizovat antivibrační opatření (AVO). Jená se o objekt k bydlení č.p. 238 v žel. km cca 5,1, kde budou aplikována AVO v žel. km 5,05 – 5,15. Dále se jedná o rodinný domek v žel. km cca 16,6, kde budou provedena AVO v žel. km 16,55 - 16,65. V uvedeném pruhu pro realizaci antivibračních opatření budou uloženy antivibrační rohože tloušťky min. 50 mm pod šterkovým ložem kolejí.

Při realizaci modernizace celé trati bude jako základní antivibrační opatření použito provedení bezстыkové koleje a bezpodkladnicového pružného upevnění kolejnice. Pozitivní vliv bude mít rovněž zpevnění podloží např. vápno-cementovou vrstvou včetně zhutnění a stavby nového železničního svršku.

Vlivy na povrchové a podzemní vody:

Odběr vody lze předpokládat jak ve fázi výstavby (vlastní stavba, zkrápění stavenišť), tak ve fázi provozu. Při výstavbě bude spotřebována technologická voda, a to zejména na kropení materiálu při hutnění náspů, kropení betonu při betonářských pracích, resp. čištění spár. Velikost spotřeby vody bude záviset na ročním období provádění prací a souvisejícím počasí - je odhadována na 5 - 15 m³ vody denně pro jedno zařízení staveniště.

Dešťové vody budou jak v období výstavby, tak v době provozu železnice odváděny v místech náspů na okraj tělesa. Systém odvodnění bude tvořen soustavou trativodů, šachet a svodných potrubí podél trati.

Splaškové odpadní vody budou vznikat na stavbě ve velmi omezeném množství. Důvodem je používání chemických WC na jednotlivých zařízeních stavenišť. Splaškové vody v době výstavby budou omezeny pouze na vody znečištěné v důsledku mytí rukou. Vody budou jímány a následně likvidovány v souladu se zákonem o vodách. Očista strojních mechanismů (převážně nákladních automobilů) bude prováděna mechanicky. Případná očista komunikace bude prováděna ostřikem vodou z cisterny.

Při provozu stavby budou vznikat odpadní vody v rámci běžného provozu vlakových souprav a pozemních objektů. Likvidace takto vzniklých odpadních vod z provozních objektů bude řešena stávajícími prostředky, tj. odvedením do stávající kanalizace nebo žumpy.

Stavební záměr nebude mít vliv na odtokové poměry území, jelikož se jedná o rekonstrukci trati a funkce všech mostů a propustků (kromě v současnosti již nefunkčních a zasypaných) zůstane zachována.

Vlivy na flóru a faunu:

V rámci terénních průzkumů nebyla v území zaznamenána přítomnost zvláště chráněných druhů rostlin dle vyhlášky č. 395/1992 Sb., ve znění pozdějších předpisů. V území byly zaznamenány některé druhy invazních rostlin. Z části se jedná o drobné druhy (turan kanadský, pěťour maloubořný, laskavec ohnutý, turanka kanadská) či druhy běžně rozšířené (javor jasanolistý, celík kanadský, netýkavky) či vázané na lidská obydlí a zahrádky (pámelník bílý), jejichž likvidace v souvislosti s rekonstrukcí železnice by byla neúčelná a neekonomická. Ve většině případů se tyto druhy šíří i v okolních ruderalních plochách (např. v blízkosti průmyslových zón). Nicméně se zde vyskytují také druhy problematictější, jako je křídlatka japonská. Při dodržení navržených opatření je možné konstatovat, že vliv na flóru bude minimální.

V okolí železniční tratě byli zaznamenáni zástupci zvláště chráněných živočichů z řad bezobratlých, plazů a ptáků. Konkrétně se jedná o čmeláky rodu *Bombus* (*Bombus* spp.), ouklejku pruhovanou (*Alburnoides bipunctatus*), stěvli potoční (*Phoxinus phoxinus*), mníka jednovouseho (*Lota lota*), ještěrku obecnou (*Lacerta agilis*), brambornička černoohlavého (*Saxicola rubicola*), a veverku obecnou (*Sciurus vulgaris*). Není vyloučen výskyt vlaštovky obecné (*Hirundo rustica*), rořýse obecného (*Apus apus*) a netopýřů (*Microchiroptera*). Z důvodu výskytu druhů, u kterých nelze zcela vyloučit jejich dotčení během stavebních prací, bude nutno požádat o udělení výjimky ze základních podmínek ochrany zvláště chráněných druhů dle § 56 zákona č. 114/1992 Sb., ve znění pozdějších předpisů.

Záměr nebude novou liniovou stavbou v krajině, nebude se tedy jednat o novou překážku spojenou s fragmentací krajiny pro živočichy. Z hlediska možného ovlivnění migrační prostupnosti lze konstatovat, že při dodržení navržených opatření nedojde celkově realizací stavebního záměru k významné změně podmínek pro migraci živočichů přes liniovou stavbu tělesa železnice oproti současnému stavu.

Vliv na prvky ÚSES, VKP, zvláště chráněná území, přírodní parky, soustava NATURA 2000:

Z hlediska možného vlivu na územní systém ekologické stability lze konstatovat, že rekonstruovaná trať kříží několik prvků ÚSES (zejména liniových), nadregionální, regionální i lokální úrovně. V rámci rekonstrukce však nedojde k zásadním změnám, které by prvky ÚSES (a tedy i jejich funkci) ovlivnily. Mostní objekty, kterými daný prvek ÚSES kříží železniční trať, zůstanou zachovány, případně budou rekonstruovány tak, aby se migrační prostupnost ještě zlepšila.

Záměrem jsou a budou dotčeny významné krajinné prvky dané zákonem - vodní toky a jejich údolní nivy a ochranné pásmo lesa. V blízkosti předmětného záměru se nachází také registrovaný významný krajinný prvek: Zlín - nábřeží (levobřežní i pravobřežní stromořadí u řeky Dřevnice v trase od čepkovského mostu proti proudu až k poslednímu jezu na Bartošově čtvrti).

Realizací stavebního záměru nedojde k zásahu do zvláště chráněných území.

V blízkosti záměru se nalézá přírodní park Vizovické vrchy (min. vzdálenost cca 30 m) a dále se v širším okolí nalézá přírodní park Želechovické paseky.

Záměr neprochází žádnou evropsky významnou lokalitou (EVL) a ani se v jeho blízkosti žádná lokalita tohoto typu nenachází. Nejbližší zájmové lokalitě je ptačí oblast (PO) Hostýnské vrchy (CZ0721024) ve vzdálenosti cca 13 km severně od lokality záměru. Předmětem ochrany je lejssek malý (*Ficedula parva*) a strakapoud bělohřbetý (*Dendrocopos leucotos*). Samotná zájmová lokalita se nachází mimo lokality soustavy Natura 2000.

Dle stanoviska Krajského úřadu Zlínského kraje, odboru životního prostředí a zemědělství jako orgánu ochrany přírody (č.j. KUZL 72055/2015 ze dne 26.11.2015 – viz příloha č. 8 dokumentace) *nemůže mít* uvedený záměr *významný vliv* na příznivý stav předmětu ochrany nebo celistvost evropsky významné lokality nebo ptačí oblasti. Nebylo tedy třeba zpracovat studii hodnotící vliv záměru na soustavu NATURA 2000.

Vlivy na půdu:

Posuzovaná stavba bude v maximální možné míře situována na drážních pozemcích. Celá stavba bude realizována v ochranném pásmu dráhy. V nezbytném nutném rozsahu dojde i k záboru mimodrážních pozemků.

Předmětný záměr se nachází z větší části v zastavěném území a také v zemědělsky využívané krajině. V obvodu stavby se nachází zemědělská půda všech tříd ochrany.

Nejhodnotnější půdy 1. třídy ochrany se nachází v úseku mezi Otrokovicemi a Zlínem. Zbývající část trati pak prochází především přes zemědělské půdy 2. třídy ochrany, dojde rovněž k záboru půd 3., 4. a 5. třídy ochrany.

Realizace stavby si vyžádá trvalý a dočasný zábor půdy ze zemědělského půdního fondu ve všech dotčených katastrálních územích. Celkem bude plochou stavby, vymezenou jejím obvodem, dotčeno 152 352 m² pozemků náležejících do ZPF. Tato plocha je celková a nerozlišuje mezi dočasnými a trvalými zábory pozemků.

Realizací záměru dojde k dotčení pozemků určených k plnění funkcí lesa v k.ú. Příluky u Zlína a Želechovice nad Dřevnicí o rozsahu cca 567 m². Pro umístění stavby na těchto pozemcích a v ochranném pásmu lesa je nutný souhlas příslušného orgánu státní správy lesů dle zákona č. 289/1995 Sb., § 14 odst. 2.

Vlivy na horninové prostředí a přírodní zdroje:

V bezprostřední blízkosti zájmové lokality se nenachází žádné významné ložisko nerostných surovin. Vlastní zájmová lokalita se rovněž nenachází

ve stanoveném dobývacím prostoru, chráněném ložiskovém území, ani v území bilancovaných výhradních a nevýhradních ložisek dle zákona č. 44/1988 Sb. (horní zákon, ve znění pozdějších předpisů). Realizace záměru nebude mít žádný negativní vliv na horninové prostředí a využívání horninových a nerostných zdrojů v širším okolí zájmové lokality.

Vlivy na krajinný ráz a krajinu:

Navrhovaná stavba bude minimálně zasahovat do krajinného rázu. V blízkých pohledech sice míra zásahu stoupá, jedná se však o dílčí pohledy a v celkových panoramatech je míra vlivu velmi malá. Navrhovaná stavba je v souladu se zákonnými kritérii krajinného rázu a je proto hodnocena jako únosný zásah do krajinného rázu, chráněného dle § 12 zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, ve znění pozdějších předpisů.

Vlivy na ochranná pásma (les, vodní toky, PHO vodního zdroje, el. vedení)

Stavba se v k.ú. Želechovice nad Dřevnicí a Zádvěřice dotkne „ochranného pásma“ lesa - bude probíhat do 50 m od okraje lesa.

Předmětné území se nenachází v chráněné oblasti přirozené akumulace podzemních vod (CHOPAV). Stavební záměr neleží v ochranném pásmu vodních zdrojů.

V blízkosti posuzované železniční trati protéká řeka Dřevnice, pro kterou Krajský úřad Zlínského kraje dne 10.07.2007 (pod č.j. KUZZL 35788/2007) vyhlásil záplavové území pro Q_{100} . Násep trati v některých místech tvoří hranici tohoto záplavového území a v některých místech jím trať prochází (km 2,0 - 2,5; 10,5 - 10,8; 18,5 – 18,8). Dále se v blízkosti trati nachází záplavové území pro Q_{100} řeky Lutoninky, které bylo stanoveno Krajským úřadem Zlínského kraje dne 04.07.2007 (pod č.j. KUZZL 35408/2007). K přímému křížení trati s tímto záplavovým územím dochází v km 20,855, kde trať mostním objektem překonává samotnou Lutoninku.

Vlivy na kulturní památky a hmotný majetek:

Posuzovaný záměr ve Zlíně prochází městskou památkovou zónou (MPZ) - viz též komentář výše v kap. V k vyjádření Magistrátu města Zlína, Odboru kultury a památkové péče. Ve Zlíně je evidováno cca 30 nemovitých kulturních památek, avšak v blízkosti dotyčné trati se nachází pouze čtyři z nich. Ve třech případech se jedná o činžovní věžové domy M. Drofy a v posledním případě o činžovní dům - Morýsovy domy.

Ve Vizovicích trať sousedí s městskou památkovou zónou a přibližně 150 m od trati se nachází národní kulturní památka zámek Vizovice včetně zahrady. Asi 300 m od žst. Vizovice se nalézá nemovitá kulturní památka sokolovna Vizovice.

V bezprostřední blízkosti zájmového území se nenachází žádné památky kategorie světové kulturní dědictví, národní kulturní památky, archeologické památkové rezervace, ostatní památkové rezervace, městské památkové rezervace, vesnické památkové rezervace, krajinné památkové zóny ani vesnické památkové zóny.

Celé zájmové území je zahrnuto do ÚAN III, tj. území, na němž nebyl dosud rozpoznán a pozitivně prokázán výskyt archeologických nálezů a ani tomu nenasvědčují žádné indicie, ale jelikož předmětné území mohlo být osídleno či jinak využito člověkem, existuje 50 % pravděpodobnost výskytu archeologických nálezů. Části traťových úseků jsou zařazeny do ÚAN I a ÚAN II.

Paleontologické nálezy nejsou v zájmovém území předpokládány.

Soulad s územně plánovací dokumentací:

Umístění záměru je dle vyjádření stavebních úřadů - Městský úřad Vizovice ze dne 02.12.2015 a Magistrát města Zlína ze dne 15.12.2015 v souladu s ÚP. Předmětný záměr je v rozporu s platným územním plánem (ÚP) města Otrokovice (sdělení ze dne 28.12.2015), a to z důvodu umístění ochranného pásma dráhy (OPD) mimo stávající vymezené pásmo.

Navrhované řešení elektrizace trati a zkapacitnění železniční dopravy je možno pro předmětné území hodnotit jako významné. Po realizaci záměru dojde mj. ke zlepšení imisní situace vlivem využití závislé (elektrické) trakce.

Závěrem je nutno konstatovat, že životní prostředí bude realizací záměru „Modernizace a elektrizace trati Otrokovice - Vizovice“ v určité míře ovlivněno. Výstavbu posuzovaného záměru v dané lokalitě je možno, za dodržení podmínek k omezení negativních vlivů záměru na životní prostředí, uvedených v návrhu stanoviska posudku (viz kap. VII), akceptovat.

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

Předmětem záměru *Modernizace a elektrizace trati Otrokovice - Vizovice* je celková modernizace a elektrizace trati v úseku Otrokovice - Zlín - Vizovice, zajištění bezpečnosti na trati a dosažení zvýšení rychlostí na trati se zkrácením jízdních dob a zvýšení komfortu pro cestující.

Navýšení počtu projíždějících vlaků na trati, a to zejména osobních souprav, souvisí s cíli rekonstrukce trati, mezi které patří převzetí části dopravní obsluhy v oblasti města Zlína od silniční dopravy.

Záměr je situován na stávající železniční trati č. 331 mezi městy Otrokovice a Vizovice, v úseku km 0,000 až km 24,738. Celková délka řešeného úseku je 24,738 km.

V prvním úseku tratě Otrokovice - Zlín střed se ve výhledovém stavu předpokládá s plným zdvoukolejněním tratě, v druhém tratě Zlín střed - Vizovice, kde trať prochází hustěji zastaveným územím, je z prostorových důvodů ve výhledu zachováno jednokolejné uspořádání tratě a opět je převážně zachována původní trasa.

Technické řešení stavby *Modernizace a elektrizace trati Otrokovice - Vizovice* tedy po uplatnění opatření k prevenci, vyloučení a snížení nepříznivých vlivů na životní prostředí vyhoví plně soudobým požadavkům na řešení obdobných projektů (podrobnosti - viz výše kap. III posudku).

Lze konstatovat, že navržené řešení posuzované modernizace a elektrizace trati, které má být realizováno, je možno hodnotit z technického i environmentálního hlediska kladně a lze ho doporučit k realizaci.

Pořadí variant (pokud byly předloženy) z hlediska vlivů na životní prostředí:

Hodnocená dokumentace záměru *Modernizace a elektrizace trati Otrokovice - Vizovice*, zpracovaná dle zákona č. 100/2001 Sb., ve znění pozdějších předpisů, hodnotí jednu variantu předkládaného záměru.

Za dané situace je to logické, protože se jedná o modernizaci stávající trati, kterou ve většině úseků nelze ani jinudy vést, protože prochází hustou zástavbou průmyslových, obchodních a obytných staveb, často v blízkosti páteřní silnice I/49 a vodních toků.

Rovněž technologická varianta je dána, protože zadáním je elektrizace hodnocené trati.

Uvedené hodnocení variant je možno v posuzovaném případě akceptovat.

Celkové hodnocení procesu posuzování vlivů na životní prostředí:

- Dne 20.01.2017 rozeslalo Ministerstvo životního prostředí dokumentaci dotčeným územním samosprávným celkům a dotčeným správním úřadům ke zveřejnění a k vyjádření.
- Dne 30.01.2017 byla na úřední desce Zlínského kraje zveřejněna informace o rozeslání dokumentace ke zveřejnění a k vyjádření.
- Dne 17.03.2017 Ministerstvo životního prostředí pověřilo zpracováním posudku o vlivech záměru na životní prostředí autorizovanou osobu prof. Ing. Vladimíra Lapčíka, CSc. Dokumentace včetně vyjádření byla autorizované osobě doručena dne2017.
- Dne2017 obdrželo Ministerstvo životního prostředí zpracovaný posudek.

Kapitola bude doplněna po veřejném projednání záměru.

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

Dokumentace stavby *Modernizace a elektrizace trati Otrokovice – Vizovice* byla zpracována panem RNDr. Bc. Jaroslavem Bosákem, MBA (Ecological Consulting a.s., Na Střelnici 48, 779 00 Olomouc) dle přílohy č. 4 k zákonu č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí, ve znění pozdějších předpisů, v prosinci 2016.

Písemné vyjádření bylo zasláno následující *veřejností*:

- Manželé Ing. Petr Košacký a Ing. Sylva Košacká (760 01 Zlín, Santražiny 1396, dopis ze dne 01.03.2017).

Písemná vyjádření byla zaslána následujícími *dotčenými územně samosprávnými celky*:

- Statutární město Zlín (vyjádření zn.: MMZL 010885/2017 ze dne 27.02.2017),
- Obec Želechovice nad Dřevnicí (vyjádření ze dne 20.02.2017).

Písemná vyjádření byla rovněž zaslána následujícími *dotčenými správními úřady*:

- Krajský úřad Zlínského kraje, odbor životního prostředí a zemědělství, oddělení hodnocení ekologických rizik (vyjádření č. j. KUZL 14000/2017 ze dne 21.02.2017),
- Magistrát města Zlína, odbor životního prostředí a zemědělství (zn.: MMZL 010885/2017 ze dne 10.02.2017),
- Magistrát města Zlína, odbor kultury a památkové péče (dopis zn.: MMZL 026417/2017 ze dne 23.02.2017),
- Městský úřad Otrokovice (vyjádření č. j. OŽP/4339/2017/KSE ze dne 22.02.2017),
- Městský úřad Vizovice (vyjádření č. j. MUVIZ 001444/2017/MM ze dne 15.02.2017),
- Krajská hygienická stanice Zlínského kraje se sídlem ve Zlíně (vyjádření č. j. KHSZL 01809/2017 ze dne 28.02.2017),
- Česká inspekce životního prostředí, oblastní inspektorát Brno (vyjádření zn. ČIŽP/47/ŘI/1611013.004/17/BLV ze dne 17.02.2017).

Stanovisko bude doplněno o vyjádření vzešlá z veřejného projednání a zasláná do ukončení zákonné lhůty ve smyslu § 9 odst. 8 zákona č. 100/2001 Sb., ve znění pozdějších předpisů.

Vypořádání vyjádření k dokumentaci (oznámení):

Veškerá vypořádání připomínek vzešlých z obdržených vyjádření **k dokumentaci** jsou uvedena v kapitole V posudku. Požadavky vyplývající z těchto vyjádření byly zpracovatelem posudku odpovídajícím způsobem komentovány, resp. ve formě podmínek navrženy do stanoviska příslušného úřadu (Ministerstvo životního prostředí – viz výše).

V posudku (kap. V) bylo komentováno vyjádření *veřejnosti*:

- Manželé Ing. Petr Košacký a Ing. Sylva Košacká.

Manželé Ing. Petr Košacký a Ing. Sylva Košacká (760 01 Zlín, Santražiny 1396) ve svém dopise ze dne 01.03.2017 uvádějí:

Jako majitelé nemovitosti na pozemku p.č. 468/8 a rodinného domu na st.p. č. 1801/2, ulice Santražiny č.p. 1396 vše v k.ú. Zlín, stojících v těsné blízkosti železniční tratě Otrokovice - Vizovice v ž.km. cca 11,26 km, požadujeme z pozice účastníka předmětného řízení navýšení navržené protihlukové stěny PHS č. 29 na výšku 3 m od úrovně nástupiště zastávky Dlouhá, jako kompenzaci hlukové zátěže z vlakové a především nákladní dopravy na uvedené trati, kde je stávající i výhledové hlukové zatížení nadlimitní.

S odkazem na skutečnost, že v úseku trati Lípa nad Dřevnicí jsou navrženy protihlukové stěny PHS č. 47, ž. km. 17,9 – 18,6 a PHS č. 48 ž.km. 18,6 – 18,9, v celé délce do výšky 3 m, i když hluková situace je ve stávajícím i výhledovém stavu výrazně podlimitní. Četnost vlaků v tomto místě je zanedbatelná oproti úseku Zlín - Želechovice a ani není tento úsek trati zatížen nákladní dopravou do překladiště kontejnerů v Lípě nad Dřevnicí. Z toho je zřejmé, že realizace PHS V47 a V48 o výšce 3 m je chápána jako kompenzace hlukové situace okolnímu obyvatelstvu.

Proto požadujeme zpracovat jako podmínku do Závěru Posuzování vlivu na životní prostředí výše uvedeného záměru výšku protihlukové stěny V29 na výšku 3 m, a to minimálně v celé délce nástupiště zastávky Dlouhá, jako kompenzaci trvale neutěšené hlukové situace v denních i v nočních hodinách a nepohody kvalitního bydlení.

Komentář zpracovatele posudku:

Manželé Košackí mají patrně na mysli protihlukovou stěnu (PHS) č. 8 nebo č. 9 (má být realizována vpravo od výpočtového bodu V32, u výpočtových bodů V33 až V36 - viz obr. 1 dále) a nikoliv PHS č. 29, protože hluková studie (tab. 8 na str. 29 hlukové studie - dále HS), grafická dokumentace i samotná dokumentace (str. 67, tabulka 10) uvádějí celkem jen 19 protihlukových stěn. Zpracovatelé vyjádření měli spíše na mysli výpočtový bod V29 (obr. 1 - viz výše kapitola V posudku), než jimi uvedenou PHS č. 29.

Navíc by se spíše mělo jednat o výpočtový bod V31 (rodinný dům - Santražiny č.p. 1570, par.č. 1800, k.ú. Zlín - obr. 1 - viz výše kapitola V posudku), který je ve zmiňovaném území považován za nejzatíženější objekt. U tohoto objektu byla výpočtem zjištěna ekvivalentní hladina akustického tlaku po provedení rekonstrukce bez návrhu protihlukových opatření ve výši 60,1 dB pro denní dobu a 40,0 dB pro noční dobu (hygienický limit den/noc činí 60 dB/55 dB). Po návrhu protihlukových opatření by se situace prakticky nezměnila (60,1 dB pro denní dobu a 40,0 dB pro noční dobu - viz tab. 5, str. 18 HS)

Z důvodu úrovněového křížení silnice s železnicí nebyla vzhledem k dodržení rozhledových poměrů navržena protihluková stěna. Jako alternativa protihlukové stěny

byla navržena změna způsobu větrání, kdy se má umožnit větrání jiným způsobem, než okny do hlukem nadlimitně zasažené fasády, případně navržení nuceného větrání. Pozn.: Nemovitost manželů Košackých se nachází na pozemku par.č. 1801/2, ulice Santražiny č.p. 1396, tedy dále od trati a od pozemku par.č. 1800 JZ směrem (obr. 2 - viz výše kapitola V posudku).

V posudku (kap. V) byla komentována vyjádření *dotčených územně samosprávných celků*:

- Obec Želechovice nad Dřevnicí.

Obec Želechovice nad Dřevnicí, starosta obce pan Michal Špendlík, ve svém vyjádření ze dne 20.02.2017 uvádí:

Na základě předložené dokumentace vlivu záměru „Modernizace a elektrizace trati Otrokovice — Vizovice“ na životní prostředí, předkládá obec Želechovice nad Dřevnicí níže uvedené stanovisko:

1. Vzhledem k faktu, že trasa železnice je vedena souběžně se silnicí I. třídy 1/49 a téměř v celém intravilanu obce prochází zástavbou rodinných domů, požadujeme doplnění vazby na řešení provozu na pozemní komunikaci na silnici 1/49 z hlediska kumulace s jinými zájmy. Dle platné dopravní studie, vyhotovené Zlínským krajem ze září 2013 pod zakázkovým číslem 30-2012 Ing. Rudolfem Nečasem (www.kr-zlinsky.cz), dojde zkapacitněním 1/49 k překrytí koridoru pro silniční dopravu s železnicí. Záměr modernizace železnice je tudíž v rozporu s tímto dokumentem, který mj. slouží jako závazný poklad pro Zlínský kraj k plánování dopravy, např. při aktualizaci Generelu dopravy Zlínského kraje.

Přestože dojde ke kumulaci více záměrů, na katastrálním území obce Želechovice nad Dřevnicí není provedeno kvalitativní ani kvantitativní hodnocení tohoto kumulovaného vlivu na životní prostředí a na udržitelný rozvoj území. Jelikož se jedná o dva zcela zásadní záměry Ministerstva dopravy (ŘSD a SŽDC) v jednom území, je nutno je pojímat celostním způsobem z hlediska vlivu na veřejné zdraví, na životní prostředí obyvatel a na udržitelný rozvoj území. Požadujeme proto doplnění záměru silničního řešení mezi kumulativní vlivy.

Jedná se o rozpor s jinými traťovými úseky, např. Otrokovice, Zlín aj.

Citace: „Hluk z automobilové dopravy byl vyhodnocen v rámci hlukové studie zpracované firmou Ecological Consulting, a.s., v roce 2016. Pro výhledový stav byly použity intenzity dopravy z Generelu dopravy pro město Zlín pro rok 2035. Jedná se o celodenní úhrn dopravy dělený na osobní a nákladní dopravu pro jednotlivé směry. Uváděné intenzity dopravy zahrnují i změnu provozu na silniční síti města ze souboru plánovaných staveb, které mají za cíl usměrnit a rozprostit dopravu z dnes silně zatížené 1/49 na okolní komunikace.“

V naší obci intenzita měřena nebyla, provoz na 1/49 je v rozpětí 15 000 - 20 000 aut. jednotek/24 h, jedná se tedy o zásadní vliv na celkové hodnocení negativních dopadů dopravy v území obce.

2. Dále upozorňujeme na nesoulad týkající se návrhu výkupu přilehlých nemovitostí, v původní dokumentaci EIA byly na katastru naší obce zmíněny 3 domy přiléhající k železnici, ačkoliv je trasa projektu pořád stejná, nejsou zde zmíněny žádné výkupy na území obce. Nebyla provedena pasportizace přiléhajících nemovitostí, hrozí poškození budov a ohrožení obyvatel vlivem stavby a provozu na nové trati.
3. Na katastrálním území obce nebyla prověřena eliminace emisí hluku tak jako v jiných částech projektu, jako např. u střední a východní části Baťových závodů aj. V návaznosti na oboustranně obydlené území nejsou na katastru obce Želechovice řešena souvislá protihluková a antivibrační opatření, což je v rozporu s jinými traťovými úseky, kde je toto řešení zmíněno, jako např. úsek mezi zastávkami Zlín-střed a Zlín-Prštné.

Území intravilánu obce Želechovice bylo řešeno pouze okrajově, nebylo zde provedeno měření hluku, přičemž domy jsou zde umístěny blíže k železniční trati než např. v lokalitě tzv. Baťových závodů, podobně jako v ulici Hornomlýnská.

V úseku Zlín-střed — Vizovice dojde k menšímu zvýšení intenzit dopravy, navýšení traťové rychlosti až na 100 km/h, kde se dle předloženého záměru zhorší hluková situace, bude tedy překračován příslušný hygienický limit u nejbližší zástavby.

Jelikož trati prochází hustě osídleným územím obce, požadujeme již v této fázi umístění takových opatření, která zamezí šíření hluku a vibrací po celé délce intravilánu obce. Zároveň upozorňujeme na socioekonomické aspekty plánovaného budování protihlukových stěn a zvýšení nivelety železniční trati. Tímto opatřením hrozí, že budou z ulic Nádražní a Papírenská vytvořeny odloučené lokality bez přístupu slunečního svitu v období podzim až jaro. Realizace předmětného záměru bez celostní realizace protihlukových a antivibračních opatření ohleduplných k okolní zástavbě bude mít negativní vliv na životní prostředí a zdraví obyvatelstva.

V dokumentaci pro stavební povolení budou dále blíže specifikovány materiály a vizuální vzhled protihlukových stěn.

4. Dále upozorňujeme, že po dobu výstavby budou občané přilehlých nemovitostí vystaveni nadměrnému účinku hluku prašnosti a dopravní zátěži. Požadujeme tedy, aby v podmínkách výstavby byly tyto vlivy zohledněny a obec byla účastníkem všech jednání o organizaci výstavby rekonstrukce trati.

Z výše uvedených důvodů obec Želechovice nad Dřevnicí podává nesouhlasné stanovisko s tímto rozvojovým záměrem.

Komentář zpracovatele posudku:

1. *V rámci zpracování dokumentace byl vyhodnocen kumulativní vliv upravovaných silničních napojení vyvolaných realizací navrhovsného záměru. V předmětném úseku (v Želechovicích nad Dřevnicí) zůstává trať jednokolejná, dojde k její elektrizaci. Obě výše uvedené stavby jsou v Generelu dopravy uvedeny. Elektrizace trati je v uvedeném dokumentu zmiňována jako prioritní stavba. V místě na území obce Želechovice nad Dřevnicí vede stavba ve stávající stopě. Ačkoli se dle ZÚR koridory pro obě stavby překrývají, jde pouze o územní rezervu, ale ne přímo o konkrétní vedení trasy.*

Z hodnocení SEA, které bylo vypracováno ke Generelu dopravy, mj. vyplývá:

„Obec Želechovice nad Dřevnicí zásadně odmítá rozšíření silnice I/49 v intravilánu obce. Doporučujeme prověřit možnost vedení čtyřpruhové komunikace obcí Želechovice nad Dřevnicí a případně hledat nové technické řešení zajištění dostatečné výkonnosti silnice I/49 v tomto úseku, například realizací obchvatu Želechovic nad Dřevnicí v trase pravobřežní komunikace s připojením na R49. Obchvat Želechovic nad Dřevnicí by v tom případě měl plnit funkci přeložky silnice I. tř. s cílem zajistit kapacitu východního přivaděče Zlína na R49 a zajistit dodržování limitů hluku dle zákona č. 258/2000 Sb., ve znění pozdějších předpisů.“

Vzhledem k tomu, že vedení komunikace není upřesněno a realizace záměru elektrizace trati bude mít pozitivní vliv na hlukovou situaci v lokalitě (výpočtové body V45 - V53 hlukové studie), lze se domnívat, že vlivy byly vyhodnoceny v rámci dokumentace dostatečně. V obci byly navrženy protihlukové stěny (PHS) č. 10 až 17. Vzhledem k jejich situování dojde k eliminaci silničního hluku na ul. Nádražní.

2. *Je nutno konstatovat, že trasa záměru je stejná, nicméně došlo v rámci v současné době zpracovávané projektové dokumentace ke změně technického řešení vedení tratě tak, aby byla minimalizována nutnost záboru pozemků a demolice objektů. V nově řešené projektové dokumentaci pro územní rozhodnutí tedy nejsou navrženy demolice objektů, jak je mj. dokumentováno v příložené koordinační*

situaci k hodnocené dokumentaci EIA (příloha č. 1 dokumentace, výkresy 22 až 24 - pouze digitálně).

V rámci navazujících stupňů projektové dokumentace bude vhodné provést pasportizaci nemovitostí přiléhajících k trati, u kterých by mohlo výstavbou a modernizací tratě dojít k poškození.

Požadavek je uveden jako jedna z podmínek souhlasného stanoviska, které jsou součástí návrhu závazného stanoviska záměru - viz kap. VII posudku.

3. Na katastrálním území obce Želechovice nad Dřevnicí byla ověřena hluková situace podobně tak jako na jiných úsecích tratě, a to zpracováním hlukové studie, která zohlednila technické parametry tratě, intenzitu dopravy včetně návrhové rychlosti a okolní obytné zástavby. V obci Želechovice nad Dřevnicí byly navrženy protihlukové stěny tak, aby byla zajištěna maximální ochrana před hlukem. Pouze u objektu na ulici Nádražní č.p. 316 byla protihluková stěna přerušena z důvodu úrovněového křížení silnice s železnicí. V úseku za vlakovou zastávkou Želechovice nad Dřevnicí byly rovněž protihlukové stěny přerušeny a došlo ke zkrácení protihlukové stěny před objektem na ulici Osvobození č.p. 362. Obytné objekty v úsecích přerušeni a zkrácení stěny se nacházejí ve větších vzdálenostech a hygienický limit zde bude dodržen.

Ve výpočtovém modelu je zohledněn i nárůst rychlosti vlakových souprav.

Dle sdělení zpracovatele dokumentace bylo proměřeno vibrací na trati Otrokovice - Vizovice provedeno v létě 2015 (protokol o měření č. 15/04 byl zpracován 03.08.2015). Na základě protokolu o měření bylo zpracováno v listopadu 2015 „Hodnocení vibrací“, s matematickým nalezením kritické vzdálenosti průběhu isoseisty od osy koleje. Nalezena byla hodnota $k_1 = 8,45$ m. Do pruhu s překročením limitů hladiny vibrací, a tedy s potřebou antivibračních opatření (AVO), se tak na celé trati dostala 2 místa. Jedno z nich je právě v k.ú. Želechovice nad Dřevnicí, a to v okolí RD č.p. 280, stojícím na pozemku parc. č. st. 1120.

V okolí tohoto domu jsou AVO navržena (žel. km 16,55 - 16,66). Tato skutečnost je uvedena v textu dokumentace na str. 72 (tabulka 12).

Přístup slunečního svitu po realizaci protihlukových stěn v oblasti ulic Nádražní a Papírenská bude vhodné ověřit studií v rámci zpracování navazujících stupňů projektové dokumentace, kde budou rovněž blíže specifikovány materiály a vizuální vzhled protihlukových stěn.

Požadavky jsou uvedeny jako podmínky souhlasného stanoviska, které jsou součástí návrhu závazného stanoviska záměru - viz kap. VII posudku.

V rámci zpracování dalších stupňů projektové dokumentace bude nutno zajistit provedení neprůhledných protihlukových stěn (clon) v nerušivém barevném provedení, tak aby co nejlépe splynulo s pozadím. Pokud budou použity protihlukové stěny provedeny z průhledného materiálu, bude je nutno zajistit proti kolizi s letícími ptáky pískováním 2,5 cm širokými neprůhlednými pruhy o rozteči maximálně 12 cm, či v jiném účinném protikolizním provedení.

Požadavek je uveden jako jedna z podmínek souhlasného stanoviska, které jsou součástí návrhu závazného stanoviska záměru - viz kap. VII posudku.

4. Bude nutno zpracovat zásady organizace výstavby (ZOV) tak, aby byly maximálně eliminovány nepříznivé dopady na jednotlivé složky životního prostředí a na obydlí obyvatel obcí přilehlých k rekonstruované a elektrizované trati. V časovém plánu realizace stavby bude stanoven harmonogram stavebních prací, nasazení stavebních mechanismů a využívání přepravních tras. Sousedící obce by měly být účastníky všech jednání o organizaci výstavby rekonstrukce trati.

Dne 18. května roku 2016 byl pod č.j. 34623/ENV/16 vydán opatřením obecné povahy Program zlepšování kvality ovzduší, zóna Střední Morava – CZ07. V tomto strategickém dokumentu jsou uvedena opatření pro snižování prašnosti ze stavební činnosti (opatření BD3).

Navýšení emisí tuhých znečišťujících látek v etapě výstavby lze účinně eliminovat dodržováním opatření na snížení emisí při stavbě:

- bude probíhat pravidelné čištění ploch zařízení staveniště a příjezdových cest,
- veškeré stavební mechanismy budou pravidelně čištěny,
- automobily přepravující stavební materiál budou zaplachtovány,
- v případě suchého počasí bude plocha staveniště pravidelně skrápěna.

Požadavky jsou uvedeny jako podmínky souhlasného stanoviska, které jsou součástí návrhu závazného stanoviska záměru - viz kap. VII posudku.

V posudku (kap. V) byla rovněž komentována vyjádření následujících dotčených správních úřadů:

- Magistrát města Zlína, odbor životního prostředí a zemědělství,
- Magistrát města Zlína, odbor kultury a památkové péče,
- Krajská hygienická stanice Zlínského kraje se sídlem ve Zlíně.

Magistrát města Zlína, odbor životního prostředí a zemědělství, ve svém vyjádření (dopis paní Ing. Vladimíry Pavlovové, MBA, vedoucí odboru, zn.: MMZL 010885/2017 ze dne 10.02.2017) uvádí:

Odbor životního prostředí a zemědělství Magistrátu města Zlína jako dotčený orgán k výše uvedenému záměru sděluje:

Z hlediska **zákona č. 254/2001 Sb., o vodách a o změně některých zákonů, v platném znění** -bez připomínek.

Z hlediska **zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, v platném znění**

- V dokumentaci chybí výpočet ekologické újmy vzniklé kácením dřevin, zhodnocení funkčního a estetického významu dřevin a podrobné vyhodnocení vlivu jejich kácení, dále návrh náhradní výsadby jako kompenzace, případně další kompenzace. Rozsah kácení bude dle předložené dokumentace upřesněn až v dalších stupních projektové dokumentace, měl by však být znám již při vyhodnocování vlivů záměru na ŽP. Doporučujeme dopracovat. Případně bude požadováno v dalších stupních. Rozsah kácení by měl být co nejvíce minimalizován, u dřevin, které nebudou v přímém střetu se stavbou je třeba dodržet normu ČSN 83 9061.

- Protihluková opatření je nutno navrhovat s ohledem na volně žijící živočichy, neboť na prosklených plochách protihlukových stěn dochází k nadměrným úhynům ptáků. V případě využití skel je tedy nutno dále počítat s podmínkou funkčního opatření proti úmrtnosti volně žijících ptáků v následující řízeních, např. pískovanými horizontálními pruhy (vhodnější, stálé řešení) nebo případně polepy z vnější strany skla čirou polymerickou folii s natištěnými proužky o šířce 2 mm a s roztečí 28 mm v horizontálním směru. Opatření je možno originálně graficky ztvárnit, výsledné řešení je však z hlediska funkčnosti vhodné projednat s Českou společností ornitologickou. Dle § 5 odst. 3 jsou fyzické a právnické osoby povinny při provádění zemědělských, lesnických a stavebních prací, při vodohospodářských úpravách, v dopravě a energetice postupovat tak, aby nedocházelo k nadměrnému úhynu rostlin a zraňování nebo úhynu živočichů nebo ničení jejich biotopů, kterému lze zabránit technicky i ekonomicky dostupnými prostředky.

Komentář zpracovatele posudku:

- Rozsah, tj. objem, umístění i podobu případných náhradních výsadeb jako kompenzace za kácené dřeviny rostoucí mimo les stanoví ve svém rozhodnutí (povolení ke kácení) orgán ochrany přírody (v případě hodnocené trati jde o obce Otrokovice, Zlín, Želechovice nad Dřevnicí, Lípa nad Dřevnicí a Vizovice). Povolení ke kácení dřevin rostoucích mimo les je jeden z dokladů, které se dokládají k žádosti o

vydání stavebního povolení. Důvod ke kácení dřevin vzniká umístěním stavby, tj. vydáním pravomocného územního rozhodnutí.

Investor, kterým je v tomto případě státní organizace čerpající prostředky ze státního rozpočtu, si nemůže sám stanovit rozsah náhradních výsadeb. To je v kompetenci orgánu ochrany přírody (§ 9 zákona č. 114/1992 Sb., ve znění pozdějších předpisů). Stejně tak nemůže kupovat pozemky, či např. platit jejich vynětí ze ZPF, pokud přímo nesouvisí s připravovanou investicí. Jakmile je povinnost náhradních výsadeb investorovi uložena orgánem ochrany přírody rozhodnutím na základě předchozí žádosti, stává se součástí projektové dokumentace a bude v požadovaném rozsahu realizována.

Z výše uvedeného paragrafu rovněž vyplývá, že seznam pozemků vhodných pro náhradní výsadbu je povinen vést příslušný úřad. Pokud je nezbytné uložit náhradní výsadbu na pozemku jiného vlastníka než žadatele o kácení dřevin, musí s tímto záměrem tento vlastník vyslovit souhlas. Pro náhradní výsadbu je především žádoucí zvolit takové pozemky, na kterých je v souladu s územně plánovací dokumentací zajištěna dlouhodobá perspektiva vysazených dřevin.

V dalších stupních projektové dokumentace bude nutno stanovit rozsah kácení dřevin, provést výpočet ekologické újmy vzniklé kácením dřevin, dále zpracovat zhodnocení funkčního a estetického významu dřevin a podrobné vyhodnocení vlivu jejich kácení. Dále bude nutno zpracovat návrh náhradní výsadby jako kompenzace, případně další kompenzace.

Požadavky jsou uvedeny jako podmínky souhlasného stanoviska, které jsou součástí návrhu závazného stanoviska záměru - viz kap. VII posudku.

- V rámci zpracování dalších stupňů projektové dokumentace bude nutno zajistit provedení neprůhledných protihlukových stěn (clon) v nerušivém barevném provedení, tak aby co nejlépe splynulo s pozadím. Pokud budou použity protihlukové stěny provedeny z průhledného materiálu, bude je nutno zajistit proti kolizi s letícími ptáky pískováním 2,5 cm širokými neprůhlednými pruhy o rozteči maximálně 12 cm, či v jiném účinném protikolizním provedení.

Požadavek je uveden jako jedna z podmínek souhlasného stanoviska, které jsou součástí návrhu závazného stanoviska záměru - viz kap. VII posudku.

Pro období stavební činnosti doporučujeme stanovení odborného ekodozoru s cílem minimalizovat negativní vlivy stavebních prací na okolní faunu a flóru (především u překopů propustků převádějících vodní tok). Dále ekodozor zajistí kontrolu, zda ve výkopech nejsou přítomni uvízlí živočichové (především plazi či obojživelníci) a popřípadě zajistí jejich záchranu.

Požadavek je uveden jako jedna z podmínek souhlasného stanoviska, které jsou součástí návrhu závazného stanoviska záměru - viz kap. VII posudku.

Z hlediska **zákona č. 334/1992 Sb., o ochraně zemědělského půdního fondu, v platném znění** - bez připomínek.

Komentář zpracovatele posudku:

Vzhledem k obsahu je vyjádření ponecháno bez komentáře.

Z hlediska **zákona č. 185/2001 Sb., o odpadech a o změně některých dalších zákonů, v platném znění** - bez připomínek.

Komentář zpracovatele posudku:

Vzhledem k obsahu je vyjádření ponecháno bez komentáře.

Z hlediska **zákona č. 201/2012 Sb., o ochraně ovzduší, v platném znění** - bez připomínek.

Komentář zpracovatele posudku:

Vzhledem k obsahu je vyjádření ponecháno bez komentáře.

Magistrát města Zlína, odbor kultury a památkové péče, ve svém vyjádření (dopis paní Mgr. Kateřiny Pešatové, vedoucí odboru, zn.: MMZL 026417/2017 ze dne 23.02.2017) uvádí:

Magistrát města Zlína, odbor kultury a památkové péče, jako věcně a místně příslušný správní orgán státní správy na úseku památkové péče, uplatňuje **k záměru „Modernizace a elektrifikace trati Otrokovice - Vizovice“ dle § 8 odst. 3** zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí (EIA) v platném znění, toto vyjádření:

Dokumentace záměru „Modernizace a elektrifikace trati Otrokovice - Vizovice“ se v části železniční trati procházející městským centrem Zlína dotýká zájmů státní památkové péče, protože tato část trati prochází územím plošně památkově chráněným - Městskou památkovou zónou Zlín, prohlášenou vyhláškou Jihomoravského KNV ze dne 20.11.1990 o prohlášení území historických jader měst za památkové zóny (dále jen „Vyhláška“ a MPZ Zlín“). Jako předměty ochrany Vyhláška v čl. 4 uvádí:

„historický půdorys a jemu odpovídající prostorová a hmotová skladba, městské interiéry včetně povrchů komunikací, historické podzemí, panorama zóny a hlavní dominanty v blízkých a dálkových pohledech, nemovité kulturní památky, objekty dotvářející charakter zóny, veřejná a vyhrazená zeleň, ostatní objekty v zóně“. Všechny tyto výše zmiňované předměty je potřebné považovat z pohledu památkové péče za kulturně historické hodnoty, které spoluvytváří historické prostředí MPZ a jejích kulturních památek.

Kulturně historických hodnot chráněných vyhláškou se dotýkají zejména stavební opatření protihlukovými stěnami dle výkresů hlukových studií podél železniční trati. Na negativní ovlivnění hodnot v plošně chráněném území MPZ Zlín upozorňuje správní orgán, jehož posláním je hájit veřejný zájem v oblasti uchování kulturního dědictví, od počátku projednávání záměru na elektrizaci trati Otrokovice - Vizovice, a to od roku 2011.

Realizace protihlukových stěn v nekorigované výšce a zatím nespecifikovaných materiálech a architektonickém řešení by mohla nežádoucím způsobem narušit městské interiéry. Jejich realizací by mohlo dojít k negaci urbanistických hodnot předmětného území - především k narušení volných průhledů, na kterých je založen princip zahradního města, tj. princip baťovského urbanismu a architektury - a tím i k popření hodnot, na jejichž základě byla MPZ Zlín prohlášena. Ztráta autenticity území by se rovněž mohla negativně projevit ve vztahu k blízkým nemovitým kulturním památkám (zejména Morýsovy domy a Věžové domy). Správní orgán varuje před narušením principu přirozené propustnosti území pro migraci obyvatel - obytné čtvrti budou odděleny protihlukovými stěnami nepřekročitelnou severo-jívními linií.

Správní orgán se nemůže spokojit s konstatováním zpracovatelů, uvedeném v hodnocení vlivů na životní prostředí, že železnice neovlivní v oblasti průchodu MPZ Zlín negativně životní prostředí, neboť prochází urbanizovanou krajinou. I urbanizovaná krajina má své hodnoty. Pokud jsou to hodnoty architektury zahradního města jako v případě MPZ Zlín, průchod drážního tělesa skutečné hodnoty plošně chráněného území nenaruší. Pokud jsou to ovšem navazující stavby, zejména stavby protihlukových stěn, poškození chráněných hodnot je pravděpodobné, a proto na toto nebezpečí správní orgán památkové péče od roku 2011 poukazuje.

Výstavba protihlukových stěn bude zřejmě odůvodněna vyšší plánovanou rychlostí vlakových souprav a možným snížením kvality života obyvatel v sousedících bytových objektech. Z tohoto důvodu doporučujeme, pokud je zvyšování rychlosti vlaků v intravilánu města vůbec žádoucí a nezbytně nutné, výraznější snížení nivelety trati, které by přispělo k eliminaci negativních jevů (hluk, vibrace), spojených se železniční dopravou a tím i případné omezení množství a velikost protihlukových stěn.

Proto nadále správní orgán památkové péče požaduje, aby se jejich umístěním, množstvím, délkou, výškou, architektonickým zpracováním a materiály projektanti stavebního řešení zabývali nejen kvůli jejich funkčnosti, ale také z pohledu estetického účinku takových bariér v plošně chráněném území MPZ Zlín a jejich umístování řešili uvážlivě.

Správní orgán upozorňuje, že stávající výpravní budovu na stanici Zlín-střed sama o sobě sice není nositelem význačných architektonických, či urbanistických hodnot, ale její existence má význam coby svědectví historie města a jeho vývoje. Její fragmentární zachování v budoucích novostavbách bylo orgány památkové péče navrženo již ve vyjádření správního orgánu památkové péče ze září 2016 zpracovaného podle § 16 odst. 3 zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí.

Upozorňujeme, že umístění nové výpravní budovy ČD - Zlín střed je navrhováno v jiné poloze, než bylo v projektové dokumentaci ve stupni projektové dokumentace pro územní rozhodnutí, která byla předmětem vydání podkladu pro koordinované závazné stanovisko MMZL 85782/2010 vedeného k záměru elektrifikace a zkapacitnění trati Otrokovice - Zlín střed, dokumentace ve stupni dokumentace pro územní rozhodnutí, pro část vedoucí územím MPZ Zlín. Bylo-li k této dokumentaci vydáno územní rozhodnutí, nebude změnou záměru platné.

Památkové hodnoty MPZ Zlín spočívající v urbanistické nadčasovosti a architektonické kvalitě výstavby jsou jedním z aspektů kvality životního prostředí, a proto v rámci zjišťovacího řízení o posuzování vlivu na něj, tato část kvality životního prostředí nesmí být přehlížena, a proto považujeme za důležité uplatnění výše uvedených připomínek, které jsou kladeny na roveň jiným obhajovaným veřejným zájmům.

Komentář zpracovatele posudku:

Je skutečností, že část posuzované železniční trati prochází územím plošně památkově chráněným - Městskou památkovou zónou Zlín.

Je však nutno zdůraznit, že parametry protihlukových stěn vycházejí z požadavků na ochranu veřejného zdraví proti hlukové zátěži v chráněných venkovních prostorech staveb a z předpokládaných ekvivalentních hladin akustického tlaku vypočtených na základě hlukové studie, která je závazná a parametry (zvuková pohltivost PHS, výška, délka, umístění) je nutno dodržet. Nelze tedy z estetického hlediska požadovat např. snížení počtu a výšky protihlukových stěn.

Nicméně je samozřejmé, že bude nutno se zabývat architektonickým zpracováním a materiály, ze kterých budou zhotoveny protihlukové stěny. V této souvislosti bude tedy nutno v rámci zpracování dalších stupňů projektové dokumentace zajistit provedení neprůhledných protihlukových stěn (PHS) v nerušivém barevném provedení, tak aby co nejlépe splynulo s pozadím, v hodnoceném případě, aby co nejméně narušovalo princip baťovského urbanismu a architektury okolních staveb. Estetické ztvárnění a barevné provedení PHS v území MPZ Zlín bude vhodné projednat s odborem kultury a památkové péče Magistrátu města Zlína.

Požadavky jsou uvedeny jako podmínky souhlasného stanoviska, které jsou součástí návrhu závazného stanoviska záměru - viz kap. VII posudku.

Stran narušení principu přirozené propustnosti území pro migraci obyvatel (obytné čtvrti budou odděleny protihlukovými stěnami nepřekročitelnou severo-jihní linií), jak uvádí správní orgán, je nutno podotknout, že již nyní by neměli obyvatelé města nahodile překračovat trať, protože vstup na drážní těleso je dle příslušných předpisů z bezpečnostních důvodů zakázán. Stávající možnosti legálního přechodu trati zůstanou v drtivé většině případů zachovány.

Je známo, že umístění nové výpravní budovy žst. Zlín střed vychází z nově zpracované urbanistické studie (Centroprojekt Group a.s.). Objednatelem studie bylo sdružení investorů/vlastníků dotčených pozemků v prostoru vlakového a autobusového nádraží

a Statutární město Zlín. Ve studii je jasně stanovena celková koncepce celého přednádražního prostoru včetně dopravního napojení, nové budovy terminálu autobusového nádraží, nového komerčního objektu, parkovacího domu (součástí nové výpravní budovy) atd. Umístění nové výpravní budovy ČD - Zlín střed je tedy navrhováno v jiné poloze, než bylo v projektové dokumentaci ve stupni projektové dokumentace pro územní rozhodnutí, která byla předmětem vydání podkladu pro koordinované závazné stanovisko MMZL 85782/2010. Je zřejmé, že bylo-li k této dokumentaci vydáno územní rozhodnutí, nebude změnou záměru platné a investor bude muset požádat o nové územní rozhodnutí.

Stávající výpravní budova (a další stávající objekty, komunikace, inženýrské sítě) je v kolizi s nově navrženým kolejovým řešením, což je jistě škoda, protože neumožňuje zachovat stávající výpravní budovu, která byla postavena v roce 1899 a dochovala se v téměř nezměněném stavu.

Je zřejmé, že modernizace a elektrizace železnice do jisté míry ovlivní v oblasti průchodu MPZ Zlín. Nicméně je si nutno uvědomit, že elektrizace a zkapacitnění trati je pro předmětné území potřebné. Toto úsilí rozhodně není jevem úplně novým. Vždyť již před druhou světovou válkou se firma Baťa pokoušela trať z Otrokovic do Vizovic, kterou převzala v roce 1931 od Československého státu, prodloužit přes Lidečko až do Púchova a také ji dále modernizovat.

Krajská hygienická stanice Zlínského kraje se sídlem ve Zlíně v závěru svého vyjádření (dopis paní Ing. Evy Javoříkové, ředitelky odboru hygieny obecné a komunální, č.j. KHSZL 01809/2017 ze dne 28.02.2017) uvádí:

Po posouzení předložené dokumentace s požadavky předpisů v oblasti ochrany veřejného zdraví vydává Krajská hygienická stanice Zlínského kraje se sídlem ve Zlíně toto

v y j á d ř e n í:

S realizací záměru „Modernizace a elektrizace trati Otrokovice - Vizovice“ lze souhlasit za předpokladu splnění následujících podmínek:

- I) Nejméně 30 dnů před zahájením demoličních prací objektů obsahující azbest bude na Krajskou hygienickou stanici Zlínského kraje se sídlem ve Zlíně podáno podle § 41 odst. 1 zákona č. 258/2000 Sb., o ochraně veřejného zdraví a o změně některých souvisejících zákonů, ve znění pozdějších předpisů, hlášení prací, při nichž budou zaměstnanci exponováni azbestu. Hlášení bude zpracováno v souladu s požadavky § 5 vyhlášky Ministerstva zdravotnictví ČR č. 432/2003 Sb., kterou se stanoví podmínky pro zařazování prací do kategorií, limitní hodnoty ukazatelů biologických expozičních testů, podmínky odběru biologického materiálu pro provádění biologických expozičních testů a náležitosti hlášení prací s azbestem a biologickými činiteli, v platném znění.
- II) V dalším stupni řízení podle zákona č. 183/2006 Sb., o územním plánování a stavebním řádu (stavební zákon), ve znění pozdějších předpisů, je nutno doložit:
 - Doklady prokazující, jakým způsobem bude u objektů uvedených na str. 29 hlukové studie Modernizace a elektrizace trati Otrokovice - Vizovice z října 2016 zajištěna změna způsobu větrání, která umožní větrání jiným způsobem, než okny do hlukem nadlimitně zasažené fasády.
 - Doklady prokazující, zda resp. jakým způsobem bude po zprovoznění záměru zajištěno, aby hluk z provozu záměru nepřekračoval u objektů uvedených na str. 29 hlukové studie Modernizace a elektrizace trati Otrokovice - Vizovice z října 2016 hygienické limity hluku stanovené v § 11 odst. 1, 2 a v příloze č. 2 nařízení vlády ČR č. 272/2011 Sb., o ochraně zdraví před nepříznivými účinky hluku a vibrací, ve znění pozdějších předpisů, pro chráněný vnitřní prostor staveb - obytné místnosti a pro denní a noční dobu.

- Projekt monitoringu hlukové a vibrační zátěže z provozu záměru, včetně návrhu měřicích míst.

III) Během zkušebního provozu záměru bude provedeno:

- Měření hluku z provozu záměru v denní a noční době v chráněném venkovním prostoru staveb obytné zástavby v okolí záměru k prokázání, že při provozu záměru nebude docházet k překračování hygienických limitů hluku stanovených v § 12 odst. 1, 3 a v příloze č. 3. část A) nařízení vlády ČR č. 272/2011 Sb., o ochraně zdraví před nepříznivými účinky hluku a vibrací, ve znění pozdějších předpisů, pro chráněný venkovní prostor staveb a pro denní a noční dobu.

- Měření hluku z provozu záměru v denní a noční době v chráněném vnitřním prostoru staveb obytné zástavby v okolí záměru, u nichž bude nutno řešit změnu způsobu větrání, která umožní větrání jiným způsobem, než okny do hlukem nadlimitně zasažené fasády, k prokázání, že při provozu záměru nebude docházet k překračování hygienických limitů hluku stanovených v § 11 odst. 1, 2 a v příloze č. 2 shora citovaného vládního nařízení pro chráněný vnitřní prostor staveb - obytné místnosti a pro denní a noční dobu.

- Měření vibrací z provozu záměru v denní a noční době v chráněném vnitřním prostoru staveb obytné zástavby v okolí záměru k prokázání, že při provozu záměru nebude docházet k překračování hygienických limitů vibrací stanovených v § 18 a v příloze č. 5 nařízení vlády ČR č. 272/2011 Sb., o ochraně zdraví před nepříznivými účinky hluku a vibrací, ve znění pozdějších předpisů, pro chráněný vnitřní prostor staveb a pro denní a noční dobu.

- Měření hluku a vibrací budou provedena v souladu s § 32a) zákona č. 258/2000 Sb., o ochraně veřejného zdraví a o změně některých souvisejících zákonů, ve znění pozdějších předpisů, držitelem osvědčení o akreditaci nebo držitelem autorizace podle § 83c) shora citovaného zákona. Protokoly s výsledky uvedených měření budou předloženy Krajské hygienické stanici Zlínského kraje se sídlem ve Zlíně k posouzení.

- V případě, že výše uvedenými měřeními hluku a vibrací bude doloženo překročení hygienických limitů stanovených nařízením vlády ČR č. 272/2011 Sb., o ochraně zdraví před nepříznivými účinky hluku a vibrací, ve znění pozdějších předpisů, pro chráněný venkovní prostor staveb, chráněný vnitřní prostor staveb a pro denní a noční dobu, bude požadováno provedení dodatečných protihlukových a antivibračních opatření, která budou předem projednána s Krajskou hygienickou stanicí Zlínského kraje se sídlem ve Zlíně.

Pozn.: Text obsáhlého vyjádření KHS Zlínského kraje se sídlem ve Zlíně je plně uveden v příloze č. 1 posudku.

Komentář zpracovatele posudku:

I) *Je nutno se ztotožnit s požadavkem, že 30 dnů před zahájením demoličních prací objektů obsahujících azbest bude nutno podat na Krajskou hygienickou stanici Zlínského kraje se sídlem ve Zlíně hlášení prací, při nichž budou zaměstnanci exponováni azbestem.*

Požadavek je uveden jako jedna z podmínek souhlasného stanoviska, které jsou součástí návrhu závazného stanoviska záměru - viz kap. VII posudku.

II) *V rámci zpracování dalších stupňů projektové dokumentace bude nutno prokázat, jakým způsobem bude u objektů U Dřevnice č.p. 223, p.č. 292, k.ú. Louky nad Dřevnicí (výpočtový bod V22) a Santražiny č.p. 1570, p.č. 1800, k.ú. Zlín (V31), uvedených na str. 29 hlukové studie (příloha č. 2 dokumentace), zajištěna změna způsobu větrání, která umožní větrání jiným způsobem, než okny do hlukem nadlimitně zasažené fasády.*

Požadavek je uveden jako jedna z podmínek souhlasného stanoviska, které jsou součástí návrhu závazného stanoviska záměru - viz kap. VII posudku.

- V rámci zpracování dalších stupňů projektové dokumentace bude nutno prokázat, zda, resp. jakým způsobem bude u objektů třída 3. května č.p. 548, p.č. 694, k.ú. Malenovice u Zlína (výpočtový bod V13) a Hornomlýnská č.p. 829, p.č. 986, k.ú. Zlín (V34), uvedených na str. 29 hlukové studie (příloha č. 2 dokumentace), zajištěno, že hluk nepřekročí platné hygienické limity pro chráněný vnitřní prostor staveb - obytné místnosti (pro denní a noční dobu).

Požadavek je uveden jako jedna z podmínek souhlasného stanoviska, které jsou součástí návrhu závazného stanoviska záměru - viz kap. VII posudku.

- Je nutno souhlasit s požadavkem na zpracování projektu monitoringu hlukové a vibrační zátěže z provozu záměru, včetně návrhu měřicích míst.

Požadavek je uveden jako jedna z podmínek souhlasného stanoviska, které jsou součástí návrhu závazného stanoviska záměru - viz kap. VII posudku.

III) - Je možno se ztotožnit s požadavkem na provedení kontrolního měření hluku po realizaci stavby za účelem ověření výsledků hlukové studie. Měření hluku musí prokázat, že nebude docházet k překračování hygienických limitů hluku stanovených v § 12 odst. 1, 3 a v příloze č. 3. část A) nařízení vlády č. 272/2011 Sb., o ochraně zdraví před nepříznivými účinky hluku a vibrací, ve znění pozdějších předpisů, pro chráněný venkovní prostor staveb a pro denní a noční dobu.

Požadavek je uveden jako jedna z podmínek souhlasného stanoviska, které jsou součástí návrhu závazného stanoviska záměru - viz kap. VII posudku.

- Je možno souhlasit s požadavkem na provedení kontrolního měření hluku po realizaci stavby v chráněném vnitřním prostoru staveb obytné zástavby v okolí záměru, u nichž bude nutno řešit změnu způsobu větrání, která umožní větrání jiným způsobem, než okny do hlukem nadlimitně zasažené fasády. Měření musí prokázat, že při provozu záměru nebude docházet k překračování hygienických limitů hluku stanovených v § 11 odst. 1, 2 a v příloze č. 2 nařízení vlády č. 272/2011 Sb. pro chráněný vnitřní prostor staveb - obytné místnosti a pro denní a noční dobu.

Požadavek je uveden jako jedna z podmínek souhlasného stanoviska, které jsou součástí návrhu závazného stanoviska záměru - viz kap. VII posudku.

- Je možno se ztotožnit s požadavkem na provedení kontrolního měření vibrací po realizaci stavby v denní a noční době v chráněném vnitřním prostoru staveb obytné zástavby v okolí záměru. Měření musí prokázat, že při provozu záměru nebude docházet k překračování hygienických limitů vibrací stanovených v § 18 a v příloze č. 5 nařízení vlády č. 272/2011 Sb., o ochraně zdraví před nepříznivými účinky hluku a vibrací, ve znění pozdějších předpisů, pro chráněný vnitřní prostor staveb a pro denní a noční dobu.

Požadavek je uveden jako jedna z podmínek souhlasného stanoviska, které jsou součástí návrhu závazného stanoviska záměru - viz kap. VII posudku.

- Měření hluku a vibrací je nutno provést v souladu s platnými právními předpisy, v daném případě v souladu s § 32a) zákona č. 258/2000 Sb., o ochraně veřejného zdraví a o změně některých souvisejících zákonů, ve znění pozdějších předpisů, držitelem osvědčení o akreditaci nebo držitelem autorizace podle § 83c) shora citovaného zákona. Protokoly s výsledky uvedených měření bude nutno předložit Krajské hygienické stanici Zlínského kraje se sídlem ve Zlíně k posouzení.

V daném případě se jedná o podmínku plynoucí ze zákona, kterou není nutno uvést jako jednu z podmínek souhlasného stanoviska (viz návrh závazného stanoviska záměru - VII. kap. posudku).

- Je nutno souhlasit s požadavkem, že v případě, že bude-li měřeními hluku a vibrací doloženo překročení hygienických limitů stanovených nařízením vlády č.

272/2011 Sb., o ochraně zdraví před nepříznivými účinky hluku a vibrací, ve znění pozdějších předpisů, pro chráněný venkovní prostor staveb, chráněný vnitřní prostor staveb a pro denní a noční dobu, budou realizována dodatečná protihluková a anitivibrační opatření, která budou předem projednána s Krajskou hygienickou stanicí Zlínského kraje se sídlem ve Zlíně.

Požadavek je uveden jako jedna z podmínek souhlasného stanoviska, které jsou součástí návrhu závazného stanoviska záměru - viz kap. VII posudku.

V dalších vyjádřeních k dokumentaci (Česká inspekce životního prostředí, oblastní inspektorát Brno, Statutární město Zlín, Krajský úřad Zlínského kraje, odbor životního prostředí a zemědělství, Městský úřad Otrokovice, Městský úřad Vizovice) nebyly uvedeny připomínky (viz kap. V posudku).

Vypořádání vyjádření k posudku:

Vypořádání vyjádření k **posudku** bude doplněno po uplynutí zákonné lhůty ve smyslu § 9 odst. 8 zákona č. 100/2001 Sb., ve znění pozdějších předpisů.

Toto závazné stanovisko je vydáno dle § 149 zákona č. 500/2004 Sb., správní řád, ve znění pozdějších předpisů, jako podklad pro vydání rozhodnutí v navazujícím řízení podle § 3 písm. g) zákona.

Platnost tohoto závazného stanoviska je 5 let ode dne jeho vydání s tím, že může být na žádost oznamovatele prodloužena v souladu s § 9a odst. 3 zákona.

Ing. Bc. František ONDRÁŠ, v. r.
ředitel odboru
výkonu státní správy VIII

(otisk kulatého razítka se státním znakem)

Datum zpracování posudku: 06/2017

Posudek zpracoval: Prof. Ing. Vladimír Lapčík, CSc.
K Odře 67/10
700 30 Ostrava-Výškovice
tel.: 596 744 750

Podpis zpracovatele posudku:

Autorizace ke zpracování posudku: osvědčení odborné způsobilosti
č.j. 17 162/4676/OEP/92 ze dne 9.2.1993,
prodlouženo naposledy dne 26.08.2015
na dobu 5 let (rozhodnutí č.j. 52743/ENV/15);
rozhodnutí nabylo právní moci dne 13.09.2015
(viz příloha č. 1 a 2)

PŘÍLOHY

- č. 1: Vyjádření Krajské hygienické stanice Zlínského kraje (vyjádření č. j. KHSZL 01809/2017 ze dne 28.02.2017)**
- č. 2: Osvědčení autora posudku o odborné způsobilosti ve smyslu zákona č. 244/1992 Sb.**
- č. 3: Rozhodnutí MŽP č.j. 52743/ENV/15 ze dne 26.08.2015 o prodloužení autorizace do roku 2020**

Krajská hygienická stanice Zlínského kraje se sídlem ve Zlíně

Havlíčkovo nábřeží 600, 760 01 Zlín

Tel.: 577 210 266, fax: 577 006 746, e-mail: khs@khszlin.cz, podatelna@khszlin.cz, ID xwsai7r

Č.j.: KHSZL 01809/2017

Ve Zlíně, dne 28. 2. 2017

Spisová značka: S-KHSZL/01809/2017/2.5/HOK/ZL/HRA-02

Č.j. odesílatele: 89016/ENV/16

Vyřizují:

Mgr. Slávka Hrabcová, tel. 577 006 728, e-mail: slavka.hrabcova@khszlin.cz

Ing. Pavlína Pencová, tel. 577 006 736, e-mail: pavlina.pencova@khszlin.cz

Ministerstvo životního prostředí

Odbor výkonu státní správy VIII

Krapkova 3

779 00 Olomouc

Vyjádření k dokumentaci vlivu záměru „Modernizace a elektrizace trati Otrokovice - Vizovice“ podle 8 odst. 2 a 3 zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí a o změně některých souvisejících zákonů, ve znění pozdějších předpisů

VYJÁDŘENÍ

Na základě Vašeho oznámení č.j.: 89016/ENV/16 ze dne 20. 1. 2017 doručeného dne 24. 1. 2017 posoudila Krajská hygienická stanice Zlínského kraje se sídlem ve Zlíně jako příslušný orgán ochrany veřejného zdraví podle § 82 odst. 1 zákona č. 258/2000 Sb., o ochraně veřejného zdraví a o změně některých souvisejících zákonů, ve znění pozdějších předpisů, ve spojení s § 82 odst. 2 písm. i) téhož zákona, a současně jako dotčený správní úřad ve smyslu § 77 zákona č. 258/2000 Sb., o ochraně veřejného zdraví a o změně některých souvisejících zákonů, ve znění pozdějších předpisů, a dle § 8 odst. 2 a 3 zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí a o změně některých souvisejících zákonů, ve znění pozdějších předpisů, předloženou dokumentaci vlivu záměru „Modernizace a elektrizace trati Otrokovice - Vizovice“.

Předkládaný záměr je zařazen dle zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí a o změně některých souvisejících zákonů, ve znění pozdějších předpisů, mezi záměry uvedené v příloze č. 1 kategorie I bodu č. 9.1 „Novostavby železničních drah delší 1 km.“.

OZNAMOVATEL

Správa železniční a dopravní cesty s.o., Stavební správa východ, IČ: 70994234, se sídlem Nerudova 1, 779 00 Olomouc

UMÍSTĚNÍ ZÁMĚRU

Kraj: Zlínský

Město / obec: Otrokovice, Zlín, Želechovice nad Dřevnicí, Lípa, Vizovice

Katastrální území: Zádveřice - Raková

Otrokovice, Kvítkovice u Otrokovíc, Malenovice u Zlína, Louky nad Dřevnicí, Prštné, Zlín, Příluky u Zlína, Želechovice nad Dřevnicí, Lípa nad Dřevnicí, Zádveřice, Vizovice.

Záměr je situován v místě stávající železniční trati mezi městy Otrokovice a Vizovice, v úseku km 0,0 až km 24,738. Celková délka řešeného úseku je 24,738 km.

CHARAKTER ZÁMĚRU

Účelem navrhované stavby je celková modernizace a elektrizace trati v úseku Otrokovice – Zlín – Vizovice, zajištění bezpečnosti na trati a dosažení zvýšení rychlostí se zkrácením jízdních dob a zvýšením komfortu pro cestující.

Příloha č. 1

Č.j.: KHSZL 01809/2017, str. 2

Pro úplnost se poznamenává, že do předložené dokumentace byly zapracovány připomínky, které vplynuly ze závěrů zjišťovacího řízení.

Hodnocený záměr zahrnuje jednu variantu technického a technologického řešení. Jiná varianta není zvažována.

Připravovaná stavba je koordinována se všemi přímo či potenciálně souvisejícími investičními akcemi, jejichž realizace je plánována v dotčeném území.

Jedná se o tyto stavební záměry:

- Silnice II/490 Zlín: propojení R49 – I/49 – 3. Úsek „obchvat Zálešné“
- Vedení kapacitní silnice tzv. „pravobřežní komunikace“
- Revitalizace východní části Bařova areálu
- Stavební úpravy křižovatky Vodní x Bartošova a Gahurova x Vavrečkova
- Zlín střed - Most ev. č. 49016-2 na silnici III/49016 - C 301 Dešťová kanalizace
- D55 Otrokovice, obchvat JV

Jiné záměry, které by byly navrženy k výstavbě v období realizace posuzovaného záměru a které by tak mohly přispět k navýšení negativního vlivu na životní prostředí a veřejné zdraví, nejsou v současné době známy.

Hlavní cíle realizace záměru:

- zlepšení technického stavu a parametrů trati č. 331 Vizovice – Zlín – Otrokovice,
- zvýšení konkurenceschopnosti regionálního páteřního spojení v ose Vizovice – Otrokovice,
- zefektivnění systému plošné dopravní obsluhy potenciální koordinací páteřních regionálních železničních a návazných obslužných autobusových linek,
- zvýšení konkurenceschopnosti dálkových železničních spojení,
- zlepšení parametrů trati pro efektivnější provoz nákladní železniční dopravy,
- snížení negativních vlivů z železniční dopravy na životní prostředí a zdraví obyvatelstva,
- zvýšení bezpečnosti železničního provozu a cestujících,
- zajištění bezbariérového přístupu pro osoby se sníženou schopností pohybu a orientace,
- celkové zvýšení komfortu cestování.

Technické a technologické řešení záměru:

Kolejové úpravy v rámci stavby se týkají trati Otrokovice – Vizovice v celém jejím rozsahu. Cílem předelektrizačních úprav je zkapacitnění trati zdvoukolejněním v úseku Otrokovice - Zlín střed a zřízením nové výhybny Zlín - Příluky, dále odstranění nevyhovujícího stavu žel. svršku a spodku, zvýšení traťové rychlosti až na 100 km/h. Stávající železniční trať je jednokolejná s traťovou rychlostí 60 km/h.

Bude rekonstruována hlavní traťová kolej v celém úseku a některé koleje v železničních stanicích. Důvodem je nevyhovující stav svrškového materiálu a nevyhovující izolační stav. Při zdvoukolejnění bude částečně využito tělesa vybudovaného již v první polovině minulého století.

Všechna nástupiště na zastávkách (mimo rušených), budou rekonstruována. V rámci stavby budou rekonstruovány úrovněvé přejezdy pozemních komunikací a přechody pro pěší. Nejproblematictější přejezdy (km 0,624 Otrokovice, km 8,673 Prštné a km 12,743 Podvesná) budou nahrazeny mimoúrovňovým křížením.

V místě křížení komunikace tř. Osvobození (Otrokovice) s železniční tratí bude úsek řešen tunelovým vedením dráhy. Koleje budou vedeny pod silnicí, která výškově zůstane nezměněna. Niveleta koleje bude situována 7,60 m pod niveletou silnice. Délka tunelové části bude 200 m.

V žst. Otrokovice se navrhuje úpravy zejména v liché skupině kolejí z důvodu nového dvoukolejného zapojení tratě od Zlína a dobudování potřebného počtu nástupišť. Bude provedena demolice a následně vybudování nové výpravní budovy v redukováném plošném rozsahu. V žst. Zlín je plánována nádražní budova o 6-ti nadzemních a 1 podzemním podlaží. Ve výpravní budově budou kromě prostorů pro odbavení cestujících umístěny i komerční prostory, prostory pro technologii a administrativu. Nadzemní podlaží 2. – 6. jsou určena pro parkování osobních automobilů. Přejezd je řešen přímočarou rampou po okraji nadzemní části budovy. Kapacita parkoviště činí 250 osobních vozidel. V nárožní jihozápadní pozici parteru je umístěn cykloparking pro cca 60 kol. V žst. Vizovice je

Příloha č. 1

navržena úplná rekonstrukce zlínského zhlaví.

Dále budou vystavěny nové technologické budovy, technologické objekty na zastávkách, reléové domky a provedeny budou stavební úpravy výpravních budov. Z hlediska trakčního vedení budou provedeny úpravy v TM Otrokovice, vystavěna SpS Zlín – střed a vybudován nový areál TM Lípa. Dále bude součástí akce zřízení zastřešení pro ukrytí cestujících. V Otrokovicích, Zlíně a Vizovicích budou zastřešeny části nástupišť, na zastávkách budou zřízeny přístřešky pro cestující.

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. Pro zajištění vypínání zkratových proudů a pro zlepšení provozu je v žst. Zlín střed navržena spínací stanice. Trakční vedení je v celém úseku navrženo do rychlosti 120 km/hod a rozpětí stožárů jsou navrženy pro rychlost větru max. 35 m/s.

Dle předložené dokumentace záměru budou rovněž přijata organizační opatření, která budou co nejvíce eliminovat negativní vlivy doprovázející stavební práce. Opatření budou následně převzata do technického řešení dalších stupňů dokumentace.

PŮDA

Posuzovaná stavba bude v maximální možné míře situována na drážních pozemcích. Vzhledem k charakteru stavby dojde k dotčení mimodrážních pozemků. Předmětný záměr se nachází z větší části v zastavěném území. V menší míře prochází trať také zemědělskou krajinou. Realizace stavby si vyžádá trvalý a dočasný zábor půdy ze zemědělského půdního fondu ve všech dotčených katastrálních územích.

VODA

Období výstavby

Odběr vody lze předpokládat jak ve fázi výstavby (vlastní stavba, zkrápění staveniště), tak ve fázi provozu. Při výstavbě bude docházet ke spotřebě technologické vody, a to zejména na kropení materiálu při hutnění náspů, kropení betonu při betonářských pracích, čištění spár a čištění techniky před výjezdem ze staveniště. Velikost spotřeby vody bude záviset na ročním období, provádění prací a souvisejícím počasí. Zásobování vodou bude řešeno ze stávajících veřejných vodovodních řadů a hydrantů. Do lokalit bez stávající vodovodní sítě bude voda dle potřeby dovážena.

Spotřeba je odhadována podle výše uvedených okolností na 5 – 15 m³ denně pro jedno zařízení staveniště. Voda bude spotřebována na mytí rukou (zařízení staveniště jsou již dnes standardně vybavena chemickým WC). Kde to bude možné, budou zařízení staveniště napojena na stávající veřejné vodovodní řady nebo hydranty. Do lokalit bez stávající vodovodní sítě bude voda dle potřeby dovážena. Denní spotřebu na jedno staveniště odhadujeme na 30 l. Pitná voda bude na zařízení staveniště dovážena balená.

Období provozu

Po dokončení stavby se voda bude odebírat a spotřebovávat pouze v rámci běžného provozu vlakových souprav a pozemních objektů. Realizací záměru dojde k mírnému navýšení spotřeby vody v souvislosti s větším počtem využívaných vlaků. Případem nárazové potřeby vody může být řešení havarijních situací (požáry, apod.). Další výrazné změny v odběrech a spotřebě vody ve srovnání se současným stavem nejsou předpokládány.

Během výstavby a provozu posuzovaného záměru budou vznikat odpadní vody technologické a splaškové a dále vody dešťové. Po dokončení stavby budou odpadní vody vznikat v rámci běžného provozu vlakových souprav a pozemních objektů.

Stavební záměr neleží v ochranném pásmu vodních zdrojů.

OVZDUŠÍ

Období výstavby

Ke zhoršení kvality ovzduší dojde pouze na omezenou dobu v průběhu realizace stavby, a to především emisemi z těžké automobilové dopravy v rámci přesunů materiálu a při rekonstrukci šterkového lože trati. Navýšení emisí tuhých znečišťujících látek v etapě výstavby lze účinně eliminovat dodržováním opatření na snížení emisí při stavbě, tj. pravidelné čištění ploch zařízení staveniště, příjezdových cest a mechanismů, zaplachtování automobilů, skrápění plochy staveniště. Mobilními zdroji znečištění ovzduší budou po dobu výstavby zejména automobily a stavební

Příloha č. 1

mechanismy. Rovněž je třeba po dobu výstavby počítat se zvýšeným provozem na některých komunikacích (doprava materiálu do místa stavby, odvoz odpadů). Zhoršená imisní situace může nastat především v intravilánu měst a obcí. Znečištění z dopravy se výrazně projevuje především v blízkém okolí komunikací. Dle předložené dokumentace bude znečištění ovzduší způsobené vlivem výstavby stavebního záměru plně reverzibilní a nebude mít významný dlouhodobý negativní vliv na kvalitu ovzduší.

Období provozu

Vzhledem k tomu, že předmětem záměru je elektrizace trati, dojde po dokončení stavebních prací ke snížení znečištění ovzduší z provozu železnice. To se projeví po uvedení stavby do provozu zlepšením kvality ovzduší v zájmové lokalitě.

ODPADY

V rámci realizace záměru bude vznikat odpad zařazený v Katalogu odpadů pod číslem 17 06 01 Izolační materiál s obsahem azbestu. Tento odpad bude vznikat při demoličních pracích v železničních stanicích. Tyto druhy odpadu budou odstraněny na skládce nebezpečného odpadu. Při manipulaci s odpadem obsahujícím azbest bude postupováno v souladu s § 35 zákona č. 185/2001 Sb., o odpadech, ve znění pozdějších předpisů a rovněž v souladu se zákonem č. 258/2000 Sb., o ochraně veřejného zdraví a o změně některých souvisejících zákonů, ve znění pozdějších předpisů.

HLUK

Pro vyhodnocení vlivu hluku z provozu na rekonstruované železniční trati byly zpracovány hlukové studie, které jsou oproti oznámení aktualizovány s ohledem na technické změny projektu (změna v intenzitách dopravy na lokalitě Prštné vlivem plánovaných staveb a úprav v silniční síti města Zlína a změna v intenzitách dopravy na lokalitě Podvesná - pro silniční část; změna vedení kolejí a prodloužení tunelu). Jak je dále v dokumentaci záměru uvedeno, došlo od srpna 2016 ke změnám na základě legislativní úpravy nařízení vlády ČR č. 272/2011 Sb. o ochraně zdraví před nepříznivými účinky hluku a vibrací, ve znění pozdějších předpisů, která umožňuje namísto protihlukových stěn navrhnout jiné opatření k ochraně obytné zástavby v podobě jiného řešení větrání než okny.

Pro pořádek se poznamenává, že podle § 30 odst. 3 zákona č. 258/2000 Sb., o ochraně veřejného zdraví a o změně některých souvisejících zákonů, ve znění pozdějších předpisů, se za chráněný venkovní prostor staveb považuje prostor do vzdálenosti 2 m před částí jejich obvodového pláště, významný z hlediska pronikání hluku zvenčí do chráněného vnitřního prostoru bytových domů, rodinných domů, staveb pro předškolní a školní výchovu a vzdělávání, staveb pro zdravotní a sociální účely, jakož i funkčně obdobných staveb. Podle § 2 písm. s) nařízení č. 272/2011 Sb., o ochraně zdraví před nepříznivými účinky hluku a vibrací, ve znění pozdějších předpisů, se pak prostorem významným z hlediska pronikání hluku rozumí prostor před výplní otvoru obvodového pláště stavby zajišťující přímé přirozené větrání, za níž se nachází chráněný vnitřní prostor stavby, pokud tento chráněný prostor nelze přímo větrat jinak.

Byla hodnocena jak nulová varianta (tzn. současný stav), tak varianta výhledová (tzn. po rekonstrukci).

Období výstavby

Hluk v období výstavby nebyl pro potřeby oznámení samostatně modelován. Hlavními zdroji hluku budou stavební mechanismy nasazené v průběhu stavebních a zemních prací a stavební doprava. Předpokládá se nasazení běžných stavebních mechanismů - bagry, nakladače, nákladní auta, huťnické mechanismy, apod. Hluk ze staveniště bude v čase proměnlivý a bude závislý na druhu, množství a místě prováděných prací. Hlukové působení bude redukováno organizací výstavby a bude časově omezeno.

Období provozu

K předložené dokumentaci záměru je připojena i „**Hluková studie - Modernizace a elektrizace trati Otrokovice - Vizovice**“ zpracovaná právníčkou osobou Ecological Consulting a.s., IČ: 25873962, se sídlem Na střešnici 343/48, Olomouc - Lazce, PSČ: 779 00, v říjnu 2016.

Předložená hluková studie obsahuje všechny náležitosti, tj. informace o zdrojích hluku, výpočty ekvivalentních hladin akustického tlaku A včetně identifikace referenčních bodů, nejistotu výpočtu ($\pm 2,0$ dB), hodnocení výsledků modelových výpočtů provedených pomocí výpočtového programu LimA 5.5. Výsledné ekvivalentní hladiny akustického tlaku A jsou uvedeny bez odrazu hluku od přilehlé fasády. Pro vizuální prezentaci byly vypočteny izofony v okolí posuzovaného záměru.

Příloha č. 1

Předložená hluková studie hodnotí vliv realizace záměru, tj. vliv hluku z železniční dopravy na okolní obytnou zástavbu v denní i noční době. Byla hodnocena jak nulová varianta (současný stav), tak varianta výhledová (po realizaci záměru). Ve výpočtovém modelu byly zohledněny i vlakovorné práce v překladišti nákladní dopravy v žst. Lípa nad Dřevnicí. Bylo uvažováno s rozpojením nákladních vlaků na třetiny a postupné posouvání do areálu překladiště na nakládku, popřípadě vykládku kontejnerů.

Intenzity vlakové dopravy pro současný stav odpovídají jízdním řádům SŽDC platným pro rok 2014 - 2015. Pro zjištění hlučnosti před 1. 1. 2001 byly využity intenzity dopravy, které byly získány z archivu NJŘ pro rok 1999/2000 od SŽDC.

Pro pořádek se poznamenává, že v řešeném úseku byla vytipována 4 místa, ve kterých bylo provedeno měření hluku. Výše zmíněné měření sloužilo ke kalibraci hlukové studie. Pro výpočet bylo celkem zvoleno 63 výpočtových bodů. Jejich přesné umístění je součástí předložené hlukové studie.

Porovnáním ekvivalentních hladin akustického tlaku od železniční dopravy z roku 2000 s výhledovým stavem po provedených stavebních úpravách je zřejmé, že dochází k nárůstu hlukové zátěže o více než je (+ 0,9 dB) v okolí posuzované železniční tratě, což je dle dokumentu „Hodnocení výpočtových akustických studií“ vyhotoveného hlavním hygienikem ČR dne 7. 11. 2008 pod č.j.: 4074/2008-Ovz-32.1.6.-7.11.08 více než hodnotitelná změna. Zároveň dochází v jednotlivých úsecích ke změně směrového a výškového vedení železniční tratě. V návaznosti na výše zmíněné proto není možné použití korekce pro starou hlukovou zátěž. Výsledné ekvivalentní hladiny akustického tlaku tak jsou porovnávány s hygienickými limity pro hluk z dopravy na dráhách, a to jak v ochranném pásmu dráhy, tak i mimo něj.

Dle předložené hlukové studie může železniční doprava v posuzovaných lokalitách představovat dominantní zdroj hluku pro denní i noční dobu.

Z hlediska posouzení hlukové zátěže byla trať rozdělena na dva úseky, které korespondují se záměrem zdvoukolejnění tratě v úseku Otrokovice – Zlín Střed a ponecháním jedné koleje v úseku Zlín Střed – Vizovice. Ve výpočtovém modelu byly zohledněny i vlakovorné práce v překladišti nákladní dopravy v žst. Lípa nad Dřevnicí. Bylo uvažováno s rozpojením nákladních vlaků na třetiny a postupné posouvání do areálu překladiště na nakládku popřípadě vykládku kontejnerů.

Vzhledem k tomu, že nebylo možné pro posouzení použít hygienický limit s korekcí pro starou hlukovou zátěž, dochází u nejbližší obytné zástavby k překročení hygienického limitu pro provoz na drahách (v ochranném pásmu dráhy či mimo něj), a to jak ve stávajícím tak i ve výhledovém stavu (ve stavu po rekonstrukci).

Pro hodnocení hlukové zátěže související s provozem na předmetné železniční trati byly použity následující hygienické limity hluku stanovené nařízením vlády ČR č. 272/2011 Sb., o ochraně zdraví před nepříznivými účinky hluku a vibrací, ve znění pozdějších předpisů, pro chráněné venkovní prostory staveb:

pro hluk z dopravy na dráhách (v OPD)

pro denní dobu (6:00 - 22:00 hod.) $L_{Aeq,T} = 60$ dB

pro noční dobu (22:00 - 6:00 hod.) $L_{Aeq,T} = 55$ dB

pro hluk z dopravy na dráhách (mimo OPD)

pro denní dobu (6:00 - 22:00 hod.) $L_{Aeq,T} = 55$ dB

pro noční dobu (22:00 - 6:00 hod.) $L_{Aeq,T} = 50$ dB

Hygienický limit ekvivalentní hladiny akustického tlaku A pro vlakovorné práce

pro denní dobu (6:00 - 22:00 hod.) $L_{Aeq,s} = 50$ dB

pro noční dobu (22:00 - 6:00 hod.) $L_{Aeq,s} = 45$ dB

Jak je v hlukové studii uvedeno, při návrhu protihlukových opatření byl prioritně chráněn venkovní chráněný prostor staveb. Pro návrh protihlukových opatření (protihlukových clon) byly uplatněny zjednodušené podmínky pro jejich umístění (vzdálenost od osy koleje 3 m - či hned za konstrukcí nástupiště v zastávkách; proluka minimálně 25 m v místech křížení s pozemní komunikací pro částečné zohlednění rozhledových poměrů. Pro návrh protihlukových opatření byla rozhodující denní doba, kdy je koncentrována větší část nákladní dopravy.

Příloha č. 1

Na změně stavu hlučnosti podél řešeného úseku železniční tratě se projeví jak zlepšení železničního svršku a spodku tak změna intenzit dopravy a místy výrazné zvýšení traťové rychlosti.

Úsek Otrokovice – Zlín Střed:

V prvním řešeném úseku Otrokovice – Zlín Střed, kde dochází ke zvýšení intenzit dopravy, navýšení traťové rychlosti a výstavbě druhé traťové koleje, ekvivalentní hladiny akustického tlaku po provedení rekonstrukce narostou o cca 3,5 dB během denní doby a během noční doby klesnou o cca 2,0 dB oproti stavu v roce 2000 v závislosti na umístění výpočtového bodu. V porovnání se stávajícím stavem však dochází ke snížení hlučnosti. Obnova vozidlového parku, kdy by měly být nasazeny nové elektrické jednotky (uvažováno bylo s jednotkami řady 440 či 640 – obch. značky Regiopanter), se ve spojení s obnovou kolejového svršku jeví jako nedostatečné protihlukové opatření a příslušný hygienický limit bude překračován.

Trať prochází většinou v souběhu s pozemní komunikací I/49 a převážně průmyslovými městskými částmi Zlína. Obytná zástavby je zde pouze lokálně. V celém úseku je navrženo celkem 5 protihlukových clon chránících nejbližší obytnou zástavbu. Jedním z nejzatíženějších domů je objekt U Dřevnice č.p. 233 (výpočtový bod V22), který leží v blízkosti křížení komunikace (U Dřevnice) s železniční tratí a kde není možné při zachování alespoň minimálních rozhledových poměrů ochránit venkovní chráněný prostor staveb. Ekvivalentní hladiny akustického tlaku zde během denní doby po provedení rekonstrukce bez návrhu protihlukových opatření dosahují hladin 61,3 dB (limit 60,0 dB). Tento objekt není technicky možné účinně chránit pomocí protihlukové stěny. Proto je navržena změna způsobu větrání, kdy se má umožnit větrání jiným způsobem než okny do nadlimitně hlukem zasažené fasády. U ostatních objektů je příslušný hygienický limit dodržen.

Jak je uvedeno v předložené hlukové studii, u výpočtového objektu V13 - třída 3. května č.p. 548 dosahují hladiny akustického tlaku hodnot 59,8 dB (limit 60,0 dB). Mezi železnicí a zmiňovaným objektem vede silnice I. třídy (třída 3. května), která bude pro tento bod výraznějším zdrojem. Z tohoto důvodu je vhodné provést po výstavbě měření hluku. V případě překročení hygienického limitu pro hluk v OPD od železniční dopravy zajistit větrání jiným způsobem než okny do nadlimitně zasažené fasády.

Úsek Zlín Střed – Vizovice:

V druhém úseku Zlín Střed – Vizovice, kde dochází k menšímu zvýšení intenzit dopravy, navýšení traťové rychlosti až na 100 km/h, se hluková situace po provedení rekonstrukce také zhorší průměrně o 4 dB během dne a lepší průměrně o 3 dB v noční době oproti stavu v roce 2000. V porovnání se stávajícím stavem však dochází ke snížení hlučnosti. Obnova vozidlového parku se ve spojení s obnovou kolejového svršku jeví jako nedostatečné protihlukové opatření, kdy příslušný hygienický limit bude u nejbližší obytné zástavby překračován.

Trať v tomto úseku prochází v těsné blízkosti obytné zástavby městských částí Zlína a dalších obcí. V tomto druhém posuzovaném úseku tratě je navrženo celkem 14 protihlukových clon chránících nejbližší obytnou zástavbu. Po návrhu protihlukových clon jsou u obytné zástavby podél tohoto úseku tratě limitní hodnoty pro venkovní chráněný prostor dodrženy.

Výjimku tvoří opět objekty ležící v blízkosti křížení pozemní komunikace s železnicí a přechod pro pěší, kde není možné z hlediska bezpečnosti umístit protihlukovou clonu. Jedná se o objekt Santražiny č.p. 1570 (bod V31). Ekvivalentní hladiny akustického tlaku zde během denní doby po provedení rekonstrukce bez návrhu protihlukových opatření dosahují hladin 60,1 dB. Po návrhu protihlukových opatření se situace prakticky nezmění. Tento objekt není technicky možné účinně chránit pomocí protihlukové stěny. Proto je navržena změna způsobu větrání, kdy se má umožnit větrání jiným způsobem než okny do hlukem nadlimitně zasažené fasády. U ostatních objektů je příslušný hygienický limit dodržen.

U výpočtového objektu V34 – Hornomlýnská č.p. 829 dosahují hodnoty hladin akustického tlaku hranice 59,9 dB (limit 60 dB). Z tohoto důvodu je vhodné provést po výstavbě měření hluku. V případě překročení hygienického limitu pro hluk v OPD zajistit větrání jiným způsobem než okny do nadlimitně zasažené fasády.

Příloha č. 1

Tab. 8, Navržené protihlukové clony na trati Otrokovice-Vizovice

Číslo	Umístění vůči koleji (ve směru stančení)	výška*	délka	třída pohltivosti (ke koleji / od koleje)	Stančení	
					počátek	konec
					1	vlevo
2	vlevo	2,5 m	119 m	A3 / A2	6,962	7,081
3	vlevo	3,5 m	36 m	A3 / A2	7,081	7,117
4	vlevo	2,5 m	144 m	A3 / A2	7,117	7,261
5	vpravo	2,0 m	158 m	A3 / A2	7,282	7,440
6	vlevo	2,5 m	135 m	A3 / A2	11,383	11,518
7	vlevo	4,5 m	62 m	A3 / A2	11,518	11,580
8	vlevo	2,5 m	356 m	A3 / A2	11,580	11,936
9	vpravo	2,5 m	323 m	A3 / A2	11,493	11,816
10	vlevo	2,0 m	129 m	A3 / A2	16,082	16,211
11	vlevo	4,5 m	49 m	A3 / A2	16,211	16,260
12	vlevo	2,0 m	194 m	A3 / A2	16,260	16,454
13	vpravo	3,0 m	370 m	A3 / A2	16,082	16,454
14	vlevo	2,0 m	260 m	A3 / A2	16,471	16,731
15	vpravo	2,0 m	275 m	A3 / A2	16,471	16,746
16	vlevo	2,0 m	415 m	A3 / A2	16,811	17,226
17	vpravo	2,0 m	127 m	A3 / A2	16,826	16,953
18	vpravo	3,0 m	673 m	A3 / A2	17,879	18,552
19	vpravo	3,0 m	273 m	A3 / A2	18,592	18,854

* - udává požadovanou výšku nad terénem kolejnice

Níže jsou uvedeny objekty, které není technicky možné účinně chránit pomocí protihlukové stěny. Proto je navržena změna způsobu větrání, kdy se má umožnit větrání jiným způsobem, než okny do hlukem nadlimitně zasažené fasády. U ostatních objektů je příslušný hygienický limit dodržen.

- U Dřevnice, parc.č. 292, k.ú. Louky nad Dřevnicí
- Santražiny č.p. 1570, parc.č. 1800, k.ú. Zlín

Jak je v hlukové studii uvedeno, u následujících objektů je vhodné po výstavbě provést kontrolní měření hluku a v případě překročení hygienických limitů navrhnout také jiný způsob větrání.

- Hornomlýnská č.p. 829, parc.č. 986, k.ú. Zlín
- třída 3. května č.p. 548

Vlakotvorné práce

Z důvodu nedodržení hygienického limitu při zohlednění vlakotvorných prací v kontejnerovém překladišti v žst. Lípa nad Dřevnicí byla navržena protihluková stěna v tomto úseku. Tato stěna ochrání chráněný venkovní prostor přilehlých staveb od poježdění nákladních vlaků v areálu. V hlukové studii ale nejsou zohledněny práce při nakládce a vykládce kontejnerů.

Dále byla předložena „**Hluková studie - Modernizace a elektrizace trati Otrokovice - Vizovice, Silniční komunikace**“ zpracovaná právníčkou osobou Ecological Consulting a.s., v říjnu 2016.

Předložená hluková studie obsahuje všechny náležitosti, tj. informace o zdrojích hluku, výpočty ekvivalentních hladin akustického tlaku A včetně identifikace referenčních bodů, nejistotu výpočtu ($\pm 2,0$ dB), hodnocení výsledků modelových výpočtů provedených pomocí výpočtového programu LimA 5.5. Výsledné ekvivalentní hladiny akustického tlaku A jsou uvedeny bez odrazu hluku od přilehlé fasády. Pro vizuální prezentaci byly vypočteny izofony v okolí posuzovaného záměru.

Předmětná studie navazuje na výše zmíněnou hlukovou studii - Modernizace a elektrizace trati Otrokovice - Vizovice, hodnotí vliv záměru na okolní zástavbu v souvislosti s úpravami na silniční síti města spojenými s úpravami železniční tratě. Posuzovány byly dvě lokality, kde je vlivem modernizace železniční tratě nutný zásah a úprava stávající silniční infrastruktury. V posuzovaných lokalitách je pak modelována „kumulativní hlučnost“ od silniční a železniční dopravy.

Pro pořádek se poznamenává, že „kumulativní stav“ je dle hlukové studie uváděn pouze pro přehled celkové hlučnosti u obytné zástavby v posuzovaných lokalitách. S ohledem na rozdílné hygienické limity pro hluk z dopravy na pozemních komunikacích a pro hluk z železniční dopravy však není nijak

Příloha č. 1

hodnocen. U posuzovaných silničních komunikací rovněž nebyla pro výhledový stav uvažována možnost použití korekce pro starou hlukovou zátěž (novostavby).

První lokalitou je křížení komunikace č. I/49 (třída Tomáše Bati) s komunikací Přímá napojující se na ulici Nábřeží (uvažovaná Prštnská příčka). Zde vlivem výstavby druhé traťové koleje a elektrizace celé trati je nutná výstavba nového napojení na ulici Nábřeží pomocí nové mimoúrovňové křižovatky na třídě Tomáše Bati.

Druhou lokalitou je křížení komunikace č. I/49 (třída Tomáše Bati) s komunikací Podvesná XVII (napojení uvažovaného záměru obchvat Zálešná). Zde je ve výhledu plánováno mimoúrovňové křížení s železniční tratí pomocí silničního nadjezdu.

Dle předložené hlukové studie je v posuzovaných lokalitách silniční doprava dominantním zdrojem hluku. Železniční doprava bude silniční v některých případech zcela překryta.

Intenzity silniční dopravy pro řešené úseky byly získány od zadavatele hlukové studie. Posuzován byl stávající stav (intenzity dopravy pro rok 2015) a výhledový stav dopravy pro rok 2035. Ve výhledovém stavu byl posuzován stav silniční sítě pro rok 2035 a stav železničního provozu pro rok 2025. Dle předložené studie se totiž dá předpokládat, že rozsah železniční dopravy uvažovaný pro rok 2025 (po provedení rekonstrukce) bude shodný i v roce 2035.

Pro výpočet bylo stanoveno 11 výpočtových bodů, jejich přesné umístění je součástí předložené hlukové studie.

Lokalita Prštné

Výstavbou nové mimoúrovňové křižovatky a nového dopravního napojení na ulici Nábřeží v lokalitě Prštné se hluková situace v těsné blízkosti komunikace I/49 (třída Tomáše Bati; výpočtové body V1 a V5) oproti stávajícímu stavu prakticky nezmění v důsledku změn v intenzitách dopravy vlivem plánovaných staveb a úprav v silniční síti města Zlína. Převedením dopravy novým nadjezdem nad železniční tratí, který se následně napojuje na ul. Nábřeží (výpočtové body, V3 a V4). Vzhledem k tomu, že predikované ekvivalentní hladiny akustického tlaku zde ve výhledovém stavu budou překračovat příslušný hygienický limit, bylo přistoupeno k návrhu protihlukových opatření (clony) pro eliminaci nadlimitní hlučnosti u nejbližší obytné zástavby (viz tabulka 10).

Lokalita Podvesná

Lokalita je již ve stávajícím stavu nadlimitně zasažena hlukem. Výstavbou nového mimoúrovňového křížení pozemní komunikace s železniční tratí nedojde k podstatným změnám v hlučnosti. Největší podíl na změně hlučnosti má změna intenzity dopravy. Změna výškového vedení pozemní komunikace Podvesná XVII má na hlučnost mnohem menší vliv. I ve výhledovém stavu dochází u obytné zástavby podél plánované komunikace k nadlimitnímu zatížení (korekce pro starou hlukovou zátěž nebyla uvažována; výpočtové body V7, V8 a V9), a proto jsou ve výhledovém stavu navrhována protihluková opatření. Výpočtový bod V10 (Podvesná XVI I č.p. 5652, p.č. 8912) je nadlimitně zasažen hlukem, ale vzhledem k těsné blízkosti křižovatky ul. Podvesná XVII a ul. Benešovo nábřeží, není možné objekt chránit protihlukovou clonou. Proto je navržena změna způsobu větrání, kdy se má umožnit větrání jiným způsobem, než okny do hlukem nadlimitně zasažené fasády.

Soupis protihlukových opatření je uveden níže, v tabulce 10.

Tab 10, Navržené protihlukové clony pro silniční stavby spojené s rekonstrukcí železniční tratě

Soupis protihlukových clon						
Číslo	Umístění	výška*	délka	třída pohltivosti (ke komunikace / od komunikace)	staničení	
					počátek	konec
1	Na sjezdu na ulici Nábřeží	2,0 m	130 m	A3 / A2	273,7	403,7
2	Západní strana ulice Podvesná XVII	2,0 m	220 m	A3 / A2	1,3797	1,1597
3	Západní strana ulice Podvesná XVII	3,0 m	97 m	A3 / A2	1,1597	1,0627

* - udává požadovanou výšku nad úrovní vozovky

Příloha č. 1

V lokalitě Prštné i Podvesné po návrhu protihlukových opatření nedochází u řešené obytné zástavby k překračování hygienických limitů.

VIBRACE

Při realizaci modernizace trati bude jedním z antivibračních opatření 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.

Dle předložené dokumentace lze záměnou stykové koleje za bezстыkovou dosáhnout snížení hladiny vibrací o 5 - 7 dB. Reálně tak lze předpokládat po provedené rekonstrukci pokles hladiny zrychlení vibrací minimálně o 5 dB.

Byla spočtena isoseista ($k_1 = 8,45$ m), která vymezuje blíže trati pásmo, v němž by bylo třeba aplikovat další antivibrační opatření (např. antivibrační rohože, bokovnice apod.) mimo uvedené úpravy kolejového svršku. Pro provedení antivibračních opatření (AVO) v jiných místech trati není odůvodnění.

Pokud se v pruhu ve vzdálenosti spočtené isoseisty okolo dopravních kolejí nachází chráněný vnitřní prostor staveb s obytnými místnostmi, je nutno u těchto objektů realizovat AVO. V uvedeném pruhu pro realizaci antivibračních opatření je doporučeno uložení antivibračních rohoží tloušťky min. 50 mm pod šterkovým ložem kolejí do vzdálenosti k_1 od objektu.

Rozsah navržených nadstandardních opatření ve formě antivibračních rohoží je zřejmý z následující tabulky 12.

Tabulka 12 Nejblíže obytné objekty a návrh antivibračních opatření (AVO)

Žel. km cca	Objekt na parc.č.st (vzdálenost od krajní projížděné koleje, m)		Poznámka	AVO Žel. Km
	Vlevo trati	Vpravo trati		
5,1	347 (7,2)		K bydlení č.p.238	5,05 – 5,15
7,05	237 (11,5)		RD, č.p. 170	
7,06	236 (11,1)		RD, č.p. 169	
7,07	239 (11,5)		RD, č.p. 168	
7,10	240 (11,8)		RD, č.p. 164	
7,20	213 (10,0)		RD, č.p. 151	
11,07		396 (10,8)	RD, č.p. 110	
16,6		1120 (7,6)	RD, č.p. 260	16,55 – 16,65
16,96	627/1 (10,3)		RD, č.p. 149	
21,27	743 /11,6)		RD, č.p. 58	

* oranžově zvýrazněny místa s navrženými antivibračními opatřeními

VLIVY NA VEŘEJNÉ ZDRAVÍ

Období výstavby

Dle předložené dokumentace bude dopad vlastní stavební činnosti (včetně zemních prací) co nejvíce minimalizován zvolenou technologií zakládání a provádění stavby.

Rušivým faktorem může být doprava stavebních materiálů na stavbu a pak vlastní stavební práce. Tyto vlivy (které jsou dočasné) však budou minimalizovány na nejnižší možnou míru dodržováním opatření pro omezení prašnosti a dále organizačními opatřeními, kterými jsou:

- provádění stavby v blízkosti obytné zástavby pouze v pracovní dny v denní době.
- situování příjezdových komunikací a zařízení stavenišť pokud možno mimo obytnou zástavbu

Příloha č. 1

Období provozu

Pro posouzení míry zátěže bylo vypracováno hodnocení vlivu na zdraví obyvatel (Posouzení vlivu na veřejné zdraví – aktualizace, z prosince 2016), které je součástí dokumentace. Hodnocení zpracovala právnická osoba Ecological Consulting a.s., Mgr. Petra REICHLOVÁ, osoba způsobilá pro oblast posuzování vlivů na veřejné zdraví (číslo osvědčení odborné způsobilosti pro oblast posuzování vlivů na veřejné zdraví ze dne 24. 11. 2014 č.j. MZDR 58935/2014-2/OZV, pořadové číslo 6/2014).

Předmětem hodnocení je posouzení hlukové zátěže a jejího vlivu na zdraví obyvatel, jako hlavního faktoru, který negativně ovlivňuje obyvatele žijící v okolí posuzovaného záměru.

Již samotná rekonstrukce trati vede ke snížení hlukového zatížení lokality. Dalším příspěvkem ke snížení hluku je i realizace cca 200 m dlouhého tunelu v Otrokovicích, který převede železniční dopravu pod povrch (což už samo o sobě přinese zlepšení hlukové situace) a tato navrhovaná úprava dále přispěje k plynulosti provozu na třídě Osvobození.

Na druhé straně zvýšení intenzity a rychlosti železniční dopravy negativně přispěje ke zhoršení hlukové situace v území. Proto jsou k minimalizaci hlukové zátěže navržena k realizaci protihluková opatření – protihlukové stěny. Těch je v oblasti navrženo celkem 22, a to 19 pro minimalizaci hluku z železniční dopravy a 3 pro hluk ze silniční dopravy.

Z výše uvedených výpočtů je zřejmé, že po realizaci protihlukových opatření dojde k výraznému snížení stávající hlukové zátěže z železniční dopravy. Největší rozdíl je patrný v Otrokovicích u výpočtových bodů V1 a V2 (realizace tunelu), kde dojde k poklesu stávající hlukové zátěže až o 29 dB ve dne a 37 dB v noci.

Dominantním zdrojem hluku ze silniční dopravy v případě výpočtových bodů V1 a V5 v oblasti Prštné příčky je stávající komunikace I/49. Realizace záměru ale nebude mít na tyto objekty vliv. V případě výpočtového bodu V2 dojde ke zlepšení stávajícího stavu. U výpočtových bodů V3 a V4 dojde realizací záměru ke zhoršení stávajícího stavu, což bude kompenzováno realizací protihlukových stěn.

Co se týče lokality Podvesná, je dominantním zdrojem hluku v lokalitě silniční doprava, a to zejména provoz na komunikaci I/49. V případě výpočtového bodu V6, který jsou umístěn v blízkosti této komunikace, nedojde realizací záměru k žádné změně. V případě bodu V 11, který se nachází taktéž v blízkosti komunikace I/49 dojde k nárůstu o 1 dB, což představuje nárůst o 2% obtěžovaných a 2% velmi obtěžovaných obyvatel a 1% obyvatel rušených ze spánku. Navrhovaná protihluková opatření ale přispějí ke snížení zatížení hlukem v případě výpočtových bodů V7, V8 a V9.

Dle výsledků hodnocení je zřejmé, že realizací záměru dojde ke snížení zatížení obyvatel hlukem z provozované železniční trati, a to zejména díky navrhovaným protihlukovým opatřením a dále předpokládanou realizací tunelu v Otrokovicích. Dominantním zdrojem hluku v okolí trati je především automobilová doprava. V případě nového silničního napojení na Prštném dojde po realizaci navrhovaných protihlukových stěn (PHS) k mírnému zlepšení hlukové situace (zvláště u výpočtových bodů V2, V3 a V4). U hodnoceného nadjezdu na Podvesné dojde po realizaci záměru (včetně PHS) k mírnému zhoršení hlukové situace v místě výpočtového bodu V11, což představuje nárůst o 2% obtěžovaných a 2% velmi obtěžovaných obyvatel a 1% obyvatel rušených ze spánku. V případě výpočtových bodů V 7, V8 a V9 dojde naopak ke zlepšení situace, což představuje pokles až o 11% A (obtěžovaných), 6% HA (velmi obtěžovaných), 5% SD (obyvatel rušených ze spánku) a 2% HSD (obyvatel vysoce rušených ze spánku).

Co se týče emisí, v rámci realizace záměru nebude instalován žádný vyjmenovaný zdroj znečišťování ovzduší dle zákona č. 201/2012 Sb.

Realizace záměru bude mít zřejmý pozitivní trvalý vliv na cestování v regionu. Nejen že se zvýší estetická úroveň železniční zastávek a stanic, ale navrhovanými změnami dojde k výraznému zvýšení bezpečnosti cestujících jak u železniční, tak i silniční dopravy.

Po posouzení předložené dokumentace s požadavky předpisů v oblasti ochrany veřejného zdraví vydává Krajská hygienická stanice Zlínského kraje se sídlem ve Zlíně toto

vyjádření:

Příloha č. 1

S realizací záměru „Modernizace a elektrizace trati Otrokovice - Vizovice“ lze souhlasit za předpokladu splnění následujících podmínek:

I)

Nejméně 30 dnů před zahájením demoličních prací objektů obsahující azbest bude na Krajskou hygienickou stanici Zlínského kraje se sídlem ve Zlíně podáno podle § 41 odst. 1 zákona č. 258/2000 Sb., o ochraně veřejného zdraví a o změně některých souvisejících zákonů, ve znění pozdějších předpisů, hlášení prací, při nichž budou zaměstnanci exponováni azbestu. Hlášení bude zpracováno v souladu s požadavky § 5 vyhlášky Ministerstva zdravotnictví ČR č. 432/2003 Sb., kterou se stanoví podmínky pro zařazování prací do kategorií, limitní hodnoty ukazatelů biologických expozičních testů, podmínky odběru biologického materiálu pro provádění biologických expozičních testů a náležitosti hlášení prací s azbestem a biologickými činiteli, v platném znění.

II)

V dalším stupni řízení podle zákona č. 183/2006 Sb., o územním plánování a stavebním řádu (stavební zákon), ve znění pozdějších předpisů, je nutno doložit:

- Doklady prokazující, jakým způsobem bude u objektů uvedených na str. 29 hlukové studie Modernizace a elektrizace trati Otrokovice – Vizovice z října 2016 zajištěna změna způsobu větrání, která umožní větrání jiným způsobem, než okny do hlukem nadlimitně zasažené fasády.
- Doklady prokazující, zda resp. jakým způsobem bude po zprovoznění záměru zajištěno, aby hluk z provozu záměru nepřekračoval u objektů uvedených na str. 29 hlukové studie Modernizace a elektrizace trati Otrokovice – Vizovice z října 2016 hygienické limity hluku stanovené v § 11 odst. 1, 2 a v příloze č. 2 nařízení vlády ČR č. 272/2011 Sb., o ochraně zdraví před nepříznivými účinky hluku a vibrací, ve znění pozdějších předpisů, pro chráněný vnitřní prostor staveb – obytné místnosti a pro denní a noční dobu.
- Projekt monitoringu hlukové a vibrační zátěže z provozu záměru, včetně návrhu měřicích míst.

III)

Během zkušebního provozu záměru bude provedeno:

- Měření hluku z provozu záměru v denní a noční době v chráněném venkovním prostoru staveb obytné zástavby v okolí záměru k prokázání, že při provozu záměru nebude docházet k překračování hygienických limitů hluku stanovených v § 12 odst. 1, 3 a v příloze č. 3. část A) nařízení vlády ČR č. 272/2011 Sb., o ochraně zdraví před nepříznivými účinky hluku a vibrací, ve znění pozdějších předpisů, pro chráněný venkovní prostor staveb a pro denní a noční dobu.
- Měření hluku z provozu záměru v denní a noční době v chráněném vnitřním prostoru staveb obytné zástavby v okolí záměru, u nichž bude nutno řešit změnu způsobu větrání, která umožní větrání jiným způsobem, než okny do hlukem nadlimitně zasažené fasády, k prokázání, že při provozu záměru nebude docházet k překračování hygienických limitů hluku stanovených v § 11 odst. 1, 2 a v příloze č. 2 shora citovaného vládního nařízení pro chráněný vnitřní prostor staveb – obytné místnosti a pro denní a noční dobu.
- Měření vibrací z provozu záměru v denní a noční době v chráněném vnitřním prostoru staveb obytné zástavby v okolí záměru k prokázání, že při provozu záměru nebude docházet k překračování hygienických limitů vibrací stanovených v § 18 a v příloze č. 5 nařízení vlády ČR č. 272/2011 Sb., o ochraně zdraví před nepříznivými účinky hluku a vibrací, ve znění pozdějších předpisů, pro chráněný vnitřní prostor staveb a pro denní a noční dobu.
- Měření hluku a vibrací budou provedena v souladu s § 32a) zákona č. 258/2000 Sb., o ochraně veřejného zdraví a o změně některých souvisejících zákonů, ve znění pozdějších předpisů, držitelem osvědčení o akreditaci nebo držitelem autorizace podle § 83c) shora citovaného zákona. Protokoly s výsledky uvedených měření budou předloženy Krajské hygienické stanici Zlínského kraje se sídlem ve Zlíně k posouzení.
- V případě, že výše uvedenými měřeními hluku a vibrací bude doloženo překročení hygienických limitů stanovených nařízením vlády ČR č. 272/2011 Sb., o ochraně zdraví před nepříznivými účinky hluku a vibrací, ve znění pozdějších předpisů, pro chráněný venkovní prostor staveb, chráněný vnitřní prostor staveb a pro denní a noční dobu, bude požadováno provedení dodatečných protihlukových a anitivibračních opatření, která budou

Příloha č. 1

předem projednána s Krajskou hygienickou stanicí Zlínského kraje se sídlem ve Zlíně.

Ing. Eva Javoříková
ředitel odboru hygieny obecné a komunální

otisk úředního razítka

Počet listů: 6

Rozdělovník:

- 1x adresát (doručení do datové schránky)
- 1x KHS ZK – oddělení hluku, EIA a IPPC
- 1x KHS ZK – odbor HP
- 1x KHS ZK – sekce OPVZ
- 1x KHS ZK – správní odbor

Příloha č. 1

Č.j: 17 162/4676/OEP/92

Datum vydání: 9.2. 1993

OSVĚDČENÍ

Doc.Ing. Vladimír Lapčík, CSc.

Titul, jméno, příjmení _____

Trvalé bydliště 17. listopadu 676, Ostrava - Poruba, 708 00

Datum narození, rodné číslo 24.9. 1953 53-09-24/047

Ministerstvo životního prostředí České republiky v dohodě s ministerstvem zdravotnictví České republiky podle § 6 odst. 3 a § 9 odst. 2 zákona ČNR č. 244/1992 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí

v y d á v á

OSVĚDČENÍ ODBORNÉ ZPŮSOBILOSTI

ke zpracování dokumentací o hodnocení vlivu stavby, činnosti, nebo technologie na životní prostředí (§ 5 odst.3 a § 6 odst. 1 a příloha 3 zákona ČNR č. 244/1992 Sb.) a ke zpracování posudků hodnotících vlivy staveb, činností a technologií na životní prostředí (§ 9 zákona České národní rady č. 244/1992 Sb.).



kulaté razítko

Předseda komise.....*P. Jurek*.....

Tajemník komise.....*J. K.*.....

Příloha č. 2

Ministerstvo životního prostředí

Toto rozhodnutí nabylo právní moci dne 13. 9. 2015

Ministerstvo životního prostředí

Odbor posuzování vlivů na životní prostředí
dne 14. 10. 2015 podpis Hlaváčková

V Praze dne 26. srpna 2015

Č. j.: 52743/ENV/15

ROZHODNUTÍ

Ministerstvo životního prostředí jako orgán státní správy v oblasti posuzování vlivů na životní prostředí příslušný k rozhodování ve věci podle ustanovení § 21 písm. i) 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, vyhovuje podle ustanovení § 19 odst. 7 tohoto zákona žádosti pana prof. Ing. Vladimíra Lapčička, CSc., datum narození: 24. 9. 1953, bydliště K Odře 67/10, 700 30 Ostrava – Výškovice (dále jen „žadatel“), ze dne 25. 7. 2015 a

prodlužuje autorizaci ke zpracování dokumentace a posudku

udělenou osvědčením Ministerstva životního prostředí č. j.: 17162/4676/OEP/92 ze dne 9. 2. 1993 a prodlouženou rozhodnutím o prodloužení autorizace č. j.: 2082/ENV/11 ze dne 1. 2. 2011, na dobu 5 let podle ustanovení § 19 zákona o posuzování vlivů na životní prostředí.

Autorizace se v souladu s § 19 odst. 7 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, prodlužuje na dobu dalších 5 let.

Odůvodnění

Ministerstvo životního prostředí obdrželo dne 29. 7. 2015 žádost ze dne 25. 7. 2015 o prodloužení autorizace pana prof. Ing. Vladimíra Lapčička, CSc., udělené osvědčením Ministerstva životního prostředí č. j.: 17162/4676/OEP/92 ze dne 9. 2. 1993 a prodloužené rozhodnutím o prodloužení autorizace č. j.: 2082/ENV/11 ze dne 1. 2. 2011, platné do 31. 12. 2016. Žadatel požádal o prodloužení autorizace a splnil podmínky pro prodloužení autorizace v souladu s § 19 odst. 3, odst. 4 a odst. 5 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, v souladu s ustanoveními přílohy č. 3 vyhlášky Ministerstva životního prostředí č. 457/2001 Sb., o odborné způsobilosti a o úpravě některých dalších otázek souvisejících s posuzováním vlivů na životní prostředí.

Ministerstvo životního prostředí, Vršovická 65, 100 10 Praha 10, (+420) 26712-1111, www.mzp.cz, info@mzp.cz

Příloha č. 3

Ministerstvo životního prostředí

Ukončené vysokoškolské vzdělání bylo v souladu s ustanovením § 19 odst. 4 písm. a) doloženo dokladem o nejvyšším dosaženém vzdělání. Vykonaná zkouška odborné způsobilosti byla v souladu s ustanovením § 19 odst. 4 písm. b) doložena osvědčením (č. j.: 17162/4676/OEP/92 ze dne 9. 2. 1993). Bezúhonnost byla v souladu s ustanovením § 19 odst. 5 doložena výpisem z rejstříku trestů (datum vydání 21. 8. 2015). Dále bylo doloženo čestné prohlášení žadatele o plné způsobilosti k právním úkonům.

Vzhledem k tomu, že předložená žádost obsahuje všechny zákonem požadované náležitosti a jsou splněny všechny zákonné podmínky pro prodloužení autorizace ke zpracování dokumentace a posudku, rozhodlo Ministerstvo životního prostředí tak, jak je ve výroku tohoto rozhodnutí uvedeno.

Řízení o vydání tohoto rozhodnutí podléhá ve smyslu zákona č. 634/2004 Sb., o správních poplatcích, ve znění pozdějších předpisů, správnímu poplatku ve výši 50 Kč (položka 22 písm. d) sazebníku). Poplatek byl uhrazen formou kolkové známky.

Poučení o opravném prostředku

Proti tomuto rozhodnutí lze podat rozklad ministrovi životního prostředí, podle § 152 zákona č. 500/2004 Sb., správní řád, ve znění pozdějších předpisů, ve lhůtě do 15 dnů ode dne oznámení rozhodnutí, prostřednictvím Ministerstva životního prostředí, Vršovická 65, 100 10 Praha 10.



Mgr. Evžen Doležal
ředitel odboru
posuzování vlivů na životní prostředí
a integrované prevence

Toto rozhodnutí obdrží:

- a) žadatel – prof. Ing. Vladimír Lapčík, CSc. – účastník správního řízení
- b) po nabytí právní moci
orgán příslušný k evidenci – odbor posuzování vlivů na životní prostředí a integrované prevence Ministerstva životního prostředí

2/2