

V Olomouci dne 11. září 2017

Č. j.: MZP/2017/570/459

Spis. zn.: 220.1, A/20

Vyřizuje: Bc. Petr Matečka

## **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:***

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.

#### ***Zařazení záměru dle přílohy č. 1 k zákonu:***

Kategorie I, bodě 9.1 Novostavby železničních drah delší 1 km.

#### ***Umístění záměru:***

kraj: Zlínský

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

#### ***Obchodní firma oznamovatele:***

Správa železniční dopravní cesty, s. o.

#### ***IČ oznamovatele:***

709 94 234

**Sídlo (bydliště) oznamovatele:**

Dlážděná 1003/7, 110 00 Praha 1

Stavební správa východ  
Ing. Martin Hryzbil  
Nerudova 1, 772 58 Olomouc

Ministerstvo životního prostředí, jako příslušný úřad podle § 21 písm. c) zákona,  
za použití § 9a odst. 1 a přílohy č. 6 k zákonu

**vydává**

## **S O U H L A S N É   Z Á V A Z N É   S T A N O V I S K O**

k záměru

### **Modernizace a elektrizace trati Otrokovice - Vizovice**

s následujícími podmínkami:

#### **Podmínky souhlasného závazného 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 Otrokovic.
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 rojůse 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 (rojůs 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.
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 Otrokovicích (bude provedeno zaměření hladin podzemní vody a chemické rozborů podzemních vod za účelem ověření stávajícího stavu kvantity a kvality zvodnělého prostředí).
14. V rámci zpracování přípravné dokumentace stavby pro územní řízení dopracovat hlukovou studii, která se mj. zaměří na vícepodlažní budovy, resp. vyšší partie budov, zohlední údaje o akustické neprůzvučnosti a zvukové pohltivosti materiálu protihlukových stěn, bude pracovat s výpočtovými body na hranici ochranného pásma dráhy a vyjde z upřesněné intenzity osobní a nákladní dopravy na trati. Dopracovaná hluková studie musí mj. zahrnout i novou kolej v Otrokovicích, tj. konec stavby za železniční stanicí Otrokovice u dnešní zahrádkářské kolonie a zpřesnit hlukovou situaci u výjezdu z portálu tunelu.  
V případě, kdy bude zjištěno v rámci modelování hlukové situace překročení hygienických limitů pro chráněný venkovní prostor staveb, chráněný vnitřní prostor staveb a pro denní a noční dobu, navrhnout realizaci protihlukových opatření.

## 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 rekonstrukci propustků neumísťovat na konce propustků odkalovací jímky, do kterých mohou napadat migrující živočichové; zajistit, aby propustek neměl schodovité překážky vyšší než několik cm, které bezocásí 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. Pro eliminaci prašnosti je nezbytné řádně zaplachtovat nákladní automobily převážející zeminu a stavební materiál.
9. Používané komunikace a zařízení staveniště pravidelně zkrápět. 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, vodo hospodářsky zabezpečených proti úniku těchto závadných látek 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 obklopotvat 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 ručním výkopu je třeba dbát zvýšené opatrnosti tak, aby nedošlo k narušení či přetnutí kořenů 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 skryvky, 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 dopracované hlukové studie v chráněném venkovním prostoru staveb obytné zástavby v okolí záměru (včetně kontrolního měření hluku u nové koleje v Otrokovicích).
2. Po realizaci stavby provést z důvodu zdvojkolejnění trati kontrolní měření hluku v denní a noční době za účelem ověření výsledků hlukové studie v chráněném venkovním prostoru staveb obytné zástavby v okolí záměru.

3. 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.
4. Po realizaci stavby provést kontrolní měření vibrací v denní a noční době v chráněném vnitřním prostoru staveb obytné zástavby v okolí záměru.
5. 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, jejichž realizace bude předem projednána s Krajskou hygienickou stanicí Zlínského kraje.
6. 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 stanoviska včetně odůvodnění stanovených 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, obdržených 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 koordinálním 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 bařovského 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 současné době došlo ve zpracovávané projektové dokumentaci 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 demolicе 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 vydrů 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 vydrů říční (*Lutra lutra*).*

*Podmínka je navržena za účelem zajištění migrační prostupnosti pro vydrů 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 rozbory 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 rozbory 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 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.*

*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 bezocásí 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 sypký stavební materiál je nutno pro eliminaci prašnosti řádně zaplachtovat.
9. Používané komunikace a zařízení staveniště pro omezení prašnosti pravidelně zkrápět. 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 látek znečišťujících ovzduší. 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  $\mu m$ , která proniká do spodních dýchacích cest a  $PM_{2,5}$  zahrnuje jemnější respirabilní podíl s aerodynamickým průměrem do 2,5  $\mu m$  pronikající až do plicních sklípků. Jemná frakce částic do 2,5  $\mu m$  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 samočisticí 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 obklopotvat 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 chránit kořenový systém, aby nedošlo k jeho nežádoucímu poškození a 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.

*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 samotných 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.*

#### **b) 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 v rámci zdvojkolejnění trati a drobným odchylkám jejího vedení, 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 potenciačního 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 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 vlakotvorných 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 Přímá napojující se na ulici Nábřeží (uvažovaná Prštěnská 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). Jedná 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.

#### *Vlivy na povrchové a podzemní vody:*

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 počasím - je odhadována na 5 - 15 m<sup>3</sup> 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 ostříkem 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 problematičtější, 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*), střevli potoční (*Phoxinus phoxinus*), mníka jednovousého (*Lota lota*), ještěrku obecnou (*Lacerta agilis*), bramborníčka černohlavého (*Saxicola rubicola*), a veverku obecnou (*Sciurus vulgaris*). Není vyloučen výskyt vlaštovky obecné (*Hirundo rustica*), rorýse 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. Nejblíže zájmové lokalitě je ptačí oblast (PO) Hostýnské vrchy (CZ0721024) ve vzdálenosti cca 13 km severně od lokality záměru. Předmětem ochrany je lejsek 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 m<sup>2</sup> 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 m<sup>2</sup>. 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. 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 4. 7. 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.

### *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 2. 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 jej 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. 1. 2017 rozeslalo Ministerstvo životního prostředí dokumentaci dotčeným územním samosprávným celkům a dotčeným správním úřadům ke zveřejnění a k vyjádření.

Dne 30. 1. 2017 byla na úřední desce Zlínského kraje zveřejněna informace o rozeslání dokumentace ke zveřejnění a k vyjádření.

Dne 17. 3. 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 dne 17. 3. 2017.

Dne 10. 5. 2017 Ministerstvo životního prostředí prodloužilo zpracovateli posudku vzhledem k rozsahu záměru a vznesených připomínek k dokumentaci, lhůtu k dopracování posudku.

Dne 22. 6. 2017 obdrželo Ministerstvo životního prostředí zpracovaný posudek.

Dne 11. 7. 2017 byla úřední desce Zlínského kraje zveřejněna informace o rozeslání posudku ke zveřejnění a k vyjádření.

Dne 26. 7. 2017 byla úřední desce Zlínského kraje zveřejněna informace o konání veřejného projednání.

Dne 9. 8. 2017 se konalo veřejné 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 nebo předloženo na veřejném projednání následující veřejností:

- Manželé Ing. Petr Košacký a Ing. Sylva Košacká (760 01 Zlín, Santražiny 1396, dopis ze dne 1. 3. 2017),
- Pan Tomáš Lang (Dřevnická 4125, Zlín, vyjádření ze dne 10. 7. 2017),
- Pan Mgr. Miroslav Rafaj (Osvobození 303, 763 11 Želechovice nad Dřevnicí spolu s dalšími 13 podepsanými občany, vyjádření ze dne 17. 7. 2017),
- Občané obce Želechovice nad Dřevnicí (Jitka Klásková, Osvobození 362, Miroslav Klásek, Osvobození 362, Michaela Klásková, Osvobození 362, David Klásek, Osvobození 362, Josef Biernát, Osvobození 362, Anna Biernátová, Osvobození 362, Tomáš Ryšavý Osvobození 458, Františka Hubáčková, Osvobození 458, Želechovice nad Dřevnicí, vyjádření ze dne 26. 7. 2017),
- Rodina Svobodova (763 11 Želechovice nad Dřevnicí, č. p. 223, Ing. Pavel Svoboda, Ing. Hana Svobodová, Marie Svobodová, Filip Svoboda, vyjádření ze dne 28. 7. 2017),
- Rodina Pelcova (763 11 Želechovice nad Dřevnicí, č. p. 181, Ing. Norbert Pelc, Mgr. Jitka Pelcová, MVDr. Petra Pelcová, Bc. Norbert Pelc, vyjádření ze dne 28. 7. 2017),
- Rodina Novotných (763 11 Želechovice nad Dřevnicí, č. p. 357, Bc. Pavlína Novotná, Petr Novotný, Emilie Novotná, Pavel Novotný, Kateřina Novotná, vyjádření ze dne 30. 7. 2017),

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

- Statutární město Zlín (vyjádření zn.: č. j. MMZL 010885/2017 ze dne 27. 2. 2017, č. j. MMZL 086646/2017 ze dne 2. 8. 2017),

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

- Krajský úřad Zlínského kraje, odbor životního prostředí a zemědělství, oddělení hodnocení ekologických rizik (č. j. KUZL 53557/2017 ze dne 7. 8. 2017),
- Magistrát města Zlína, odbor životního prostředí a zemědělství (zn.: MMZL 010885/2017 ze dne 10. 2. 2017),
- Magistrát města Zlína, odbor kultury a památkové péče (dopis zn.: MMZL 026417/2017 ze dne 23. 2. 2017),
- Městský úřad Otrokovice (vyjádření č. j. OŽP/4339/2017/KSE ze dne 22. 2. 2017, č. j. OŽP/30254/2017/KSE ze dne 24. 7. 2017),
- Městský úřad Vizovice (vyjádření č. j. MUVIZ 001444/2017/MM ze dne 15. 2. 2017),

- Krajská hygienická stanice Zlínského kraje se sídlem ve Zlíně (vyjádření č. j. KHSZL 01809/2017 ze dne 28. 2. 2017, č. j. KHSZL 17301/2017 ze dne 2. 8. 2017),
- Česká inspekce životního prostředí, oblastní inspektorát Brno (vyjádření zn. ČIŽP/47/ŘI/1611013.004/17/BLV ze dne 17. 2. 2017, zn. ČIŽP/47/ŘI/1611013.006/17/BLV ze dne 14. 7. 2017).

### **Vypořádání vyjádření k dokumentaci:**

K dokumentaci bylo příslušnému úřadu doručeno celkem 10 vyjádření 3 vyjádření dotčených územních samosprávných celků a 7 vyjádření dotčených správních úřadů).

Veřejnost a dotčená veřejnost se k dokumentaci záměru vyjádřila (viz citovaná vyjádření výše). Požadavky a připomínky obsažené ve vyjádřeních byly vypořádány v části V. posudku. Posudek je zveřejněn v Informačním systému EIA na internetových stránkách CENIA, česká informační agentura životního prostředí (<http://www.cenia.cz/eia>), a na stránkách Ministerstva životního prostředí (<http://www.mzp.cz/eia>), pod kódem záměru OV8203 v části Posudek.

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

K posudku obdržel příslušný úřad v zákonném termínu vyjádření následujících subjektů:

- Statutární město Zlín (č. j. MMZL 086646/2017 ze dne 2. 8. 2017),
- Město Otrokovice, zastoupené odborem rozvoje města (usnesení Rady města Otrokovice č. RMO/86/03/17 ze dne 1. 3. 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 53557/2017 ze dne 7. 8. 2017),
- Magistrát města Zlína, odbor životního prostředí a zemědělství (zn.: MMZL 086646/2017 ze dne 2. 8. 2017),
- Městský úřad Otrokovice (vyjádření č. j. OŽP/30254/2017/KSE ze dne 24. 7. 2017),
- Krajská hygienická stanice Zlínského kraje se sídlem ve Zlíně (vyjádření č. j. KHSZL 17301/2017 ze dne 2. 8. 2017),
- Česká inspekce životního prostředí, oblastní inspektorát Brno (vyjádření zn. ČIŽP/47/ŘI/1611013.006/17/BLV ze dne 14. 7. 2017).

Písemná vyjádření byla rovněž zaslána následující *dotčenou veřejností*:

- Pan Ing. Josef Gresl, (Podvesná XI 6470, 760 01 Zlín, vyjádření ze dne 7. 8. 2017, zpracované na žádost manželů Ing. Petra Košackého a Ing. Sylvie Košacké).

Vypořádání připomínek vzhledem k jejich rozsahu tvoří nedílnou přílohu tohoto stanoviska. Připomínky uplatněné na veřejném projednání záměru byly zodpovězeny přímo na místě (viz zápis z veřejného projednání). Zpracovatel posudku na základě obdržení vyjádření k posudku a připomínek na veřejném projednání doplnil návrh stanoviska o relevantní

podmínky rezultující z procesu EIA. Příslušný úřad se se závěry zpracovatele posudku při vypořádání jednotlivých vyjádření ztotožnil. Lze konstatovat, že připomínky a dotazy byly zodpovězeny na veřejném projednání. S námitkou nevhodného místa a doby konání veřejného projednání a zveřejnění jednotlivých dokumentů v procesu EIA (podanou panem Tomášem Langem dne 9. 8. 2017 prostřednictvím emailu), se příslušný úřad vypořádal samostatným aktem ze dne 22. 8. 2017 pod č. j.: MZP/2017/570/335.

**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.**

### Poučení

Proti tomuto závaznému stanovisku není podání samostatného odvolání přípustné. V souladu s ustanovením § 149 odst. 4 zákona č. 500/2004 Sb., správní řád, je toto závazné stanovisko přezkoumatelné na základě odvolání podaného proti rozhodnutí vydanému v navazujícím řízení, které bylo podmíněno tímto závazným stanoviskem.



**Bc. Ing. František Ondráš**  
ředitel odboru výkonu státní správy VIII

### Přílohy:

Vypořádání připomínek zpracovatelem posudku  
Zápis z veřejného projednání

**Dotčené územní samosprávné celky** ve smyslu § 16 odst. 3 zákona **neprodleně** zveřejní závazné stanovisko na úředních deskách. Doba zveřejnění je podle § 16 odst. 4 zákona nejméně 15 dnů. Zároveň v souladu s tímto ustanovením **dotčené územní samosprávné celky** vyrozumí **elektronickou datovou nebo e-mailovou zprávou (petr.matecka@mzp.cz), popř. písemně příslušný úřad o dni vyvěšení závazného stanoviska na úřední desce, a to v nejkratším možném termínu.**

Do závazného stanoviska, zápisu z veřejného projednání a vypořádání připomínek zpracovatelem posudku lze nahlédnout v Informačním systému EIA na internetových stránkách CENIA, česká informační agentura životního prostředí (<http://www.cenia.cz/eia>), a na stránkách Ministerstva životního prostředí (<http://www.mzp.cz/eia>), pod kódem záměru OV8203.

Vzhledem k tomu, že zákon o posuzování vlivů na životní prostředí nestanoví zveřejňování osobních údajů zástupců veřejnosti, kteří se zúčastnili procesu EIA, jednalo by se o neoprávněně zveřejněné osobní údaje. Neoprávněným zveřejňováním by mohlo být dotčeno právo subjektu údajů na ochranu jeho soukromého a osobního života. Z tohoto důvodu příslušný úřad v rámci zveřejnění stanoviska provedl anonymizaci osobních údajů fyzických osob.

Rozdělovník k č. j.: MZP/2017/570/459

**Dotčené územní samosprávné celky:**

Zlínský kraj, třída Tomáše Bati 21, 761 90 Zlín

Statutární město Zlín, nám. Míru 12, 761 40 Zlín

Město Otrokovice, nám. 3. května 1340, 765 23 Otrokovice

Obec Želechovice nad Dřevnicí, Ul. 4. května 68, 763 11 Želechovice nad Dřevnicí

Obec Lípa, Lípa 118, 763 11 pošta Želechovice nad Dřevnicí

Obec Zádveřice, Zádveřice 460, 763 12 Vizovice

Město Vizovice, Masarykovo nám. 1007, 763 12 Vizovice

**Dotčené správní úřady:**

Krajský úřad Zlínského kraje, odbor životního prostředí a zemědělství, třída Tomáše Bati 21, 761 90 Zlín

Magistrát města Zlína, odbor životního prostředí a zemědělství, Zarámí 4421, 761 90 Zlín

Městský úřad Otrokovice, odbor životního prostředí, nám. 3. května 1340, 765 23. Otrokovice

Městský úřad Vizovice, odbor životního prostředí, Masarykovo nám. 1007, 763 12 Vizovice

Krajská hygienická stanice Zlínského kraje se sídlem ve Zlíně, Havlíčkovo nábřeží 600, 760 01 Zlín

ČIŽP oblastní inspektorát Brno, Lieberzeitova 14, 614 00 Brno

**Oznamovatel:**

Správa železniční dopravní cesty, státní organizace, Stavební správa východ, Nerudova 1 779 00 Olomouc

**Zpracovatel dokumentace:**

Ecological Consulting a.s., Na střelnici 48, 779 00 Olomouc

**Zpracovatel posudku:**

Prof. Ing. Vladimír Lapčík, CSc., K Odře 67/10, 700 30 Ostrava - Výškovice

**Odbory MŽP:**

- odbor ochrany ovzduší
- odbor ochrany vod
- odbor obecné ochrany přírody a krajiny
- odbor posuzování vlivů na životní prostředí a integrované prevence

