

Brno dne 18. září 2024

Č. j.: MZP/2024/240/1918

Sp. zn.: ZN/MZP/2023/252/175

Vaše č. j.: DESU/032/013205/24

Vyřizuje: RNDr. Miroslav Rokos

Tel.: 267 123 701

E-mail: Miroslav.Rokos@mzp.cz

ZÁVAZNÉ STANOVISKO K OVĚŘENÍ ZMĚN ZÁMĚRU

kteřé by mohly mít významný negativní vliv na životní prostředí, podle § 9a odst. 6 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 platném do 31.12.2023 (dále jen „zákon“) ve vztahu ke stanovisku k posouzení vlivů provedení záměru na životní prostředí vydanému dle § 9a odst. 1 zákona dne 11.09.2017 pod č.j. MZP/2017/570/4593 (dále také jen „stanovisko EIA“)

Výroková část

Záměr předkládaný v navazujícím řízení

Název záměru:

Modernizace a elektrizace trati Otrokovice – Vizovice, část Otrokovice – Zlín střed do km 11,0

Kapacita (rozsah) záměru:

Záměr obsahuje změnu dokončené stavby, kdy se výrazně mění v žst. Otrokovice, Zlín střed, kde dochází ke komplexní rekonstrukci železničních stanic. V rámci stavby bude zrušena zastávka Otrokovice-Trávníky, Zlín-U mlýna, Zlín-Malenovice a Zlín-Louky. Na trati bude zřízena nebo modernizována zastávka Zlín-Malenovice zastávka, odbočka Zlín- Malenovice, nová zastávka Zlín-Malenovice obec, Zlín-Prštné. Kolejové úpravy v rámci stavby se týkají trati v celém jejím rozsahu. Cílem úprav je zkapacitnění trati plným zdvoukolejněním v úseku Otrokovice - Zlín střed. Záměr řeší nevyhovující stav železničního svršku a spodku, zvýšení traťové rychlosti až na 100km/h a zajištění nápravového tlaku 22,5 t. Ve všech zastávkách a stanicích budou zřízena nástupiště odpovídající vyhlášce o pohybu osob se sníženou schopností pohybu a orientace. Výrazně bude rekonstruována i odbočná stanice Otrokovice. Železniční tunel v obvodu železniční stanice Otrokovice pro dvě koleje umožní mimoúrovňové křížení

železniční tratě s komunikací II. třídy. Záměr odstraní úrovně křížení železniční trati a silniční komunikace v části Zlín - Prštné. Tento dopravní problém bude vyřešen mimoúrovňovým křížením dvoukolejně železniční tratě a místní komunikace (Prštnenská příčka). Trať Otrokovice – Zlín - Vizovice bude v celé délce elektrizována střídavou proudovou soustavou 25kV v návaznosti na stavbu „Změna trakční soustavy na AC 25 kV, 50 Hz v úseku Nedakonice – Říkovice“. Trakční vedení bude provedeno podle vzorové sestavy „S“ pro elektrizaci tratí SŽDC proudovou soustavou 25kV 50HZ, TN-C.

Navazující řízení:

Řízení o povolení stavby, které vede Dopravní a energetický stavební úřad, odbor vyvlastnění a právních činností, jakožto příslušný stavební úřad ve věci řízení týkajícího se vyhrazené stavby uvedené v bodu b) přílohy č. 3 zákona č. 283/2021 Sb., stavební zákon, ve znění pozdějších předpisů, podle ust. § 330 odst. 3 a § 33 odst. 2 písm. a) stavebního zákona ve spojení s ust. § 15 odst. 1 písm. b) zákona č. 183/2006 Sb., stavební zákon platný do 31.12.2023, a § 7 odst. 1 zákona o drahách, a jako správní orgán příslušný k vedení navazujícího řízení ve smyslu § 9b zákona EIA, podle § 87 odst. 1 stavebního zákona. Seznam stavebních objektů povolovaných v tomto řízení je uveden v DSP stavby „Modernizace a elektrizace trati Otrokovice – Vizovice, část Otrokovice – Zlín střed do km 11,0“ (SUDOP Brno, 11/2023).

Stanovisko EIA

Název záměru:

Kapacita (rozsah) záměru:

Zařazení záměru dle přílohy č. 1 k zákonu ke dni vydání stanoviska EIA

Umístění záměru:

Modernizace a elektrizace trati Otrokovice - Vizovice

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.

Bod 44 (Celostátní železniční dráhy) kategorie I

kraj: Zlínský

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

k.ú.: 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. (nyní Správa železnic, s.o.),

IČ oznamovatele:

70994234

**Sídlo (bydliště)
oznamovatele:**

Dlážděná 1003/7, 110 00 Praha 1

**Příslušný úřad,
který stanovisko vydal:**

Ministerstvo životního prostředí, odbor výkonu státní správy VIII

Datum vydání stanoviska EIA: 11.09.2017

Číslo jednací stanoviska EIA: MZP/2017/570/4593

Ministerstvo životního prostředí, jako příslušný úřad podle § 21 zákona, na základě § 9a odst. 7 zákona

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 předloženému záměru „Modernizace a elektrizace trati Otrokovice – Vizovice, část Otrokovice – Zlín střed do km 11,0“

Odůvodnění

Odůvodnění vydání souhlasného závazného stanoviska:

Ministerstvo životního prostředí, odbor výkonu státní správy IV, obdrželo dne 18.12.2023 žádost společnosti SUDOP BRNO, spol. s r.o., Kounicova 688/26, 602 00 Brno, zastupující oznamovatele Správa železnic, s.o., o vydání závazného stanoviska k ověření změn záměru „Modernizace a elektrizace trati Otrokovice – Vizovice, část Otrokovice – Zlín střed do km 11,0“,

který byl posuzován podle zákona a k němuž bylo Ministerstvem životního prostředí vydáno dle § 9a odst. 1 zákona souhlasné stanovisko EIA čj. MZP/2017/570/4593 ze dne 11.09.2017. K žádosti byla přiložena projektová dokumentace pro povolení stavby a materiál s názvem „Změny záměru před územním řízením, ustanovení § 9a odstavce (6) zákona č. 100/2001 Sb.“, vypracovaný společností SUDOP BRNO, spol. s r.o.

Žádost byla podána pro navazující stavební řízení. Oznámení o zahájení tohoto navazujícího řízení bylo Ministerstvu životního prostředí doručeno dne 22.08.2024 pod čj. DESU/032/013205/24. Příslušným stavebním úřadem je Dopravní a energetický stavební úřad, odbor vyvlastnění a právních činností. Z oznámení vyplývá, že stavební řízení bylo zahájeno podáním žádosti dne 18.12.2023. Dále byla ověřena platnost závazného stanoviska EIA. Bylo zjištěno, že platnost stanoviska odvozená od data jeho vydání měla uplynout dne 11.09.2024, avšak dne 22.07.2024 byla MŽP doručena žádost oznamovatele o jeho prodloužení, o kterém doposud nebylo rozhodnuto. S ohledem na ust. § 9a odst. 4 zákona se tedy stanovisko EIA považuje za platné. Na základě uvedeného lze konstatovat, že podmínky podání žádosti o vydání závazného stanoviska k ověření změn záměru uvedené v § 9a odst. 6 zákona byly splněny.

Ministerstvo životního prostředí ověřilo, zda projektová dokumentace záměru pro povolení stavby po věcné stránce odpovídá záměru posuzovanému v procesu EIA, k němuž bylo vydáno výše citované stanovisko, zda nedošlo ke změnám záměru, které by mohly mít významný negativní vliv na životní prostředí, zejména ke zvýšení jeho kapacity a rozsahu nebo ke změně jeho technologie, řízení provozu nebo způsobu užívání. Bylo zjištěno, že projektová dokumentace oproti záměru posuzovanému v procesu EIA změny obsahuje. Jedná se však o změny, které byly shledány jako nepodstatné a nejsou tedy důvodem pro vydání nesouhlasného závazného stanoviska k ověření změn záměru. Popis změn je uveden v následující části.

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

Trakční vedení

V dokumentaci EIA byla uvažována trakční proudová soustava IT 3kV ss s nově budovanou trakční měničnou v Lípě nad Dřevnicí. V současném řešení bude použit trakční systém 25kV 50Hz, bez nutnosti budování nového napájecího bodu (Měnična v Lípě vybudována nebude). Trakční vedení bude napájeno z TNS Otrokovice, která bude vybudována mimo posuzovanou stavbu, v rámci akce „Změna trakční soustavy na AC 25 kV, 50 Hz v úseku Nedakonice – Říkovice“. Zavedení střídavé trakce je výhodnější. Střídavá trakce z důvodu použití několikanásobně většího napětí (25kV – 3kV) potřebuje na přenesení stejného výkonu méně proudu a tím mohou být menší průřezy a tahy vodičů, což se projeví na úspoře jak mědi, tak oceli a betonu na vybudování trakčních podpěr. Rovněž jsou téměř zanedbatelné účinky bludných proudů, kterým je nutné u stejnosměrné trakce věnovat zvláštní pozornost a provést opatření do velkých vzdáleností od trati (např. proti korozi podzemních vedení).

Kolejové řešení, úprava přechodů a zastávek

Kolejové úpravy budou provedeny v celém rozsahu stavby. Cílem je zkapacitnění trati zdvoukolejněním v úseku Otrokovice – Zlín střed, odstranění nevyhovujícího stavu žel. svršku a spodku a zvýšení traťové rychlosti až na 100 km/h. Oproti dokumentaci EIA bude návrhová rychlost v úseku Otrokovice – Zlín střed následující:

Km 0,000 - 0,436	50 km/h
Km 0,436 - 9,326	100 km/h
Km 9,326 - 11,0	80 km/h

Změny v rychlostech jsou minimální, hlukovou situaci předpokládanou ve výhledu neovlivní.

Původně rušený přechod v ev.km 10,423 (km10,422) nebude zrušen, ale bude zabezpečen PZS se závorami.

Zastávky Otrokovice-Trávníky, Zlín-U Mlýna a Zlín-Louky budou zrušeny. Stávající žst. Zlín-Malenovice bude nahrazena zastávkou Zlín-Malenovice obec a odbočkou Zlín- Malenovice.

Uvedené změny jsou z hlediska vlivů na životní prostředí nepodstatné.

Tunel v Otrokovicích

Umístění a délkové řešení tunelu zůstalo zachováno. Změna je pouze ve výškovém řešení. Tato změna byla provedena z důvodu nutnosti dodržení krytí vodovodu. Trať bude zahlobena o cca 2 m níže, aby mělo vedení vodovodu nad tunelem dostatečné krytí. Tato skutečnost neovlivní hodnocení vlivů stavby na životní prostředí.

Sdělovací a zabezpečovací zařízení

Změny v technologii jsou především tyto: staniční i traťové zabezpečovací zařízení bude modernější – elektronického typu, napájení zařízení bude vybudováno nově (nezůstane zachováno stávající), bude provedena výstavba traťové části nového evropského vlakového zabezpečovače ETCS. Antény jednotlivých BTS budou umístěny na samostatné stožáry (ne na budovy). Změny v technologii zabezpečovacího zařízení neovlivní hodnocení vlivů stavby na životní prostředí.

Výpravní budova Zlín

V období zhotovení dokumentace EIA byla nová výpravní budova v žst. Zlín součástí záměru. Později došlo ke změně a tato stavba bude projektována a budována samostatně a z drážní stavby byla vypouštěna. Tato změna neovlivní hodnocení vlivů stavby na životní prostředí.

K jiným změnám v technickém řešení záměru nedošlo. Lze konstatovat, že popsané změny nejsou takového charakteru, že by mohly mít významný negativní vliv na životní prostředí. Nebyla významně zvýšena kapacita a rozsah záměru, změněna jeho technologie, řízení provozu ani způsob užívání.

Z důvodu upřesnění technického řešení jednotlivých stavebních objektů, a tedy i rozsahu ploch potřebných pro realizaci, došlo k významné redukci záborů ZPF z původních 10,1 ha na 2,66 ha.

Protihluková opatření navržená v rámci EIA byla již v rámci DUR upřesněna na základě dalších měření hluku, použití nové výpočtové metodiky (německá výpočtová metodika Schall 03 pro drážní dopravu a metodika Cnossos-EU pro silniční dopravu). Došlo i ke změně v předpokládaných intenzitách dopravy po dokončení stavby, a to k mírnému snížení počtu vlaků a k předpokladu využití tišších vagónů u nákladních vlaků. Tyto změny přispívají ke snížení hlukových emisí.

V návrhu protihlukových stěn byla upřesněna jejich výška: u některých PHS došlo ke snížení (zprecizování výpočtu po provedených měření hluku, změnách v intenzitě a skladbě vlaků a nová metodika výpočtu). Rozsah stěn zůstává ve stejném rozsahu (posuny v řádech metrů jsou způsobeny upřesněním technického řešení a koordinací s dalšími objekty).

Dále byl oproti dokumentaci EIA upraven návrh individuálních protihlukových opatření v souvislosti se zpřesněním zadání a úpravou PHS. Další opatření přibyla (silniční hluk) nebo byla vypuštěna (drážní hluk) po aktualizaci hlukové studie v roce 2023 v souvislosti se změnami v legislativě, kde došlo ke stanovení nových limitních hladin hluku (především u silničního nadjezdu Prštné).

V Dokumentaci EIA byly navrženy v dotčeném úseku antivibrační opatření v km 5,05 – 5,15: RD Tečovská č.p. 238 Zlín.Malenovice. Během navazující přípravy stavby bylo upraveno prostorové řešení v tomto úseku a dům č.p. 238 bude demolován. Opatření byla v DUR a tedy i v DSP vypuštěna.

Ve výhledovém stavu je plánována výstavba nové koleje v těsné blízkosti obytné zástavby - tř. Tomáše Bati 328, Otrokovice. Protože vzdálenost od osy koleje bude menší než 10 m, je doporučeno doplnit antivibrační rohože tloušťky 25 mm do železničního spodku u dvou nejbližších kolejí v km 155,759 – 155,800. V tomto úseku byla opatření doplněna. U dalších objektů se na základě provedených měření a výpočtů překročení limitních hladin vibrací nepředpokládá.

Ostatní vlivy na životní prostředí popsané v dokumentaci EIA se v důsledku výše uvedených změn projektu nemění.

Z výše uvedených důvodů Ministerstvo životního prostředí vydalo souhlasné závazné stanovisko k ověření změn záměru podle § 9a odst. 7 zákona.

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.

Poučení

Proti tomuto závaznému stanovisku není podání samostatného odvolání přípustné. V souladu s ustanovením § 149 odst. 7 zákona č. 500/2004 Sb., správní řád, ve znění pozdějších předpisů je toto závazné stanovisko přezkoumatelné v rámci odvolání podaného proti rozhodnutí vydanému v navazujícím řízení, které bylo podmíněno tímto závazným stanoviskem.

RNDr. Miroslav Rokos
ředitel odboru výkonu státní správy IV
podepsáno elektronicky

Obdrží:

Dopravní a energetický stavební úřad, odbor vyvlastnění a právních činností, nábřeží
Ludvíka Svobody 1222/12, 110 00 Praha 1

Na vědomí:

SUDOP BRNO, spol. s r.o., Kounicova 688/26, 611 36 Brno

Správa železnic, s.o., Dlážděná 1003/7, 110 00 Praha 1