

Odbor životního prostředí a zemědělství
oddělení hodnocení ekologických rizik

Dle rozdělovníku

datum

21. června 2017

oprávněná úřední osoba

Ing. Eva Gregušová

číslo jednací

KUZL 32075/2017

spisová značka

KUSP 32075/2017 ŽPZE-EG

ROZHODNUTÍ

- závěr zjišťovacího řízení doručované veřejnou vyhláškou

Krajský úřad Zlínského kraje, odbor životního prostředí a zemědělství jako příslušný správní orgán podle § 20 písm. b) a § 22 písm. a) zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí a o změně některých souvisejících zákonů (zákon o posuzování vlivů na životní prostředí), v platném znění, (dále jen „zákon“) a §§ 10 a 11 zák. č. 500/2004 Sb., správní řád, ve znění pozdějších předpisů (dále jen správní řád), k posouzení záměru „Rekonstrukce žst. Vsetín“ rozhodl podle § 7 odst. 6 zákona,

že záměr „Rekonstrukce žst. Vsetín“

nemá významný vliv na životní prostředí a nebude posuzován podle zákona.

Identifikační údaje:

Název záměru a jeho zařazení podle přílohy č. 1:

Rekonstrukce žst. Vsetín

Záměr naplňuje dikci bodu 9.2 Novostavby (záměry neuvedené v kategorii I), rekonstrukce, elektrizace nebo modernizace železničních drah; novostavby nebo rekonstrukce železničních a intermodálních zařízení a překladišť, kategorie II, přílohy č. 1 zákona.

Kapacita záměru:

Záměr „Rekonstrukce žst. Vsetín“ je kompletní rekonstrukce stanice včetně zcela nového řešení kolejíště stanice a rekonstrukce přidružených objektů.

Záměr vychází ze „Studie proveditelnosti Horní Lideč st. hr. – Hranice na Moravě“ (dále jen Studie). Rozsah Studie je vymezen státní hranicí se Slovenskou republikou a žst. Hranice na Moravě (včetně). Studie v sobě zahrnuje všechny mezilehlé dopravní, přičemž v případě odbočujících tratí bude uvažováno s minimálním rozsahem úprav z důvodu potřeb nového uspořádání stanic. Součástí Studie je kompletní vyřešení žst. Vsetín. Studie je řešena ve variantách. Jednotlivé varianty Studie se v území dotčeném řešeným záměrem liší výhradně uspořádáním kolejíště ve stanici, mimodrážní pozemky jednotlivé varianty ovlivní stejně.

Stavba „Rekonstrukce žst. Vsetín“, která je řešena v tomto oznámení, je ohraničena železniční stanicí Vsetín a napojením na trakční napájecí stanici (TNS) Ústí u Vsetína. Kolejové úpravy jsou navrženy v úseku mezi staničením km 43,15 (staničení úseku trati 2361), podchod Vsetín mezi místními částmi Rybníky a Trávníky a km 34,1 (staničení úseku trati 2362) Ústí u Vsetína.

Umístění:

Kraj: Zlínský
Místo stavby: město Vsetín
Katastrální území: Vsetín a Rokytnice u Vsetína
Místo stavby: obec Ústí
Katastrální území: Ústí u Vsetína

Záměr se nachází ve Zlínském kraji, na železniční trati Hranice na Moravě – Horní Lideč státní hranice, v jejím úseku Vsetín – Ústí u Vsetína. Dle knižního jízdního řádu se jedná o trať č. 280. Poloha stavby je dána stávající železniční trati v okolí města Vsetína. Kolejové úpravy budou realizovány v úseku mezi km 43,15 ve Vsetíně a km 34,1 v Ústí u Vsetína.

Charakter záměru a možnost kumulace s jinými záměry:

Předmětem záměru je kompletní rekonstrukce stanice včetně zcela nového řešení kolejíště stanice a rekonstrukce přidružených objektů. Stavební činnost bude zahájena přibližně v srpnu r. 2019. Proces výstavby bude trvat přibližně 1 rok.

Rekonstrukce žst Vsetín je ovlivněna navazujícími stavbami, jejichž investorem je město Vsetín a soukromí investoři. Stavba je bezprostředně ovlivněna studií přednádraží, která řeší novou polohu autobusového nádraží Vsetín a zcela nově řeší dopravní řešení ulice Nádražní a stávající prostor autobusového nádraží. Stavba přednádraží je v současné době odevzdána v rozsahu územní studie a připravuje se dokumentace pro územní řízení. Dále stavba navazuje na stavbu obchodního centra což je sloučená investice města Vsetín a soukromého investora firmy Valatrans. Rekonstrukce žst Vsetín propojuje toto centrum a vlaková nástupiště novým podchodem. Stavba je v současnosti podána na územní řízení na stavebním úřadě ve Vsetíně. Třetí stavbou, která navazuje na rekonstrukci žst Vsetín je studie zastavenosti Lapač. Tato studie je v současnosti ve vývoji a stavbu žst Vsetín nijak nelimituje. V budoucnu se bude muset novému stavu kolejíště naopak přizpůsobit.

V širším území v současné době probíhá příprava rozšíření silnice I/57.

Jiné záměry, které by byly navrženy k výstavbě v období realizace posuzovaného záměru a které by tak mohly přispět k navýšení negativního vlivu na životní prostředí a veřejné zdraví, nejsou v současné době zpracovatelům oznámeny.

V rámci širších vztahů spadá řešená trať do sítě celostátních tratí ČR a v rámci evropského železničního systému je součástí sítě TEN-T s předpokládanou modernizací. Současně je tato trať zahrnuta do nákladního koridoru RFC 9 – „Rýnsko-dunajského“.

Z pohledu strategických národních dokumentů je trať zmíněna v „Dopravních sektorových strategiích, 2. fáze“, jako součást evropských sítí. Dále se na ni vážou obecné požadavky „Dopravní politiky ČR pro období 2014 – 2020 s výhledem do roku 2050“.

Úsek Horní Lideč st. hr. – Hranice na Moravě je dle Prohlášení o dráze celostátní a regionální celostátní dráha evropského významu. Hraniční železniční přechod Horní Lideč – Lúky pod Makytou je jedním ze tří přechodů mezi ČR a SK, který umožňuje provoz závislou trakcí a je díky dvoukolejně trati výhledově dostatečně kapacitní. Trať může být alternativou pro vedení tranzitních vlaků ve východo-západním směru, mezi Přerovem a Žilinou (SK), kdy trasa přes Horní Lideč nabízí nezanedbatelně kratší alternativu pro tuto relaci.

Trať tvoří významnou dopravní spojnici pro dvě největší města této oblasti – Valašské Meziříčí a Vsetín a současně jako spojení s Hranicemi na Moravě s vazbami dále směrem na Ostravsko nebo Přerov a tedy Olomouc, Brno či Břeclav.

Stručný popis technického a technologického řešení záměru:

Stanice Vsetín bude rekonstruována dotčena prakticky v celém rozsahu.

Bude vystavěna zcela nová budova společného dopravního terminálu, kterou budou společně využívat cestující vlakem, autobusem a MHD. Dále bude nově vystavěna výpravní budova, která bude sloužit pouze pro venkovního výpravčího a do budoucna pro pohotovostního výpravčího. Budova je jednopodlažní a bude umístěna za ukončení kolejí 6 a 8. Dalšími součástmi stavby je napojení depa, výstavba nových ploch a kolejí pro zázemí správce infrastruktury, přemístění tankovacího zařízení, rekonstrukce zabezpečovacího sdělovacího zařízení, silnoproudé technologie včetně dispečerské fídicí techniky, trakčního a energetického zařízení. V prostoru vymezeném budovou RZZ, kolejí č. 8 a vlečkou Bařových lesů vzniká zcela nový oplocený areál OŘ Olomouc zahrnující zpevněné plochy a objekt haly.

Nově budou řešeny protihlukové stěny. Ve stanici vzniknou dvě nová nástupiště se čtyřmi nástupními hranami. Tři nástupní hrany slouží pro směr Hranice na Moravě Horní Lideč a jedna nástupní hrana slouží pro směr Velké Karlovice. Výška nástupních hran bude nově 550 mm nad temenem koleje. Na obou nástupištích bude nové zastřešení. Bude řešena kompletní rekonstrukce kolejíště mezi km 43,15 (Vsetín, staničení úseku trati 2361) a 34,1 (Ústí u Vsetína, staničení úseku trati 2362),

včetně obou zhlaví železniční stanice, budou snesena postradatelná zařízení a bude provedena rekonstrukce železničního spodku a svršku včetně odvodnění. Součástí stavby bude i rekonstrukce úseku trati žst. Vsetín – odb. Bečva (včetně) a dále rekonstrukce koleje č. 2 až do km 34,1.

V dotčeném úseku budou rekonstruovány mostní objekty a propustky. Předem bude proveden geotechnický a stavebně technický průzkum, který upřesní následný stavební počín. Při rekonstrukci mostních objektů a propustků bude uvažováno s dostatečnou rezervou do budoucna, průtočné otvory zůstanou zachovány, nebo se zvětší. Nové objekty mostů vyplývají z nového kolejového řešení případně z požadavků na převedení chodců přes kolejiště, jelikož součástí stanice je i zrušení dvou úrovněových přechodů respektive přejezdů. Světlost otvorů je limitována navazující infrastrukturou, to znamená, že u kompletně rekonstruovaných objektů nelze zvětšit stávající otvory, jelikož to navazující infrastruktura neumožňuje.

Součástí záměru je nový podchod pro pěší, který propojí dopravní terminál s ostrovním nástupištěm, a s budoucím obchodním centrem. Současně propojí Rokytnici a Dolní město. Železniční úrovněový přejezd místní komunikace (ulice U Křivačkárný, km 38,264, železniční číslo přejezdu P8060) bude zrušen a nahrazen novým podchodem. Ulice U Křivačkárný a ulice Štěpánská bude propojena novou místní komunikací. Místní komunikace povede po mostu přes potok Rokytenka podél tratě. Přečhod pro pěší (ulice Štěpánská, km 43,415, železniční číslo přejezdu P8059) bude zrušen bez náhrady. Jako náhrada přechodu bude sloužit nový podchod U Křivačkárný a stávající podchod v km 43,15 mezi Trávníky a Rybníky. Bude zřízena nová obslužná silniční komunikace z ulice „Na Lapači“ k nově zbudovaným technologickým plochám a zařízením správce železniční dopravní infrastruktury, v rámci této komunikace se bude kompletně rekonstruovat most přes náhon.

Celkově se staveniště nachází na stávající infrastruktuře, stavba nezasahuje mimo prostor stávajícího kolejiště nebo přilehlých komunikací, výjimkou je pouze komunikace mezi ul. U Křivačkárný a ul. Štěpánská. Soubor budov, které v současnosti vytvářejí komplex výpravní budovy a vlakového dopravního terminálu, je určen k demolicí. Současně bude sneseno stávající kolejiště a v celém rozsahu stavby, budou demolovány pozemní objekty, které budou v kolizi s novým kolejovým řešením.

Oznamovatel:

Správa železniční dopravní cesty, s. o., Dlážďená 1003/7, 110 00 Praha 1 - Nové Město, IČ: 70994234

Zpracovatel oznámení:

RNDr. Bc. Jaroslav BOSÁK, MBA, Ecological Consulting a.s., Na Střelnici 48, 779 00 Olomouc

Autorizace ke zpracování dokumentací, posudků a oznámení dle zákona č.100/2001Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí MŽP ČR č. j. 14563/1610/OPVŽ/97 ze dne 28.04.1998, prodlouženo rozhodnutím č. j. 87608/ENV/14 ze dne 7. 1. 2015.

Odůvodnění:

- 1. Odůvodnění vydání rozhodnutí a úvahy, kterými se příslušný úřad řídil při hodnocení zásad uvedených v příloze č. 2 k zákonu**

I. Charakteristika záměrů

Předmětem záměru je kompletní rekonstrukce stanice včetně zcela nového řešení kolejiště stanice a rekonstrukce přidružených objektů. Stavební činnost bude zahájena přibližně v srpnu r. 2019. Proces výstavby bude trvat přibližně 1 rok.

Rekonstrukce žst Vsetín je ovlivněna navazujícími stavbami, jejichž investorem je město Vsetín a soukromí investoři. Stavba je bezprostředně ovlivněna studií přednádraží, která řeší novou polohu autobusového nádraží Vsetín a zcela nově řeší dopravní řešení ulice Nádražní a stávající prostor autobusového nádraží. Stavba přednádraží je v současné době odevzdána v rozsahu územní studie a připravuje se dokumentace pro územní řízení. Dále stavba navazuje na stavbu obchodního centra což je sloučená investice města Vsetín a soukromého investora firmy Valatrans. Rekonstrukce žst Vsetín

propojuje toto centrum a vlaková nástupiště novým podchodem. Stavba je v současnosti podána na územní řízení na stavebním úřadě ve Vsetíně. Třetí stavbou, která navazuje na rekonstrukci žst Vsetín je studie zastavenosti Lapač. Tato studie je v současnosti ve vývoji a stavbu žst Vsetín nijak nelimituje. V budoucnu se bude muset novému stavu kolejiště naopak přizpůsobit.

V širším území v současné době probíhá příprava rozšíření silnice I/57.

Jiné záměry, které by byly navrženy k výstavbě v období realizace posuzovaného záměru a které by tak mohly přispět k navýšení negativního vlivu na životní prostředí a veřejné zdraví, nejsou v současné době zpracovatelům oznámení známy.

V rámci širších vztahů spadá řešená trať do sítě celostátních tratí ČR a v rámci evropského železničního systému je součástí sítě TEN-T s předpokládanou modernizací. Současně je tato trať zahrnuta do nákladního koridoru RFC 9 – „Rýnsko-dunajského“.

Z pohledu strategických národních dokumentů je trať zmíněna v „Dopravních sektorových strategiích, 2. fáze“, jako součást evropských sítí. Dále se na ni vážou obecné požadavky „Dopravní politiky ČR pro období 2014 – 2020 s výhledem do roku 2050“.

Úsek Horní Lideč st. hr. – Hranice na Moravě je dle Prohlášení o dráze celostátní a regionální celostátní dráha evropského významu. Hraniční železniční přechod Horní Lideč – Lúky pod Makytou je jedním ze tří přechodů mezi ČR a SK, který umožňuje provoz závislou trakcí a je díky dvoukolejné trati výhledově dostatečně kapacitní. Trať může být alternativou pro vedení tranzitních vlaků ve východo-západním směru, mezi Přerovem a Žilinou (SK), kdy trasa přes Horní Lideč nabízí nezanedbatelně kratší alternativu pro tuto relaci.

Trať tvoří významnou dopravní spojnicí pro dvě největší města této oblasti – Valašské Meziříčí a Vsetín a současně jako spojení s Hranicemi na Moravě s vazbami dále směrem na Ostravsko nebo Přerov a tedy Olomouc, Brno či Břeclav.

Stručný popis technického a technologického řešení záměrů:

Stanice Vsetín bude rekonstruována dotčena prakticky v celém rozsahu.

Bude vystavěna zcela nová budova společného dopravního terminálu, kterou budou společně využívat cestující vlakem, autobusem a MHD. Dále bude nově vystavěna výpravní budova, která bude sloužit pouze pro venkovního výpravčího a do budoucna pro pohotovostního výpravčího. Budova je jednopodlažní a bude umístěna za ukončení kolejí 6 a 8. Dalšími součástmi stavby je napojení depa, výstavba nových ploch a kolejí pro zázemí správce infrastruktury, přemístění tankovacího zařízení, rekonstrukce zabezpečovacího sdělovacího zařízení, silnoproudé technologie včetně dispečerské řídicí techniky, trakčního a energetického zařízení. V prostoru vymezeném budovou RZZ, kolejí č. 8 a vlečkou Bařových lesů vzniká zcela nový oplocený areál OR Olomouc zahrnující zpevněné plochy a objekt haly.

Nově budou řešeny protihlukové stěny. Ve stanici vzniknou dvě nová nástupiště se čtyřmi nástupními hranami. Tři nástupní hrany slouží pro směr Hranice na Moravě Horní Lideč a jedna nástupní hrana slouží pro směr Velké Karlovice. Výška nástupních hran bude nově 550 mm nad temenem koleje. Na obou nástupištích bude nové zastřešení. Bude řešena kompletní rekonstrukce kolejiště mezi km 43,15 (Vsetín, staničení úseku trati 2361) a 34,1 (Ústí u Vsetína, staničení úseku trati 2362), včetně obou zhlaví železniční stanice, budou snesena postradatelná zařízení a bude provedena rekonstrukce železničního spodku a svršku včetně odvodnění. Součástí stavby bude i rekonstrukce úseku trati žst. Vsetín – odb. Bečva (včetně) a dále rekonstrukce koleje č. 2 až do km 34,1.

V dotčeném úseku budou rekonstruovány mostní objekty a propustky. Předem bude proveden geotechnický a stavebně technický průzkum, který upřesní následný stavební počín. Při rekonstrukci mostních objektů a propustků bude uvažováno s dostatečnou rezervou do budoucna, průtočné otvory zůstanou zachovány, nebo se zvětší. Nové objekty mostů vyplývají z nového kolejového řešení případně z požadavků na převedení chodců přes kolejiště, jelikož součástí stanice je i zrušení dvou úrovněových přechodů respektive přejezdů. Světlost otvorů je limitována navazující infrastrukturou, to znamená, že u kompletně rekonstruovaných objektů nelze zvětšit stávající otvory, jelikož to navazující infrastruktura neumožňuje.

Součástí záměru je nový podchod pro pěší, který propojí dopravní terminál s ostrovním nástupištěm, a s budoucím obchodním centrem. Současně propojí Rokytnici a Dolní město. Železniční úrovněový přejezd místní komunikace (ulice U Křivačkárný, km 38,264, železniční číslo přejezdu P8060) bude zrušen a nahrazen novým podchodem. Ulice U Křivačkárný a ulice Štěpánská bude propojena novou

místní komunikací. Místní komunikace povede po mostu přes potok Rokytenka podél tratě. Přechod pro pěší (ulice Štěpánská, km 43,415, železniční číslo přejezdu P8059) bude zrušen bez náhrady. Jako náhrada přechodu bude sloužit nový podchod U Křivačkárny a stávající podchod v km 43,15 mezi Trávníky a Rybníky. Bude zřízena nová obslužná silniční komunikace z ulice „Na Lapači“ k nově zbudovaným technologickým plochám a zařízením správce železniční dopravní infrastruktury, v rámci této komunikace se bude kompletně rekonstruovat most přes náhon.

Celkově se staveniště nachází na stávající infrastruktuře, stavba nezasahuje mimo prostor stávajícího kolejíště nebo přilehlých komunikací, výjimkou je pouze komunikace mezi ul. U Křivačkárny a ul. Štěpánská. Soubor budov, které v současnosti vytvářejí komplex výpravní budovy a vlakového dopravního terminálu, je určen k demolici. Současně bude sneseno stávající kolejíště a v celém rozsahu stavby, budou demolovány pozemní objekty, které budou v kolizi s novým kolejovým řešením.

Plán organizace výstavby

V souvislosti s maximální možnou ochranou životního prostředí při realizaci stavby budou dodrženy následující podmínky, které budou převzaty do technického řešení projektové dokumentace (Plán organizace výstavby, případně Havarijní, Povodňový plán apod.):

- Venkovní stavební práce spojené se zvýšenou hlučností (např. terénní úpravy apod.) nebudou realizovány 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 budou uskutečňovány v denní dobu.
- Realizovat protihlukové stěny navržené v hlukové studii.
- Protihlukové stěny a clony budovat z neprůhledného materiálu. Pokud bude zvolen průhledný typ protihlukové stěny, je nutné jej zajistit proti kolizi s letícími ptáky pískováním svislými pruhy o šířce min. 2 cm a rozteči max. 10 cm.
- Dodavatel stavby bude zodpovědný za zajištění řádné údržby a sjízdnosti všech jím využívaných přístupových cest ke staveništi po celou dobu probíhajících stavebních prací.
- Na plochách staveniště nebudou skladovány 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.).
- Plochy zařízení staveniště budou situovány mimo záplavové území pro Q₁₀₀.
- Na zařízeních staveniště budou minimalizovány zásoby sypkých stavebních materiálů a ostatních potenciálních zdrojů prašnosti; vlastní zemní práce budou prováděny po etapách vždy v rozsahu nezbytně nutném.
- Nákladní automobily převážející zeminu a stavební materiál budou řádně zaplachtovány.
- Používané komunikace a zařízení staveniště budou pravidelně skrápěny a stavební mechanismy a nákladní automobily vyjíždějící ze stavby budou důsledně čištěny.
- Bude probíhat pravidelné čištění ploch zařízení staveniště a příjezdových cest.
- Recyklační stanice kameniva bude vhodně umístěna.
- Případné mezideponie výkopových zemin budou udržovány v bezplevelném stavu. Ty, které nebudou bezprostředně využity do 6 týdnů od vlastní skrývky, budou osety travinami.
- Při terénních pracích bude používán materiál vlhčen z důvodu snížení prašnosti z výstavby.
- V průběhu krátkodobé odstávky mechanismů budou tyto podloženy záchytnými vanami pro zachycení případných úkapů ropných látek.
- Látky závadné vodám budou skladovány v k tomuto účelu vyhrazených prostorách, zabezpečených proti úniku znečištění do půdy nebo vod.
- Plnění provozními kapalinami v areálu stavby bude prováděno pouze v nezbytných případech, kdy by plnění mimo areál bylo organizačně neschůdné nebo technicky nerealizovatelné.

- Zařízení staveniště a případné sklady sypkých hmot je třeba umístit mimo obytnou zástavbu, s ohledem na minimalizaci plošného rozsahu zařízení staveniště.
- Na staveništi nebude prováděna údržba mechanismů s výjimkou běžné denní údržby.
- Terénní úpravy okolí stavby samotné a pojezdy stavební a dopravní techniky po lokalitě budou minimalizovány, přednostně budou využívány již existující a zejména zpevněné cesty.
- Z důvodu prevence ruderalizace území budou v rámci konečných terénních úprav rekultivovány všechny plochy zasažené stavebními pracemi.
- Veškerá zařízení staveniště v rámci stavby budou po ukončení stavebních prací uvedena do původního stavu.
- Skrývka ornice bude provedena v období od září do ledna.
- Zařízení, která budou používána v době výstavby (stavební mechanizace) a která budou zdrojem hluku, musí být situována tak, aby okolí co nejméně ovlivňovala hlukem. V případě potřeby lze využít protihlukové clony.
- Přístupové komunikace ani zařízení staveniště nesmí být zřizovány na území CHKO Beskydy, tedy na východní straně úseku tratě, přibližně v km 35 – 34,1.

II. Umístění záměrů

Záměr se nachází ve Zlínském kraji, na železniční trati Hranice na Moravě – Horní Lideč státní hranice, v jejím úseku Vsetín – Ústí u Vsetína. Dle knižního jízdního řádu se jedná o trať č. 280. Poloha stavby je dána stávající železniční tratí v okolí města Vsetína. Kolejové úpravy budou realizovány v úseku mezi km 43,15 ve Vsetíně a km 34,1 v Ústí u Vsetína.

Posuzovaný stavební záměr rekonstrukce železniční stanice, odbavovací budovy a železniční trati se nachází v údolní nivě řek Vsetínské Bečvy a Senice a na svahu nad Vsetínskou Bečvou. Oblast je, kromě údolního dna, svažité, je pokrytá reliéfem vrchovin a hornatin. Nadmořská výška žst Vsetín je ve výšce 345 m n. m.

Na k.ú. Ústí u Vsetína se záměr přibližně v km 35 – 34,1 kryje s hranicí CHKO Beskydy. Nejbližší maloplošné zvláště chráněné území je PP Bečevná, která je vzdálena cca 100 m západně od předmětného záměru. Nalézá se ve svahu nad záměrem.

Posuzovaný záměr přichází na k.ú. Ústí u Vsetína přibližně v km 35 – 34,1 do kontaktu se zvláště chráněným územím. Leží na hranici CHKO Beskydy a v těsné blízkosti EVL Beskydy.

Záměr neprochází žádnou ptačí oblastí. Nejbližší zájmové lokalitě je PO Horní Vsacko (CZ0721023) ve vzdálenosti cca 1 km východně od lokality stavebního záměru.

Posuzovaný záměr nezasahuje do žádného nadregionálního biokoridoru ani nadregionálního biocentra. Nejbližší nadregionální biocentrum, Makyta, se nachází cca 8,5 km jihovýchodně od řešeného záměru. Nejbližší nadregionální biokoridor se nachází cca 8 km západně od řešeného záměru, propojuje nadregionální biocentra Kelčský Javorník, Spálený, Makytu.

Záměr přímo nezasáhne do žádného regionálního biocentra ani biokoridoru. V širším okolí záměru se nachází regionální biocentrum Cáb, ve vzdálenosti cca 5,5 km východně od řešeného záměru. Nejbližší regionální biokoridor, Cáb-Bystřička se nachází cca 7 km severovýchodně od řešeného záměru.

Záměr zasahuje do prvků lokálního ÚSES:

- Na k. ú. Ústí u Vsetína – je v kontaktu s LBC 3 Soutok, je v kontaktu s nepojmenovaným LBK 5 podél řeky Bečvy, kříží nepojmenovaný LBK 7 podél řeky Senice.
- Na k. ú. Vsetín kříží nepojmenovaný LBK podél řeky Rokytenky, je v kontaktu nepojmenovaným LBK podél řeky Bečvy.

Posuzovaný záměr kříží Rokytenku, náhon propojující Bečvu a Rokytenku, Senici.

V nejbližším okolí řešeného stavebního záměru se nenachází žádné registrované významné krajinné prvky. Jejich absence byla konzultována s příslušným odborem Městského úřadu Vsetín.

Celý záměr se nachází v chráněné oblasti přirozené akumulace vod dle nařízení vlády č. 85/1982 Sb., v platném znění (dále jen CHOPAV). Jedná se o CHOPAV č. 112 Vsetínské vrchy a č. 101 Beskydy.

Severní část záměru leží celá v CHOPAV Vsetínských vrchů, jižní část záměru, přibližně od km 34,8 tvoří hranici mezi CHOPAV Vsetínských vrchů a Beskydy. Stavební záměr z části, přibližně v úseku km 36,8 až 37,7, leží v ochranném pásmu vodních zdrojů II. stupně vnějšího Vsetín Ohrada. Ochranné pásmo bylo stanoveno Rozhodnutím ONV Vsetín ze dne 2. 3. 1985, č. j. OVLHZ / vod.1/326/233/85/. Čerpací stanice Vsetín – Ohrada čerpá podzemní vodu ze soustavy studní na rozsáhlé chráněné ploše prameniště ležícího mezi obcemi Ústí a Vsetínem na pravém břehu řeky Vsetínských Bečvy. Část této podzemní vody je dodávána do skupinového vodovodu Stanovnice.

III. Charakteristika předpokládaných vlivů záměrů na obyvatelstvo a životní prostředí

Vlivy na flóru a faunu

Flóra

Během terénních průzkumů nebyla zaznamenána ve vazbě na železnici přítomnost zvláště chráněných ani ohrožených druhů rostlin.

Železnice vede z větší části podél Vsetínských Bečvy, ve svahu kóty Vrch. Na svazích dominují lesní porosty květnatých bučin a karpatských dubohabřin.

Podél liniových staveb a ve spojení s dalším liniovým prvkem, jež zde představuje řeka, se hojně šíří invazní druhy rostlin. V tomto případě se jedná o trnovník akát (*Robinia pseudoacacia*) a netykavku žláznatou (*Impatiens glandulifera*). Během průzkumů byla zaznamenána také přítomnost křídlatky japonské (*Reynoutria japonica*). Před začátkem stavebních prací doporučujeme odborné odstranění porostů křídlatky japonské. Během stavebních prací doporučujeme zaměřit pozornost na další šíření invazních druhů (křídlatky) a dále na případné zavlečení nových invazních druhů v souvislosti s pohyby objemů stavebních materiálů a zeminy. V případě vzniku nových ložisek výskytu tyto druhy okamžitě likvidovat.

Fauna

Vliv na bezobratlé

V zájmovém území bylo zaznamenáno několik druhů zvláště chráněných zástupců bezobratlých. V km 36,25 se v dřevěném opevnění svahu na kamenné zídce nachází mraveniště mravenců rodu *Formica*. Kamenné zídky jsou v rámci záměru určeny k přestavbě. Hlavní část chodeb mraveniště předpokládáme přítomnou za kamennou zdi. Navíc se mraveniště nachází v příkrém svahu, který se během výkopu bude neustále sesypávat. Z těchto důvodů předpokládáme, že v případě provedení záchranného transferu by byla hlavní část mraveniště poškozena a transfer by nebyl úspěšný. Z tohoto důvodu nepovažujeme provedení záchranného transferu mraveniště jako nutné řešení. Realizací záměru dojde ke zlikvidování mraveniště v průběhu přestavby opěrné zidky.

Čmeláci rodu *Bombus* jsou druhem hnízdicím mimo samotnou železniční trať, převážně výše ve svahu mezi lesem a železnicí. Dotčení jeho populace proto neočekáváme. Ovlivnění biotopu střevlíka *Ullrichova* (*Carabus ullrichii*) nepředpokládáme, vzhledem k jeho vazbě především na louky, zahrady a okraje lesů. Pro realizaci záměru doporučujeme požádat o výjimku ze základních podmínek ochrany (konkrétně ze zákazu usmrcení jeho kolonie a zničení jím užívaného sídla) zvláště chráněných druhů dle § 56 zákona č. 114/1992 Sb., v platném znění, pro mravence rodu *Formica*.

Vliv na ryby

Záměr kříží několik zarybněných vodních toků. V případě přestaveb nebo úprav mostů přes vodní toky (zarybněné i nezarybněné) i během staveb v sousedství koryta Vsetínských Bečvy je nutné důsledně dbát na prevenci havarijních stavů, aby nedošlo k únikům látek závadným vodám do toku. Havarijní stavy by mohly ovlivnit populace ryb v delších úsecích vodních toků. Běžné vlivy stavebních prací při přestavbách mostů přes Rokytenku a přes bezejmenný náhon budou mít na ryby pouze lokální účinek a neočekáváme ovlivnění populací ryb v dotčených tocích. Pod mostem přes Rokytenku dojde k úpravám dna odlážděním a kamenným záhozem, tyto úpravy však nezmění migrační prostupnost toku pro ryby. Práce na mostu přes tok Senice, kde proběhnou pouze výměny mostnic, faunu v toku neovlivní vůbec.

Vliv na obojživelníky

Během průzkumu nebyla přítomnost obojživelníků v blízkosti záměru zaznamenána. V blízkosti železnice se rovněž nenacházejí lokality umožňující rozmnožování obojživelníků. Nehodnotíme, že by přes železnici vedla migrační trasa obojživelníků na místa rozmnožování a zpět. Ovlivnění obojživelníků záměrem proto nepředpokládáme.

Vliv na plazy

Ve svahu mezi železnicí a okrajem lesního porostu byla zaznamenána přítomnost ještěrky obecné (*Lacerta agilis*). V současnosti jsou na tomto svahu vhodné podmínky pro výskyt jak ještěrek obecných, tak i dalších druhů plazů udávaných z okolí v literatuře, především z důvodu pravidelného vyřezávání dřevin a s tím spojeného oslunění lokality. Nepředpokládáme, že by realizace záměru měla za následek redukcii tohoto osvětleného pásu v sousedství železnice. Rovněž nepředpokládáme, že by záměr ovlivnil úžovku obojkovou, jejíž výskyt je pravděpodobný ve vazbě na Vsetínskou Bečvu. Ovlivnění plazů záměrem nepředpokládáme.

Vliv na ptáky

V trase posuzované železniční trati se vyskytují lesní, urbánní, polní i mokřadní druhy ptáků. Většina druhů zaznamenaných ptáků využívá ke svému hnízdění dřeviny a křoviny. V rámci realizace záměru bude provedeno kácení dřevin mimo les. Veškeré kácení (včetně odstraňování křovin) doporučujeme provádět mimo období hnízdění ptáků. K termínové kolizi nedojde, pokud bude kácení provedeno mimo vegetační sezónu. Neočekáváme, že by kácení dřevin v oblasti způsobilo (především z důvodu sousedství lesa a zahradních ploch) významnou redukcii hnízdních příležitostí pro ptáky. Posuzovaný úsek železniční tratě je již stabilizovaný v krajině, neočekáváme proto, že by provoz záměru působil na ptáky v zájmovém území zvýšenou úrovní rušení. Pod mostem přes vodní tok Rokytenka hnízdí ve spáře mostu skorec vodní (*Cinclus cinclus*). Aby nedošlo k ohrožení jeho hnízdění, doporučujeme před provedením přestavby tohoto mostu spáru mezi stěnou a stropem mostu zaplnit (např. montážní pěnou) v období od září do konce února. Před touto likvidací hnízdního úkrytu doporučujeme umístit na stěny či strop pod sousedním silničním mostem přes Rokytenku polootevřenou budku. V rámci realizace záměru dojde k vybudování protihlukových stěn. Aby nedocházelo k narázům ptáků do průhledných ploch, doporučujeme zvolit výplň protihlukových stěn buď z materiálu neprůhledného, nebo průhledného, ale zabezpečeného pískováním vertikálními pruhy o šíři min. 2 cm a rozteči max. 10 cm.

Vliv na savce

V zájmovém území se nachází především běžné druhy savců, ze zvláště chráněných druhů byla ve vazbě na vodní toky zaznamenána vydra říční (*Lutra lutra*). Na savce bude mít záměr především vliv jako migrační překážka. Nepředpokládáme, že by po realizaci záměru došlo ke zhoršení migrační prostupnosti oproti současnému stavu. Jako nejvýznamnější úsek posuzované tratě z hlediska migrační prostupnosti hodnotíme oblast u mostu v km 35,37, kde je trať křížena dálkovým migračním koridorem pro velké savce. V novém stavu nedojde ke zmenšení rozměrů tohoto mostu a migrační prostupnost tratě zůstane zachována. Jako druhý nejvýznamnější most z hlediska migrační prostupnosti hodnotíme most přes vodní tok Senice, kde nedojde k výrazným stavebním zásahům do mostu. Při přestavbě mostu přes vodní tok Rokytenka bude tok sveden do kynety a průchod pro drobné a středně velké živočichy, včetně vydry říční, bude při okrajích mostu zachován. Pět propustků mezi intravilánem obcí Vsetín a Ústí není v současném stavu využitelných pro migraci z důvodu přítomnosti obezděných šachet. Aby byl v úseku tratě těsně sousedícím se Vsetínskou Bečvou zajištěn alespoň jeden prostup mezi lesem a vodním tokem, doporučujeme aspoň u jednoho propustku umožnit přístup ke vtokovému otvoru propustku odstraněním obezděné šachty a vybudování svažitého příkopu až k otvoru propustku. Jako propustek vhodný k takové přestavbě hodnotíme propustek v žel. km 36,00. Neprůchozí propustky jsou využívány jako úkryt vydry říční, tento typ využití propustků vydrou předpokládáme i v budoucím stavu. Pro realizaci záměru doporučujeme požádat o výjimku ze základních podmínek ochrany (konkrétně ze zásahu do biotopu) zvláště chráněných druhů dle § 56 zákona č. 114/1992 Sb., v platném znění, pro vydru říční.

Migrační prostupnost

Záměr je rekonstrukce stávající stavby. Pro migraci živočichů jsou v souvislosti s železniční tratí nejvýznamnější mosty a propustky, díky nimž může probíhat migrace bez zbytečného navyšování mortality, ke které dochází při migraci přes koleje. Záměr je situován v migračně významném území dálkové migrační trasy velkých savců. V úseku, který bude dotčen v rámci realizace předmětné stavby, se nacházejí níže uvedené mostní objekty. Propustnost (světlý profil) mostů a propustků zůstane zachována. Vliv na propustnost krajiny zůstane beze změny. Most v km 34,776 – most z roku 1925 a 1936 s nosnou konstrukcí ocelovou přes silnic I třídy. Konstrukcí tvoří plnostěnné nosníky s dolní, prvkovou mostovkou. V kol. č. 1 byl most rekonstruován. Na nosné konstrukci v kol. č. 2 výměna mostnic, obnova protikorozní ochrany, sanace (výměna a doplnění prvků) ocelové

konstrukce. Na samostatných konstrukcích budou vystavěny protihlukové stěny. Z důvodu přítomnosti silniční komunikace pod mostem, nemá tento most žádný potenciál pro migraci.

Most v km 34,993 – most z roku 1926 a 1937 přes trvalý vodní tok. Nosnou konstrukci tvoří ocelové, příhradové nosníky s dolní mostovkou. V kol.č.1 byl most rekonstruován v rámci investiční akce, v kol.č.2 byl most v roce 2013 opraven. Budou vyměněny mostnice, jejichž stavební stav to bude požadovat. Most umožňuje i průchod středně velkých kopytníků. Migrační potenciál mostu je však mírně omezen z důvodu blízkosti okolních zahrad. Realizaci záměru nebude migrační prostupnost pod mostem ovlivněna. Most v km 35,370 – most z roku 1936, nosnou konstrukci tvoří zabetonované nosníky, spodní stavba kamenná, vzdálenost os kolejí od liců zábradlí je menší, jak 2,5 m. Navrhuje se nová nosná konstrukce se spodní hranou sníženou cca o 150 mm. Světlá výška pod mostem bude zachována, stejně jako světlá šířka. Spodní stavba zůstane původní, provede se pouze sanace opěr. Pod mostem je plánována úprava dna, bude zachována jednostranná berma pro průchod malých živočichů. Most se nachází v blízkosti křížení železnice s dálkovým migračním koridorem pro velké savce. Svými parametry umožňuje i průchod středně velkých kopytníků. Tento most hodnotíme jako nejvýznamnější z hlediska migrační prostupnosti. Realizaci záměru nebude změněn migrační potenciál tohoto mostu. Propustek v km 35,743 – objekt z roku 1927, světlost 0,6 m, betonová klenba. Navrhuje se nový, trubní propustek. Na vtokové straně propustku je přítomna obezděná šachta. Z tohoto důvodu migraci živočichů neumožňuje.

Propustek v km 36,000 – objekt z roku 1927, světlost 0,6 m, zabetonované kolejnice. Navrhuje se nová železobetonová deska na ponechané opěry. Na vtokové straně propustku je přítomna obezděná šachta. Z tohoto důvodu migraci živočichů neumožňuje. Propustek v km 36,453 – objekt z roku 1927, světlost 0,6 m, klenba prostý beton zabetonované kolejnice. Navrhuje se nový, trubní propustek. Na vtokové straně propustku je přítomna obezděná šachta. Z tohoto důvodu migraci živočichů neumožňuje. Propustek v km 36,730 – objekt z roku 1999. Světlost 0,5 m, šířka 10,70 m. Vzhledem k datu výstavby objektu bez úprav, římsa vlevo bude nadbetonována, vpravo bude opevněn svah. Na vtokové straně propustku je přítomna obezděná šachta. Z tohoto důvodu migraci živočichů neumožňuje.

Propustek v km 36,862 – deskový objekt s nosnou konstrukcí ze zabetonovaných kolejnic. Světlost otvoru 1,0 m, šířka 9,05 m. Konstrukce je z roku 1927. V roce 2016 byla v rámci Operačního programu doprava provedena oprava vtokové a výtokové části objektu. Navrhuje se propustek zcela odstranit a nahradit novým železobetonovým prefabrikovaným rámem, který bude zapuštěn tak, aby byla dodržena tloušťka kolejového lože. Zároveň bude rám umístěn tak, aby byl z něj zajištěn odtok a to min. podélným spádem. Velikost prefabrikovaného rámu vzejde z hydrotechnického výpočtu, přičemž průtočný profil nebude zmenšován. Dno rámu bude opevněno kamennou dlažbou do betonu. Na vtokové straně propustku je přítomna obezděná šachta. Z tohoto důvodu migraci živočichů neumožňuje.

Most v km 37,349 trati Horní Lideč (včetně) – Vsetín (včetně), most přes vodní náhon, dvě nosné konstrukce z roku 1936 s nosnou výztuží ze zabetonovaných nosníků, jedna deska železobetonová. Šířka mostu 15,33 m, délka přemostění 4,62 m, délka mostu 8,70 m. Navrhuje se provedení nových nosných konstrukcí, sanace spodní stavby. Most je protékán v celé šíři koryta, postranní bermy nejsou přítomny. Migraci živočichů v současnosti neumožňuje. Vzhledem k lokaci mostu nehodnotíme vybudování postranních berm jako nutné opatření.

Propustek v km 37,732 trati Horní Lideč (včetně) – Vsetín (včetně), desková konstrukce za zabetonovaných kolejnic z roku 1926, světlost 1,5 m, šířka propustku 154,50 m. Navrhuje se provést zcela nový rámový propustek mimo obrys stávající a po přepojení původního potrubí a napojení nového odvodnění železničního spodku a odvodnění zpevněných ploch bude původní propustek trvale zrušen. Vzhledem ke své délce a charakteru v současnosti propustek neumožňuje migraci žádných živočichů. Odstraněním propustku migrační prostupnost nebude ovlivněna.

Most v km 38,242 trati Horní Lideč (včetně) – Vsetín (včetně), most přes vodní náhon z roku 1936, nosná konstrukce ze zabetonovaných nosníků. Šířka mostu 11,05 m, délka přemostění 6,62 m, délka mostu 10,20 m. Navrhuje se nová nosná konstrukce, sanace spodní stavby.

Most je protékán v celé šíři koryta, postranní bermy nejsou přítomny. Migraci živočichů v současnosti neumožňuje. Vzhledem k lokaci mostu nehodnotíme vybudování postranních berm jako nutné opatření.

Most v km 38,302 trati Horní Lideč (včetně) – Vsetín (včetně), most přes trvalý vodní tok potok Rokytenka z roku 1936, desková konstrukce ze zabetonovaných nosníků, šířka mostu 18,60 m, délka přemostění 8 m, délka mostu 12,5 m. Navrhuje se nová nosná konstrukce mostu. Spodní stavba zůstává původní. Je v plánu upravit dno Rokytenky v délce cca 60 m z důvodu hydrotechnických parametrů. Úprava bude kamenným záhozem. Svahy kynety patrně kamenná dlažba. Je nutno zachovat suché postranní lavice. Pod mostem lze předpokládat migrace drobných či středně velkých živočichů, především vydry říční. Svedením toku do kynety lze předpokládat, že za normálního stavu vody bude zajištěn průchod pro tyto živočichy po stranách mostu.

Nový podchod pro cestující. V dosavadním stavu není, bude nově navržen podchod pro cestující k přístupu na mimoúrovňová nástupiště a současně k propojení dvou částí města. Z hlediska migrační dostupnosti bude mít tento objekt minimální význam. Novostavba silničního mostu bude nahrazovat dopravní spojení po zrušeném žel. přejezdu ul. U Křivačkárný. Objekt bude řešen v následujících krocích, až po ujasnění nové silniční komunikace a umístění nového mostu. Při konstrukci mostního tělesa ponechat podél vodního toku plochy pro umožnění migrace živočichů (bermy). Pod budoucím mostem lze předpokládat migrace drobných či středně velkých živočichů, především vydry říční. Průchod těchto živočichů bude zajištěn, pokud budou přítomny postranní bermy.

V případě rekonstrukcí mostů a propustků bude upřednostňováno zachování stávajícího profilu (případně jeho zlepšení). U objektů s migrační funkcí bude plně respektována Metodika AOPK ČR (1995): „Metodika křížení komunikací a vodních toků s funkcí biokoridorů“.

Ekosystémy

Posuzovaný záměr je situován do intravilánu a do lesních ekosystémů. Lesy jsou listnaté, tvořené bučinami a dubohabřinami. Vlastní trať je silně ovlivněna aplikací herbicidních prostředků.

Vzhledem k charakteru předmětné lokality a záměru nepředpokládáme významné ovlivnění ekosystémů. Případný negativní vliv na ekosystémy může být spojován s kácení dřevin v předmětné lokalitě. Rozsah vlastního ovlivnění pak závisí především na objemu kácení stromů a keřových porostů.

Realizace záměru nebude mít zásadní vliv na ekosystémy.

Vliv na významné krajinné prvky, chráněná území a ÚSES

Předmětný záměr přímo zasáhne do významných krajinných prvků vodní toky a údolní niva. Posuzovaný záměr kříží vodní toky Rokytenku, náhon propojující Bečvu a Rokytenku, Senici. Vodní toky budou překonány po rekonstruovaných, případně jsou překonávány stávajícími mosty. Nově navržená trať je ve městě Vsetíně situována do údolní nivy řeky Bečvy, v obci Ústí u Vsetína zasahuje do údolní nivy řeky Senice. V nejbližším okolí drážního tělesa se nenachází žádné registrované významné krajinné prvky. Vzhledem k tomu, že jde o rekonstrukci stávající železniční trati včetně mostů, a v místech, kde záměr zasahuje do údolních niv je urbanizované území, lze předpokládat, že dopad bude velmi omezený a nakvalitu jmenovaných významných krajinných prvků nebude mít vliv.

Posuzovaný záměr přichází na k. ú. Ústí u Vsetína přibližně v km 35 – 34,1 do kontaktu se zvláště chráněným územím. Leží na hranici CHKO Beskydy a v těsné blízkosti EVL Beskydy. K provedení stavby bude nutno požádat o souhlas příslušný orgán ochrany přírody, příslušné pracoviště Agentury ochrany přírody a krajiny. Posuzovaný záměr nezasahuje do žádného nadregionálního biokoridoru ani nadregionálního biocentra, ani do žádného regionálního biocentra ani regionálního biokoridoru. Záměr zasahuje do prvků lokálního ÚSES. Vzhledem k povaze a rozsahu záměru, kde je podmínkou záměru zachovat, případně rozšířit kapacitu propustků a mostů, nedojde ke změnám, které by prvky ÚSES a jejich funkci ovlivnily. Posuzovaný záměr tedy nebude mít negativní vliv na územní systém ekologické stability.

Vlivy stavby na estetickou hodnotu krajiny

Estetická hodnota krajiny je vyjádřením přírodních a kulturních hodnot, harmonického měřítko a vztahů v krajině; předpokladem vzniku estetické hodnoty jsou subjektivní vlastnosti pozorovatele, objektivní okolnosti pozorování a objektivní vlastnosti krajiny (skladba a formy prostorů, konfigurace prvků, struktura složek). Je označována jako klíčový pojem v hodnocení kvalit krajiny, krajinářské kompozice a tvorby. Popsání a vyhodnocení znaků a hodnot, které utvářejí charakteristický ráz krajiny, umožňuje popsat a chránit krajinový ráz. Ten je dle zákona č. 114/1992 Sb. definován takto: „Krajinový

ráz, kterým je zejména přírodní, kulturní a historická charakteristika určitého místa či oblasti, je chráněn před činností snižující jeho estetickou a přírodní hodnotu. Zásahy do krajinného rázu, zejména umísťování a povolování staveb, mohou být prováděny pouze s ohledem na zachování významných krajinných prvků, zvláště chráněných území, kulturních dominant krajiny, harmonické měřítko a vztahy v krajině."

Řešený záměr představuje rekonstrukci stávající železniční tratě, komplexu vlakového nádraží a doprovodných staveb. Rozsah železniční trati nebude měněn. Vlakové nádraží bude přestavěno na dopravní terminál vlakové, autobusové, městské hromadné a individuální dopravy. Celý záměr bude proveden uvnitř stávajícího zastavěného území, nedojde k zásadní změně rozložení budov ani jejich charakteru. Posuzovaný záměr neprochází žádným přírodním parkem, tedy územím zřízeným k ochraně krajinného rázu s významnými soustředěnými estetickými a přírodními hodnotami. Z hlediska estetické hodnoty krajiny lze konstatovat, že vliv realizace stavebního záměru se na krajinném rázu neprojeví.

Vlivy na ovzduší, vliv klimatických změn

Vlivy v období výstavby

Vlivem výstavby dojde k dočasnému ovlivnění kvality ovzduší, na kterém se bude podílet automobilová doprava (transport materiálu, stavební mechanismy), ale i vlastní plocha stavenišť. Rozsah této zátěže závisí na technologické kázní dodavatelů stavby a na zvolené technologii stavby.

Vliv stavby na ovzduší v období výstavby lze omezit na emise tuhých částic do ovzduší při manipulaci se sypkými hmotami a na emise ze stavebních strojů a nákladních automobilů. Dopad vlastní stavební činnosti (včetně zemních prací) bude co nejvíce minimalizován zvolenou technologií zakládání a provádění stavby. Pro identifikaci příčin znečištění ovzduší a stanovení takových opatření, které povedou ke zlepšení kvality ovzduší, jsou pro jednotlivé zóny (aglomerace) zpracovány Programy na zlepšení kvality ovzduší (pro zájmovou lokalitu se jedná o Program na zlepšení kvality ovzduší – zóna Střední Morava). Zde jsou mimo jiné uvedena doporučení na omezování prašnosti ze stavební činnosti.

Pro ochranu ovzduší při realizaci stavebního záměru doporučujeme dodržet následující opatření, která jsou navržena zejména k eliminaci prašnosti v zájmové lokalitě a která současně vychází z výše zmíněného Programu:

- používané přístupové komunikace budou pravidelně čištěny, aby nedocházelo vlivem povětrnostních podmínek ke zvýšené prašnosti;
- používané komunikace a zařízení staveniště budou pravidelně skrápěny;
- stavební mechanismy a nákladní automobily vyjíždějící ze stavby budou důsledně čištěny;
- nákladní automobily převážející zeminu a stavební materiál budou řádně zaplachtovány;
- zařízení staveniště a případné sklady sypkých hmot je třeba umístit mimo obytnou zástavbu.

Znečištění ovzduší způsobené vlivem období výstavby stavebního záměru bude plně reverzibilní a nebude mít významný dlouhodobý negativní vliv na kvalitu ovzduší. Při realizaci záměru je uvažováno využití mobilní recyklační linky, její přesné umístění není v době zpracování oznámení známo. Součástí projektové dokumentace (pro územní řízení) bude rozptylová studie pro provoz recyklační linky, případně pro období výstavby záměru.

Vliv v období provozu

V období provozu nebude instalován žádný vyjmenovaný zdroj znečišťování ovzduší dle zákona č. 201/2012 Sb., v platném znění.

Vliv klimatických změn

V případě záměru „Rekonstrukce žst. Vsetín“ lze z hlediska dopadu klimatických změn uvažovat s možnostmi ohrožení povodní na vodním toku Bečva, poškození železniční infrastruktury vlivem extrémních výkyvů teplot nebo zvýšenými nároky na spolehlivost dodávky energií.

Součástí projektové dokumentace v následujících stupních bude povodňový plán stavby, který bude platný pro období realizace stavby. Tento dokument bude zpracován v souladu s povodňovými plány příslušných obcí a bude aktualizován zhotovitelem stavby bezprostředně před zahájením stavebních prací. V případě povodňové situace musí zhotovitel postupovat dle tohoto povodňového plánu a dle pokynů povodňových komisí příslušných povodňových orgánů.

Vlivem možnosti působení extrémních výkyvů teplot je předpokládáno vyšší zatížení např. železničního svršku. S těmito podmínkami je již uvažováno v návrhu používaných materiálů.

V případě mimořádných meteorologických jevů jako je námraza na trakčním vedení, kdy dochází k ochromení dopravy elektrifikovaných tratí, musí být využívány telematické a inteligentní dopravní systém pro řízení dopravy, musí být také k dispozici dostatek dieselových pohonů pro tratě, na kterých musí být po dobu trvání mimořádných meteorologických podmínek provoz zachován.

Vlivy na půdu

Rekonstruované železniční těleso a doprovodné stavby jsou situovány zejména na pozemcích Českých drah, a. s. a Správy železniční dopravní cesty, s.o. Tyto pozemky jsou vedeny v kategorii „Ostatní plocha“. Stavba si nevyžádá trvalý zábor (umístění stavby) na mimodrážních pozemcích. Dočasné zábohy (zařízení staveniště, přístupové trasy) budou pouze v omezeném měřítku.

Rizik pro půdu mohou představovat možné havárie při realizaci stavby. K prevenci těchto havárií byly navrženy podmínky a opatření, při jejichž dodržení bude sníženo riziko možné havárie na minimum. V případě úniku znečišťujících látek je třeba postupovat dle platného havarijního plánu, který bude součástí dalších stupňů přípravy projektové dokumentace. Při dodržení výše uvedených podmínek a opatření není dán předpoklad negativního ovlivnění půdy.

Vzhledem k rozsahu záměru, a k jeho situování na drážních pozemcích nepředpokládáme výraznější negativní vlivy tohoto záměru na půdu.

Vlivy na nerostné zdroje a geologické prostředí

Posuzovaná trasa železnice přímo neprochází dobývacím prostorem těženým či netěženým, chráněným ložiskovým územím či poddolovaným územím. Vzhledem k charakteru záměru nepředpokládáme negativní vlivy na zdroje nerostných surovin ani na geologické prostředí.

Vlivy na vodní toky, vodní plochy a vodní zdroje

Železniční trať protíná několik vodních toků. Celé zájmové území náleží do chráněné oblasti přirozené akumulace vod. Území zájmové lokality leží v chráněné oblasti přirozené akumulace podzemních vod (CHOPAV) Vsetínské Vrchy, železniční trať od soutoku Bečvy a Senice tvoří hranici CHOPAV Beskydy.

Stavební záměr z části leží v ochranném pásmu vodních zdrojů II. stupně vnějšího Vsetín Ohrada. Vodní zdroj je umístěn na opačné straně řeky Bečvy. Podle zákona 254/2001 o vodách, je v ochranném pásmu vodních zdrojů zakázáno provádět činnosti poškozující nebo ohrožující vydatnost, jakost nebo zdravotní nezávadnost vodního zdroje. Podle příslušného rozhodnutí, v tomto případě Rozhodnutí ONV Vsetín ze dne 2. 3. 1985, č. j. OVLHZ / vod.1/326/233/85/, je v dotčeném ochranném pásmu možné provádět rozsáhlejší zemní práce jen se souhlasem provozovatele vodního zdroje a orgánů hygienické služby. Parcely, na kterých leží řešený záměr, jsou ovlivňovány záplavovým územím pro Q_{100} řek Bečvy a Senice. Samotný stavební záměr je pod úrovní povodně na řece Bečvě při Q_{100} přibližně v km 36,6 – 36,4. Záplavové země řeky Bečvy při Q_{100} se stavebního záměru dotýká přibližně v km 36,7 - 35,0. V km 35,370 je železniční most přes Senici v Ústí u Vsetína. Záplavové území řeky Senice se na soutoku s Bečvou prolíná se záplavovým územím řeky Bečvy. Záplavové území řeky Senice při Q_{100} se stavebního záměru dotýká přibližně v km 35,6 - 34,1.

Stávající kapacita mostů a propustků bude zachována, nebo zvýšena. V záplavových územích nebudou zřizována zařízení staveniště, tj. nebudou zde skladovány žádné stavební materiály apod.

Negativní vlivy mohou být spojeny pouze s havarijními stavy souvisejícími se samotnou stavbou, zejména při stavbě mostních objektů (únik pohonných látek nebo stavebních materiálů do půdy, resp. podzemní vody apod.). K prevenci těchto havárií byly navrženy podmínky a opatření, při jejichž dodržení bude sníženo riziko možné havárie na minimum. V případě úniku znečišťujících látek je třeba postupovat dle platného havarijního plánu, který bude součástí dalších stupňů přípravy projektové dokumentace. Při dodržení výše uvedených podmínek a opatření není dán předpoklad negativního ovlivnění vodních toků, vodních ploch ani vodních zdrojů. Stavební záměr nebude mít zásadní vliv na odtokové poměry území, neboť odtokové poměry v území zůstanou zachovány díky zachování kapacity mostních objektů a propustků.

Vlivy stavby na veřejné zdraví

Hlavní faktory, které budou mít vliv na zdraví obyvatel, jsou chemické, fyzikální a socioekonomické. Působení těchto faktorů můžeme hodnotit pro období výstavby a období provozu záměru.

Jako potenciálně nejvýznamnější možné vlivy spojené s výstavbou a provozem posuzovaného záměru byly tedy vytipovány vlivy spojené s hlukovým zatížením lokality a se znečišťováním ovzduší.

V období výstavby

V období výstavby budou ovlivněni obyvatelé žijící v blízkosti samotného staveniště a obyvatelé žijící v okolí přístupových komunikací na staveniště. Předmětná trať prochází v převážné míře mimo zastavěné území. Část posuzovaného úseku ale prochází v intravilánu obcí Vsetín a Ústí u Vsetína. Pro období výstavby je proto nutné přijmout opatření především organizačního charakteru. Negativním vlivům bude předcházet přiměřeně sestavený harmonogram prací a dodržování režimu výstavby tak, aby tyto nepříznivé vlivy byly minimalizovány. Například přístupové komunikace budou v suchých obdobích roku pravidelně kropeny, bude zajištěno udržování sjízdnosti komunikací a jejich čištění, klopení ploch zařízení stavenišť v suchém a větrném počasí.

Pro minimalizaci hluku z výstavby na obyvatele budou dodržována opatření uvedené v oznámení.

V období provozu

Pro posouzení míry zátěže obyvatelstva hlukem v období provozu bylo provedeno měření hluku a byla navržena protihluková opatření. Navrženy byly protihlukové stěny a dále kontrolní měření hluku ve zkušebním provozu, které prokáže nepřekročení hygienického limitu u několika objektů. V případě, že hygienický limit bude překročen, bude potřeba u objektů zajistit nucené větrání (například zajištění větrání pomocí větracích šterbin s nuceným odtahem), díky nimž budou hygienické limity na nově navrhované koleji bezpečně dodrženy.

Co se týče emisí, v rámci realizace záměru nebude instalován žádný vyjmenovaný zdroj znečišťování ovzduší dle zákona č. 201/2012 Sb., v platném znění. V etapě provozu dojde k navýšení počtu projíždějících vlaků na trati. Trať je vedena v závislé trakci (elektrifikovaná), a zároveň je žst. Vsetín výchozí a cílovou stanicí vlaků na Velké Karlovice, kde je trať v nezávislé trakci (dieselové soupravy). Vzhledem k výhledům na intenzity dopravy nepředpokládáme výrazné zvýšení vlivu zátěže na obyvatelstvo.

Socioekonomické vlivy

Realizace záměru bude mít zřejmý pozitivní trvalý vliv na cestování v regionu. Díky navrhovaným změnám dojde ke zvýšení rychlosti železničního provozu a bezpečnosti cestujících.

Faktory psychické pohody by mohly být ovlivněny zejména v době výstavby. Rušivým faktorem může být jednak doprava stavebních materiálů na stavbu a vlastní stavební práce. Tyto vlivy (které jsou dočasné) však budou minimalizovány na nejnižší možnou míru dodržováním opatření pro omezení prašnosti.

Počet obyvatel ovlivněných účinky stavby

Po období výstavby budou ovlivněni obyvatelé Vsetína a Ústí (dle ČSÚ 26 504 a 638 obyv.) především vlivem pojezdů stavebních mechanismů, resp. nákladních aut. V období provozu záměru bude ovlivněno obdobné množství obyvatel jako v současnosti.

Vlivy na nemovitě kulturní památky, archeologické památky a naleziště

Stavební záměr nekoliduje s žádnou kulturní památkou typu světového kulturního dědictví, v bezprostřední blízkosti trati se nenacházejí městské či vesnické památkové zóny nebo rezervace, krajinné památkové zóny či archeologické památkové rezervace. Žádná z nemovitých kulturních památek nebude plánovanou výstavbou přímo dotčena. Realizací záměru nedojde k nepříznivému ovlivnění hmotného majetku nebo nemovitých kulturních památek.

Paleontologické nálezy (dle zákona ČNR č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny v platném znění) nebyly v zájmovém území nebyly doloženy. V poslední době byly nalezeny nové lokality a znovu odborně popsány starší, málo prozkoumané lokality. Nálezy jsou i ve městě Vsetíně. Vzhledem k tomu, že se jedná o rekonstrukci stávající trati, jejíž těleso je tvořeno antropogenní navázkou, a zároveň bude zásah do okolního terénu minimální, paleontologické nálezy v území dotčeném stavbou nepředpokládáme

Ostatní vlivy

V rámci stavby nebude budován žádný nový objekt určený k bydlení nebo delšímu pobytu osob, proto není třeba provádět měření úrovně objemové aktivity radonu. Jiné ekologické vlivy (např. ionizující nebo elektromagnetické záření) nebyly v rámci zpracovávání oznámení prokázány.

Vliv produkce odpadů

Odpady budou vznikat zejména v rámci výstavby nové části železniční tratě. Původce odpadů bude, v souladu se zákonem č. 185/2001 Sb., v platném znění, nakládat s odpady podle jejich skutečných vlastností. Bude je shromažďovat a třídit podle druhu a kategorií a zabezpečí je před nežádoucím únikem do životního prostředí. Odstranění všech odpadů bude zajištěno subdodavatelsky oprávněnou společností vlastníci příslušná oprávnění při nakládání s odpady. V rámci fáze provozu bude produkce odpadů minimální.

Bude-li s odpady v průběhu výstavby nakládáno v souladu s platnou legislativou na úseku odpadového hospodářství, nepředpokládáme žádné negativní ovlivnění životního prostředí v důsledku produkce odpadů.

OPATŘENÍ K PREVENCI, VYLOUČENÍ, SNÍŽENÍ, POPŘÍPADĚ KOMPENZACI NEPŘÍZNIVÝCH VLIVŮ

Investor dodrží veškerá nařízení, opatření a navazující rozhodnutí dle platných legislativních předpisů. Pro minimalizaci vlivů stavby na životní prostředí zejména v etapě realizace stavby bylo navrženo několik technických podmínek, které jsou zmíněny v oznámení a které budou zohledněny v projektové dokumentaci (zejména v částech Plán organizace výstavby, případně Havarijní, Povodňový plán apod.). Vzhledem k charakteru stavby nejsou navrhována žádná kompenzační opatření. Kromě výše zmíněných podmínek doporučujeme dodržet následující opatření:

- Požádat o udělení výjimky ze základních podmínek ochrany zvláště chráněných druhů dle § 56 zákona č. 114/1992 Sb., v platném znění, pro usmrcení hnízdní kolonie mravenců rodu *Formica* a odstranění jím užívaného sídla a pro zásah do biotopu vydry říční (*Lutra lutra*).
- Pro období stavební činnosti doporučujeme stanovení odborného ekodozoru (likvidace nepůvodních invazních druhů, kácení apod.).
- Odstraňování dřevin (kácení, ořezávání) je třeba 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, bude kácení provedeno až po kontrole dřevin ekodozorem stavby či jinou odborně způsobilou osobou, aby bylo vyloučeno případné hnízdění ptáků.
- Před zahájením stavebních prací na mostu v km 38,302 provést v období od 1. září do 28. února zaplnění hnízdního úkrytu skorce vodního ve spáře mostu. Před tímto zásahem doporučujeme na stěnu sousedního silničního mostu přes Rokytenku umístit polootevřenou hnízdní budku.
- Při rekonstrukci je třeba dodržet opatření na ochranu dřevin vycházející z normy ČSN 83 9061. K ochraně před mechanickým poškozením dřevin je nutné stromy chránit plotem, který by měl obklopotvat celou kořenovou zónu, ve výjimečných případech opatřit kmen pomocí vypořádávaného bednění z fošen vysokým nejméně 2 m. Je nutné, aby ochranné bednění či plot zakrývali také kořenové náběhy. Při zásahu do kořenové zóny stromu (např. hloubení jam, výkopů) bude výkop proveden ručně. Při výkopu nebudou přetínány kořeny s průměrem větším než 2 cm. Dále je nutné zabránit tomu, aby v blízkosti dřeviny nebyla půda zhutňována např. pojezdy stavební techniky nebo výkopovým materiálem. Musí být rovněž zabráněno tomu, aby byl prostor zamokřen např. vodou unikající ze stavby. V ochranném pásmu dřeviny nesmí být zakládána ohniště ani nesmí se zde nacházet žádné zdroje tepla. Je třeba zabránit jakýmkoli mechanickým, příp. chemickým poškozením dřevin a půdního prostoru.
- Aspoň v případě jednoho z propustků doporučujeme zajistit pozvolný přístup živočichů ke vtokové straně propustku bez příčných překážek rampa ve sklonu 25 % se dnem z kamenné dlažby. Výtokovou stranu propustku doporučujeme vyústit v úrovni okolního rostlého terénu. Jako vhodný propustek pro provedení tohoto opatření navrhujeme propustek v km 36,00.
- Dbát na prevenci havarijních stavů spojených s únikem nebezpečných chemických látek do vodních toků.
- Před začátkem stavebních prací doporučujeme odborně odstranit porosty křídlatky japonské.
- Během stavebních prací doporučujeme zaměřit pozornost na případné šíření v současnosti se zde vyskytujících invazních druhů i na zavlečení nových invazních druhů v souvislosti

s pohybu objemů stavebních materiálů a zeminy a v případě jejich výskytu překročit k jejich okamžitému odstranění.

2. Úkony před vydáním rozhodnutí

Krajský úřad Zlínského kraje, odbor životní prostředí a zemědělství (dále jen „krajský úřad“) obdržel dne 11.05.2017 oznámení záměru „Rekonstrukce žst. Vsetín“ zpracované podle přílohy č. 3 zákona. Oznámení podala společnost MORAVIA CONSULT Olomouc a.s., Legionářská 1085/8, 779 00 Olomouc, IČ: 64610357 za oznamovatele. Oznámení zpracoval RNDr. Bc. Jaroslav Bosák, MBA, Ecological Consulting a.s., Na Střelnici 48, 779 00 Olomouc. Autorizace ke zpracování dokumentací, posudků a oznámení dle zákona č.100/2001Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí MŽP ČR č.j. 14563/1610/OPVŽ/97 ze dne 28.04.1998, prodlouženo rozhodnutím č. j. 87608/ENV/14 ze dne 07.01.2015.

Dopis o zahájení zjišťovacího řízení společně s oznámením (čj. KUZL 32756/2017 ze dne 16.05.2017) rozeslal krajský úřad dotčeným územním samosprávným celkům a dotčeným správním úřadům a dne 18.05.2017 byla informace o oznámení zveřejněna na úřední desce Zlínského kraje. Záměr byl rovněž zveřejněn v Informačním systému EIA pod kódem ZLK857.

3. Podklady pro vydání rozhodnutí

- oznámení záměru „Rekonstrukce žst. Vsetín“ zpracované RNDr. Bc. Jaroslavem Bosákem, MBA, Ecological Consulting a.s., Na Střelnici 48, 779 00 Olomouc. Autorizace ke zpracování dokumentací, posudků a oznámení dle zákona č.100/2001Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí MŽP ČR č.j. 14563/1610/OPVŽ/97 ze dne 28.04.1998, prodlouženo rozhodnutím č.j. 87608/ENV/14 ze dne 07.01.2015
- přílohy oznámení: Mapa širšího území, Vyhodnocení odolnosti stavebního záměru vůči klimatickým změnám dle směrnice č. 2014/52EU, Hodnocení potencionálních vlivů záměru dle směrnice Evropského parlamentu a Rady 2000/60ES, kterou se stanoví rámec pro činnost Společenství v oblasti vodní politiky, Mapy životního prostředí, Vyjádření z hlediska Územního plánu, Vyjádření z hlediska NATURA 2000,
- vyjádření obdržena ve zjišťovacím řízení (uvedena níže)

4. Seznam subjektů, jejichž vyjádření příslušný úřad obdržel v průběhu zjišťovacího řízení

Ve zjišťovacím řízení bylo k záměrům doručeno celkem 4 vyjádření:

- Krajský úřad Zlínského kraje, odbor životního prostředí a zemědělství, čj. KUZL 36418/2017 ze dne 31.05.2017
- Městský úřad Vsetín, odbor životního prostředí, čj. MUVS 25030/2017 OŽP ze dne 06.06.2017
- Česká inspekce životního prostředí, oblastní inspektorát Brno, čj. ČIŽP/47/ŘI/1706904 002/17/BLV ze dne 05.06.2017
- Česká inspekce životního prostředí, oblastní inspektorát Brno, čj. ČIŽP/47/ŘI/1706904 002/17/BLV ze dne 12.06.2017

5. Vypořádání vyjádření obdržených v průběhu zjišťovacího řízení

Krajský úřad Zlínského kraje, odbor životního prostředí a zemědělství (dále jen „krajský úřad“)

- orgán ochrany ZPF nemá k záměru připomínky. Upozorňuje, že případné nezemědělské využití pozemků ZPF související s výše uvedeným záměrem, trvajícím déle než jeden rok (včetně doby potřebné k uvedení zemědělské půdy do původního stavu) př. pro zařízení staveniště, je třeba projednat s orgánem ochrany ZPF a opatřit souhlasem k dočasnému odnětí půdy dle ust. § 9 odst. 8 zákona o ochraně ZPF. Termín nezemědělského využívání zemědělské půdy je v souvislosti s ust. § 9 ods. 2 písm. d) zákona o ochraně ZPF nutné písemně oznámit 15 dní předem orgánu ochrany ZPF MěÚ Vsetín.
- orgán ochrany lesa nemá k záměru připomínky, pouze upozorňuje oznamovatele na ust. § 22 odst. 1 zákona o lesích, dle kterého jsou vlastníci nemovitostí nebo investoři staveb a zařízení

povinni provést na svůj náklad nezbytně nutná opatření, kterými budou jejich pozemky, stavby a zařízení zabezpečeny před škodami způsobenými zejména sesuvem půdy, padáním kamenů, pádem stromů nebo jejich částí, přesahem větví a kořenů, zastíněním z pozemků určených k plnění funkcí lesa.

- orgán ochrany přírody upozorňuje, že dotčená stavba prochází migračně významným územím (křížení s DMK – dálkový migrační koridor). Z tohoto důvodu je nutné zachovat stávající propustky a mostní objekty, aby byla umožněna prostupnost krajiny v daném území. V případě rekonstrukcí těchto objektů požaduje orgán ochrany přírody zachovat jejich stávající profil. Orgán ochrany přírody považuje za vhodné, aby stavba počítala s dostatečnou rezervou mostních objektů i propustků do budoucna. V souvislosti s migrací živočichů je třeba přednostně brát zřetel na most umístěný v km 35,370, neboť tvoří součást DMK, navazující dokumentace by tedy měla podrobněji rozvést problematiku migrace savců v tomto místě.

Vypořádání: Podrobněji bude tato problematika řešena v navazujícím řízení.

- Dále orgán ochrany přírody upozorňuje, v návaznosti na výsledky průzkumu prezentovaného v předloženém oznámení by měla být podána žádost o udělení výjimky podle § 56 zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, v platném znění.

Vypořádání: Bude řešeno v navazujícím řízení.

- z hlediska ostatních složkových zákonů na úseku životního prostředí nemá krajský úřad k záměru „Rekonstrukce žst. Vsetín“ připomínky.

Městský úřad Vsetín, odbor životního prostředí nemá k předloženému záměru „Rekonstrukce žst. Vsetín“ připomínky.

ČIŽP oblastní inspektorát Brno po doplnění informací nemá k předloženému záměru „Rekonstrukce žst. Vsetín“ připomínky.

Krajský úřad neobdržel v rámci zjišťovacího řízení žádné relevantní odůvodněné nesouhlasné vyjádření k oznámení záměru „Rekonstrukce žst. Vsetín“. Rovněž žádný ze subjektů nepožadoval úplné posouzení záměru podle zákona č. 100/2001 Sb. Na základě informací uvedených v oznámení záměru, písemných vyjádření dotčených správních úřadů, veřejnosti a dotčené veřejnosti a zjišťovacího řízení provedeného podle kritérií uvedených v příloze č. 2 zákona krajský úřad s ohledem na povahu a rozsah záměru, jeho umístění a charakteristiku předpokládaných vlivů záměru na životní prostředí a veřejné zdraví dospěl k závěru, že záměr nemá významný vliv na životní prostředí a veřejné zdraví.

Poučení

Proti tomuto rozhodnutí mohou oznamovatel a dotčená veřejnost uvedená v § 3 písm. i) bodě 2 zákona podat ve smyslu §§ 81, 82, 83 a 86 správního řádu odvolání k Ministerstvu životního prostředí ČR s uvedením rozsahu, v jakém je rozhodnutí napadáno, namítaného rozporu s právními předpisy nebo s uvedením nesprávnosti rozhodnutí či řízení, jež mu předcházelo. Odvolání se podává u Krajského úřadu Zlínského kraje ve lhůtě 15 dnů ode dne jeho oznámení. Splnění podmínek podle § 3 písm. i) bodu 2 zákona doloží dotčená veřejnost v odvolání. Podané odvolání má v souladu s ustanovením § 85 odst. 1 správního řádu odkladný účinek. Odvolání podané jen proti odůvodnění rozhodnutí je podle ustanovení § 82 odst. 1 správního řádu nepřipustné.

Do rozhodnutí lze také nahlédnout v Informačním systému EIA na internetových stránkách agentury CENIA, česká informační agentura životního prostředí (www.cenia.cz/eia) a na stránkách Ministerstva životního prostředí (<http://www.mzp.cz/eia>), pod kódem záměru **ZLK857**, v sekci závěr zjišťovacího řízení. Zde jsou také k dispozici kopie výše uvedených vyjádření v elektronické podobě.

Dotčené územní samosprávné celky Zlínský kraj, Město Vsetín a Obec Ústí žádáme ve smyslu § 16 odst. 3 zákona o zveřejnění tohoto rozhodnutí na úřední desce. Doba zveřejnění je nejméně 15 dnů. Zároveň žádáme v souladu s § 16 odst. 4 citovaného zákona o *zaslání písemného vyrozumění* o dni vyvěšení rozhodnutí na úřední desce v nejkratším možném termínu.

Datum vyvěšení: 23. června 2017

Datum sejmutí:


RNDr. Alan Urc
vedoucí odboru



Rozdělovník:

Správa železniční dopravní cesty, s.o., Dlážděná 1003/7, 110 00 Praha 1 – Nové Město	10 x oznámení
Zlínský kraj, tř. T. Bati 21, 761 90 Zlín	ke zveřejnění
Město Vsetín, Svárov 1080, 755 01 Vsetín	ke zveřejnění
Obec Ústí, Ústí 76, 75501 Ústí	ke zveřejnění
Městský úřad Vsetín, odbor územního plánování, stavebního řádu a dopravy, Svárov 1080, 755 01 Vsetín	na vědomí
Drážní úřad, Wilsonova 300/8, 121 06 Praha 2 – Vinohrady	na vědomí
Ministerstvo životního prostředí, odbor posuzování vlivů na ŽP a IPPC, Vršovická 65, 100 10 Praha 10 - Vršovice	na vědomí
Ecological Consulting a.s., RNDr. Jaroslav Bosák, Na Střelnici 48, 779 00 Olomouc	na vědomí

