



# Spolufinancováno Evropskou unií


## Nástroj pro propojení Evropy



Za tuto publikaci odpovídá pouze její autor. Evropská unie nenese odpovědnost za jakékoli využití informací v ní obsažených.

			ČÍSLO SOUPRAVY:
		PO PŘIPOMÍNKOVÉM ŘÍZENÍ	
REVIZE Č.	DATUM	ZMĚNA	

	<b>MORAVIA CONSULT Olomouc a.s.</b> LEGIONÁŘSKÁ 1085/8 , 779 00 Olomouc	tel.: +420 585 570 444
		e-mail: <a href="mailto:moravia@moravia.cz">moravia@moravia.cz</a> <a href="http://www.moravia.cz">http://www.moravia.cz</a>

OBJEDNATEL		 <small>Správa železniční dopravní cesty</small>		Správa železniční dopravní cesty, státní organizace	
HLAVNÍ INŽENÝR PROJEKTU		ING. JIŘÍ PARMA 		G. ŘEDITEL MORAVIA CONSULT Olomouc a.s. ING. VÁCLAV KRATOCHVÍL	
ODPOVĚDNÝ PROJ. OBJ., PS		NAVRHL, VYPRACOVAL		EXTERNÍ SUBDODAVATEL	
		MGR. PETRA REICHOVÁ 		Ecological Consulting a.s.	
KRAJ: Zlínský, Olomoucký		POVĚŘENÝ OÚ:		OBEC:	
<p>"Zvýšení traťové rychlosti v úseku Valašské Meziříčí - Hustopeče nad Bečvou"</p>				ZAK. ČÍSLO MCO	17 - 104 - 232 - PS
				ÚČEL	DSP
				DATUM	PROSINEC 2018
				FORMÁT	
				MĚŘÍTKO	
Vliv stavby na životní prostředí				ČÁST B.3.1	PŘÍLOHA

Doplňující údaje:

0	11/2018	1.vydání	Mgr. Reichlová v.r.	- -	Mgr. Veselá v.r.	RNDr.Bc. Bosák v.r.
Rev.	Datum	Popis	Vypracoval	Kreslil/psal	Kontroloval	Schválil

Objednatel:

MORAVIA CONSULT Olomouc, a.s.  
Legionářská 8  
772 00 Olomouc

Souprava:

Zhotovitel:

**ECOLOGICAL CONSULTING a.s.**  
Na Střelnici 48, 779 00 Olomouc  
tel: 585 203 166, fax: 585 203 169  
e-mail: [ecological@ecological.cz](mailto:ecological@ecological.cz)



Projekt:

**„Zvýšení traťové rychlosti v úseku Valašské Meziříčí  
– Hustopeče nad Bečvou“**

Číslo  
projektu:

320/17148

VP (HIP):

Mgr. Reichlová

Stupeň:

DSP

KÚ: Olomoucký a Zlínský kraj

OÚ, MÚ:

Datum:

11/2018

Obsah:

Archiv:

Formát:

Měřítko:

Část:

Příloha:

**Vliv stavby na životní prostředí**

**B.3.1**

-

**Objednatel:** MORAVIA CONSULT Olomouc a. s., Legionářská 8, 772 00 Olomouc

**Zpracovatel:**

**Ecological Consulting a.s.**

Na Střelnici 48, 779 00 Olomouc, tel. 585 203 166

e-mail: [ecological@ecological.cz](mailto:ecological@ecological.cz) ; [www.ecological.cz](http://www.ecological.cz)

Listopad 2018

Mgr. Petra Reichlová

**Rozdělovník:**

7x tištěná verze, 1x digitální verze: MCO a. s., Legionářská 8, 772 00 Olomouc

1x digitální verze: Ecological Consulting a.s., Na Střelnici 48, 779 00 Olomouc

---

**Řešitelský kolektiv:**

**Mgr. Petra Reichlová – technické složky životního prostředí, vliv na veřejné zdraví**

- oprávněná osoba k posuzování vlivů na veřejné zdraví  
(Pořadové číslo osvědčení o odborné způsobilosti pro oblast posuzování vlivů na veřejné zdraví 6/2009, č.j.:38259-OVZ-32.1-24.8.09)

*Ecological Consulting a.s., Na Střelnici 48, 779 00 Olomouc, tel. 585 203 166*

**Mgr. et Mgr. Martina Fialová - botanika**

- autorizovaná osoba ke zpracování biologických hodnocení dle §67 zákona č.114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny v platném znění (rozhodnutí Ministerstva životního prostředí č.j. 75966/ENV/10 ze dne 7.10.2010)
- autorizovaná osoba k provádění posouzení podle §45i zákona č.114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny v platném znění rozhodnutí Ministerstva životního prostředí č.j. 29539/ENV/09, 998/630/09 ze dne 23.4.2009)

*Ecological Consulting a.s., Na Střelnici 48, 779 00 Olomouc, tel. 585 203 166*

**Mgr. Michal Hykel - zoologie**

*Ecological Consulting a.s., Na Střelnici 48, 779 00 Olomouc, tel. 585 203 166*

**Ing. Jaromír Cápal - hluková studie**

*Ecological Consulting a.s., Na Střelnici 48, 779 00 Olomouc, pobočka Brno, tel. 532 091 206*

**Mgr. Radim Kočvara – zoologie**

- autorizovaná osoba ke zpracování biologických hodnocení dle §67 zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny v platném znění (rozhodnutí Ministerstva životního prostředí č.j. 12195/ENV/06/482/640/06 ze dne 14.3.2006, rozhodnutí o prodloužení autorizace č.j. 20442/ENV/11/1130/610/11 ze dne 10.3.2011)

*Záříčí 92, 768 11 Chropyně, tel. 573 355 298, 604 356 795*

---

**OBSAH:**

<b>ÚVOD .....</b>	<b>6</b>
<b>A) VLIV STAVBY NA ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ.....</b>	<b>6</b>
A.1. OVZDUŠÍ.....	6
A. 2. HLUK .....	8
A. 4. VIBRACE .....	12
A. 3. VODA.....	13
A. 4. ODPADY .....	15
A. 5. PŮDA .....	18
<b>B) VLIV STAVBY NA PŘÍRODU A KRAJINU .....</b>	<b>19</b>
B. 1. OCHRANA DŘEVIN .....	19
B. 2. OCHRANA PAMÁTNÝCH STROMŮ.....	21
B. 3. OCHRANA ROSTLIN A ŽIVOČICHŮ .....	21
B. 4. ZVLÁŠTĚ CHRÁNĚNÁ ÚZEMÍ.....	29
B. 5. NEROSTNÉ SUROVINY .....	29
B. 6. ZACHOVÁNÍ EKOLOGICKÝCH FUNKCÍ A VAZEB V KRAJINĚ .....	29
B. 7. KULTURNÍ PAMÁTKY A ARCHEOLOGICKÉ NÁLEZY .....	30
<b>C) VLIV NA SOUSTAVU CHRÁNĚNÝCH ÚZEMÍ NATURA 2000 .....</b>	<b>31</b>
<b>D) NÁVRH ZOHLEDNĚNÍ PODMÍNEK ZE ZÁVĚRU ZJIŠŤOVACÍHO ŘÍZENÍ NEBO STANOVISKA EIA .....</b>	<b>33</b>
<b>E) NAVRHOVANÁ OCHRANNÁ A BEZPEČNOSTNÍ PÁSMO, ROZSAH OMEZENÍ A PODMÍNKY OCHRANY PODLE JINÝCH PRÁVNÍCH PŘEDPISŮ.....</b>	<b>37</b>

---

## **ÚVOD**

Tato část dokumentace se zabývá vlivem realizace stavebního záměru na životní prostředí v dotčené lokalitě a širším okolí stavby. Dokument je členěn podle vyhlášky 499/2006 Sb., o dokumentaci staveb v platném znění.

### **a) VLIV STAVBY NA ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ**

#### **a.1. Ovzduší**

##### **Období výstavby**

Vzhledem k tomu, že negativní ovlivnění kvality ovzduší v zájmové lokalitě bude v období výstavby krátkodobé a vzhledem k obtížné modelovatelnosti této etapy, nebyla pro období výstavby rozptylová situace kalkulována.

Vlivem výstavby dojde k dočasnému ovlivnění kvality ovzduší, na kterém se bude podílet automobilová doprava (transport materiálu, stavební mechanismy), ale i vlastní plocha staveniště a samotná sanace štěrkového lože (zvýšení prašnosti v jednotlivých úsecích úpravy trati). Rozsah této zátěže závisí na technologické kázni dodavatelů stavby a na zvolené technologii stavby.

##### *Stacionární zdroje znečištění ovzduší*

V období výstavby bude zdrojem znečišťování ovzduší emisemi tuhých částic (prach) vlastní staveniště. Proto je nezbytné provést především technická a organizační opatření, která povedou k minimalizaci znečišťování ovzduší během stavebních prací.

V souvislosti s odstraňováním odpadů na posuzované stavbě bude pravděpodobně potřeba použít mobilní recyklační linku pro recyklaci štěrkového lože. Linka bude umístěna v prostorách žst. Hustopeče nad Bečvou (parc.č. 1194/1, katastrální území Hustopeče nad Bečvou, vlastnické právo České dráhy a.s., druh pozemku ostatní plocha, způsob využití dráha). Dle zákona č. 201/2012 Sb. o ochraně ovzduší je recyklační linka stavebních hmot o projektovaném výkonu vyšším než 25 m<sup>3</sup>/den vyjmenovaným zdrojem dle přílohy č. 2 zákona. Dodavatel recyklační linky bude mít platné povolení provozu stacionárního zdroje dle §11 zákona č. 201/2012 Sb.

#### *Mobilní zdroje znečišťování ovzduší*

Po dobu výstavby budou ovzduší ovlivňovat zejména automobily (doprava materiálu na stavbu, odvoz odpadu) a stavební mechanismy. Znečištění z dopravy se výrazně projevuje především v blízkém okolí komunikací. Přibližně 5 - 10 m od zdroje dochází k prudkému poklesu koncentrací imisí jednotlivých škodlivin. Automobilová doprava produkuje následující škodliviny: oxidy dusíku ( $\text{NO}_x$ ), tuhé znečišťující látky (TZL), oxid uhelnatý (CO), v menší míře oxid siřičitý ( $\text{SO}_2$ ), jiné anorganické a organické látky (zastoupené obvykle benzenem a benzo(a)pyrenem).

**Emise lze účinně snížit nejen dobrou dodavatelskou kázní, ale také dodržením následujících opatření:**

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

Při realizaci stavby je nutné respektovat opatření uvedená v Programu zlepšování kvality ovzduší zóna střední Morava - CZ07.

#### **Období provozu**

V rámci realizace záměru nebude instalován vyjmenovaný zdroj v příloze č. 2 zák. č. 201/2012 Sb., o ochraně ovzduší, ve znění platných předpisů.

Provoz dieselových lokomotiv na trati způsobuje v současnosti určité imisní zatížení obytné zástavby okolo trati. Dle zkušenosti s obdobnými stavebními záměry lze předpokládat, že navýšení imisní zátěže z provozu dieselových lokomotiv se na kvalitě ovzduší se prakticky neprojeví.

## **a. 2. Hluk**

Pro vyhodnocení vlivu hluku z výstavby a provozu rekonstruované železniční trati byla zpracována akustická studie, která je samostatnou částí projektové dokumentace B.3.4.

### **Období výstavby**

Hlukové práce v období výstavby byly posouzeny v aktualizované akustické studii (viz část B.3.4 projektové dokumentace). Pro hlukové posouzení jsou obvykle posuzovány stavební práce probíhající postupně v celém posuzovaném úseku železniční tratě. Vyhodnocovány bývají práce na sanaci železničního spodku a pokládka železničního svršku včetně jeho směrové a výškové úpravy.

Pro odtěžení štěrkového lože je přednostně uvažováno s předtěžením strojní čističkou (tzn. z koleje). Tyto práce probíhají standardně v denní době a transport vyzískaného materiálu je opět po kolejích transportován na zařízení staveniště (žst. Lhotka nad Bečvou) k dalšímu určení. Pro dotěžení bude použito klasické metody za pomoci kolového bagru a nákladních vozidel pro transport materiálu. Při této fázi se limitní izofona 65 dB pro denní dobu obvykle pohybuje ve vzdálenosti do 8m od osy koleje. V řešeném úseku s předpokládaným nasazením této mechanizace nedojde k překročení hygienického limitu u žádného obytného objektu.

Při pracích na kolejovém svršku bývá obvykle dominantní pokládka kolejových polí a zejména pokládka výhybek na zhlaví stanic. Dále pak směrová a výšková úprava automatickou strojní podbíječkou včetně zhutnění štěrkového lože v definitivní poloze dynamickým stabilizátorem. Při těchto činnostech se limitní izofona 65 dB pro denní dobu obvykle pohybuje ve vzdálenosti do 10 m od osy koleje. V řešeném úseku s předpokládaným nasazením této mechanizace nedojde k překročení hygienického limitu u žádného obytného objektu.

### **Recyklační základna**

V rámci stavby je uvažováno s recyklací materiálu ze štěrkového lože. Umístění recyklační základny je předpokládáno na zpevněných plochách v prostoru žst. Hustopeče nad Bečvou (parc.č. 1194/1, katastrální území Hustopeče nad Bečvou, vlastnické právo České dráhy a.s., druh pozemku ostatní plocha, způsob využití dráha). Předpokládaná potřeba plochy pro recyklační základnu je 4 500 m<sup>2</sup>. Při nepřetržitém provozu se očekává limitní izofona 65 dB ve vzdálenosti maximálně 135 m od nehluchnějšího zařízení (drtičky kameniva). V noční době není provoz recyklační základny možný, protože ekvivalentní hladina akustického tlaku by u



nejbližšího obytného objektu (Nádražní 215, Hustopeče nad Bečvou) pohybovala v rozmezí 55 – 60 dB.

Je tedy doporučeno, aby v době od 6:00 do 7:00 s ohledem na hygienické limity nebyl zahajován plný pracovní výkon těžké mechanizace, protože by docházelo k překročení nejvyšších přípustných hodnot. Nejhluchnější fáze prací je vhodné provádět až po 7:00.

V lokalitách, kde se obytné domy nacházejí v blízkosti prováděných stavebních prací, je vhodné použít moderní mechanizaci s nižším akustickým výkonem.

Zkracování doby činnosti strojů pro dodržení hygienických limitů není vhodné, protože neúměrně prodlužuje celkové trvání stavby, což je většinou obyvatel negativněji vnímáno než krátkodobé ovlivnění hlukem. Zařízení, vydávající hluk (např. kompresory), která budou použita během výstavby v blízkosti obytné zástavby, budou odstíněna mobilními akustickými zástěnami.

Noční práce nejsou uvažovány a je doporučeno nasazení těžké mechanizace během v časovém pásmu 7:00 – 21:00.

V případě, že bude zhotovitel nucen z vážných důvodů provádět stavební činnost v noční době a lze předpokládat nedodržení hygienických limitů, zažádá příslušný orgán ochrany veřejného zdraví o časově omezené povolení. Orgán ochrany veřejného zdraví časově omezené povolení v takové případě vydá, jestliže osoba prokáže, že hluk nebo vibrace budou omezeny na rozumně dosažitelnou míru.

### **Období provozu**

Pro vyhodnocení akustických účinků bylo přihlédnuto k požadavkům a ustanovením nařízení vlády č. 272/2011 Sb. o ochraně zdraví před nepříznivými účinky hluku a vibrací, v platném znění, a k příslušným normám z oblasti akustiky. Pro výpočet hlukové zátěže bylo použito softwaru LimA, který je zpracován na základě mezinárodních standardů a metod, jejichž výběr je dán doporučením Evropské komise a směrnicí č. 49 EU.

Podle ustanovení NV 272/2011 Sb. je hygienický limit hluku vyjádřený ekvivalentní hladinou akustického tlaku A od dopravy na drahách v chráněném venkovním prostoru a chráněném venkovním prostoru staveb stanovený součtem základní hladiny hluku  $L_{AZ} = 50$  dB a příslušných korekcí:

**pro hluk z dopravy na drahách v OPD**

pro den od 6<sup>00</sup> - 22<sup>00</sup> hod  $L_{Aeq,T} = 60$  dB

**Ecological Consulting a.s.**

**www. ecological.cz**

pro noc od 22<sup>00</sup> - 6<sup>00</sup> hod  $L_{Aeq,T} = 55$  dB

**pro hluk z dopravy na dráhách (mimo OPD)**

pro den od 6<sup>00</sup> - 22<sup>00</sup> hod  $L_{Aeq,T} = 55$  dB

pro noc od 22<sup>00</sup> - 6<sup>00</sup> hod  $L_{Aeq,T} = 50$  dB

**pro hluk z dopravy na dráhách s použitím korekce pro starou hlukovou zátěž**

pro den od 6<sup>00</sup> - 22<sup>00</sup> hod  $L_{Aeq,T} = 70$  dB

pro noc od 22<sup>00</sup> - 6<sup>00</sup> hod  $L_{Aeq,T} = 65$  dB

Porovnáním ekvivalentních hladin akustického tlaku od železniční dopravy z roku 2000 se stávajícím stavem hlučnosti bylo zjištěno, že nedošlo k významnější změně.

Ve výhledovém stavu se v denní době předpokládá zvýšení rychlosti i počtu rychlíků, které tuto rychlost dokáží dosáhnout, avšak při zohlednění nasazení moderních souprav a rekonstrukce železniční trati, lze očekávat mírné snížení hlučnosti v okolí trati.

Podmínky pro přiznání korekce pro starou hlukovou zátěž jsou splněny.

#### Výpočet

Na základě přímého akustického měření byly stanoveny hlučnosti jednotlivých typů vlakových souprav. Porovnáním naměřené a vypočtené hodnoty byla ověřena platnost modelu. Ve výpočtovém modelu byl dále proveden výpočet se stávajícími intenzitami dopravy - (Stávající stav). Do takto ověřeného modelu byly dosazeny intenzity vlakové dopravy z roku 2000 a byly provedeny výpočty zatížení hlukem z dopravy pro denní a noční dobu - stav pro rok 2000. Následně byla provedena úprava modelu zohledňující rekonstrukci kolejového svršku, byly doplněny intenzity dopravy pro výhledový stav a byl proveden výpočet výhledového stavu pro denní i noční dobu (Výhledový stav)

Na základě výsledků výpočtového modelu pro Výhledový stav byl proveden odpovídající návrh protihlukových opatření (Výhledový stav s protihlukovými opatřeními – doloženo graficky)

Stav hlučnosti zjištěný z přímého akustického měření v blízkosti posuzovaného záměru je porovnán se stavem hlučnosti získaným z výpočtového modelu.

**Tab.č. 1 : Srovnání naměřené a vypočtené hodnoty v bodech měření (v modelu jsou zohledněny podmínky měření)**

Místo měření	Modelové hodnoty		Naměřené hodnoty		Rozdíl	
	Den	Noc	Den	Noc	Den	Noc
M1	60,4 dB	59,9 dB	60,9 dB	61,5 dB	-0,5	-1,6
M2	60,8 dB	60,9 dB	60,3 dB	60,1 dB	0,5	0,8

- pro nastavení modelu jsou použity hodnoty z přímého akustického měření nekorigované na vliv odrazů od fasády a také výpočtový model pro měření zohledňuje vliv odrazů!

Rozdíl naměřených hodnot s vypočtenými je v absolutní hodnotě 1,6 dB. Lze tedy předpokládat, že výpočtový model je nastaven správně a odpovídá reálné situaci.

Pro názornost šíření hluku jsou doloženy zákresy izofonových polí se zaznačením výpočtových bodů. Výpočtové body jsou umístěny ve vzdálenosti 2 m před fasádou s oknem do obytné místnost.

Umístění výpočtových bodů:

- bod výpočtu V1 – Valcha č.p. 117; parc. číslo 1086/1, k.ú. Hustopeče nad Bečvou (2.NP stavba pro bydlení)
- bod výpočtu V2 – Choryně č.p. 96; parc. číslo 716, k.ú. Choryně
- bod výpočtu V3 – Lhotka nad Bečvou č.p. 38; parc. číslo 330, k.ú. Lhotka nad Bečvou
- bod výpočtu V4 – Lhotka nad Bečvou č.p. 45; parc. číslo 82, k.ú. Lhotka nad Bečvou
- bod výpočtu V5 – Lhotka nad Bečvou č.p. 30; parc. číslo 35, k.ú. Lhotka nad Bečvou
- bod výpočtu V6 – Lhotka nad Bečvou č.p. 61; parc. číslo 68, k.ú. Lhotka nad Bečvou
- bod výpočtu V7 – Lhotka nad Bečvou č.p. 42; parc. číslo 43, k.ú. Lhotka nad Bečvou
- bod výpočtu V8 – Lhotka nad Bečvou č.p. 35; parc. číslo 164, k.ú. Lhotka nad Bečvou
- bod výpočtu V9 – Lhotka nad Bečvou č.p. 88; parc. číslo 270/37, k.ú. Lhotka nad Bečvou
- bod výpočtu V10 – Lhotka nad Bečvou č.p. 4; parc. číslo 174, k.ú. Lhotka nad Bečvou

Konkrétní výpočty jsou uvedeny v hlukové studii (viz část B.3.4).

Výpočtový model prokazuje, že ekvivalentní hladiny akustického tlaku od provozu na železniční trati se v současném stavu v noční době u nejzatíženějších objektů pohybují na hranici hygienického limitu zahrnující korekci pro starou hlukovou zátěž.

Pokles hlučnosti vlivem rekonstrukce železničního svršku a sanací železničního spodku bude minimálně 3 dB. Další snížení hlučnosti je způsobeno nasazením moderních vlakových souprav. Naproti tomu stojí zvýšení intenzit dopravy a zvýšení maximální traťové rychlosti ze stávajících 90 km/h až na 145 km/h (160 km/h pro soupravy s naklápěcími skříněmi). Celkově se předpokládá snížení hlučnosti v denní době přibližně o 1 dB v denní době a 0,5 dB v noční době bez zohlednění vlivu protihlukových stěn.

U hodnocené stavby jsou splněny podmínky pro přiznání korekce pro starou hlukovou zátěž.

Návrh protihlukových opatření (stěn) je proveden s vědomím investora tak, aby bylo přesně vyhověno požadavkům obce Lešná.

Tab.č. 2 : Protihlukové stěny – soupis

Umístění stěny	Výška	Pohltivost – doporučená minimální	
		ke koleji	od koleje
PHS v km 17,490 - 17,620 L	1,5 m nad TK	-	-
PHS v km 19,435 - 19,556 P	2,0 m nad TK	A3	-
PHS v km 20,310 - 20,506 L	2,5 m nad TK	A3	-
PHS v km 20,490 - 20,720 L	3,0 m nad TK	A3	A2
PHS v km 20,310 - 20,794 P	3,0 m nad TK	A3	A2 20,427-20,582
PHS v km 20,870 - 21,060 P	3,0 m nad TK	A3	A3

Nejzatíženějším objektem v řešeném úseku železniční trati je objekt Lhotka nad Bečvou č.p. 35 (výpočtový bod V8). Objekt výškového bytového domu leží prakticky na nástupišti u nejbližší koleje od výpravní budovy (kolej č.7) v žst Lhotka nad Bečvou.

U tohoto objektu není technicky možné zajistit účinnou ochranu venkovního chráněného prostoru. Případná protihluková clona by musela mít enormní výšku (převyšující výšku trakčního vedení) a umístění takovéto bariéry v blízkosti kolejiště s ohledem na bezpečnost provozu ve stanici není reálné. Protože hlukové ovlivnění dotčeného objektu je vysoké ve stávajícím stavu a zůstane i ve výhledovém, byl u tohoto objektu proveden návrh individuálních protihlukových opatření (IPO) se zajištěním větrání obytných místností (například zajištění větrání pomocí větracích štěrbin s nuceným odtahem, při dostatečné neprůzvučnosti obvodového pláště nebo instalací rekuperačních jednotek do obytných místností).

Návrh rozsahu protihlukových opatření je zakreslen v grafických výstupech hlukové studie. Navrhovaná třída zvukové izolace vzhledem k dosahovaným hladinám akustického tlaku ve venkovním chráněném prostoru se doporučuje min. 42 dB (dle ČSN 73 0532 se jedná o TZI 4 - útlum 40 až 44 dB).

U žádného dalšího objektu se nepředpokládá překročení hygienického limitu.

#### **a. 4. Vibrace**

Posouzení vibrací je uvedeno v části B.3.7 projektové dokumentace. Dle zkušeností a výsledků provedených měření na obdobných tratích se srovnatelným provozem je předpoklad, že limitní izoseista (noční limit 78,0 dB) se bude pohybovat ve vzdálenosti menší než 10 m od osy nejbližší koleje. V případě výhybek se limitní izoseista nachází do vzdálenosti 15 m. V této vzdálenosti se nenachází žádný obytný objekt, takže se nepředpokládá překročení hygienického limitu. Nejbližší obytný objekt Lhotka nad Bečvou 42, Lešná se nachází ve

vzdálenosti 18 m od pojižděné koleje a přibližně 24 m od výhybky. S ohledem na vzdálenost se nepředpokládá překročení hygienického limitu.

Rekonstrukcí, kdy je uvažováno s kompletní úpravou tělesa železničního spodku a celkovou obnovou železničního svršku, lze očekávat snížení hladin zrychlení vibrací. Proto uvažované zvýšení maximální traťové rychlosti nebude mít vliv na změnu hladin vibrací. Zvýšení rychlosti se týká pouze dálkové osobní dopravy, tedy relativně lehkých souprav. Rychlosti nákladních vlaků se zvýší minimálně.

Výše uvedené předpoklady jsou podloženy přímým měřením vibrací u obytného objektu v žst. Lhotka nad Bečvou 35. Před místem měření jsou kolejnice uchyceny pomocí tuhého podkladnicového upevnění. Během měření nebylo zaznamenáno překročení hygienického limitu a to platí i pro limit s korekcí pro noční dobu.

Na rekonstruované trati lze očekávat nižší projev vibrací z důvodu lepších vlastností železničního spodku a zejména železničního svršku.

Z tohoto důvodu nejsou pro řešený úsek nové železniční tratě navrhována žádná doplňující antivibrační opatření.

### **a. 3. Voda**

Odběr vody v průběhu stavby bude záviset na momentální potřebě zařízení staveniště. Potřeba pitné a technologické vody není v tomto stupni projektové dokumentace stavby známa. Předpokládá se obdobná potřeba vody jako u běžných staveb tohoto typu.

V **období provozu** posuzované stavby bude voda spotřebovávána pouze v rámci běžného provozu vlakových souprav a pozemních objektů. Realizací záměru dojde k pouze k minimálnímu navýšení spotřeby vody v souvislosti s využívanými typy vlaků. Případem nárazové potřeby vody může být řešení havarijních situací (požáry, apod.). Další výrazné změny v odběrech a spotřebě vody ve srovnání s dnešním stavem nejsou předpokládány.

Nejblíže záměru protéká Bečva a její pravobřežní přítoky, které kříží předmětná železniční trať. Jedná se o následující přítoky Bečvy ve směru toku: Černý potok (v ev. km 23,037), Jasenický potok (v ev. km 21,847), bezejmenný pravobřežní přítok Bečvy (v ev. km 19,939), bezejmenný pravobřežní přítok Bečvy (v ev. km 18,582), Mřenka (také Jasenka, v ev. km 17,577), a bezejmenný pravobřežní přítok Bečvy (v ev. km 16,313). Zájmová lokalita je součástí vyššího povodí č. 4-11-02 pod názvem Bečva od soutoku Vsetínské Bečvy a

Rožnovské Bečvy. Všechny dotčené vodní toky, s výjimkou Jasenického a Černého potoka, náleží pod správu Povodí Moravy s.p. Jasenický a Černý potok spravují Lesy ČR, s.p.

Řeka Bečva i její zdrojnice Vsetínská a Rožnovská Bečva jsou významnými vodními toky podle vyhlášky č. 178/2012 Sb., kterou se stanoví seznam významných vodních toků a způsob provádění činností související se správou vodních toků, v platném znění.

Lokalita záměru leží mimo území chráněné oblasti přirozené akumulace podzemních vod (CHOPAV) Vsetínských vrchů

Nejbližší ochranná pásma vodních zdrojů (podzemní voda) jsou od lokality záměru dostatečně vzdálena. Jedná se o OP II. a stupně vodního zdroje Vysoká (cca 1,35 km severovýchodně od záměru, vyhl. pod č.j. OVLHZ/vod/8/326/233/85) a OP vodního zdroje Lešná - Lhotka n. Bečvou (cca 1,5 km severně, vyhl. pod č.j. 187/235/88).

Posuzovaný stavební záměr se dotýká hranice **záplavového území** řeky Bečvy při průtoku  $Q_{100}$  mezi traťovými km 16,038 -16,95 a v km 21,85 trati uvedené záplavové území kříží. Záplavové území řeky Bečvy při průtoku  $Q_{100}$  v km 0,0000 – 53,960 od soutoku po hranici se Zlínským krajem na území Olomouckého kraje bylo stanoveno neformálním aktem Krajského úřadu Olomouckého kraje ze dne 5.9.2011 pod č.j. KUOK 93802/2011, ve znění 1. aktualizace pod č.j. KUOK 69026/2014 ze dne 28.7.2014 a dále ve znění 2. aktualizace pod č.j. KUOK 6410/2016 ze dne 10.3.2016.

Na území Zlínského kraje pak došlo k vyhlášení záplavového území mezi říčními km 49,885 - 55 km opatřením obecné povahy Krajského úřadu Zlínského kraje pod č.j. KUZL 2584/2003 ŽPZE – DZ ze dne 18.8.2003, ve znění aktualizace vydané pod č.j. KUZL 18117/2004 ŽPZE - DZ ze dne 6.12.2004 a dále aktualizace pod č.j. KUZL 22762/2011 ze dne 15.10.2012

Pro období výstavby byl zpracován povodňový plán, který je součástí projektové dokumentace (viz část F.6).

### ***Vodní útvary povrchových vod***

Lokalita leží dle Plánu dílčího povodí Moravy a přítoků Váhy ve vymezeném vodním útvaru povrchových vod s názvem Bečva od toku Rožnovská Bečva po Opatovický potok (MOV\_0790). V následující tabulce je shrnuto hodnocení ekologického, chemického a celkového stavu tohoto vodního útvaru.

Tab.č. 3 Hodnocení stavu vodního útvaru povrchových vod

ID vodního útvaru	Název vodního útvaru	Hodnocení ekologického stavu a ekologického potenciálu VÚ	Hodnocení chemického stavu VÚ	Celkové hodnocení stavu VÚ
MOV_0790	Bečva od toku Rožnovská Bečva po Opatovický potok	Střední stav	Nedosažení dobrého stavu	nevyhovující

Vzhledem k tomu, že se jedná o stávající železniční trať, nepředpokládáme, že by vlivem provozu záměru došlo k významnému ovlivnění kvality **podzemních vod tak i povrchových vod**.

Vlivy na podzemní a povrchové vody mohou být spojeny s možnými **havarijními stavy** a to jak v období realizace záměru, tak i jeho provozu. Pro určení postupu při havarijních stavech v období realizace záměru byl vypracován Havarijní plán, který je součástí projektové dokumentace (viz část F.6).

Při dodržení opatření uvedených v části d) můžeme považovat vliv záměru na vodní toky, podzemní vody a vodní zdroje za akceptovatelný.

#### **a. 4. Odpady**

Při realizaci stavby, jejím provozu a případném odstranění budou vznikat odpady různých skupin a druhů. Bude se jednat jak o odpady kategorie „ostatní“ (O), tak o odpady kategorie „nebezpečný“ odpad (N). Původce odpadů bude postupovat při veškerém nakládání s těmito odpady dle příslušných platných legislativních opatření. Nakládání s odpady se v České republice řídí ustanovením **zákona č. 185/2001 Sb.**, o odpadech a o změně některých zákonů (zákon o odpadech), v platném znění. Zákon upravuje nakládání s odpady po celou dobu životního cyklu odpadu, tedy od jeho vzniku až po jeho využití či odstranění.

Zákon č. 185/2001 Sb., o odpadech upřesňuje, mimo jiné i pravidla pro nakládání s odpady při dodržování ochrany životního prostředí, ochrany zdraví člověka a trvale udržitelného rozvoje. Nakládání s odpady je v zákoně o odpadech definováno jako jejich shromažďování, soustřeďování, sběr, výkup, třídění, přeprava a doprava, skladování, úprava, využívání a odstraňování. Při nakládání s odpady, respektive při jejich odstraňování, je třeba volit vždy ty způsoby nebo technologie, které zajistí vyšší ochranu lidského zdraví a které jsou šetrnější k životnímu prostředí. Odpovědnost za řádný průběh jakékoliv činnosti s odpadem související

nese původce, respektive oprávněná osoba, která odpad při dodržení podmínek stanovených zákonem a prováděcími předpisy převzala.

Při nakládání s odpady musí každý původce dodržovat jednak obecné povinnosti dané legislativou, tj.:

- předcházet vzniku odpadů
- přednostně odpady nabízet k využití
- odstraňovat odpady v zařízeních k tomu určených
- odpady předávat pouze oprávněným osobám (viz §12 odst.3 zákona o odpadech), buď přímo, nebo prostřednictvím k tomu zřízené právnické osoby,

ale i dodržovat povinnosti původců odpadů, tak jak jsou uvedeny v § 16 zákona o odpadech

- odpady zařazovat podle druhů a kategorií podle § 5 a 6,
- ověřovat nebezpečné vlastnosti odpadů podle § 6 odst. 4 a nakládat s nimi podle jejich skutečných vlastností,
- shromažďovat odpady utříděné podle jednotlivých druhů a kategorií,
- zabezpečit odpady před nežádoucím znehodnocením, odcizením nebo únikem,
- vést průběžnou evidenci o odpadech a způsobech nakládání s nimi, ohlašovat odpady a zasílat příslušnému správnímu úřadu další údaje v rozsahu stanoveném tímto zákonem. Tuto evidenci archivovat po dobu, kterou stanovuje zákon o odpadech nebo prováděcí právní předpis,
- umožnit kontrolním orgánům přístup do objektů, prostorů a zařízení a na vyžádání předložit dokumentaci a poskytnout pravdivé a úplné informace související s nakládáním s odpady,
- vykonávat kontrolu vlivů nakládání s odpady na zdraví lidí a životní prostředí v souladu se zvláštními právními předpisy a plánem odpadového hospodářství,
- ustanovit odpadového hospodáře za podmínek stanovených zákonem.185/2001Sb. podle § 15,
- platit poplatky za ukládání odpadů na skládky způsobem a v rozsahu stanoveném zákonem o odpadech.

*Původce, v tomto případě tedy dodavatel stavby, je odpovědný za nakládání s odpady do doby jejich převedení do vlastnictví oprávněné osoby ve smyslu zákona 185/2001 Sb., v platném znění.*

### **Odpady vznikající při výstavbě záměru**

Převážnou část odpadů, vznikajících v rámci realizace záměru, budou tvořit odpady patřící dle „Katalogu odpadů“ do skupiny č. 17- Stavební a demoliční odpady (včetně vytěžené zeminy z kontaminovaných míst). Část vznikajících materiálů je možno využít v souladu s výše uvedenými požadavky zákona o odpadech a to jako vhodné recykláty na téže stavbě nebo na stavbách jiných při dodržení podmínky vhodnosti použití předmětných odpadů jako materiálu, zejména vyhlášky č. 294/2005 Sb., v platném znění.



Odpady, které budou vznikat v rámci stavby, lze rozdělit na ty, které budou vázány na vlastní proces realizace stavby, a na ty, které budou vznikat v souvislosti s použitými technologiemi, mechanismy, zázemím stavby apod. Kromě těchto odpadů budou na staveništi a zařízeních stavenišť vznikat odpady spojené s pobytem a pohybem pracovníků. Půjde většinou o odpady typu komunálního odpadu.

Následující tabulka uvádí množství odpadů vznikajících při realizaci záměru.

**Tab.č. 4 : Předpokládané množství odpadů vznikajících při realizaci záměru**

kat.č.odpadu	kat.	název druhu odpadu	jedn.	celkem
15 01 01	o	papírové a lepenkové obaly	t	12.21
15 01 02	o	plastové obaly	t	6.79
16 02 13	o	vyřazená elektrická zařízení - přístroje, transformátory, tlumivky	t	13.00
16 02 14	o	elektrošrot (vyřazená zařízení a přístř. nn - Al, Cu a vz. kovy)	t	34.94
16 02 16	o	izolátory porcelánové 10,5 kg	ks	1298.00
16 02 16	o	odpojovače-ocel, porcelán 100 kg	ks	11.00
16 06 02	n	akumulátory alkalické(NiCd)	t	1.68
17 01 01	o	beton z demolic objektů, základů TV	t	6817.15
17 01 01	o	železniční pražce betonové	t	9188.00
17 01 01	o	prostý beton z demolic mostů	t	1585.36
17 01 02	o	stavební a demoliční suť (cihly)	t	145.45
17 01 03	o	stavební a demoliční suť (tašky a keramické výrobky)	t	0.10
17 02 01	o	dřevo po stavebním použití, z demolic	t	24.30
17 02 01	o	odpad z interiérů rekonstruovaných obj.-dřevo	t	0.41
17 02 02	o	odpad z interiérů rekonstruovaných obj.-sklo	t	4.61
17 02 03	o	odpad z interiérů rekonstruovaných obj.-plasty	t	10.92
17 02 03	o	PE podložky	kg	1505.49
17 02 04	n	železniční pražce dřevěné	t	229.50
17 02 04	n	pryžové podložky	kg	3011.04
17 03 01	n	asfaltové směsi s dehtem	t	127.71
17 03 02	o	vybouraný asfaltový beton bez dehtu, živičné lepenky bez dehtu	t	544.77
17 03 03	n	asfaltové stavební nátěry	t	0.36
17 04 01	o	odpad mědi a jejích slitin	t	62.90
17 04 02	o	odpad hliníku	t	17.69
17 04 05	o	železný šrot - konstrukce, stožáry, potrubí, koleje	t	3552.00
17 04 09	n	kovové části výhybek znečištěné mazadly	t	15.50
17 04 11	o	zbytky kabelů, vodičů	t	8.50
17 05 03	n	zemina a kamení obs. nebezpečné látky (např. z okolí výhybek)	t	7789.50
17 05 04	o	výkopová zemina - odkop	t	129366.71
17 05 04	o	zemina a kamení	t	27954.92
17 05 07	n	lokálně znečištěný štěrk (z okolí výhybek)	t	526.00
17 05 08	o	štěrk z kolejiště	t	19181.03

kat.č.odpadu	kat.	název druhu odpadu	jedn.	celkem
17 06 04	o	tepelná izolace (miner.vata)	t	11.48
17 06 05	n	stavební materiály obsahující azbest	t	4.73
17 09 04	o	železobeton z demolic mostů	t	592.41
17 09 04	o	kamenivo + beton	t	85.52
17 09 04	o	škvára	t	14880.00
20 01 21	n	zářivky	ks	217.00
20 02 01	o	biologicky rozložitelný odpad	t	539.47

### Odpady vznikající při provozu záměru

V rámci provozu půjde především o odpad z odstraňování dřevin a bylinné vegetace v rámci údržby drážního tělesa a odpad spojený s běžnou údržbou a opravami drážních zařízení. Dále se bude jednat o odpady uvedené v katalogu odpadů (vyhláška č. 93/2001 Sb., v platném znění) ve skupině 20 Komunální odpady (odpady z domácností a podobné živnostenské, průmyslové odpady a odpady z úřadů), včetně složek z odděleného sběru, které budou vznikat především při každodenním provozu železničních stanic.

Podrobněji je problematika odpadů řešena v samostatné části projektové dokumentace B.3.2 kde je i vyčísleno množství vznikajících odpadů včetně doporučeného nakládání s nimi. 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.

### **a. 5. Půda**

Celá stavba bude realizována v ochranném pásmu dráhy. Jedná se pouze o revitalizaci stávajícího drážního zařízení, stávající kolejový svršek a spodek nebude nikterak přemísťován či rozšiřován.

Při rekonstrukcích železničních stanic dojde k pracím mimo pozemky dráhy. Z hlediska struktury dotčené půdy si realizace stavby vyžádá zábor pozemků ZPF, PUPFL a pozemků ostatních. Z hlediska charakteru záboru se v případě zemědělského půdního fondu jedná o zábor trvalý a zábor dočasný s délkou trvání do jednoho roku (do této doby je zahrnuta i doba potřebná na uvedení dotčené půdy do původního stavu).

Pozemky, které budou vyjmuty ze ZPF jsou vedeny jako zahrady, orná půdy, trvalý travní porost. Dle katastru nemovitostí se v okolí zájmové lokality nachází pozemky náležející do ZPF s II. (BPEJ 65800, 61300), IV. (BPEJ 62112) a IV. (BPEJ 62213, 67001) třídou ochrany.

Tyto pozemky jsou přímo navázány na trať a úpravy traťového svršku a spodku. Pozemky jsou ve skutečnosti prezentovány náspy trati a drážními příkopy. Mimo tato území přímo související s železniční tratí nebude zasahováno. Přesný rozsah záborů je uveden v části B.3.3.1 Zemědělská příloha.

Vzhledem k tomu, že se jedná o rekonstrukci stávající železnice, nepředpokládáme negativní vlivy tohoto záměru na půdy.

Realizací záměru dojde k dočasným i trvalým záborům pozemků určených k plnění funkcí lesa (PUPFL). Dotčené lesní pozemky patří do kategorie les hospodářský. Lesní pozemky jsou požadovány k trvalému odnětí z důvodu realizace stavebních objektů SO 02-16-01 – železniční spodek a SO 02-01-01 – trakční vedení, nezbytný rozsah trvalého záboru a dočasný zábor si vyžádá výstavba železničního mostu (SO 02-19-17).

K záborům dojde v souvislosti s realizací odvodňovacích příkopů. Tyto příkopy se však nalézají v prostoru ochranného pásma nadzemního vedení (trakční vedení), takže již v současnosti se v těchto místech lesní porost nachází minimálně.

Stavba se dotkne „ochranného pásma“ lesa – bude probíhat do 50 m od okraje lesa.

## **b) VLIV STAVBY NA PŘÍRODU A KRAJINU**

Železniční trať je zde již stabilizovanou liniovou stavbou vedoucí krajinou s mozaikou polí, luk a lesů. Částečně vede trať zastavěnými částmi obcí. Vzhledem k výše uvedeným skutečnostem, stabilizované trase železnice a skutečnosti, že železnice nebude nijak rozšířena oproti stávajícímu stavu, můžeme konstatovat, že stavební záměr nebude mít významný vliv na estetickou hodnotu krajiny.

### **b. 1. Ochrana dřevin**

Realizací záměru dojde k dočasným i trvalým záborům pozemků určených k plnění funkcí lesa (PUPFL). *K záborům dojde v souvislosti s realizací odvodňovacích příkopů. Tyto příkopy se však nalézají v prostoru ochranného pásma nadzemního vedení (trakční vedení), takže již v současnosti se v těchto místech lesní porost nachází minimálně. Je možné, že při realizaci stavby dojde k lokálnímu kácení dřevin.*

Dále dojde k dotčení dřevin rostoucích mimo les. V souvislosti s realizací záměru dojde ke kácení 122 ks stromů, plocha zapojených dřevin (keře, zapojené porosty stromů a keřů), kterou bude nutno vykácet, činí 15.309 m<sup>2</sup>. U dřevin, které mají obvod kmene větší než 80 cm ve výčetní výšce 130 cm a u ploch zapojených dřevin o výměře větší než 40 m<sup>2</sup> bylo zažádáno u příslušných obecních úřadů o povolení ke kácení.

Podrobnější popis inventarizovaných dřevin je uveden v části projektové dokumentace B.3.6 Dendrologický průzkum.

Pro dřeviny splňující výše uvedené parametry, bylo vydáno dle §8 odst. 1 z.č. 114/1992 Sb. povolení ke kácení, které vydal městys Hustopeče nad Bečvou pod č.j. UMH/1349/2018/2-246/V10 dne 28.8.2018, obec Lešná dne 2.8.2018 pod č.j. LESNA 675/2018, obec Choryně dne 14.8.2018 pod č.j. OUCH/462/2018 a Městský úřad Valašské Meziříčí dne 10.8.2018 pod č.j. MěÚVM 071358/2018 OŽP/Gáš (vyjádření jsou součástí dokladové části projektové dokumentace)

Kácení dřevin bude provedeno před zahájením stavby na základě samostatného výběrového řízení, aby bylo vyhověno požadavku na kácení mimo vegetační období.

Za kácené dřeviny uložil městys Hustopeče nad Bečvou, obec Lešná a obec Choryně náhradní výsadbu, která je blíže specifikována ve výše uvedených vyjádřeních a dále zpracována v samostatném stavebním objektu SO 06-30-01 Kácení zeleně a náhradní výsadba.

Památné stromy nebyly v oblasti dotčené výstavbou zaznamenány.

Při stavebních činnostech (výkopy) je třeba dbát zvýšené opatrnosti na kořenový systém stávajících okolních dřevin. Je nutné dodržet opatření na **ochranu dřevin** vycházející z normy ČSN 83 9061 Technologie vegetačních úprav v krajině – Ochrana stromů, porostů a vegetačních ploch při stavebních pracích a standardu AOPK ČR *SPPK A01 002:2017 Ochrana dřevin při stavební činnosti*. K ochraně před mechanickým poškozením dřevin je nutné stromy chránit plotem, který by měl obklopovat celou kořenovou zónu, ve výjimečných případech je nutné 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, bude třeba

dbát zvýšené opatrnosti tak, aby nedošlo k mechanickému poškození kořenového systému. 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! Veškerá porušení těchto opatření mohou vést k vážnému poškození kořenového systému a celkovému úhynu stromu!

Na základě dat dendrologického průzkumu se jedná zejména o stromy č. **123, 124, 125 a 126 v prostoru nádraží Valašské Meziříčí**, kdy v tabulce dat dendrologického průzkumu jsou tyto dřeviny uvedeny s poznámkou „ochrana“.

### **b. 2. Ochrana památných stromů**

V bezprostřední blízkosti záměru se nenacházejí žádné památné stromy.

### **b. 3. Ochrana rostlin a živočichů**

V zájmové lokalitě nebyl prokázán výskyt hodnotných rostlinných společenstev, s výjimkou tvrdých luhů a lučního porostu v EVL Choryňský mokřad. **Na území EVL Choryňský mokřad nebudou umístovány stavební objekty, nebude zde skladován materiál, zároveň tímto územím nepovedou obslužné komunikace.**

Nebyl zde zaznamenán výskyt zvláště chráněných druhů rostlin. Zjištěna byla přítomnost druhů ohrožených dle Červeného seznamu (Grulich 2012). Jedná se o vzácnější druhy vyžadující pozornost (C4a) - jilm vaz (*Ulmus laevis*) a pryšec mandloňovitý (*Euphorbia amygdaloides*) ve vazbě na lesní porosty EVL Choryňský mokřad a mák polní (*Papaver argemone*) ojediněle rostoucí na okraji železnice. Zjištěny byly také dva druhy ohrožené (C3), a sice mrvka myší ocásek (*Vulpia myuros*) vytvářející bohatou populaci na seřadišti ve Lhotce nad Bečvou a bělolist rolní (*Filago arvensis*) v kolejišti železniční stanice Hustopeče nad Bečvou.

Železnice jakožto liniová stavba napomáhá šíření jednotlivých invazních druhů. Přímo na lokalitě záměru byla zaznamenána přítomnost trnovníku akátu (*Robinia pseudacacia*), javoru jasanolistého (*Acer negundo*), dubu červeného (*Quercus rubra*), topolu kanadského (*Populus*

*xcanadensis*), celíku kanadského a obrovského (*Solidago canadensis*, *S. gigantea*), netýkavky malokvěté (*Impatiens parviflora*), ručvičníku východního (*Bunias orientalis*), v blízkosti vodních toků netýkavky žláznaté (*Impatiens glandulifera*), dále turanu ročního (*Erigeron annuus*) a turanu kanadského (*Conyza canadensis*), laskavce ohnutého (*Amaranthus retroflexus*) a pětouru malolobého (*Galinsoga parviflora*). Během stavebních prací je nutné předcházet šíření výše uvedených druhů.

Vzhledem k charakteru vegetace i záměru (rekonstrukce stávající železniční trati) můžeme považovat vliv na flóru za akceptovatelný.

Zoologický průzkum byl zaměřen především na zjištění výskytu ohrožených druhů živočichů a posouzení vhodnosti dotčeného území pro život a rozmnožování živočichů. Vlastní lokalita záměru (mapové čtverce č. 6473 a 6573) byla za účelem zoologických průzkumů vícekrát navštívena v roce 2013 a 2018. Hodnocení bylo dále doplněno údaji z dalších zoologických průzkumů prováděných Mgr. Kočvarou v okolí Hustopečí nad Bečvou v letech 2006 a 2009 a v okolí Choryně v letech 2007 a 2011.

#### Vliv na bezobratlé

V okolí stavebního záměru byly zaznamenány běžné eurytopní druhy bezobratlých. Z chráněných zástupců této skupiny bylo při dřívějších průzkumech (rok 2015) poblíž trati nalezeno mraveniště druhu *Formica* sp. (O). Toto mraveniště se nacházelo poblíž kolejí přibližně v drážním km 18, po levé straně ze směru z Hustopečí nad Bečvou do Valašského Meziříčí. Během průzkumu v roce 2018 nebylo mraveniště zaznamenáno, nicméně výskyt těchto mravenců v období realizace záměru nelze vyloučit. V případě, že by stavební činností mělo dojít k dotčení mraveniště, je potřeba provést záchranný transfer na jinou vhodnou lokalitu.

Pro realizaci záměru byla Krajským úřadem Olomouckého kraje povolena výjimka (č. j.: KUOK 104972/2015) ze základních podmínek ochrany zvláště chráněného mravence rodu *Formica* podle § 56 zákona 114/1992 Sb., v platném znění.

Z dalších zvláště chráněných druhů bezobratlých byl během průzkumu v roce 2018 v blízkosti trati u Choryňského luhu zaznamenán batolec duhový (*Apatura iris*, O). Živnou rostlinou housenek tohoto motýla jsou vrby (*Salix* spp.), které se podél trati vyskytují, nicméně tento motýl využívá spíše vlhká stanoviště (okraje vodních ploch a vodotečí). Kromě toho po

vyřezání vrb u trati dojde k jejich opětovnému obražení. Na květech v porostech podél trati se často vyskytovali čmeláci rodu *Bombus* (O). Charakter železničního tělesa zde ovšem pro jejich hnízdění není vhodný (chybí obnažené plošky s podzemními norami a úkryty). Realizaci stavebního záměru proto neočekáváme významné dotčení čmeláků.

Na území EVL Choryňský mokřad se vyskytuje evropsky významný druh vážka jasnoskvrnná (*Leucorrhinia pectoralis*, VU, II, IV). Pro tento druh jsou přirozeným biotopem tůň s bohatým litorálním pásmem, které se vyskytují především v blízkosti Choryňského rybníka. Záměr prochází zalesněnými a většinou okrajovými částmi této evropsky významné lokality, kde tůň vhodné pro vývin larev vážky jasnoskvrnné nebyly zaznamenány. Nelze tedy předpokládat, že by tato vážka byla rekonstrukcí trati negativně ovlivněna.

Posuzovaný záměr nebude mít významný vliv na bezobratlé živočichy, neboť se jedná převážně o antropogenně vytvořený biotop, který bude po ukončení rekonstrukce znovu obnoven a bude opětovně osídlen jednotlivými druhy, které jej využívají.

#### Vliv na obojživelníky a plazy

Vzhledem k tomu, že se jedná o rekonstrukci stávající dvojkolejné železniční trati, nepředpokládáme výrazné ovlivnění populací jednotlivých druhů obojživelníků a plazů.

Obecně je u rekonstrukce propustků potřeba dodržet několik zásad, vycházejících z metodické příručky k zajišťování průchodnosti dálničních komunikací pro volně žijící živočichy (Hlaváč a Anděl, 2001), zejména:

- před a za propustkem nenavrhovat usazovací jímky s kolmými stěnami
- propustky řešit v jednotném spádu, tak aby nevznikala trvale zatopená místa
- propustky používané k převádění trvalých průtoků, jsou provedeny jako rámový typ
- obě vyústění musí být bezbariérová, tj. bez překážek větších než 10 cm.
- pro lepší prostupnost trvale protékaných propustků a mostů jsou uvnitř po straně těchto objektů navrženy migrační lavice, které jsou umístěny nad obvyklým průtokem

V blízkosti záměru se vyskytují vhodná místa pro migraci obojživelníků. Při realizaci záměru je důležité minimalizovat zásahy do těchto míst.

Pro realizaci záměru byla krajskými úřady Olomouckého a Zlínského kraje udělena výjimka (č. j.: KUOK 104972/2015, KUZL 67459/2015) ze základních podmínek ochrany zvláště chráněných druhů obojživelníků – ropucha obecná (*Bufo bufo*), ropucha zelená (*Bufo*

*viridis*), skokan štíhlý (*Rana dalmatina*), skokan zelený (*Pelophylax esculentus*), skokan skřehotavý (*Pelophylax ridibundus*), kuňka žlutobřichá (*Bombina variegata*). Výjimka byla udělena za podmínek ustanovení ekologického dozoru, který v případě zjištění obojživelníků na stavbě provede záchranný transfer na příhodnou lokalitu.

V okolí trasy železnice bylo zaznamenáno několik druhů plazů: **ještěrka obecná** (*Lacerta agilis*), **ještěrka živorodá** (*Zootoca vivipara*), **slepýš křehký** (*Anguis fragilis*), **užovka obojková** (*Natrix natrix*). Tyto druhy nebyly pozorovány v přímé vazbě na železniční těleso. Pro ještěrku obecnou, pro kterou často poskytují právě železniční násypy sekundární biotop, byla udělena výjimka krajskými úřady Olomouckého a Zlínského kraje udělena výjimka (č. j.: KUOK 104972/2015, KUZL 67459/2015) ze základních podmínek ochrany. Výjimka byla udělena za podmínek ustanovení ekologického dozoru, který v případě zjištění obojživelníků na stavbě provede záchranný transfer na příhodnou lokalitu.

Vliv rekonstrukce železnice na zástupce obojživelníků a plazů lze považovat za akceptovatelný.

#### Vliv na ptáky

V trase záměru a nejbližším okolí se vyskytuje běžná plejáda druhů. Záměr rekonstrukce železnice nebude mít na zaznamenané druhy významný vliv, protože ptáci byli zaznamenáváni pouze na přeletu a žádný ze zaznamenaných druhů není svým způsobem života vázán přímo na těleso dráhy.

V souvislosti s rekonstrukcí budou vykáceny některé dřeviny, zejména křoviny v přímém okolí železniční trati, ve kterých lze očekávat hnízdění některých druhů. Z tohoto důvodu je vhodné načasovat kácení dřevin mimo období hnízdění těchto druhů. Na základě výjimky ze základních podmínek ochrany zvláště chráněných druhů živočichů vydané krajským úřadem Zlínského kraje (č. j.: KUZL 67459/2015) musí s ohledem na hnízdění ptáků kácení dřevin a odstraňování jiné vegetace probíhat pouze v období od 30. října do 1. března.

Pokud budou dřeviny odstraňovány mimo hnízdní období, nebudou populace ptáků ve sledovaném území záměrem významně dotčeny.

#### Vliv na savce

Vzhledem k tomu, že se jedná o stávající železnici a její rekonstrukci, nepředpokládáme významný vliv na savce. Savci zjištění při zoologických průzkumech nevyužívají násep



železniční trati jako svůj obvyklý biotop k životu, rozmnožování či jako vhodný úkryt. Z pohledu savců je těleso železnice migrační překážkou, což bylo řešeno vhodnou velikostí mostních objektů.

Populace savců mohou být záměrem dotčeny především v období provozu a to stejnou měrou, jako doposud. Z hlediska ochrany obratlovců lze považovat rekonstrukci ve sledovaném území za přijatelnou. Nepředpokládá se významné zvýšení negativního vlivu dopravy oproti současnému stavu.

### Migrační prostupnost

Stávající železniční trať je vedena v mírném náspu či přímo na úrovni přilehlého terénu. 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.

V některých případech lze očekávat určité zlepšení podmínek pro migraci živočichů, a to díky obnovení či zvýšení migrační prostupnosti drážního tělesa rekonstrukcí některých mostů a propustek. Může tak dojít k lepšímu propojení okolí železnice a snazšímu znovuosidlování nejbližšího okolí železniční trati. Konstruktivní řešení mostů a propustek bylo navrženo tak, aby trvale protékané objekty byly opatřeny migračními lavicemi pro živočichy. Trvale protékané propustky jsou navrženy z rámových prefabrikátů. Velikost propustek byla zvolena buď v parametrech stávajících, nebo došlo ke zvětšení jejich světlosti.

V následující tabulce je uveden komentář k jednotlivým mostním objektům a propustkům na posuzované trati z hlediska migrační prostupnosti pro živočichy.

Tab.č. 5 : Seznam mostních objektů a propustek a komentář z hlediska migrační prostupnosti

Typ objektu	Umístění objektu na trati	Stavební zásah	Komentář z hlediska migrační prostupnosti
most	<u>km 16,313</u>	Most přes vodní tok. Kompletní přestavba stávajícího mostu. Rozměry otvoru budou ponechány ve stávající světlosti (3,0m) a volné výšky (1,4m). Koryto pod mostem bude vydlážděno lomovým kamenem do betonového lože s bermami podél opěr. Šířka nového mostu bude cca 11m.	vyhovuje
most	<u>km 17,577</u>	Most přes potok Mřenka. Kompletní přestavba stávajícího mostu. Světlost otvoru byla navýšena z 6,0 m na 6,5m a	Zlepšení migrační prostupnosti

**„Zvýšení traťové rychlosti v úseku Valašské Meziříčí - Hustopeče nad Bečvou“**

*Vliv stavby na životní prostředí*

Typ objektu	Umístění objektu na trati	Stavební zásah	Komentář z hlediska migrační prostupnosti
		volná výška z 2,2m na 2,7m. Dno koryta nebude odlážděno, je navržena vrstva šterku pro zachování přirozeného dna koryta. Most bude opatřen bermami podél opěr.	
most - podchod	<u>km 20,815</u>	V rámci projektu je navržen nový podchod, který bude splňovat požadavky na interoperabilitu a zabezpečí mimoúrovňový přístup z prostoru před výpravní budovou na nové ostrovní nástupiště. Stávající podchod bude vybourán a v jeho ose se vybuduje nový železobetonový uzavřený rám tubusu o sv. šířce 3,0 m a sv. výšce 2,8 m (s pochozí vrstvou 2,52 m).	V intravilánu obce, v žst.
most	<u>km 21,847</u>	Most přes Jasenický potok. Stávající most je železobetonová deska umístěná na betonových opěrách převádějící dvoukolejnou trať přes Jasenický potok. Světlost otvoru je 7,15m (kolmá), výška 2,3m ve středu rozpětí a 1,15 u opěr. Šířka mostu je cca 10m. Nová konstrukce bude železobetonový polorám, plošně založený v úrovni stávajících základů. Pro dodržení stávající volné výšky je ze statického hlediska možné zvětšení otvoru o cca 0,85 m na světlost 8,0 m. Na břehu budou vytvořeny migrační lavice.	Zlepšení migrační prostupnosti
most	<u>km 22,777</u>	Most přes občasný vodní tok. Vzhledem k nedávné rekonstrukci mostu, ponechán most bez úpravy.	vyhovuje
most	<u>km 23,037</u>	Most přes Černý potok. Vzhledem k nedávné rekonstrukci mostu a vyhovující přechodnosti, ponecháme stávající nosné konstrukce bez úpravy. Na mostě se provede nová hydroizolace včetně ochranné vrstvy. Voda bude svedena do příčné drenáže za opěry, která bude vyvedena na okolní svahy.	Podél Černého potoka je veden lokální biokoridor LBK 1. Migrační prostupnost zůstane nezměněna.
propustek	<u>km 16,953</u>	Tyto propustky jsou navrženy na přestavbu za trubní DN1000 nebo DN 800. Bude použito jednotné ukončení objektu na obou stranách, tzn. rovnoběžná čelní zídka.	Doporučujeme provést dno v přirozeně blízkém provedení.
propustek	<u>km 17,282</u>		
propustek	<u>km 23,473</u>		
propustek	<u>km 17,800</u>	Tyto propustky jsou umístěny v Evropsky významné lokalitě a budou nahrazeny rámovými. Vzhledem k možné prefabrikaci je preferován jednotný rozměr 1,2x1,2m, který bude zapuštěn dle výšky násypu. Dno je upraveno odlážděním kamenem do betonu po stranách jsou navrženy	Dojde k zachování či zlepšení migrační prostupnosti v území.
propustek	<u>km 18,202</u>		
propustek	<u>km 18,351</u>		
propustek	<u>km 19,112</u>		

**„Zvýšení traťové rychlosti v úseku Valašské Meziříčí - Hustopeče nad Bečvou“**

*Vliv stavby na životní prostředí*

Typ objektu	Umístění objektu na trati	Stavební zásah	Komentář z hlediska migrační prostupnosti
propustek	<u>km 19,483</u>	oboustranné bermy. Rámy budou opatřeny izolací z natavovaných pásů s tvrdou ochranou. Křídla budou rovnoběžná s tratí, zavěšená na nosné konstrukci.	
propustek	<u>km 19,939</u>		
propustek	<u>km 18,582</u>	Vzhledem ke stáří konstrukce a stavebnětechnickému stavu je navržena nová konstrukce z uzavřeného železobetonového rámu. Světlosti budou dodrženy dle původní konstrukce. Uvnitř rámu bude provedeno odláždění kamenem do betonu s oboustrannými lavičkami pro průchod živočichů.  Na stranách propustku budou provedeny monolitické železobetonové římsy se zábradlím.	vyhovuje
propustek	<u>km 16,718</u>	demolice	Zasypán, neplní funkci migračního koridoru.
propustek	<u>km 17,086</u>		Umístěn mezi poli, v blízkosti se nachází propustky umožňující migraci živočichů (km 16,953 a km 17,282)
propustek	<u>km 17,342</u>		Zasypán, neplní funkci migračního koridoru, umístěn mezi poli, v blízkosti se nachází propustky umožňující migraci živočichů (km 17,282 a km 17,577).
propustek	<u>km 18,886</u>		Zasypán výtok. V okolí je trať vedena v úrovni terénu a netvoří migrační překážku
propustek	<u>km 22,010</u>		Zasypán, neplní funkci migračního koridoru. Umístěn mezi poli navazující na areál firmy DEZA. V blízkosti se nachází lepší migrační trasa (Jasenický potok).
propustek	<u>km 23,106</u>		V intravilánu města
propustek	<u>km 23,288</u>		V intravilánu města
propustek	<u>km 23,825</u>		V intravilánu města

Určitou migrační bariérou pro živočichy mohou být i protihlukové stěny (PHS) umístěvané ve volné krajině. Zejména se jedná o PHS v km 17,491 – 17,625 a PHS v km 19,437 – 19,562. PHS sice snižují zatížení hlukem v okolí lokality, ale zároveň zamezují pohybu živočichů přes

trať. V místě prvně zmíněné PHS je migrační prostupnost zachována mostem přes potok Mřenku v km 17,577, v místě ukončení PHS pak začíná lesní porost EVL Choryňský mokřad. V místě druhé PHS, která je situována v km v km 19,437 – 19,562 vpravo ve směru Hustopeče nad Bečvou – Valašské Meziříčí je v km 19,483 umístěn propustek, který umožní migraci živočichů.

Při použití průhledných materiálů na PHS často dochází ke zranění či úmrtí ptáků, kteří do průhledných stěn v letu narážejí. Je proto potřeba, aby v místech, kde je nezbytné použít prosklené PHS (např. při přechodu stěn přes mostní objekty), bylo prosklení pokryto vzory jakýchkoliv tvarů s mezerami optimálně 10 cm při vertikálním pokrytí a 5 cm při horizontálním pokrytí. Pokud jsou vzory umístěny dostatečně hustě, mohou mít libovolný tvar – siluety ptáků, květiny, geometrické obrazce, pruhy apod. Ptáky nevaruje před sklem tvar vzoru, ale vizuální podnět. Více obrazců vedle sebe na skle více upozorňuje ptáky na neprostupnost skla. Samozřejmě i vzory umístěné s většími mezerami jsou lepší než žádné opatření, ale mají nižší účinnost.

Jednotlivý vzor by měl mít minimální velikost alespoň 0,5 cm. Měl by svojí barvou co nejvíce kontrastovat s čirým nebo reflexním sklem, aby byl co pro ptáky co nejvíce viditelný. (zdroj:www.ochranaptaku.cz)

Tato opatření na ochranu ptáků platí i pro prosklené části podchodu a přístřešků pro cestující umístěných v žst. Lhotka nad Bečvou.

Při dodržení výše uvedených doporučení, tak jak jsou uvedena výše v odstavci Vliv na obojživelníky a plazy a dále v podkapitole Migrační prostupnost, nedojde ke zhoršení migrační prostupnosti oproti stávajícímu stavu.

## **Ekosystémy**

Předmětná trať prochází z největší části zemědělskou krajinou s převahou polních ekosystémů. V okolí Valašského Meziříčí pak na trať navazují průmyslové areály. Jako nejvhodnější část území se jeví okolí EVL Choryňský mokřad, kde těleso trati prochází pozůstatky tvrdých luhů vyvinutých v nivě Bečvy.

Realizace záměru vyvolá zásah do lesních ekosystémů. Lesní ekosystémy se nacházejí v těsné blízkosti trati v km 17,895 a 18,345 trati, dále mezi traťovými km 17,595 - 17,895 a 18,888 - 19,920. Nepředpokládá se, že by v rámci stavby došlo ke kácení lesního porostu.

V nejnútnejších případech dojde k ořezu nebo kácení lesní zeleně v ochranném pásmu nadzemního vedení (trakčního vedení). V místech zasažených stavbou se na pozemcích PUPFL nachází zejména náletové dřeviny.

#### **b. 4. Zvláště chráněná území**

Zvláště chráněná území dle zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, v platném znění, můžeme pracovně rozdělit na „velkoplošná“ a „maloplošná“. Do skupiny „velkoplošných“ zvláště chráněných území jsou řazeny národní parky a chráněné krajinné oblasti. Do skupiny „maloplošných“ zvláště chráněných území řadíme přírodní památky, národní přírodní památky, přírodní rezervace a národní přírodní rezervace.

Vlastní lokalita záměru není součástí žádných **zvláště chráněných území** ve smyslu zákona o ochraně přírody a krajiny. Rovněž nejsou v místě ani blízkém okolí posuzovaného stavebního záměru zřízena území pro ochranu dochovaného stavu území, cenného pro svůj krajinný ráz a soustředěné estetické a přírodní hodnoty (přírodní park).

Nejbližší položené ZCHÚ je přírodní rezervace Choryňský mokřad, jejíž hranice je od předmětného záměru vzdálena cca 595 m severním směrem.

#### **b. 5. Nerostné suroviny**

Ložiska nerostných surovin jsou v oblasti Valašského Meziříčí a Hustopečí nad Bečvou reprezentována především ložisky zemního plynu.

Zájmová lokalita se nenachází ve stanoveném chráněném ložiskovém území dle zákona č. 44/1988 Sb., horní zákon, v platném znění.

Stavební záměr zasáhne na území těženého dobývacího prostoru zemního plynu č. 8400270 a do výhradního ložiska Choryně pod č. 322440000 mezi traťovými kilometry 18,80 a 20,45.

V blízkosti záměru se také nachází dobývací prostor Hustopeče nad Bečvou (č. 8708420), CHLÚ Hustopeče nad Bečvou (č. 70090000100) a Hustopeče nad Bečvou II. (č. 70090000000), výhradní ložisko Hustopeče n. Bečvou-Milotice (č. 30090000). Jedná se o těžbu šterkopísku ve vzdálenosti cca 85 m jižně od stavebního záměru.

#### **b. 6. Zachování ekologických funkcí a vazeb v krajině**

Stavba představuje pouze rekonstrukci stávající železniční trati v její původní trajektorii. Dle vyhodnocení migrační prostupnosti (viz výše) a dle návrhu konstrukce propustků nebude nijak snížena migrační prostupnost území. Oproti současnému stavu nedojde realizací stavebního

záměru k další fragmentaci krajiny, a tak nepředpokládáme snížení ekologických funkcí a vazeb v krajině. Zajištění ekologických funkcí a vazeb v krajině zajišťuje územní systém ekologické stability (ÚSES).

Předmětný traťový úsek přichází do střetu s následujícími prvky ÚSES:

- na území obce Hustopeče nad Bečvou kříží v km 16,3 – lokální biokoridor LBK 7, v km 17,57 – lokální biokoridor LBK 10 a v km 17,9 – lokální biokoridor LBK 15.
- na území obce Lešná kříží trať navrhovaný lokální biokoridor (LBK 95) v km 19,4. V rozmezí km 19,4 – 19,6 přiléhá ke trati vlevo ve směru staničení lokální biocentrum Obora.
- na území města Valašské Meziříčí pak trať kříží v km 23,04 – LBK podél Černého potoka.

Mostní objekt přes Černý potok je nedávno po opravě, nebude tedy nutné zasahovat do jeho konstrukce a samotná stavba nezasáhne do koryta vodního toku.

Stavba se kříží s následujícími vodními toky - Černý potok (km 23,037), Jasenický potok (km 21,847), bezejmenný pravobřežní přítok Bečvy (km 19,939), Mřenka (také Jasenka, km 17,577), občasný tok (km 17,282) a bezejmenný pravobřežní přítok Bečvy (km 16,313).

Navržené řešení mostních objektů a propustků je stručně shrnuto v tabulce č.5.

## **b. 7. Kulturní památky a archeologické nálezy**

### **Nemovitě kulturní památky**

Kulturní památky jsou podle zákona č. 20/1987 Sb., o státní památkové péči, v platném znění, chráněny jako nedílná součást kulturního dědictví lidu, svědectví jeho dějin, významného činitele životního prostředí a nenahraditelné bohatství státu.

Stavební záměr nekoliduje s žádnou kulturní památkou typu světového kulturního dědictví, ani zde nejsou evidovány městské či vesnické památkové zóny nebo rezervace, krajinné památkové zóny či archeologické památkové rezervace.

Historické jádro města Valašské Meziříčí je chráněno jako památková zóna. Městská památková zóna byla stanovena vyhláškou MK ČR č. 476/1992 Sb. ze dne 10.9.1992. a dále je zde vyhlášeno ochranné pásmo památky – filiální kostel Nejsvětější Trojice zřízené rozhodnutím Okresního úřadu Vsetín, referátem kultury č.j. 561/1/401/94 dne 24.10.1994.

Stavbou nebude dotčena žádná nemovitá kulturní památka.

### **Archeologická a paleontologická naleziště**

Celé zájmové území je zahrnuto do UAN III. (zdroj: [www.npu.cz](http://www.npu.cz)), tj. území, na němž nebyl dosud rozpoznán a pozitivně prokázán výskyt archeologických nálezů a ani tomu nenavštědčují žádné indicie, ale jelikož předmětné území mohlo být osídleno či jinak využito člověkem, existuje 50 % pravděpodobnost výskytu archeologických nálezů.

Dále lze předpokládat možnost výskytu dokladů osídlení středověkého a novověkého osídlení na území obce Lhotka nad Bečvou. Jádru obce je zařazeno do UAN II, tj. území, na němž dosud nebyl pozitivně prokázán výskyt archeologických nálezů, ale určité indicie mu navštědčují nebo byl prokázán zatím jen nespolehlivě; pravděpodobnost výskytu archeologických nálezů 51 – 100 %.

Na území města Valašské Meziříčí byly pozitivně prokázány a jsou předpokládány výskyt archeologických nálezů.

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 **UAN II a UAN III** respektovat § 22 zákona č. 20/1987 Sb., o st. 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.

Paleontologické nálezy (dle zákona ČNR č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, v platném znění) v zájmovém území nepředpokládáme.

### **c) VLIV NA SOUSTAVU CHRÁNĚNÝCH ÚZEMÍ NATURA 2000**

Zvláštním typem jsou území, která jsou vytipována jako lokality pro soustavu chráněných území ES NATURA 2000 podle legislativy Evropského společenství - směrnice č. 79/409/EEC o ochraně volně žijících ptáků a směrnice č. 92/43/EEC o ochraně přírodních stanovišť, volně žijících živočichů a planě rostoucích rostlin. V rámci ČR se síť chráněných území NATURA

teprve buduje. 1. května 2004 vstoupila v platnost novela č. 218/1992 Sb., kterou se mění zákon č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny. Dle této novely je v ČR síť chráněných území NATURA 2000 tvořena evropsky významnými lokalitami (EVL) a ptačími oblastmi (PO).

Posuzovaný záměr prochází územím soustavy NATURA 2000. Jedná se o **EVL Choryňský mokřad (kód CZ0710182)**, kterou stavba kříží mezi km 17,895 a 18,345 trati, dále vede po hranici EVL mezi traťovými km 17,595 - 17,895 a 18,888 - 19,920. Samotná Evropsky významná lokalita Choryňský mokřad se rozkládá na území obci Hustopeče nad Bečvou, Choryně a Lešná na ploše cca 217,7 ha je hlavním předmětem ochrany je vážka jasnoskrvná (*Leucorrhinia pectoralis*). Území je charakteristické širokým úvalovým údolím řeky Bečvy, na kterém se nachází soubor společenstev dubohabřin, lužních lesů a mokřadních společenstev.

Z vyjádření Krajského úřadu Olomouckého kraje, Odboru životního prostředí (ze dne 21.8.2013, č.j. KUOK 73867/2013) a Krajského úřadu Zlínského kraje, Odboru životního prostředí a zemědělství (ze dne 21.8.2013, č.j. KUZL 54165/2013), realizace stavebního záměru nemůže mít samostatně nebo ve spojení s jinými záměry významný vliv na příznivý stav předmětu ochrany nebo celistvost evropsky významné lokality nebo na ptačí oblasti.

Vzhledem k tomu, že drážní pozemky jsou často vymezeny u paty náspu, dojde v rámci stavby k zásahu do PUPFL (součást EVL Choryňský mokřad). Pozemky budou dotčeny realizací odvodňovacích příkopů. Tyto příkopy budou však situovány do ochranného pásma stávajícího nadzemního vedení (trakční vedení), takže již v současné době se nenachází v dotčeném úseku žádný lesní porost. Zásah do PUPFL bude minimální, stejně jako kácení lesních dřevin bude omezeno na nezbytnou míru.

V EVL nebude situováno zařízení staveniště, ani jím nepovedou přístupové komunikace.



## **d) NÁVRH ZOHLEDNĚNÍ PODMÍNEK ZE ZÁVĚRU ZJIŠŤOVACÍHO ŘÍZENÍ NEBO STANOVISKA EIA**

Pro záměr bylo vypracováno oznámení podle přílohy č. 3 zákona č. 100/2001 Sb., které bylo předloženo na krajský úřad Zlínského kraje k zjišťovacímu řízení. Dne 4.3.2014 byl krajským úřadem Zlínského kraje vydán závěr zjišťovacího řízení, s ustanovením, že záměr nebude dále posuzován podle citovaného zákona. V tomto dokumentu však byly stanoveny podmínky pro navazující stupně projektové dokumentace a pro období realizace záměru. Níže jsou uvedeny podmínky uvedené v závěru zjišťovacího řízení:

1. V dalších stupních projektové dokumentace doplnit údaje vztahující se k vibrační zátěži působené provozem na železniční trati č.280 v úseku Valašské Meziříčí – Hustopeče nad Bečvou po zvýšení traťové rychlosti pro doložení zda, resp. jakým způsobem bude po zvýšení traťové rychlosti zajištěno nepřekročení hygienických limitů vibrací stanovených pro chráněný vnitřní prostor staveb a pro denní a noční dobu.

Vypořádání: Je doloženo v části B.3.7 projektové dokumentace. Nejsou navrhována žádná dodatečná antivibrační opatření.

2. V dalších stupních projektové dokumentace prověřit a doložit optimalizované možnosti ochrany chráněného venkovního prostoru stavby bytového domu Lhotka nad Bečvou č.p. 35 na základě rozboru i dalších možností snížení hlukového zatížení (mimo zmiňovanou výstavbu protihlukové stěny).

Vypořádání: Je doloženo v části B.3.4 projektové dokumentace. Pro objekt jsou navrhována individuální protihluková opatření (výměna oken za okna s lepší hlukovou neprůzvučností se zajištěním větrání)

3. V dalších stupních projektové dokumentace řešit zajištění dostatečné výměny vzduchu v obytných místnostech bytového domu Lhotka nad Bečvou č.p. 35 bez nutnosti otevírání oken tak, aby zejména během noční doby nebyly v důsledku spánku při pootevřených oknech ložnic zhoršeny akustické poměry v chráněném vnitřním prostoru stavby bytového domu Lhotka nad Bečvou č.p. 35 (v případě spánku při uzavřených oknech je sice snížen rušivý vliv venkovního hluku, ale zvyšuje se rušení spánku vlivem nedostatečného větrání).

---

Vypořádání: Je doloženo v části B.3.4 projektové dokumentace. Pro objekt jsou navrhována individuální protihluková opatření (výměna oken za okna s lepší hlukovou neprůzvučností se zajištěním větrání)

4. V dalších stupních projektové dokumentace upřesnit rozsah a provedení navržených protihlukových stěn s ohledem na rozporné údaje v popisu navržených protihlukových stěn v textu oznámení záměru a v hlukové studii (dle oznámení – str. 24 je výška PHS vpravo v km 20,310 – 20,740 2,0m, dle hlukové studie – str. 12 je výška PHS vpravo v km 20,310 – 20,525 2,0m, v km 20,525 – 20,565 3,0m a v km 20,565 – 20,740 2,0m; dle oznámení záměru – str. 25 jsou všechny PHS navrženy jako jednostranně pohltivé s výjimkou PHS vpravo km 20,960 – 21,060, která je navržena jako oboustranně pohltivá, dle hlukové studie – str. 12 jsou přitom jako jednostranně pohltivé navrženy pouze PHS vlevo v km 17,490 – 17,620 a vpravo v km 19,435 – 19,556).

Vypořádání: Upraveno již ve fázi projektové dokumentace pro územní rozhodnutí.

5. V průběhu realizace stavby provádět a koordinovat veškeré stavební činnosti tak, aby v chráněném venkovním prostoru okolních staveb nedocházelo k překračování hygienických limitů hluku ze stavební činnosti dle požadavků Krajské hygienické stanice Zlínského kraje se sídlem ve Zlíně.

Vypořádání: Podmínka pro realizaci stavby.

6. Průběh hlukově významných stavebních činností zkrátit organizací prací, personálním a technickým vybavením na nezbytně nutnou dobu.

Vypořádání: Podmínka pro realizaci stavby.

7. Pro stavební práce používat pouze zařízení a náradí v bezvadném technickém stavu.

Vypořádání: Podmínka pro realizaci stavby.

8. Během zkušebního provozu provést měření hluku z dopravy na dráze v měřících místech chráněného venkovního prostoru staveb situovaných v okolí železniční trati č. 280 v úseku Valašské Meziříčí – Hustopeče nad Bečvou pro doložení skutečného stavu hlukové zátěže chráněného venkovního prostoru staveb po zvýšení traťové rychlosti.

Vypořádání: Podmínka pro realizaci stavby.

9. Během zkušebního provozu provést měření hluku z dopravy na dráze v chráněném vnitřním prostoru stavby bytového domu Lhotka nad Bečvou č.p. 35 pro doložení

nepřekročení hygienických limitů hluku stanovených pro hluk z dopravy na drahách, chráněný vnitřní prostor staveb a pro denní a noční dobu dle požadavků Krajské hygienické stanice Zlínského kraje se sídlem ve Zlíně.

Vypořádání: Podmínka pro realizaci stavby.

10. Během zkušebního provozu provést měření vibrací v chráněném vnitřním prostoru staveb situovaných v okolí železniční trati č. 280 v úseku Valašské Meziříčí – Hustopeče nad Bečvou k prokázání nepřekročení hygienických limitů vibrací stanovených pro chráněný vnitřní prostor staveb a pro denní a noční dobu dle požadavků Krajské hygienické stanice Zlínského kraje se sídlem ve Zlíně.

Vypořádání: Podmínka pro realizaci stavby.

11. Výběr měřících míst před provedením měření hluku a vibrací předem projednat s Krajskou hygienickou stanicí Zlínského kraje se sídlem ve Zlíně.

Vypořádání: Podmínka pro realizaci stavby.

12. Měření hluku a vibrací provede držitel osvědčení o akreditaci nebo držitel autorizace dle požadavků Krajské hygienické stanice Zlínského kraje se sídlem ve Zlíně.

Vypořádání: Podmínka pro realizaci stavby.

13. Výsledky měření předložit Krajské hygienické stanici Zlínského kraje se sídlem ve Zlíně k posouzení.

Vypořádání: Podmínka pro realizaci stavby.

14. V případě zjištění prokazatelného překročení hygienických limitů hluku z dopravy na drahách stanovených pro chráněný venkovní prostor staveb, chráněný vnitřní prostor staveb, a pro denní a noční dobu v nařízení vlády ČR č. 272/2011 Sb., o ochraně zdraví před nepříznivými účinky hluku a vibrací, hygienických limitů vibrací stanovených pro chráněný vnitřní prostor staveb a pro denní a noční dobu ve shora citovaném vládním nařízení, provést dodatečná protihluková či antivibrační opatření k zajištění nepřekročení platných hygienických limitů hluku, která předem projednat s Krajskou hygienickou stanicí Zlínského kraje se sídlem ve Zlíně.

Vypořádání: Podmínka pro realizaci stavby.

15. Protihlukové stěny PHS 3, 4, 5 realizovat tak, aby byly tvořeny oboustranně akusticky pohltivými panely s členitým rustikálním povrchem.

---

16.V dalších stupních projektové dokumentace řešit ozelenění protihlukových stěn.

Vypořádání: Bude součástí projektu náhradních výsadeb.

17.V dalších stupních projektové dokumentace k návrhu opatření pro realizaci, doplnit ke konstrukci protihlukových stěn opatření viditelné pro ptáky.

18.V období výstavby dodržet minimalizaci plošného rozsahu zařízení stavenišť.

Vypořádání: Podmínka pro realizaci stavby.

19.V období výstavby používané komunikace pravidelně čistit, aby nedocházelo vlivem povětrnostních podmínek ke zvýšené prašnosti.

Vypořádání: Podmínka pro realizaci stavby.

20.V období výstavby používané komunikace a zařízení staveniště v suchém období roku pravidelně skrápět.

Vypořádání: Podmínka pro realizaci stavby.

21.V období výstavby stavební mechanismy a nákladní automobily vyjíždějící ze stavby důsledně čistit.

Vypořádání: Podmínka pro realizaci stavby.

22.V období výstavby nákladní automobily převážející zeminu a stavební materiál řádně zaplachtovat.

Vypořádání: Podmínka pro realizaci stavby.

23.V období výstavby zařízení staveniště a případné sklady sypkých hmot umístit mimo obytnou zástavbu.

Vypořádání: Podmínka pro realizaci stavby.

Vzhledem k novelizaci zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí, která vešla v platnost od 1.4.2015, byl vznesen dotaz na příslušný úřad, který vedl zjišťovací řízení (tj. Krajský úřad Zlínského kraje), týkající se platnosti závěru zjišťovacího řízení a nutnosti nového zjišťovacího řízení vzhledem k provedeným změnám projektu. Dne 16.10.2015 pod č.j. KUZL 58380/2015 vydal Krajský úřad Zlínského kraje vyjádření, že nemá z hlediska zákona č.100/2001 Sb., v platném znění, k výše uvedenému záměru námitek, neboť záměr byl již posouzen a dne 04.03.2014 byl pod č.j. KUZL 3151/2014 vydán závěr zjišťovacího řízení bez nutnosti dalšího posuzování záměru podle zákona o posuzování vlivů na životní prostředí.

Závěr zjišťovacího řízení zůstává přes uvedené změny týkajících se úpravy délky kolejí, rozšíření tělesa v navrhovaných místech, prodloužení nástupiště, rozdílného řešení mostu, i nadále v platnosti.

## **e) NAVRHOVANÁ OCHRANNÁ A BEZPEČNOSTNÍ PÁSMO, ROZSAH OMEZENÍ A PODMÍNKY OCHRANY PODLE JINÝCH PRÁVNÍCH PŘEDPISŮ**

### **Ochranná pásma**

Stavba je v celém svém rozsahu (včetně zařízení stavenišť) navrhována v ochranném pásmu dráhy. Ochranné pásmo je určeno svislou rovinou vedenou 60 m od osy krajní koleje a nejméně 30 m od hranice obvodu dráhy. Ochranné pásmo dráhy se stavbou nemění.

Ochranné pásmo zemního elektrického vedení nízkého napětí je 1 m od krajního kabelu na obě strany. Ochranné pásmo venkovního vedení je vymezeno dle zákona č. 458/2000 Sb., v platném znění, svislými rovinami vedenými po obou stranách vedení ve vodorovné vzdálenosti, která činí od krajního vodiče na každou stranu:

- u napětí nad 1 kV do 35 kV 7m
- u napětí nad 35 kV do 110 kV 12 m
- u napětí nad 110 kV do 220 kV 15 m
- u napětí nad 220 kV do 400 kV 20 m

Ochranné pásmo telekomunikací se taxativně neuvádí, při překřížení nebo souběhu je nutné dodržet ČSN 73 6005.

Ochranné pásmo plynovodů vychází ze zákona č. 458/2000 Sb., v platném znění, jedná se o prostor v bezprostřední blízkosti plynárenského zařízení vymezený vodorovnou vzdáleností od půdorysu zařízení nebo kolmo na obrys:

- u plynovodů a přípojek do průměru 200 mm 4 m
- u plynovodů a přípojek od průměru 200 mm do 500 mm 8 m
- u plynovodů a přípojek nad průměr 500 mm 12 m
- u nízkotlakých a středotlakých plynovodů a přípojek v zastavěném území 1 m

Během realizace záměru tedy budou dotčena některá ochranná pásma inženýrských sítí. Souhrnně platí, že ochranná a bezpečnostní pásma inženýrských sítí a komunikací jsou dána příslušnými normami, vyhláška č. 428/2001 Sb. a obecně technickými požadavky na výstavbu a budou výstavbou respektována.

Veškeré zásahy do ochranných pásem budou v dalších fázích zpracování projektové dokumentace konzultovány s vlastníky a provozovateli sítí a staveb.

**Les** – pozemky PUPFL (pozemky určené k plnění funkce lesa) se nacházejí v těsné blízkosti trati v km 17,895 a 18,345 trati, dále mezi traťovými km 17,595 - 17,895 a 18,888 - 19,920. Stavba bude probíhat do vzdálenosti 50 m od okraje lesa. V místech zasažených stavbou se na pozemcích PUPFL nachází zejména náletové dřeviny. Při realizaci stavby je možné, že dojde ke kácení těchto dřevin v ochranném pásmu nadzemního vedení (trakční vedení). Vzhledem ke stávajícímu stavu okolí elektrizované tratě, kdy se jedná o poměrně dobře udržovaný koridor, nepředpokládáme, že by bylo kácení významné.

### **Chráněná území**

Zájmová lokalita se nenachází v žádném zvláště chráněném území. Posuzovaný záměr prochází územím soustavy NATURA 2000. Jedná se o **EVL Choryňský mokřad (kód CZ0710182)**, kterou stavba kříží mezi km 17,895 a 18,345 trati, dále vede po hranici EVL mezi traťovými km 17,595 - 17,895 a 18,888 - 19,920. Samotná Evropsky významná lokalita Choryňský mokřad se rozkládá na území obci Hustopeče nad Bečvou, Choryně a Lešná na ploše cca 217,7 ha je hlavním předmětem ochrany je vážka jasnoskrvná (*Leucorrhinia pectoralis*). Území je charakteristické širokým úvalovým údolím řeky Bečvy, na kterém se nachází soubor společenstev dubohabřin, lužních lesů a mokřadních společenstev.

Z vyjádření Krajského úřadu Olomouckého kraje, Odboru životního prostředí (ze dne 21.8.2013, č.j. KUOK 73867/2013) a Krajského úřadu Zlínského kraje, Odboru životního prostředí a zemědělství (ze dne 21.8.2013, č.j. KUZL 54165/2013), realizace stavebního záměru nemůže mít samostatně nebo ve spojení s jinými záměry významný vliv na příznivý stav předmětu ochrany nebo celistvost evropsky významné lokality nebo na ptáčí oblasti.

### **Významné krajinné prvky**

Železniční trať v několika místech hraničí či přímo prochází souvislým **lesním porostem**. Pozemky PUPFL (pozemky určené k plnění funkce lesa) se nacházejí v těsné blízkosti trati

v km 17,895 a 18,345 trati, dále mezi traťovými km 17,595 - 17,895 a 18,888 - 19,920. Stavba bude probíhat do vzdálenosti 50 m od okraje lesa. V rámci stavby trakčního vedení dojde ke kácení lesní zeleně v ochranném pásmu nadzemního vedení. Kácení však nebude plošné, v místech zasažených stavbou se na pozemcích PUPFL nachází zejména náletové dřeviny. Na příslušný orgán bude podána žádost o omezení funkce lesa dle § 16 zákona o lesích.

**Vodní toky** – Definici VKP vodní tok je třeba hledat v zákoně č. 254/2001 Sb., o vodách, který ve svém § 43 definuje vodní tok jako povrchové vody tekoucí vlastním spádem v korytě trvale nebo po převažující část roku, a to včetně vod v nich uměle vzdutých. Jejich součástí jsou i vody ve slepých ramenech a v úsecích přechodně tekoucích přirozenými dutinami pod zemským povrchem nebo zakrytými úseky.

Nejbližším prvkem jsou **vodní toky**, které stavba překonává mostními objekty nebo propustky. Jedná se o vodní toky Černý potok (km 23,037), Jasenický potok (km 21,847), bezejmenný pravobřežní přítok Bečvy (km 19,939), Mřenka (také Jasenka, km 17,577), občasný tok (km 17,282) a bezejmenný pravobřežní přítok Bečvy (km 16,313).

**Údolní niva** je rovinné údolní dno aktivované při povodňovém stavu vodního toku; tvoří ji štěrkovité, písčité, hlinité nebo jílovité naplaveniny, jejichž úložné poměry často vykazují nepravidelnosti způsobené větvením toku, vznikem ostrovů, meandrů, náplavových kuželů a delt, sutí, svahových sesuvů apod. (16. SPOLEČNÉ SDĚLENÍ odboru ekologie krajiny a lesa a odboru legislativního k výkladu pojmu „údolní niva“ – ve Věstníku MŽP, srpen 2007, ročník XVII, částka 8).

V širším okolí zájmové lokality je VKP tohoto typu **údolní niva** řeky Bečvy, jejíž koryto se nachází nejblíže cca 340 m jižně od hranice záměru a stavba se jej nedotkne. Záměrem však budou dotčeny údolní nivy výše uvedených vodních toků.

Pro zásah do VKP je nutné si vyžádat předchozí stanovisko příslušného orgánu ochrany přírody. Závazná stanoviska k zásahu do VKP byla předmětem dokladové části přípravné projektové dokumentace.

Předmětný záměr částečně prochází těžným dobývacím prostorem zemního plynu č. 8400270 a výhradním ložiska Choryně pod č. 322440000 mezi traťovými kilometry 18,80 a 20,45.

### Podmínky ochrany podle jiných předpisů

V následující tabulce č. 6 jsou uvedena potřebná rozhodnutí a stanoviska související s ochranou životního prostředí při realizaci pojednávaného záměru.

**Tab.č. 6 : Potřeby rozhodnutí/stanovisek správních úřadů**

Název aktu	Ustanovení, právní předpis	Správní úřad
Schválení havarijního plánu	§39 zák.č. 254/2001 Sb.	Vodoprávní úřad
Souhlas k vydání rozhodnutí o umístění stavby nebo využití území do 50 m od okraje lesa	§14 odst. 2 zák. č. 289/1995 Sb.	Orgán státní správy lesů
Výjimka pro omezení využívání pozemků pro plnění funkcí lesa	§15 odst. 1 zák. č. 289/1995 Sb.	Orgán státní správy lesů
Povolení ke kácení dřevin	§ 8 zák.č. 114/1992 Sb.	Orgán ochrany přírody (Obecní úřad)
Závazné stanovisko k zásahu do významných krajinných prvků	§4 zák. č. 114/1992 Sb.	Orgán ochrany přírody
Výjimka ze zákona 114/1992 Sb. k zásahu do biotopů zvláště chráněných druhů rostlin a živočichů.	§ 56 zák. č. 114/1992 Sb.	Příslušný orgán ochrany přírody
Odnětí ze zemědělského půdního fondu	§9 zákon č. 334/92 Sb., o zemědělském půdním fondu	Odbor životního prostředí příslušné obce s rozšířenou působností.
Závazné stanovisko orgánu kraje, pro umístění, popřípadě provedení stavby nebo zařízení v CHLÚ	44/1988 Sb., horní zákon	Krajský úřad

## ZÁVĚR

Vzhledem k lokalizaci (zastavěná, zemědělsky využívaná krajina v mozaice s lesními komplexy) a charakteru záměru (rekonstrukce stávající trati bez rozšíření) bude za podmínky dodržení výše uvedených opatření vliv stavebního záměru na životní prostředí minimální.