



EVROPSKÁ UNIE  
Evropské strukturální a investiční fondy  
Operační program Doprava




Ministerstvo dopravy  
Státní fond dopravní  
infrastruktury



			ČÍSLO SOUPRAVY:
REVIZE Č.	DATUM	ZMĚNA	

**MORAVIA CONSULT Olomouc a.s.**  
LEGIONÁŘSKÁ 1085/8 , 779 00 Olomouc

tel.: +420 585 570 444  
IDS: kjee9md  
e-mail: moravia@moravia.cz  
http://www.moravia.cz

OBJEDNATEL		 <b>Správa železniční dopravní cesty, státní organizace</b> v zastoupení: SŽDC, s.o., Stavební správa východ, Nerudova 1, 772 58 Olomouc
HLAVNÍ INŽENÝR PROJEKTU	ING. LUMÍR HOLEŠOVSKÝ 	G. ŘEDITEL MORAVIA CONSULT Olomouc a.s. ING. VÁCLAV KRATOCHVÍL
ODPOVĚDNÝ PROJ. OBJ., PS	NAVRHL, VYPRACOVAL	EXTERNÍ SUBDODAVATEL
MGR. BC. PETRA REICHLOVÁ 	RNDR. JIŘÍ GRÚZ 	ECOLOGICAL CONSULTING A.S.
KRAJ: ZLÍNSKÝ	POVĚŘENÝ OÚ: Bystřice pod Hostýnem	OBEC: Bystřice pod Hostýnem, Holešov
<b>"Rekonstrukce žst. Bystřice pod Hostýnem"</b>		ZAK. ČÍSLO MCO 17-015-232-PD
		ÚČEL PŘÍPRAVNÁ DOKUMENTACE
		DATUM LISTOPAD 2017
		FORMÁT
		MĚŘÍTKO
Posouzení souladu se Směrnicí o vodách (2000/60/ES), především článkem č. 4 (7)		ČÁST B.6 POŘ.Č. B.6.9

Doplňující údaje:

0	08/2017	1.vydání	RNDr Grúz v.r.	RNDr Grúz v.r.	Mgr Reichlová v.r.	RNDr.Bc. Bosák, MBA v.r.
Rev.	Datum	Popis	Vypracoval	Kreslil/psal	Kontroloval	Schválil
Objednatel:  <b>MORAVIA CONSULT Olomouc a.s.</b> Legionářská 8 772 00 Olomouc					Souprava:	
Zhotovitel:  <b>ECOLOGICAL CONSULTING a.s.</b> Na Střelnici 48, 779 00 Olomouc tel: 585 203 166, fax: 585 203 169 e-mail: <a href="mailto:ecological@ecological.cz">ecological@ecological.cz</a>						
Projekt: Vyhodnocení potenciálního dopadu stavby „ <b>Rekonstrukce žst. Bystřice pod Hostýnem</b> “ ve smyslu článku 4 směrnice Evropského parlamentu a Rady 2000/60/ES					Číslo projektu:	310/16074
					VP (HIP):	RNDr Grúz
					Stupeň:	
KÚ:	OÚ, MÚ:		Datum:		08/2017	
Obsah:  <b>HODNOCENÍ POTENCIÁLNÍCH VLVŮ ZÁMĚRU</b> dle rámcové směrnice v oblasti vodní politiky					Archiv:	
					Formát:	
					Měřítko:	
					Část:	Příloha:
					-	-

**Objednatel:** MORAVIA CONSULT Olomouc a.s.

Ing. Václav Kratochvíl

Legionářská 8

772 00 Olomouc

IČ: 64610357

DIČ: CZ64610357

**Zpracovatel:** *Ecological Consulting a. s.*

Na Střelnici 48, 779 00 Olomouc

RNDr. Jiří Grúz

*číslo osvědčení odborné způsobilosti 85189/ENV/08*

Na Střelnici 48, 779 00 Olomouc, tel. 603 584 222

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

**Řešitelský kolektiv:**

RNDr. Jiří GRÚZ – vedoucí autorského kolektivu, technické složky životního prostředí

- oprávněná osoba k posuzování vlivů na životní prostředí  
(číslo osvědčení odborné způsobilosti 85189/ENV/08)
- soudní znalec vodní hospodářství, odvětví čistota vod

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

Ing. Pavel Pišl – hydrogeologie, sanační geologie


- odborně způsobilá osoba k projektování, provádění a vyhodnocování geologických prací v oborech hydrogeologie a sanační geologie
- (rozhodnutí Ministerstva životního prostředí č.j. 1099/630/8348/02 ze dne 16.5.2002)

Mgr. Radek Janíček – technické složky životního prostředí, geologie, hydrogeologie

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

Srpen 2017

  
RNDr. Jiří Grúz

  
Ing. Pavel Pišl



## Obsah

ÚVOD .....	5
1 PŘEDMĚT POSUZOVÁNÍ – POPIS ZÁMĚRU .....	6
2 ÚTVARY POVRCHOVÝCH VOD .....	8
2.1 SOUČASNÝ STAV .....	8
2.2 PŘEDPOKLÁDANÉ VLIVY NA STAV VODNÍCH ÚTVARŮ .....	12
3 ÚTVARY PODZEMNÍCH VOD .....	19
3.1 GEOLOGICKÉ POMĚRY ZÁJMOVÉHO ÚZEMÍ .....	19
3.2 HYDROGEOLOGICKÉ POMĚRY ZÁJMOVÉHO ÚZEMÍ .....	19
3.3 PŘEHLED A ZÁKLADNÍ CHARAKTERISTIKY PODZEMNÍCH VOD A PŘEDPOKLÁDANÉ VLIVY ZÁMĚRU NA STAV ÚTVARŮ PODZEMNÍCH VOD .....	21
3.4 CHRÁNĚNÉ OBLASTI VODNÍCH ZDROJŮ .....	22
4 PODMÍNKY PLNĚNÍ USTANOVENÍ RÁMCOVÉ SMĚRNICE O VODNÍ POLITICE .....	22
5 ZÁVĚR .....	23
6 PŘÍLOHY .....	26
SEZNAM ZKRATEK .....	26

## ÚVOD

Následující hodnocení potenciálních vlivů dle článku 4 rámcové směrnice o vodách se týká záměru „Rekonstrukce žst. Bystřice pod Hostýnem“.

Základní charakteristika uvedeného záměru je tato:

<b>Název záměru:</b>	„Rekonstrukce žst. Bystřice pod Hostýnem“
<b>Charakteristika:</b>	Rekonstrukce trati 303 v okolí žst Bystřice pod Hostýnem, celková délka 1 215 m
<b>Oznamovatel:</b>	MORAVIA CONSULT Olomouc a.s.
<b>Zpracovatel oznámení EIA:</b>	RNDr. Bc. Jaroslav Bosák, MBA
<b>Zpracovatel posudku:</b>	dosud nezpracován
<b>Závěr zjišťovacího řízení:</b>	Dosud neproběhlo

Rekonstruovaný úsek celostátní trati 303 Hulín – Valašské Meziříčí představuje jednokolejnou neelektrizovanou trať, vybavenou nezávislou trakcí. Maximální rychlost na stávající trati je 70 km/hod.

Rekonstruovaný úsek se nachází v koncové části města. Úsek na severozápadě navazuje na průmyslovou oblast, na jihozápadě na plochy individuálních zahrad, na severovýchodě a jihovýchodě na obytnou zástavbu. Řešení je v souladu s požadavky platného územního plánu, který dané území funkčně vymezuje jako plochu dopravní infrastruktury – drážní dopravy. V těsné blízkosti řešeného záměru je autobusové nádraží.

Nejblíže k rekonstruované trati je z velkoplošných zvláště chráněných území (ZCHÚ) CHKO Beskydy, leží ve vzdálenosti cca 28 km. Nejblíží maloplošné zvláště chráněné území je PP Pod Kozincem, která je vzdálena cca 400 m jižně od předmětného záměru, na katastrálních územích Chvalčov a Loukov u Bystřice pod Hostýnem. Všechna zvláště chráněná území se nalézají mimo plochy, které budou přímo ovlivněny stavební činností.

Trať neprochází ani žádným územím soustavy NATURA 2000. Nejblíže zájmové lokality je EVL Hostýnské vrchy (CZ0724429). Z ptáčích oblastí je záměru nejblíže PO Hostýnské vrchy (CZ0721024) ve vzdálenosti cca 1,5 km jižně od lokality stavebního záměru.

Dle vyjádření Krajského úřadu Zlínského kraje ze dne 28. 3. 2017 (č. j. KUZL 18259/2017) byl vyloučen významný vliv na lokality soustavy Natura 2000.

Dle přechodného ustanovení, čl. II, bod 1 zákona č. 39/2015 Sb. se požaduje u stanovisek vydaných přede dnem nabytí účinnosti zákona č. 39/2015 Sb. vydání „ověření souladu“ formou souhlasného závazného stanoviska poté, co příslušný úřad ověří, že jejich obsah je v souladu s požadavky právních předpisů, které zapracovávají směrnici Evropského parlamentu a Rady 2011/92/EU. Příslušný úřad ve svém novém závazném stanovisku

zároveň stanoví, které z podmínek uvedených ve stanovisku k posouzení vlivů provedení záměru na ŽP jsou správní úřady příslušné k vedení navazujících řízení povinny zahrnout do svých rozhodnutí. Oba postupy lze přitom spojit a vydat pouze jediné nové závazné stanovisko.

Vzhledem k tomu, že kompletní posuzování záměru nebylo dosud provedeno a stanovisko tudíž nebylo vydáno, není toto „ověření souladu“ zapotřebí. Ze stejného důvodu není t. č. třeba ani provedení „ověření změny“ (verifikační stanovisko) ve smyslu ustanovení § 9a zákona č. 100/2001 Sb.

Za účelem kompletace žádosti o poskytnutí finanční podpory z evropských fondů je nutné doložit soulad záměru s cíli a požadavky směrnice 2000/60/ES Evropského parlamentu a Rady, kterou se stanoví rámec pro činnost Společenství v oblasti vodní politiky ze dne 23. října 2000 (Rámcová směrnice o vodní politice). Zejména je nutno v předloženém hodnocení doložit, že navrhovaný záměr nepředstavuje zásah do hydromorfologických vlastností železniční tratí křížených toků či mokřadů ani žádnou další novou úpravu fyzikálních vlastností útvarů povrchových vod či změnu hladin útvarů podzemních vod. Záměr nesmí vést k nesplnění environmentálních cílů rámcové směrnice 2000/60/ES či zhoršení stavu útvarů povrchových či podzemních vod. Doloženo musí být, že nedojde ani k zhoršení z velmi dobrého na dobrý stav útvarů povrchových vod jako důsledek nových trvale udržitelných rozvojových činností člověka.

V etapě zpracování předloženého hodnocení bylo vycházeno z příslušné projektové dokumentace daného úseku stavby a dalších relevantních podkladů, jak jsou tyto uvedeny v závěru tohoto hodnocení.

## **1 PŘEDMĚT POSUZOVÁNÍ – POPIS ZÁMĚRU**

Daný záměr spočívá v rekonstrukci železničního svršku a spodku v úseku omezeném evidenčními km 34,288 (začátek směrové a výškové úpravy) – 35,503 (konec směrové a výškové úpravy) a přilehlých úseků železničních vleček a nástupišť. V žst. Bystřice pod Hostýnem bude rekonstruována silnoproudá technologie a energetická zařízení v rozsahu rekonstrukce železničního svršku, spodku a výpravní budovy. Dále bude rekonstruováno zabezpečovací a sdělovací zařízení, v úseku Bystřice pod Hostýnem – Osíčko až do cca km 42,250, v úseku Bystřice pod Hostýnem – Holešov až do cca km 23,8.

Záměr se nachází na území obce Bystřice pod Hostýnem, v k. ú. Bystřice pod Hostýnem, zejména na pozemcích parc. č. 2906/16, 3018/75, 2906/15, 2906/5, 2906/1, 1174/15, 3018/4, 2906/10, 3080.

Stavbou bude respektován propustek v km 34,733 pro vodní tok Kozrálka, který byl v roce 2011 rekonstruován. Nepředpokládá se, že by byl stavbou dotčen. Horní hrana propustku je cca 3,5 m pod úrovní temene koleje. Propustek má DN 1200 mm.

Další propustek se nachází v místě železničního přejezdu P7272 v ev. km 35,293. Jedná se o silniční trubní propustek SO 11-19-02 v místě propoje ulic „Za Drahou“ a „Sokola Tůmy“. Situování nového výstražníku přejezdu a plánovaného chodníku si pravděpodobně vyžádá stavební úpravy tohoto trubního propustku.

Rozsah rekonstrukce železničního spodku bude stanoven po provedení a vyhodnocení geotechnického průzkumu. Je předpokladem, že železniční spodek bude odvodněný soustavou trativodů a svodných potrubí. Pokud to místní podmínky dovolí, bude navrženo vsakování těchto vod. V místě železničního přejezdu bude do vzdálenosti 5 m od přejezdové konstrukce provedena zesílená konstrukce pražcového podloží.

Železniční přejezd v tomto místě bude rekonstruován. Na straně směrem k železniční stanici je navržen chodník šířky 1,5 m. Celková délka přejezdové konstrukce z pryžových panelů je navržena 9,6 m. Komunikace bude rekonstruována pouze na drážním pozemku do vzdálenosti maximálně 5,0 m od osy koleje. Napojení na stávající chodníky je projednáno s městem.

Kolejové řešení uvažuje s přeložkou (posunem koleje) ve směru na Holešov z důvodu změny poloměru směrového oblouku. Jedná se o změnu vedení kolejí v km cca 34,313 (začátek přechodnice) až 34,590 (konec přechodnice). Posunutá trať se následně dotkne i mimodrážních pozemků.

Součástí záměru je rekonstrukce výpravní budovy. U výpravní budovy bude vybudováno vnější nástupiště č. 1 délky 130 m. Přístup na poloostrovní nástupiště č. 2 délky 130 m bude zajištěn přes centrální přechod (vybaven výstražným zařízením), který bude kryt cestovými návěstidly. Obě nástupiště bude v budoucnu možné prodloužit.

Nejvyšší rychlost v uvedeném úseku trati zůstává 70 km/h. Nepředpokládá se zvýšení traťové rychlosti, ani rychlosti ve stanici.

Vlečka č. 6147 TON Bystřice pod Hostýnem je zaústěna v žst. Bystřice pod Hostýnem do koleje č. 4 výhybkou č. 8a/b v km 34,893. Vlečka je využívána spíše nárazové, kdy dochází k návozu uhlí do TON Bystřice pod Hostýnem. Vlečka č. 6148 Matyska a.s. je zaústěna v žst. Bystřice pod Hostýnem do koleje č. 7 výhybkou č. 10. Objem přepravy na této vlečce je za posledních 5 let nulový. Vlečka č. 6145, Vojenská vlečka č. 21 – Loukov, je zaústěna do dráhy mezi žst. Osíčko a Bystřice pod Hostýnem do traťové koleje výhybkou č. 1 v km 39,575 a výhybkou č. 5 v km 39,240. Vlečka č. 6146 Jihomoravských dřevařských závodů v žst. Bystřice pod Hostýnem byla již zrušena.

Bude vybudováno nové osvětlení. Stávající stožáry budou zrušeny. Osvětlení bude realizováno z osvětlovacích stožárů, případně osvětlovacích věží. Věže i stožáry budou umístěny takovým způsobem, aby byla umožněna případná budoucí instalace trakčního zařízení. Budou použita svítidla s technologií LED. Osvětlení soukromých vleček zůstane nedotčeno, bude realizováno pouze nové napojení krajních osvětlovacích stožárů. Na



nástupišťích bude realizováno nové osvětlení pomocí sklápěcích stožárků 5 – 6 m se svítidly s technologií LED.

Zahájení realizace stavby je předběžně uvažováno koncem roku 2018 nebo začátkem roku 2019. Termín bude ještě upřesněn.

Celková situace hodnocené stavby dokončení I. žel. koridoru je v příloze 1.

## **2 ÚTVARY POVRCHOVÝCH VOD**

### **2.1 SOUČASNÝ STAV**

Pro posouzení předpokládaného vlivu záměru na stav vodních útvarů povrchových vod v povodí Moravy byly použity aktuální vrstvy útvarů povrchových vod, které jsou součástí plánu dílčího povodí těchto toků, 2016 – 2021.

Hodnocení celkového stavu vodních útvarů bylo provedeno zejména s ohledem na ekologický a chemický stav těchto povrchových vod. Dopady na celkový stav dotčených vodních útvarů povrchových vod byly hodnoceny zejména na základě posouzení míst křížení železniční trati s vodními toky, případně míst průchodu inundačním územím. Zvážen byl m.j. současný ekologický stav (případně ekologický potenciál) a chemický stav vodního útvaru, přítomnost znečišťujících látek a biologických složek, způsob křížení záměru s toky a možná rizika, plynoucí z fáze výstavby uvedeného záměru.

Při hodnocení byl zohledněn rovněž výskyt exponovaných území v místě železniční trati či jeho blízkém okolí, jak byly tyto specifikovány v oznámení EIA a jsou uvedeny v projektových podkladech stavby. Jedná se zejména o území CHOPAV, záplavové území, citlivé a zranitelné oblasti, kaprové a lososové vody, a území systému NATURA 2000 (EVL a PO). Možný vliv stavby na tato území byl v dalším zvážen pro fázi provádění a provozu záměru zejména s ohledem na zachování souladu s cíli a požadavky směrnice 2000/60/ES Evropského parlamentu a Rady, kterou se stanoví rámec pro činnost Společenství v oblasti vodní politiky ze dne 23. října 2000 (Rámcová směrnice o vodní politice). Záměr nesmí vést k nesplnění environmentálních cílů rámcové směrnice ani k zhoršení stavu útvarů povrchových či podzemních vod.

Záměr se nenachází v chráněné oblasti přirozené akumulace vod dle nařízení vlády č. 85/1982 Sb., v platném znění (dále jen CHOPAV). Nejbližší oblast CHOPAV je vzdálena 15 km od záměru.

Záměr se nenachází v záplavovém území. Zájmová lokalita se nenachází uvnitř chráněné oblasti přirozené akumulace vod.

Zásadním exponovaným územím v úseku dané rekonstrukce je:

Křížení stavby s **vodním tokem** Kozrálka v žel. km 34,733

Na druhé straně lze konstatovat:

Stavba se **nenachází** v záplavovém území či jeho aktivní zóně.

Stavba se **nenachází** v území NATURA 2000.

Stavba se **nenachází** v oblasti ovlivněné účinky poddolování, ani v dobývacím prostoru

Stavba se **nenachází** v památkové rezervaci.

Stavba se **nenachází** ve zvláště chráněném území.

Stavba se **nenachází** v biosférické rezervaci ani na území EECONET.

Stavba se **nenachází** v migračně významném území.

Stavba se **nenachází** v žádném z prvků ÚSES.

Stavbou křížený drobný vodní tok Kozrálka, č.h.p. 4-12-02-125 pramení v nadmořské výšce 388 m n.m. severně od obce Slavkov pod Hostýnem v lokalitě Bedlina, dále protéká katastrálním územím Bystřice pod Hostýnem a Bílavsko. Kozrálka, ani její tři levostranné bezejmenné přítoky neprotéká přímo žádnou z těchto obcí. Délka toku je 15,8 km, v obci Domaželice se dále vlévá do Moštěnky. Trať kříží tento vodní tok v žel. km 34,733, propustkem DN 1200 mm, do něž nebude zasahováno.

Pouhých několik set metrů za koncem stavby jsou železniční mosty přes několik dalších toků, které by mohly být rekonstrukcí dotčeny.

Z těchto dalších toků v okolí záměru je nutno zmínit drobný vodní tok Bystřička, č.h.p. 4-12-02-085. Pramení v Hostýnských vrších v lokalitě Na Tesáku v nadmořské výšce 600 m n.m. jihovýchodně od města Bystřice pod Hostýnem. Železniční trať kříží tento tok železničním mostem v žel. km 36,712. Délka toku Bystřičky je 17,8 km a dále tvoří LBP Moštěnky.

Důležitým levostranným přítokem Bystřičky je rovněž drobný vodní tok Černý potok, který kříží trať pod žel. mostem v žel. km 36,382. Černý potok se do Bystřičky vlévá na území Bystřice pod Hostýnem.

V případě křížení s toky musí být zachovány jak stávající hydromorfologické vlastnosti toku, tak kvalitativní parametry vodních útvarů. Přehled těchto křížení železniční trati s vodními toky u dané stavby je v tabulce 1.

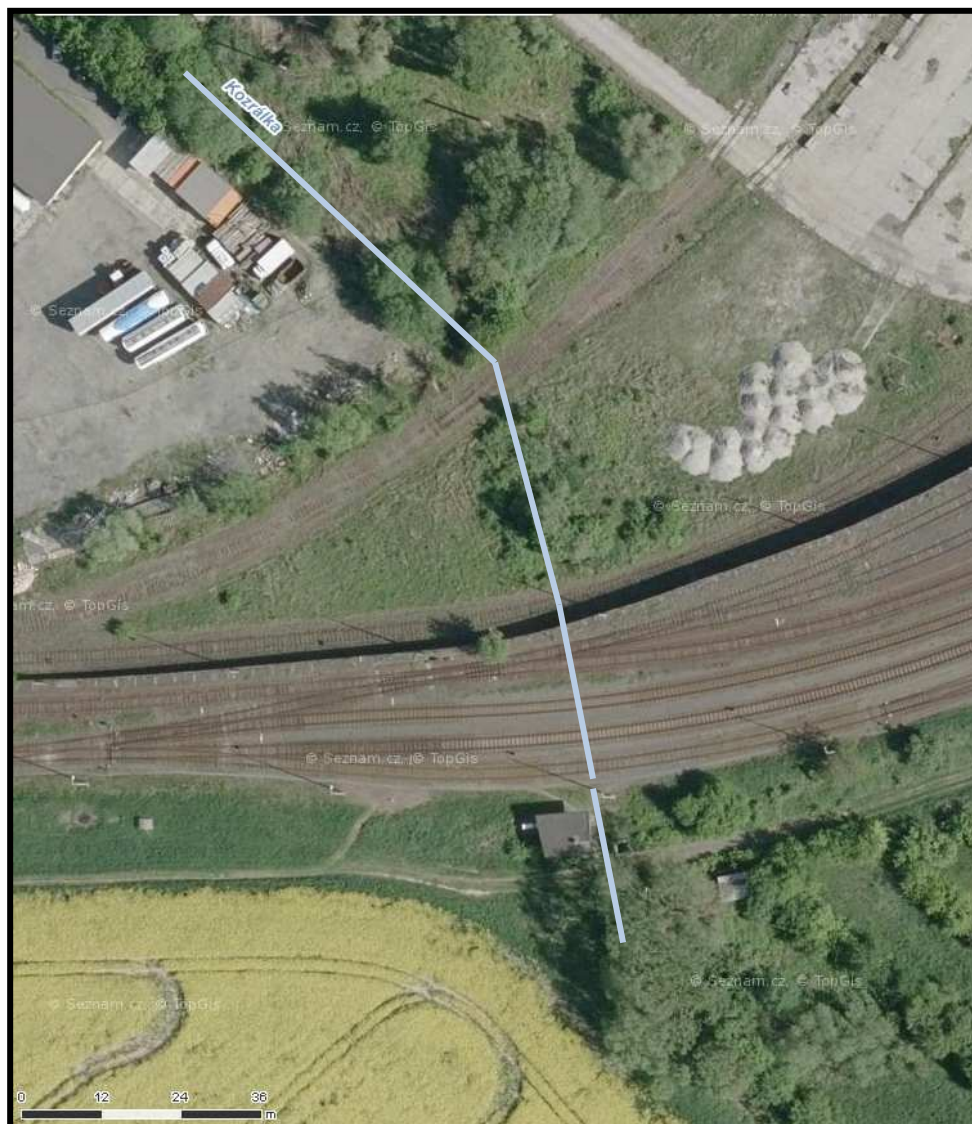
**Tabulka 1 - Křížení s vodními toky, propustky**

<b>Železniční km</b>	<b>Název toku</b>	<b>Správce toku</b>	<b>Typ přechodu</b>	<b>Katastrální území</b>
34,733	Kozrálka	Povodí Moravy, s.p.	propustek DN 1200	Bystřice pod Hostýnem
35,996	-	-	propustek	„
36,382	Černý potok	Lesy ČR	žel. most	„
36,712	Bystřička	Povodí Moravy, s.p.	žel. most	„

V případech vodních toků, křížících stavbu se jedná vesměs o drobné vodní toky (DVT), nespádající pod výčet, uvedený ve vyhl. č. 178/2012 Sb. Záplavové území, území CHOPAV či zranitelné oblasti se v místě stavby nevyskytují.

Pohled na jedno z křížení trati a to s drobným vodním tokem Kozrálka (křížení propustkem DN 1200 mm v žel km 34,733) je na obrázku 1.

**Obrázek 1 – Vzhled lokality křížení trati s DVT Kozrálka v km 34,733**

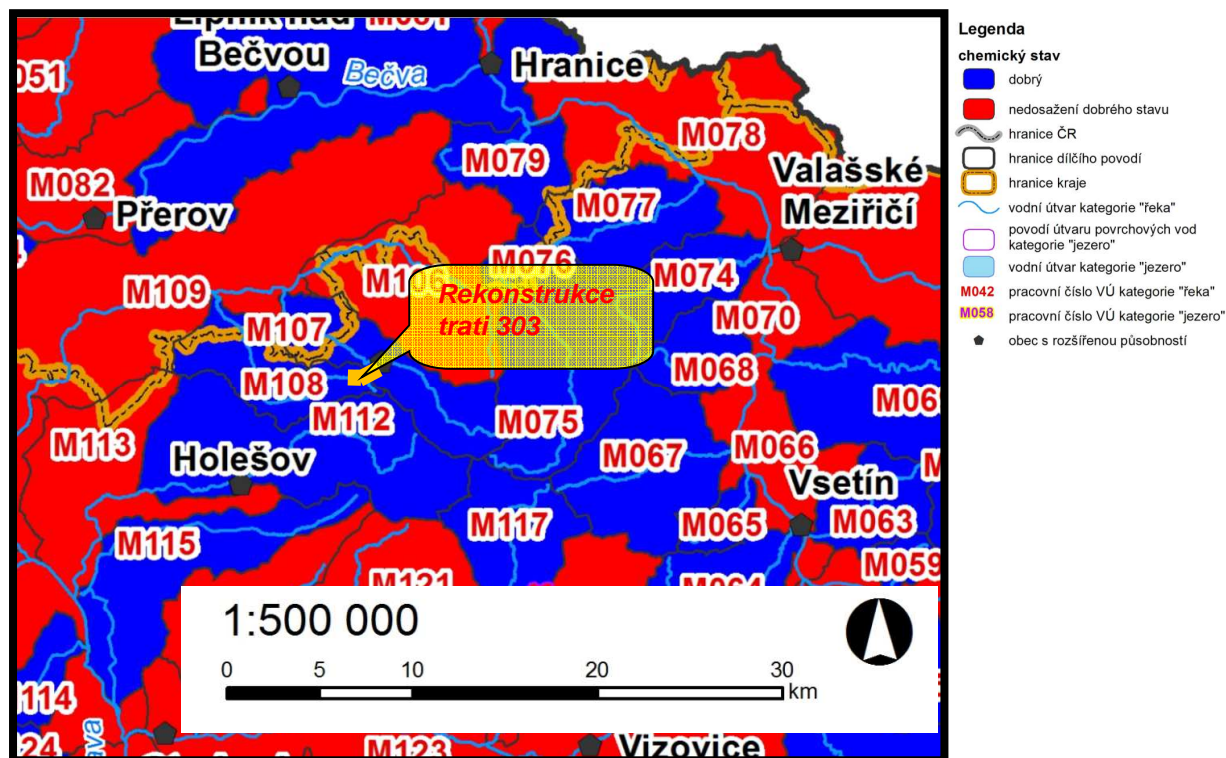


Hodnocená stavba prochází povodím Moravy, jak je toto uvedeno v národních plánech povodí 2016 – 2021 (12/2015) a v plánech dílčích povodí 2016 – 2021.

Nejnovější situace stavu útvarů povrchových vod je obsažena v Národních plánech povodí pro období 2016-2021, schválených vládou v prosinci roku 2015 a vydaných Ministerstvem zemědělství v lednu 2016 jako Opatření obecné povahy. Chemický stav útvarů povrchových vod podle tohoto dokumentu ve spojení se situací průchodu železniční trati

oblastí dílčího povodí Bystřičky (M 107, MOV 1080) a Kozrálky (M108, MOV 1090) je na obrázku 2.

**Obrázek 2 – Situování trati 303 v okolí žst. Bystřice p/Hostýnem, chemický stav útvarů povrchových vod**



Zdroj: Plán dílčího povodí Moravy, 2016-2021

Na území ČR je celkem 1103 vodních útvarů povrchových vod. Trasa železniční trati prochází prakticky přímo přes dva z těchto útvarů. V případě Kozrálky se jedná o západní část trati (cca do žel. km 35,1), zbývající východní část trati patří do povodí Bystřičky.

Pro danou stavbu rekonstrukce žst. Bystřice pod Hostýnem bylo takto specifikováno „dotčených útvarů“ povrchových vod a vliv na ně zvážen (vzhledem k relativně malé délce liniové stavby) pouze v celkem dvou případech. Přehled těchto útvarů a jejich vztah k trase železnice je v tabulce 2.

**Tabulka 2- Dotčené útvary povrchových vod a trasa železnice**

číslo	Útvar název	Stav útvaru			Zahrnuje železniční trať, cca km
		ekologický	chemický	celkový	
MOV 1080	Bystřička od pramene po ústí do toku Moštěnka	střední stav	dobrý stav	nevyhovující	35,1 – 35,503
MOV 1090	Kozrálka od pramene po ústí do toku Moštěnka	zničený stav	dobrý stav	nevyhovující	34,288 – 35,1

Podrobná charakteristika současného stavu obou dotčených útvarů povrchových vod je mimo Národní plány povodí uvedena v dílčích plánech povodí Moravy.

Tuto podrobnou charakteristiku uvádí tabulka 3.

**Tabulka 3 – Základní charakteristika dotčených útvarů povrchových vod**

Pracovní číslo VÚ	M 107	M108
ID vodního útvaru	MOV 1080	MOV 1090
Název vodního útvaru	Bystřička od pramene po ústí do toku Moštěnka	Kozrálka od pramene po ústí do toku Moštěnka
Název toku	Bystřička	Kozrálka
<b>H o d n o c e n í</b>		
biologických složek	střední	zničený
všeobecných fyz.-chem. složek	střední	střední
specifických znečišťujících látek	nehodnoceno	nehodnoceno
ekologického stavu/potenciálu VÚ	střední stav	zničený stav
nevyhovující biologické složky	makrozoobentos	makrozoobentos, fytoobentos
nevyhovující všeobecné fyz.-chem. složky	P <sub>celk.</sub>	BSK <sub>5</sub> , N-NH <sub>4</sub> <sup>+</sup> , P <sub>celk.</sub> , O <sub>2</sub>
nevyhovující specifické znečišťující složky	-	-
chemického stavu	dobrý stav	dobrý stav
nevyhovující ukazatele		
celkový stav	nevyhovující stav	nevyhovující stav

## 2.2 PŘEDPOKLÁDANÉ VLIVY NA STAV VODNÍCH ÚTVARŮ

Vliv daného záměru na kvalitu a hydromorfologické vlastnosti dotčených útvarů povrchových vod lze rozdělit na vlivy ve fázi výstavby, ve fázi provozu a na vliv možných havárií a přírodních jevů. Přitom je třeba vidět, že celkový stávající stav těchto útvarů (viz tabulka 2) je bez výjimky nevyhovující. Tato skutečnost je způsobena u fyzikálně – chemických složek ekologického stavu zejména dezoxigenačním znečištěním, vypouštěným z bodových zdrojů (Kozrálka) a v případě dílčího povodí Bystřičky zvýšenou koncentrací nutrientů, zejména ve formě celkového fosforu.

V případě biologických složek ekologického stavu (útvár MOV 1090) je zničený stav způsoben převážně nevhodným stavem přisedlé biomasy (bentos), reagujícím na dlouhodobě nevyhovující kvalitativní stav vodního útvaru.

Další zhoršení celkového stavu vodních útvarů popsanou rekonstrukcí železniční trati nepředpokládáme.

V současné době je posuzovaná trať jednokolejná, neelektrizovaná, vybavená nezávislou trakcí. Tato základní charakteristika, ani rychlost na trati se nebudou rekonstrukcí

měnit, takže nedojde ke zvýšení emisí z dopravy.

Vzhledem k nevýrobnímu charakteru záměru lze tedy obecně konstatovat, že tento při svém provozu neprodukuje žádné (nebo zanedbatelné množství) závadné látky či odpadní vody a tyto látky prakticky nejsou produkovány ani při údržbě daného zařízení.

Předpokládané vlivy záměru hodnotíme následovně:

### **Fáze výstavby**

Při výstavbě záměru hraje stěžejní roli situování železniční trati ve vodohospodářsky exponovaných oblastech. Jednat by se mohlo o umístění trati ve zranitelné oblasti, v záplavovém území, v CHOPAV a pod. Jak ale bylo výše uvedeno, tyto oblasti se v místě rekonstruované trati nenacházejí.

Dle základní vodohospodářské mapy list č. 25-13 a 25-14 se v zájmové lokalitě nenachází ochranné pásmo vodních zdrojů.

Nejbližší OPVZ se nachází před začátkem stavby, přibližně v úseku km 27,2 až 24,2. Jedná se o ochranné pásmo vodních zdrojů II. stupně vnějšího Holešov, podzemní voda. Ochranné pásmo bylo stanoveno Rozhodnutím MÚ Holešov ze dne 31. 10. 2007, č. j. ŽP/24263/2007/Ve.

Za koncem stavebního záměru, přibližně v úseku km 39,2 až 39,8, leží trať v ochranném pásmu vodních zdrojů II. stupně vnějšího Loukov farma. Ochranné pásmo bylo stanoveno Rozhodnutím ONV Kroměříž ze dne 7. 9. 1989, č. j. Vod. 235/1-1507/47/89-Po.

V hodnoceném úseku stavby se OPVZ nenachází.

Podle uvedené charakteristiky mohou být vlivy záměru na útvary povrchových vod ve fázi jeho výstavby způsobeny zejména v místech rekonstrukce železničních mostů, případně u rekonstrukce železničního svršku. V obou případech rekonstrukce se bude jednat o nakládání se závadnými látkami (beton, ropné látky, PHM), které je nutno hodnotit jako „spojené se zvýšeným nebezpečím“ (vyhl. č. 450/2005 Sb.) vzhledem k tomu, že území stavby se nachází v blízkosti kanalizace pro veřejnou potřebu a v blízkosti uvedených vodních toků.

V případě **rekonstrukce mostů**, případně propustků a prací na železničním svršku obecně hrozí riziko znečištění vod závadnými látkami. Může se například jednat o úniky PHM způsobené závadou na mechanizačním prostředku, únik olejů apod.

Nejzávažnější budou práce v okolí železničních mostů a propustků (Kozrálka, Černý potok), ale obdobné riziko hrozí i na dalších místech, která jsou součástí stavby (propustek v žel. km 35,996).

Při těchto pracích bude obvykle koryto vodních toků zúženo. Stavební jámy budou paženy těsněním pažením. Pažení bude ponecháno jako ochrana spodní stavby před



podemíláním. Po dokončení stavby ale bude koryto toku uvedeno do původního stavu, aby nedošlo k negativnímu vlivu na hydromorfologii vodního útvaru.

V rámci přípravných a stavebních prací mohou být úseky toků dále ovlivněny odstraněním břehové vegetace v místech mostních opěr, přístupových a manipulačních ploch. V důsledku obnažení půdního povrchu může docházet ke splachu zeminy do vodního toku. Při bouracích pracích může docházet k sesutí části demoličního materiálu (beton, kameny, atd.) do vodního koryta. Sesutí zeminy či odpadů a materiálů je třeba předejít omezením odstranění vegetace na nejmenší možnou míru a technicky zvládnutým postupem zemních a demoličních prací. Rovněž výstavba, především tesařské a betonářské práce, mohou být spojeny se zásahem do koryt vodních toků. V případě provádění těchto prací, především na větších vodních tocích je nezbytné zajistit suché okolí rekonstruovaných mostních opěr. Proto bude nezbytné přistoupit k vytvoření hrázek kolem míst s probíhající stavební úpravou či dočasnému převedení vod v prostoru objektu pomocí zaústění toku do trubního vedení.

Uvedené práce si dále v řadě případů vyžadují souhlas vodoprávního úřadu (stavby v sousedství vodních toků), vydaný v souladu s ustanovením §17 vodního zákona č. 254/2001 Sb.

Vodní toky mohou být ovlivněny i odběry vod pro stavební účely. Zde musí platit zásada, že voda pro stavební účely bude dovážena a pouze v nezbytných, v projektu odůvodněných případech, může být odebírána přímo z recipientu. Přitom je nezbytné, aby subjekt provádějící odběr měl k němu povolení vydané věcně a místně příslušným vodoprávním úřadem (obecní úřad obce s rozšířenou působností).

Při hodnocené rekonstrukci je nutno věnovat pozornost sklonu terénu se zřetelem na to, aby se tekuté závadné látky, event. splachy pevných závadných látek nedostaly do povrchových vod. Za tím účelem je nutno volit skladování závadných látek na jednotlivých ZS tak, aby k uvedenému odtoku nedocházelo. Současně je nutno v těchto místech instalovat preventivní opatření, zabraňující možnému odtoku ( stěny, nádrže, záchytné vany). V případě průniku závadné látky na nezpevněný terén se může tato vyluhovat dešťovou vodou, sněhem apod. a následně ohrozit kvalitu povrchových/podzemních vod v dané lokalitě. Rovněž v tomto případě je nutno zvážit rozsah takového stavu a provádět neprodleně nutná sanační opatření. Tato musí být uvedena ve zpracovaném havarijním plánu stavby.

Použitá zařízení staveniště (ZS)by měla být vždy zajištěna proti úniku závadných látek do prostředí (nepropustné plochy, zastřešení a pod.).

Jakékoli opevnění toků musí být provedeno dle teoretického (kolaudovaného) profilu a teoretické (kolaudované) nivelety, aby nedošlo k zmenšení či jinému narušení průtočného profilu toku, ani jeho hydromorfologického stavu.

Lokalizaci příručních skladů závadných látek na jednotlivých zařízeních stavenišť (ZS) je nutno na základě zmíněných kritérií stanovit již v předstihu, vždy před vlastním uložením

těchto látek. Došlo-li by k přesto k havarii, je nutno, aby pracovník který havarii zjistí neprodleně informoval svého nadřízeného pracovníka a pracovníka havarijní komise, kteří zajistí následné kroky. V případě, že pracovník komise není k zastížení, informuje příslušné orgány sám a zahájí asanační práce.

V případě převozu závadných látek je nutno zachovávat celou řadu opatření k ochraně životního prostředí. Jedná se zejména o zabránění průniku rozlité závadné látky do povrchových a podzemních vod, ohrázkování místa rozlité látky, jejich odtěžení a odvoz k zneškodnění, hlášení havárie a zápis do knihy havárií (§39 odst. 2 vodního zákona).

Při uvedených pracích nebude v přímé blízkosti vodního toku prováděno parkování a údržba mechanismů ani zde nebudou skladovány látky, které mohou ohrozit jakost povrchových nebo podzemních vod. S těmito látkami zde nebude ani manipulováno. Nebudou zde zřizovány deponie zemin.

Všechny práce budou prováděny tak, aby nedošlo ke zhoršení kvality vody. Je nutno především minimalizovat práci s ropnými látkami a zabránit jejich proniknutí do vodního toku. Používána budou ekologická mazadla. Odstavení stavebních strojů v pracovním pruhu je možné pouze v takové vzdálenosti od koryt toků, aby nemohlo dojít ke znečištění vody při případném úniku ropných látek. Dodavatel je povinen disponovat pro tento případ vhodnými absorpčními látkami.

Čištění mechanismů je možno provádět pouze na předem vyhrazených místech. Vytěžený materiál bude deponován tak, aby nedocházelo k jeho případnému splavování do koryt toků. Břehy vodních toků musí být zabezpečeny tak, aby nedocházelo k erozi půdy do toku během výstavby.

Při výstavbě mohou vznikat odpadní vody. Pokud by analýzy vzorků vody prokázaly charakter odpadní vody, bude po dohodě s vodoprávním úřadem řešen způsob jejího čištění před vypuštěním do recipientu.

Negativní ovlivnění vodních útvarů (znečištění či ohrožení) závadnými látkami je tedy podle výše uvedeného možno předpokládat zejména v období výstavby. Tuto záležitost je nezbytné řešit zpracováním (a schválením) havarijního plánu pro období výstavby, ve smyslu vyhl. č. 450/2005 Sb.

Co se týče dalších možných ohrožení či znečištění životního prostředí ve fázi výstavby rekonstrukce trati, tyto mohou být způsobeny použitými závadnými látkami, odpady, případně i odpadní vodou.

Během realizace uvedených prací bude na staveništi instalováno chemické WC, které bude zajištěno formou služby vybraným dodavatelem. Množství produkovaných odpadních vod v této etapě lze odhadnout do 2 m<sup>3</sup>/den, s odvozem na nejbližší biologickou čistírnu odpadních vod nebo kanalizaci napojenou na tuto ČOV.



Pokud by došlo k produkci technologických vod v období výstavby záměru, bude třeba jejich charakter určit laboratorním rozbořem. Bude-li se jednat o vody odpadní, bude po dohodě s vodoprávním úřadem řešen způsob jejich čištění před vypuštěním do recipientu.

### **Fáze provozu**

V období provozu záměru odpadní vody ani závadné látky prakticky nebudou produkovány, nebo budou produkovány v zanedbatelném množství. Předpokládán není ani negativní vliv údržby trati a souvisejících zařízení. Prováděna bude předepsaná údržba a revize stavby. Obhlídky trati budou ve fázi provozu prováděny průběžně, personálem provozovatele dráhy.

Obhlídka z terénu se provádí pracovníky pěší pochůzkou po trase železniční trati. Při revizích je zjišťován stav železničního svršku, stability železničního spodku, kontrola objektů na trati a další skutečnosti.

V případě zjištění závad jsou tyto zaznamenány a operativně opravovány. Při těchto opravách lze výjimečně očekávat pohyb těžké mechanizace v okolí trati, případně pohyb dieselelektrické trakce po železniční trati.

Ohrožení kvality vodních útvarů tak lze předpokládat zejména v případě havárií a to jak na zařízení (železniční svršek, dopravní prostředky), tak dopravních nehod při provozu (vykolejení, srážky vlaků).

### **Havárie**

Zcela vyloučit nelze ani ohrožení stavu útvarů povrchových vod a to různými typy havárií na zařízení stavby či dopravními haváriemi.

Možné havárie v provozu železniční trati by měly minimalizovat především preventivní prohlídky pracovníky provozovatele dráhy, stejně jako pravidelná údržba dopravních prostředků a kontrola jejich technického stavu (lokomotivy, vagóny).

Z jednotlivých druhů možných **příčin havárií** lze uvést:

#### **Zásah nepovolané osoby (úmyslný/neúmyslný)**

V době výstavby je pohyb nepovolaných pracovníků po staveništi vyloučen (je zajištěn trvalý dozor). Hořlaviny, trhaviny a jiné nebezpečné látky jsou evidovány a manipulují s nimi pouze osoby pověřené. Použitý stavební materiál podléhá několikastupňové kontrole u jeho výrobce.

V době provozu je prováděna průběžná kontrola trati, jak bylo výše uvedeno. Tato by měla odhalit eventuelní nevhodné zásahy nepovolených osob.

#### **Požár, povodeň, živelné pohromy**

Pro „stavbu velkého rozsahu“ bude zpracován a schválen havarijní plán ve smyslu vyhl. č. 450/2005 Sb. Pravděpodobnost ohrožení při rekonstrukci železniční stavby je pouze mechanická – poškození konstrukcí, narušení stability výkopu, zasypání výkopu atd.

Při provozu trati může dojít k požáru z důvodů poruchy na dopravních prostředcích (lokomotivy), nebo v důsledku dopravních nehod (srážka vlaků). Požár by se mohl rozšířit i na okolí trati, zvláště v místech lesního porostu.

Požár většího rozsahu (např. požár lesního porostu) může narušit stabilitu železniční tratě a vyřadit trať na delší dobu z provozu, kvalitu vodních útvarů ani hydromorfologii toků však obvykle zásadním způsobem nenaruší.

Při pracích, kde se používá otevřeného ohně nebo se provádí operace požárně nebezpečné, jsou předepsány následující zásady:

- jsou vyklizena pracovní místa na trati od hořlavín
- práce s otevřeným ohněm provádějí pouze vyškolení pracovníci,
- je vypracován technologický postup prací v souladu s platnými požárními a bezpečnostními předpisy,
- pracovní skupina je vybavena vhodnými hasícími prostředky,
- je zajištěn trvalý dozor při požárně nebezpečných situacích,
- opatření jsou operativně upřesňována podle povětrnostních podmínek,
- je udržováno spojení (telefony, vysílačky) pro případ potřeby přivolání hasičské jednotky.

Veškeré svářečské práce na konstrukcích budou vykonávat svářeči, kteří mají kvalifikaci, která musí odpovídat požadavkům na použitou metodu a technologii svařování dle ČSN EN 287-1. Postup svařování bude ověřen. Porušení technologické a pracovní kázně je předcházeno školením personálu, dodržováním a pravidelnou kontrolou technologických postupů při výstavbě, vypracováním přehledu opatření v případě havárií, včetně osob zodpovědných a pravidelné kontroly funkčnosti všech zařízení.

#### Defekt materiálů

Technická opatření, vedoucí ke zvýšení bezpečnosti provozu na trati jsou navržena již v projektové dokumentaci a při výrobě, stavebně montážních pracích a pro uvádění do provozu jsou realizována další konkrétní technická opatření za tímto účelem. Pro zajištění kvality materiálů rekonstrukce trati je rozhodující:

- přejímací podmínky a zkoušky pro výrobu a přejímku zařízení u výrobce,
- volba kvalitních materiálů zejména pro železniční svršek,
- nutný technický dozor investora,
- soulad se všemi technickými předpisy a normami.

### Nebezpečná situace

Jako nebezpečná je klasifikována situace, kdy při odstraňování provozních poruch dochází k riziku dopravních nehod. Veškeré práce jsou prováděny odbornými pracovníky za přísných bezpečnostních předpisů. Není vyloučeno, že při těchto situacích může následně dojít k znečištění životního prostředí, vč. vodních útvarů. Této situaci musí být předcházeno pravidelným školením zaměstnanců a kontrolou dodržování jejich pracovní kázně.

### Dopravní nehody

Vznik dopravních nehod při provozu trati může být zapříčiněn zejména závadou na železničním svršku (pražce, upevnění kolejí), na elektrickém zařízení (přerušení, kontakty, bleskojistky, izolátory) či na vlastních dopravních prostředcích (nejčastěji lokomotivě).

Vyloučit nelze ani kolizi se silničním dopravním prostředkem (přejezdy trati) či dispečerskou chybu (nedostatečný odstupe vlakových souprav, navedení na nesprávnou kolej).

Ve všech uvedených případech může dojít k rozlití závadných látek na terén či do vodních toků s jednorázovým negativním důsledkem na kvalitu vodních útvarů. Tomuto stavu je třeba předcházet výše uvedenými opatřeními (kontrolní pochůzky, údržba dopravních prostředků a j.).

**Pro zamezení poruch**, a tedy i zamezení ohrožení útvarů povrchových vod jsou prováděna bezpečnostní opatření vyžadující dodržování všech zákonných ustanovení, předpisů a norem, které se vztahují k rekonstrukci a provozu železniční trati, tj.:

- vhodná volba rekonstrukce železniční trati, zejména v místech křížení s vodními toky
- vhodně navržené zásady organizace výstavby (ZOV), zejména v místech křížení trati s vodními toky či propustky
- průběžné kontroly stavu železničního svršku a sdělovacího a zabezpečovacího zařízení
- provedení zkoušky provedených svárů
- kontrolou izolačních odporů elektrozařízení před uvedením do provozu

Znečištění či ohrožení útvarů povrchových či podzemních vod závadnými látkami je nezbytné řešit zpracováním, schválením a striktním dodržováním zmíněného havarijního plánu pro období výstavby, ve smyslu vyhl. č. 450/2005 Sb. a to m.j. vzhledem k existenci četných křížení trati s povrchovými vodními toky. Znečištění podzemních a povrchových vod je předcházeno dobrým technickým stavem mechanismů, zajišťovaným preventivními kontrolami. V místě stavby nesmí být skladovány ropné produkty a jiné látky závadné vodám.

### 3 ÚTVARY PODZEMNÍCH VOD

Výchozím materiálem jsou oblasti povodí Moravy, publikované na webových stránkách správce povodí a Národní plány povodí Dunaje publikované na stránkách Ministerstva zemědělství ČR.

Předmětem Rekonstrukce žst. Bystřice pod Hostýnem“ je rekonstrukce železničního svršku a spodku v úseku omezeném evidenčními km 34,625 – 35,320 a přilehlých úseků železničních vleček, nástupišť, železničního přejezdu P7272 v km 35,293. Dále bude rekonstruováno zabezpečovací zařízení, sdělovací zařízení, silnoproudá technologie včetně DŘT, trakční a energetická zařízení.

#### 3.1 GEOLOGICKÉ POMĚRY ZÁJMOVÉHO ÚZEMÍ

Posuzovaný záměr je budován Předmagurskou a Magurskou skupinou příkrovů, jež spadají do soustavy Karpaty a oblasti Flyšové pásma.

Předmagurská skupina příkrovů je zastoupena menilitovým souvrstvím spodního oligocénu (kiscel). Jedná se o jílovce a silicity. Dále svrchokřídovými pískovci a slepenci podmenilitového souvrství.

Magurská skupina příkrovů je zde zastoupena Račanskou jednotkou. Dle geologické mapy ČR je zájmové území budováno eocenními a oligocenními zpevněnými sedimenty zlínského souvrství. Jedná se o flyšové vrstvy s vápnitými jílovci a glaukonickými pískovci. Na ně nasedají kvarterní sedimenty holocenního stáří. Kvarterní sedimenty jsou zastoupeny nivními sedimenty inundovanými za vyšších vodních stavů ve frakci hlína, písek, štěrk.

##### ***Kvartér***

Kvarterní sedimenty jsou zde převážně zastoupeny nezpevněnými nivními sedimenty holocenního stáří, které jsou inundované za vyšších vodních stavů.

#### 3.2 HYDROGEOLOGICKÉ POMĚRY ZÁJMOVÉHO ÚZEMÍ

Posuzovaný záměr (rekonstrukce žst. Bystřice pod Hostýnem) leží v hydrogeologickém rajónu uvedeném v tabulce č. 4

**Tabulka 4 Hydrogeologické rajóny**

ID rajonu	Název rajonu	plocha km <sup>2</sup>
3222	Flyš v povodí Moravy	1681,95

Morfologicky jsou v útvary zastoupeny pahorkatiny i mírně zvlněný terén v okolní Moravy, na jihu zasahují do plochy útvary Bílé Karpaty, na severu západní část Hostýnských vrchů. Střední část útvary tvoří Vizovické vrchy a západní výběžek Javorníků. Nejvyšších nadmořských výšek dosahují vrchy v severní části (865 m) a na východním okraji (753 m n. m.), nejnižší nadmořské výšky (kolem 190 m) jsou na jihozápadě v údolí Moravy. Generelní sklon povrchu útvary je k západu.

Hydrogeologické poměry se odvíjí od geologické stavby. Předkvartérní podloží tvoří na severním okraji kulmské horniny (převážně droby a slepence hradeckých vrstev tzv. kry Maleníku). Okrajově jsou zastoupeny na severozápadě horniny podslezské jednotky (převážně jílovcové vrstvy místy s polohami pískovců a slepenců) a také flyšový vývoj slezské jednotky (pískovce a jílovce). Převládající plochu útvary tvoří paleogenní horniny račanské jednotky magurské skupiny příkrovů. Plošně nejvýrazněji jsou zastoupeny horniny středního až svrchního eocénu (zlínské vrstvy), které reprezentuje flyšové střídání jílovců zčásti vápnitých a pískovců. Obdobného charakteru jsou horniny soláňských vrstev, které místy obsahují také slepencové polohy. V relativně úzkých pruzích jsou na území útvary zastoupeny horniny belovežských vrstev, které mají charakter jílovců s polohami křemito-vápnitých pískovců. Jižní cíp útvary představují horniny bělokarpatské jednotky zastoupené flyšovým střídáním jílovců a drobových pískovců eocenního stáří. Na severozápadním okraji útvary jsou zachovány zbytky neogenní výplně karpatské předhlubně (jednak miocenní jíly, méně písky, pískovce a štěrky, jednak pliocenní jezerní a říční sedimenty).

Flyš v povodí Moravy - Dle hydrogeologické mapy (<http://www.heis.cz>) se lokalita nachází v hydrogeologickém rajonu Flyš v povodí Moravy (32220), který je charakterizován průlino - puklinovou propustností. Kolektor je nevymezený, hladina volná, transmisivita nízká < 0,0001, mineralizace 0,3-1 g/l, chemický typ Ca-Na-HCO<sub>3</sub>.

#### Kvartérní sedimenty

- **Fluviální sedimenty**

Posuzovaný záměr se nachází v údolní nivě. Jedná se o nivu toku Bystřičky. Fluviální sedimenty obdobné níže uvedenému složení vyplňují také údolí menších vodních toků.

Nejstaršími fluviálními uloženinami jsou štěrky vysokých terasových úrovní, které bývají po většinu roku suché. Pro oběh a akumulaci mělké podzemní vody mají největší význam průlinově propustné štěrkovité a písčité uloženiny údolních teras, vytvářející jednotný hydrogeologický celek s volnou nebo jen slabě napjatou hladinou podzemní vody.

Režim a oběh podzemních vod sedimentů údolní nivy je výrazně ovlivňován kolísáním hladiny v povrchovém toku během roku. Amplituda kolísání hladiny podzemní vody je největší

v těsné blízkosti řeky a se vzdáleností od toku se zmenšuje. Vliv řeky na oběh podzemních vod údolních niv může být blokován zakolmatováním sedimentů koryta řeky.

- **Deluviofluviální a deluviální sedimenty**

Tyto uloženiny tvoří zpravidla hlíny v různé míře písčité, popř. kamenité. V závislosti na obsahu hrubé frakce mohou plnit částečně izolační funkci, popř. být slabě průlinově propustné.

### **3.3 PŘEHLED A ZÁKLADNÍ CHARAKTERISTIKY PODZEMNÍCH VOD A PŘEDPOKLÁDANÉ VLIVY ZÁMĚRU NA STAV ÚTVARŮ PODZEMNÍCH VOD**

Pro posouzení předpokládaného vlivu záměru stavby na stav vodních útvarů byl použit jako podklad návrh 2. plánu v oblasti vod v ČR, který zpracoval VÚV T.G.M. a dále Národní plány povodí Dunaje a Plány dílčího povodí Moravy.

Posuzovaný záměr se nachází ve vodním útvaru, jehož základní charakteristiky a stav je uveden v následujících tabulkách č. 5 a 6.

**Tabulka 5 Základní charakteristiky útvarů podzemních vod – základní vrstva**

ID útvaru	název útvaru	plocha km <sup>2</sup>	ID hg rajónu	Název hg rajónu	Typ zvodnění
32220	Flyš v povodí Moravy	1681,95	3222	Flyš v povodí Moravy	souvislé

**Tabulka 6 Stav útvarů podzemních vod – základní a vrstva**

ID útvaru	Název útvaru	plocha km <sup>2</sup>	Chemický stav	Kvantitativní stav	Plán povodí
32220	Flyš v povodí Moravy	1681,95	dobrý	dobrý	2016-2021

Byla zhodnocena možnost ovlivnění kvality a kvantity podzemních vod zájmové oblasti vlivem stavby Rekonstrukce žst. Bystřice pod Hostýnem, v plánovaném úseku rekonstrukce.

#### **Vliv na kvartérní zvoď (1. zvoď)**

Podzemní voda se ve většině zájmové oblasti váže na fluviální sedimenty údolních niv. V nadloží zvodněných sedimentů byly zastíženy převážně hlinité sedimenty, které mají většinou funkci izolátoru, výjimečně poloizolátoru. Zejména jejich nepatrná až velmi slabá propustnost vytváří dobrou přirozenou ochranu podzemních vod proti znečištění z povrchu terénu.

## **Vliv na vodní zdroje**

Trasa záměru tvoří jihovýchodní hranici 2b OPVZ Loukov farma.

Je třeba dbát zvýšené ochrany prostředí. Jedná se zejména o dokonalý technický stav všech použitých mechanismů, opatření zabraňující únikům nebezpečných kapalin, dodržování havarijních opatření apod.

## **3.4 CHRÁNĚNÉ OBLASTI VODNÍCH ZDROJŮ**

V celé délce záměru neprochází posuzovaný záměr žádným vyhlášeným OPPLZ.

Posuzovaný záměr tvoří jihovýchodní hranici hlášeného OPVZ stupně 2b vodního zdroje Loukov farma.

## **4 PODMÍNKY PLNĚNÍ USTANOVENÍ RÁMCOVÉ SMĚRNICE O VODNÍ POLITICE**

Směrnice 2000/60/ES (Rámcová směrnice o vodní politice) uvádí m.j. možnost uplatnění výjimek z environmentálních cílů a to v článku 4, odst. 4, 5, 6 a 7. Pokud by splnění environmentálních cílů této směrnice bylo znemožněno realizací nových záměrů rozvoje infrastruktury, připadá v úvahu výjimka uvedená v odstavci 7 uvedeného článku.

V takovém případě by se jednalo o výjimku typu „nové změny“ fyzikálních poměrů útvarů povrchových vod, případně úrovně podzemních vod, případně jako neúspěch při zamezení zhoršení stavu útvaru povrchových vod (včetně zhoršení z velmi dobrého na dobrý stav) a to jako důsledek nových trvalých rozvojových aktivit člověka. V daném případě se však vzhledem k charakteru záměru a stávajícímu stavu dotčených útvarů povrchových vod (celkový stav „nevyhovující“) o tuto problematiku nejedná.

Způsob aplikace těchto výjimek, pokud by byly zapotřebí, je uveden v jednom z metodických pokynů (Guidance document), zpracovaný v rámci Společné implementační strategie uvedené směrnice. Jedná se o Guidance Document No. 20, Guidance Document on Exemptions to the Environmental Objectives. Zde jsou vysvětleny základní pojmy, použité ve zmíněném článku 4 směrnice Evropského parlamentu a Rady 2000/60/ES. Jako jeden ze základních pojmů je zde právě pojem „nové změny“, což jsou změny fyzikálního charakteru vodních útvarů, zejména jejich hydromorfologie (příčné stavby, překážky, rybochody, snížení průtočného profilu a j.).

Rekonstrukce uvedené železniční trati však ovlivnění hydromorfologie nepředstavuje a to ani při křížení s toky. V takovém případě bude dbáno na to, aby zejména při rekonstrukci mostních objektů nebyl trvale zmenšen průtočný profil pod mostem a ani jiným způsobem

nebyla hydromorfologie toku narušena. Po ukončení všech prací v toku bude průtočný profil upraven na původní (nebo vyšší) hodnotu jako před realizací rekonstrukce.

Udělení popsanych výjimek může být potřeba v případě zhoršení stavu/potenciálu vodních útvarů a to pro změnu jejich zatřídění (třídy velmi dobrý, dobrý, střední, poškozený, zničený). Pokud by mělo dojít pouze ke změnám v rámci jednotlivých tříd, není třeba o výjimky žádat.

V případě uvedeného záměru mohou dále vyvstat dočasné vlivy, ke kterým může dojít na př. ve fázi výstavby. Tyto vlivy představují krátkodobé změny, resp. kolísání stavu/potenciálu vodních útvarů, jako důsledek provozu či údržby zařízení. Takovéto vlivy, kdy dojde k samovolnému návratu do původního stavu a to v průběhu krátké doby nevyžadují rovněž potřebu žádat o výjimku.

## 5 ZÁVĚR

Hodnocen byl záměr „**Rekonstrukce žst. Bystřice pod Hostýnem**“. Jedná se o jednokolejnou, neelektrizovanou trať 303. Na trati se nachází několik propustků a železničních mostů. Z nich zásadní je propustek přes DVT Kozrálka, č.h.p. 4-12-02-125, žel. km 34,733 a nedaleko za koncem stavby železniční most přes Černý potok, žel. km 36,382 a žel. most přes Bystřičku, č.h.p. 4-12-02-085, žel. km 36,712.

Hodnocený úsek trati se nachází prakticky v rovinné oblasti (nadmořská výška 345 – 347 mn.m.) ve které není vyhlášeno záplavové území, území CHOPAV, neprochází zde prvky ÚSES ani jiné exponované oblasti. Dle vyjádření Krajského úřadu Zlínského kraje ze dne 28. 3. 2017 (č. j. KUZL 18259/2017) byl vyloučen významný vliv na lokality soustavy Natura 2000.

Ohrožení kvality vodních útvarů je tak podstatnou měrou omezeno.

Vzhledem k tomu, že kompletní posuzování záměru nebylo dosud provedeno a stanovisko EIA tudíž nebylo vydáno, není t.č. zapotřebí „ověření souladu“ dle zákona č. 39/2015 Sb. Ze stejného důvodu není t. č. třeba ani provedení „ověření změny“ (verifikační stanovisko) ve smyslu ustanovení § 9a zákona č. 100/2001 Sb.

Pro daný případ realizace stavby se za dodržení výše uvedených zásad, podmínek a dalších stanovisek, dle zákona č. 100/2001 Sb., povolujících správních aktů a souvisejících předpisů nepředpokládá potřeba řešit výjimku ve smyslu směrnice 2000/60/ES, kterou se stanoví rámec pro činnost Společenství v oblasti vodní politiky. Důvodem tohoto postoje je skutečnost, že se při dodržení výše naznačených opatření neočekává zhoršení stavu dotčených vodních útvarů a to při provozu ani při výstavbě záměru. Tato opatření musí být zejména obsahem zpracovaného a schváleného havarijního plánu dle vyhl. č. 450/2005 Sb.

Při dodržení těchto opatření nepředstavuje realizace záměru zhoršení stavu těchto vodních útvarů ani znemožnění dosažení cílů uvedené rámcové směrnice. Ke zhoršení stavu



vodních útvarů nedojde z hlediska výše diskutovaných hodnocených složek a ukazatelů a to jak v dotčených, výše popsáných vodních útvarech, tak ve vodních útvarech sousedících.

Výjimečně by mohlo dojít ke krátkodobému ovlivnění vodních útvarů (havárie, dopravní nehody). U těchto vlivů ale dojde v průběhu krátké doby k samovolnému návratu do původního stavu bez potřeby žádat o výjimku dle čl. 4 Rámcové směrnice o vodní politice.

Vzhledem k tomu, že rozsah stavby je minimální (délka 1,215 km), lze předpokládat, že eventuelně vyvolané změny stavu vodních útvarů povrchových či podzemních vod budou rovněž minimální nebo žádné. Realizace záměru nepředstavuje změny takového charakteru, aby v budoucnosti znemožnily dosažení dobrého ekologického stavu a dobrého chemického stavu útvarů povrchových vod, ani dobrého kvantitativního či chemického stavu dotčených útvarů podzemních vod, jak požaduje uvedená směrnice 2000/60/ES.

### **Vliv na kvartérní a terciérní zvodně (1. zvodně)**

Podzemní voda se ve většině zájmové oblasti váže na fluvialní sedimenty údolních niv. V nadloží zvodněných sedimentů byly zastiženy převážně hlinité sedimenty, které mají většinou funkci izolátoru, výjimečně poloizolátoru. Zejména jejich nepatrná až velmi slabá propustnost vytváří dobrou přirozenou ochranu podzemních vod proti znečištění z povrchu terénu.

### **Vliv na hlubší zvodně**

Zájmové území je budováno eocenními a oligocenními zpevněnými sedimenty zlínské souvrství. Jedná se o flyšové vrstvy s vápnitými jílovci a glaukonickými pískovci. Na ně nasedají kvarterní sedimenty holocenního stáří. Kvarterní sedimenty jsou zastoupeny nivními sedimenty inundovanými za vyšších vodních stavů ve frakci hlína, písek, štěrk.

V úseku prováděné rekonstrukce se nenachází žádné ochranné pásmo vodních zdrojů či přírodních léčivých zdrojů, které by mohly být stavbou ovlivněny.

Teprve za koncem stavebního záměru, přibližně v úseku žel. km 39,2 až 39,8, leží trať v ochranném pásmu vodních zdrojů II. stupně vnějšího Loukov farma. Ochranné pásmo bylo stanoveno Rozhodnutím ONV Kroměříž ze dne 7. 9. 1989, č. j. Vod. 235/1-1507/47/89-Po.

Pro zabránění negativního vlivu na tyto hlubší zvodně je nezbytné dbát zvýšené ochrany prostředí. Jedná se zejména o dokonalý technický stav všech použitých mechanismů, opatření zabraňující únikům nebezpečných kapalin, dodržování havarijních opatření apod.

Při dodržení všech výše uvedených zásad se nepředpokládá negativní vliv na kvantitativní a chemický stav dotčených útvarů podzemních vod.

Místa potenciálního kvalitativního ovlivnění podzemních a povrchových vod jsou křížení železniční trati s vodními toky, zejména v místech železničních mostů (žel. km 36,382;

36,712). V těchto místech se musí dbát na zvýšený důraz zabezpečení stavebních mechanismů před úniky závadných látek a na bezpečné zacházení s nimi.

Vyhodnocení potencionálních dopadů rekonstrukce železniční trati na životní prostředí, které jsou uváděny v oznámení EIA a v provedených průzkumech bylo zakomponováno do zpracovávané projektové dokumentace pro vydání rozhodnutí o umístění stavby. K minimalizaci dopadů stavby byla v projektu zpracována opatření, která by měla eliminaci vlivů zajistit.

V průběhu realizace výstavby je nutné dbát, aby jakost podzemní a povrchové vody nebyla znehodnocena havarijním únikem ropných látek ze stavebních strojů. Za účelem prevence možné kontaminace povrchových a podzemních vod bude v realizační dokumentaci zpracován havarijní plán pro období rekonstrukce dané trati.

**Z výše uvedeného je zřejmé, že navrhovaný záměr nepředstavuje zásah do hydromorfologických vlastností rekonstruovanou tratí křížených toků ani žádnou další novou úpravu fyzikálních vlastností útvarů povrchových vod či změnu hladin či chemického stavu útvarů podzemních vod. Realizace záměru tedy nepovede k nesplnění environmentálních cílů rámcové směrnice 2000/60/ES či zhoršení stavu útvarů povrchových nebo podzemních vod. Současně se nebude jednat ani o případ zhoršení z velmi dobrého na dobrý stav útvarů povrchových vod jako důsledek nových trvale udržitelných rozvojových činností člověka (čl. 4 odst. 7 Rámcové směrnice).**

**Z těchto závěrů je zřejmé, že nebude pro daný záměr třeba žádat o výjimku dle čl. 4 odst. 7 Rámcové směrnice 2000/60/ES, kterou se stanoví rámec pro činnost Společenství v oblasti vodní politiky.**

## 6 PŘÍLOHY

Příloha 1 Celková situace rekonstrukce trati

### Seznam zkratk

ČOV	čistírna odpadních vod
DVT	drobný vodní tok
DÚR	dokumentace pro územní rozhodnutí
EVL	evropsky významná lokalita
HGR	hydrogeologický rajon
HGÚ	hydrogeologický útvar
CHOPAV	chráněná oblast přirozené akumulace vod
LBC, LBK	lokální biocentrum, biokoridor
NPP, NPR	národní přírodní památka, rezervace
NRBC, NRBK	nadregionální biocentrum, biokoridor
OOP	opatření obecné povahy
OPPLZ	ochranné pásmo přírodních léčivých zdrojů
OPVZ	ochranné pásmo vodních zdrojů
PHO, OP	pásmo hygienické ochrany, ochranné pásmo (vodních zdrojů)
PO	ptačí oblast
PP, PR	přírodní památka, rezervace
PUPFL	pozemky určené k plnění funkcí lesa
RBC, RBK	regionální biocentrum, biokoridor
ÚSES	územní systém ekologické stability
VKP	významný krajinný prvek
ZCHÚ	zvláště chráněná území
ZPF	zemědělský půdní fond
ZS	zařízení staveniště
ZÚR	zásady územního rozvoje

### Seznam vybraných podkladových materiálů:

#### Projektová dokumentace, studie, ...

- Rekonstrukce žst. Bystřice pod Hostýnem, Přípravná dokumentace stavby. MCO, 2016
- Rekonstrukce žst. Bystřice pod Hostýnem, Záměr projektu. MCO, 2016
- Oznámení EIA. Bosák J., 2017
- Zásady územního rozvoje Zlínského kraje (2012)

- ❑ Dopravní politika České republiky pro léta 2014-2020 (MD ČR, 2013)
- ❑ Dopravní sektorové strategie 2. fáze (MD ČR, 2013)
- ❑ Operační program doprava, MD ČR, 07/2014
- ❑ Plán jednotného evropského dopravního prostoru – vytvoření konkurenceschopného dopravního systému účinně využívajícího zdroje (Bílá kniha). EU, 03/2011
- ❑ Politika územního rozvoje ČR. MMR Praha, 07/2009, aktualizace 04/2015
- ❑ Plány dílčích povodí Moravy a přítoků Váhu a povodí Dyje pro období 2016-2021 (Dostupné na: <http://eagri.cz/public/web/mze/voda/planovani-v-oblasti-vod/priprava-planu-povodi-pro-2-obdobi/zverejnene-informace/narodni-plany-povodi.html>)
- ❑ Národní plány povodí Dunaje a Odry dostupné z <http://eagri.cz/public/web/mze/voda/planovani-v-oblasti-vod/priprava-planu-povodi-pro-2-obdobi/zverejnene-informace/narodni-plany-povodi.html>

### **Zákony a jiné právní normy, metodické pokyny**

- ❑ Common Implementation Strategy for the Water Framework Directive, Guidance Document No. 20, Guidance Document on Exemptions to the Environmental Objectives.
- ❑ Zákon č. 201/2012 Sb. o ochraně ovzduší před znečišťujícími látkami
- ❑ Zákon č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny (ve znění pozdějších změn a doplňků).
- ❑ Zákon č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí (ve znění pozdějších změn a doplňků).
- ❑ Zákon č. 185/2001 Sb., o odpadech (ve znění pozdějších změn a doplňků).
- ❑ Zákon č. 258/2000 Sb., o ochraně veřejného zdraví.
- ❑ Zákon č. 254/2001 Sb., o vodách (ve znění pozdějších změn a doplňků).
- ❑ Zákon č. 274/2001 Sb. o vodovodech a kanalizacích pro veřejnou potřebu
- ❑ Nařízení vlády č. 262/2012 Sb. o stanovení zranitelných oblastí a akčním programu
- ❑ Nařízení vlády č. 401/2015 Sb. o ukazatelích přípustného znečištění povrchových vod a o citlivých oblastech
- ❑ Nařízení vlády č. 71/2003 Sb. o stanovení povrchových vod, vhodných pro život ryb
- ❑ Vyhláška č. 98/2011 Sb., o způsobu hodnocení stavu útvarů povrchových vod, způsobu hodnocení ekologického potenciálu silně ovlivněných a umělých útvarů povrchových vod a náležitostech programů zjišťování a hodnocení stavu povrchových vod
- ❑ Vyhláška č. 5/2011 Sb., o vymezení hydrogeologických rajonů a útvarů podzemních vod, způsobu hodnocení stavu podzemních vod a náležitostech programů zjišťování a hodnocení stavu podzemních vod.
- ❑ Vyhláška č. 178/2012 Sb. kterou se stanoví seznam významných vodních toků
- ❑ Vyhláška č. 450/2005 Sb. o náležitostech nakládání se závadnými látkami
- ❑ Vyhláška č. 93/2016 Sb., o katalogu odpadů

- Vyhláška č. 415/2012 Sb. o přípustné úrovni znečišťování ovzduší
- Směrnice 2000/60/ES Evropského parlamentu a Rady, kterou se stanoví rámec pro činnost Společenství v oblasti vodní politiky ze dne 23.10.2000

