


			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 IDS: kjee9md e-mail: moravia@moravia.cz <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. STANISLAV VÁVRA	G.ŘEDITEL MORAVIA CONSULT Olomouc a.s. ING. VÁCLAV KRATOCHVÍL	
ODPOVĚDNÝ PROJ. OBJ., PS	NAVRHL, VYPRACOVAL	EXTERNÍ SUBDODAVATEL	
ING. STANISLAV VÁVRA	ING. STANISLAV VÁVRA	—	
KRAJ: ZLÍNSKÝ	POVĚŘENÝ OÚ: VALAŠSKÉ MEZIRŘÍČÍ	OBEC: HRACHOVEC	
„Zřízení přístřešku pro cestující na zastávce Hrachovec“		ZÁK.ČÍSLO MCO	17-116-234-PS
		ÚČEL	DOKUMENTACE PRO STAVEBNÍ POVOLENÍ
		DATUM	KVĚTEN 2018
		FORMÁT	-
		MĚŘÍTKO	-
Ochrana obyvatelstva		ČÁST	PŘÍLOHA
		<b>B.12</b>	



**Dokumentace pro stavební povolení**

**„Zřízení přístřešku pro cestující  
na zastávce Hrachovec“**

**B.12 Ochrana obyvatelstva**



<b>A. IDENTIFIKAČNÍ A ZÁKLADNÍ ÚDAJE O STAVBĚ.....</b>	<b>7</b>
<b>A.1. IDENTIFIKAČNÍ ÚDAJE STAVBY .....</b>	<b>7</b>
<b>A.2. ZÁKLADNÍ ÚDAJE O STAVBĚ.....</b>	<b>7</b>
A.2.1 POPIS STAVBY Z HLEDISKA ÚČELU A FUNKCE .....	7
<b>A.3. ÚDAJE O VSTUPECH.....</b>	<b>7</b>
A.3.1 OCHRANNÁ PÁSMA .....	8
A.3.2 ODBĚR A SPOTŘEBA VODY .....	9
A.3.3 SUROVINOVÉ ZDROJE .....	9
A.3.4 NÁROKY NA DOPRAVNÍ A JINOU INFRASTRUKTURU .....	9
<b>A.4. ÚDAJE O VÝSTUPECH.....</b>	<b>9</b>
A.4.1 EMISE .....	9
A.4.2 HLUK .....	10
A.4.3 VODA.....	11
A.4.4 ODPADY.....	11
A.4.5 VIBRACE.....	11
<b>B. ÚDAJE O VLIVECH STAVBY NA VEŘEJNÉ ZDRAVÍ A ŽIVOTNÍ     PROSTŘEDÍ .....</b>	<b>12</b>
<b>B.1. CHARAKTERISTIKA MOŽNÝCH VLIVŮ, ODHAD JEJICH     VÝZNAMNOSTI .....</b>	<b>12</b>
B.1.1 VLIVY NA FLÓRU A FAUNU .....	12
B.1.2 VLIV NA VÝZNAMNÉ KRAJINNÉ PRVKY, CHRÁNĚNÁ ÚZEMÍ A ÚSES.....	12
B.1.3 VLIVY STAVBY NA ESTETICKOU HODNOTU KRAJINY.....	12
B.1.4 VLIVY NA OVZDUŠÍ .....	12
B.1.5 VLIVY NA PŮDU .....	13
B.1.6 VLIV STAVBY NA PŘÍRODU A KRAJINU .....	13
B.1.7. OCHRANA DŘEVIN.....	14
B.1.8 VLIV NA SOUSTAVU CHRÁNĚNÝCH ÚZEMÍ NATURA 2000.....	14
B.1.9 VLIV STAVBY NA OBYVATELSTVO.....	14
B.1.10 VLIVY NA STRUKTURU A VYUŽITÍ ÚZEMÍ.....	15
B.1.11 OSTATNÍ VLIVY.....	15
<b>B.2. ROZSAH VLIVŮ VZHLEDEM K ZASAŽENÉMU ÚZEMÍ A POPULACI .....</b>	<b>15</b>
<b>C. OPATŘENÍ K PREVENCI, VYLOUČENÍ, SNÍŽENÍ, POPŘÍPADĚ     KOMPENZACI NEPŘÍZNIVÝCH VLIVŮ.....</b>	<b>15</b>
C.1. OPATŘENÍ VE FÁZI PŘÍPRAVY .....	15
C.2. OPATŘENÍ VE FÁZI REALIZACE .....	16
C.3. OPATŘENÍ VE FÁZI PROVOZU .....	17



## A. Identifikační a základní údaje o stavbě

### A.1. Identifikační údaje stavby

Název stavby:	„Zřízení přístřešku pro cestující na zastávce Hrachovec“	
Stupeň dokumentace:	Dokumentace pro stavební povolení	
Charakter stavby:	Liniová stavba, rekonstrukce	
Odvětví:	Železniční doprava	
Kategorie dráhy:	Regionální dráha <sup>1)</sup>	
Trat':	824 00 Rožnov pod Radhoštěm – Valašské Meziříčí <sup>1)</sup> ( <sup>1)</sup> Prohlášení o dráze celostátní a regionální, účinné od 1.12.2017)	
Trat'ový úsek (TÚ):	2141	
DÚ :	03 Hrachovec	
Kraj:	Zlínský	
Obec:	Hrachovec	
Pověřený obecní úřad:	Valašské Meziříčí	
Katastrální území:	647624 Hrachovec	
Katastrální úřad:	Katastrální úřad pro Zlínský kraj, Katastrální pracoviště Valašské Meziříčí	
Drážní úřad:	Drážní úřad, sekce stavební, oblast Olomouc, Nerudova 1, 772 58 Olomouc	
Termíny výstavby: (předpoklad)	zahájení:	září 2018
	ukončení:	říjen 2018
	délka výstavby:	2 měsíce

### A.2. Základní údaje o stavbě

#### A.2.1 Popis stavby z hlediska účelu a funkce

Stavba „Zřízení přístřešku pro cestující na zastávce Hrachovec“ řeší na nákladišti a zastávce Hrachovec rekonstrukci stávajícího nástupiště v délce 100m. Dále stavba řeší odstranění nevyužívaných částí nástupiště a směrovou a výškovou úpravu přiléhající koleje v nejnútnejším rozsahu.

Součástí stavby je zbudování nového přístřešku pro cestující na nákladišti a zastávce. Dle vyhlášky č. 177/1995 Sb., § 21, „Vybavenost železniční stanice a železniční zastávky“ musí být žel. zastávky vybaveny prostory pro cestující a jejich ochranu před povětrnostními vlivy, případně pro odbavování cestujících. Součástí stavby je také napojení rekonstruovaného nástupiště na stávající přístupový chodník, vedený od nástupiště ke stávající autobusové zastávce, a napojení nástupiště navrženým chodníkem ke stávající místní komunikaci, která kříží kolej u nástupiště. Oboustranný přístup na nástupiště je navržen bezbariérový, v souladu s vyhl. č. 398/2009 Sb.

Předmětem stavby je také rekonstrukce venkovního osvětlení nástupiště, rekonstrukce přípojky NN a přeložka slaboproudé sdělovacího sítě SŽDC, ve správě ČD – Telematika a.s., v nutném rozsahu pro provedení stavby

**Rozsah stavby** vychází:

- Z přípravné dokumentace stavby „Zřízení přístřešku pro cestující na zastávce Hrachovec“, zpracované MORAVIA CONSULT Olomouc, a.s. v říjnu 2011
- Z posuzovacího protokolu přípravné dokumentace stavby „Zřízení přístřešku pro cestující na zastávce Hrachovec“ č.j. 11865/2017-SŽDC-SSV-U1/Bař, ze dne 9.5.2017
- Ze schvalovacího protokolu přípravné dokumentace stavby „Zřízení přístřešku pro cestující na zastávce Hrachovec“ č.j. 24363/2017 – SŽDC – GR – O6 - Hor, ze dne 23. července 2017

Důvodem nezbytnosti stavby je dlouhodobý neuspokojivý stav zařízení drážní cesty, železničního nákladiště a zastávky Hrachovec. V nákladišti a zastávce Hrachovec dochází v současné době pouze k údržbovým činnostem, jenž zajišťují provoz stávajícího rozsahu. Navrhovaný stav nákladiště a zastávky vychází z potřeb železničního dopravního provozu, kde je výrazně majoritní osobní doprava.

Pro zlepšení komfortu cestujících při nastupování a vystupování z vlakových souprav bude dosaženo zrekonstruováním stávajícího nástupiště v délce 100 m s nástupní hranou 550 mm nad temenem kolejnice.

Pro bezpečný a bezbariérový přístup na nástupiště budou sloužit stávající přístupový chodník od autobusové zastávky a navržený chodník od nástupiště ke stávající místní komunikaci, která kříží kolej u nástupiště. Napojení chodníku na komunikaci bude v bezpečné vzdálenosti od přejezdu, aby nedošlo k omezení rozhledových poměrů u železničního přejezdu.

Ke zvýšení kultury cestování a komfortu cestujících přispěje také navrhovaný přístřešek pro cestující.

Předmětem stavby je také rekonstrukce venkovního osvětlení nástupiště a nutné úpravy přípojky NN, kterými bude dosaženo požadované osvětlení nástupiště dle platných norem a předpisů.

Po dokončení realizace stavby a jejím uvedení do provozu lze očekávat výrazné zlepšení bezpečnosti provozu a v neposlední řadě též zkvalitnění kultury provozu a cestování.

Dokumentace je uspořádána v souladu s vyhláškou č. 146/2008 Sb. o rozsahu a obsahu projektové dokumentace dopravních staveb a se směrnicí GR SŽDC č.11/2006 – Dokumentace pro přípravu staveb na železničních drahách celostátních a regionálních (v platném znění). V případě, že jsou tyto dokumenty v rozporu, má přednost členění dle vyhlášky.

### **A.3. Údaje o vstupech**

#### **A.3.1 Ochranná pásma**

Stavba je v celé své délce situována v ochranném pásmu dráhy. Venkovní hranice ochranného pásma dráhy je definována svislou plochou, vedenou ve vzdálenosti 60 m od osy krajní koleje, nejméně však ve vzdálenosti 30 m od hranic obvodu dráhy (Zákon.č. 51/1964 Sb.).



Během realizace záměru budou dotčena ochranná pásma inženýrských sítí. Bude se jednat o kabely nn, vn v majetku SŽDC, s.o, ČD, a.s. a ČEZ Distribuce, a.s. a kanalizace VaK Vsetín.

### **A.3.2 Odběr a spotřeba vody**

#### ***Voda pro provozní účely***

Odběr vody lze předpokládat ve fázi výstavby (vlastní stavba, zkrápění staveniště). Při výstavbě bude docházet ke spotřebě technologické vody, a to zejména na kropení materiálu při hutnění zásypů, kropení betonu při betonářských pracích, čištění spár, resp. čištění techniky před výjezdem ze staveniště. Velikost spotřeby vody bude záviset na ročním období provádění prací a souvisejícím počasí. Předpokládá se, že se bude technologická voda dovážet v cisternách. V případě nutnosti odběru vody z vod povrchových bude na takovýto odběr vydáno řádné vodoprávní povolení příslušným orgánem státní správy.

Po dokončení stavby nevzniká potřeba na odběr a spotřebu vody.

#### ***Voda pro technické zázemí***

Další spotřebu vody lze předpokládat přímo na plochách zařízení staveniště. Voda bude spotřebovávána na mytí rukou (zařízení stavenišť jsou již dnes standardně vybavena chemickým WC). Denní spotřebu na jedno staveniště odhadujeme na 30 l. Pitná voda bude na zařízení stavenišť dovážena balená.

### **A.3.3 Surovinové zdroje**

V období realizace záměru budou v souvislosti s provozem stavební techniky zvýšené nároky na pohonné hmoty.

Potřeba surovin na výstavbu nového nástupiště a přístřešku bude plně zabezpečena z nových materiálů.

### **A.3.4 Nároky na dopravní a jinou infrastrukturu**

V období realizace stavby budou kladeny zvýšené nároky na dopravní infrastrukturu, především ve spojení s odstraňováním odpadů a dovozem materiálu potřebným na stavbu. Pro transport materiálu bude využito stávajících komunikací. Z praktických zkušeností z jiných staveb je doporučeno, významná množství odpadů (zejména odpady z nástupiště, železný šrot) přepravovat do míst využití či odstranění po železnici.

Záměr nebude klást v období realizace zvláštní nároky na jinou infrastrukturu..

## **A.4. Údaje o výstupech**

### **A.4.1 Emise**

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

Vliv stavby na ovzduší v období výstavby lze omezit na emise tuhých částic do ovzduší při manipulaci se sypkými hmotami a na emise ze stavebních strojů a nákladních automobilů. Dopad vlastní stavební činnosti (včetně zemních prací) bude co nejvíce minimalizován zvolenou technologií zakládání a provádění stavby. Pro ochranu ovzduší při realizaci stavebního

záměru doporučujeme dodržet následující opatření, která jsou navržena zejména k eliminaci prašnosti v zájmové lokalitě:

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

Znečištění ovzduší způsobené vlivem období výstavby stavebního záměru bude plně reverzibilní a nebude mít významný dlouhodobý negativní vliv na kvalitu ovzduší.

### **Vliv v období provozu**

V rámci realizace záměru nebude instalován vyjmenovaný zdroj v příloze č. 2 zák. č. 201/2012 Sb., o ochraně ovzduší. Provoz na železniční trati se vlivem revitalizace trati nijak výrazně nezmění. Žel. trať je situována v souběhu se silniční komunikací I.ř., která je značně frekventovaná a je významným zdrojem emisí, prachu a hluku ve svém okolí.

#### **A.4.2 Hluk**

Možný nárůst hlukového zatížení vyvolaného předmětným záměrem je omezen pouze na období výstavby. Míra ovlivnění okolí hlukem bude dána vedením dopravních tras, použitím typu stavební techniky a jeho technického stavu.

Vzhledem k charakteru stav. záměru nepředpokládáme změnu hlukové situace v období etapy provozu oproti stávajícímu stavu.

##### **a) Hluk v době výstavby**

Během procesu výstavby je vždy posuzován nejnepríznivější stav, kdy mechanizace pracuje v blízkosti chráněného venkovního prostoru staveb a současně je ve výpočtech uvažován prakticky nepřetržitý provoz nasazené strojní mechanizace. Ve výpočtovém modelu je uvažováno s nasazením pracovní mechanizace během denní doby (práce v noci nejsou uvažovány). Výsledné hladiny akustického tlaku jsou porovnávány s hygienickým limitem 65,0 dB pro denní dobu (7:00 – 21:00).

##### ***Doprava na silničních komunikacích***

Největší objem přepravy materiálu bude probíhat v době těžení konstrukce stávajícího nástupiště. Dá se předpokládat, že hladiny akustického tlaku v objektech vzdálených 7,5m od osy krajního jízdního pruhu nebudou zatíženy více než 60,0 dB, což je hodnota hygienického limitu pro hlavní komunikace v denní době. V noční době nejsou doprava ani práce spojené se stavením činností uvažovány.

##### ***Směrová a výšková úprava geometrické polohy koleje***

V rámci stavby bude provedena směrová a výšková úprava koleje do projektového stavu. Tento proces bude prováděn pouze v krátkém úseku trati. Během práce strojní podbíječky budou dosahovány hladiny akustického tlaku u nejbližších objektů s venkovním chráněným prostorem staveb max. 74,2 dB. Protihluková ochrana je prakticky nemožná. Zatížení bude u jednotlivých objektů v délce maximálně hodin.

## ***Doporučení***

V době 6:00-7:00 hod. je vhodné s ohledem na hygienické limity nezačínat plný pracovní výkon těžké mechanizace, protože by docházelo k překročení nejvyšších přípustných hodnot. Nejhluchnější fáze prací je vhodné provádět až po 7:00 hod. I přesto, že posuzovaná železniční trať neprochází, v rozsahu stavby, v blízkosti obytné zástavby, 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.

### ***b) Hluk v době provozu***

Rekonstrukce není spojena s nárůstem intenzit dopravy. Porovnáním hladin akustického tlaku ve výhledovém stavu a stavem před rokem 2001, je možné pro výhledový stav užít limitních hodnot s korekcí pro starou hlukovou zátěž. Protihluková opatření nejsou navrhována.

### ***A.4.3. Voda***

V období výstavby bude docházet ke spotřebě vody potřebné na zkrápění staveniště, či pro vlastní stavbu. Množství takto spotřebované vody bude záviset na ročním období provádění prací a souvisejícím počasí. Bude nutné zajistit vodu pro technické zázemí na plochách staveniště, která bude spotřebovávána především v souvislosti s mytím rukou. Zařízení stavenišť jsou již dnes standardně vybavena chemickým WC. Denní spotřebu na jedno staveniště odhadujeme na 30 l.

V období provozu posuzované stavby nebude voda spotřebovávána. Případem nárazové potřeby vody může být řešení havarijních situací (požáry, apod.). Další změny v odběrech a spotřebě vody ve srovnání s dnešním stavem nejsou předpokládány.

### ***A.4.4. Odpady***

Nakládání s odpady, které budou vznikat v průběhu realizace záměru je předmětem části B.3.2 projektové dokumentace stavby.

### ***A.4.5 Vibrace***

Negativní vlivy vibrací, jakožto nízkofrekvenčního vlnění (cca 1-100 Hz) se mohou dotýkat jak stavebních objektů, tak otázek lidského zdraví, případně zvláště chráněných částí přírody.

Působení vibrací bývá obecně nejvýraznější u budov stojících v bezprostřední blízkosti drážního tělesa. V případě nesoudržného podloží dochází k relativně rychlému útlumu hladiny zrychlení vibrací. Co se týče obecného vlivu vibrací na stavby, je v rozmezí 20-50 Hz udáván jako nejnižší limit rychlosti kmitání pro historické, narušené stavby 5-7 mm/s. Pro kvalitnější stavby, mosty, podzemní stavby a potrubí jsou limity řádově vyšší. Horší situace je v případech, kdy hladina podzemní vody je málo vzdálená (cca 1 m) od základové spáry. Zcela výjimečně je pro vliv vibrací z dopravy na historické a narušené stavby udávána limitní rychlost vibrací 2 mm/s. V tomto případě a při minimální frekvenci (cca 1 Hz) vychází limitní hladina zrychlení vibrací cca 80 dB, což by rovněž nemělo činit potíže vzhledem k tomu, že limit nařízení vlády č.148/2006 Sb. činí pro chráněné vnitřní prostory staveb a noční dobu 74 dB.

Lze tak oprávněně předpokládat, že i při zvýšení rychlosti jízdy vlakových souprav je možno očekávat dodržování nejvyšší přípustné hodnoty pro vibrace v obytných budovách

podél námi posuzovaného úseku železniční trati tam, kde v současném stavu nebyly překročeny limitní hodnoty.

Ke snížení hodnot vibrací dojde i díky postupné modernizaci vozového parku. Po trati tak budou jezdit jednotky nejen s lepším odpružením podvozků, ale i s jejich výrazně lepším technickým stavem. Zlepšení technického stavu vozových jednotek je možno očekávat především v případě nákladních vozů, které se dnes výrazně podílejí nejen na generování vibrací, ale i na hlukovém zatížení okolí železnice.

Antivibrační opatření nejsou navrhována.

## **B. Údaje o vlivech stavby na veřejné zdraví a životní prostředí**

### **B.1. Charakteristika možných vlivů, odhad jejich významnosti**

#### ***B.1.1 Vlivy na flóru a faunu***

##### **Fauna a flóra:**

Vzácné a/nebo chráněné druhy rostlin nebo jejich společenstva se přímo v lokalitě stavebního záměru nevyskytují a nebudou tedy stavbou dotčeny. Stavba neovlivní migrační propustnost území. Realizace stavebního záměru bude probíhat na pozemích dráhy ve stávající stopě železniční trati, nepředpokládáme tedy ovlivnění fauny, flóry či ekosystémů.

#### ***B.1.2 Vliv na významné krajinné prvky, chráněná území a ÚSES***

Předmětná železniční stavba nekříží žádný biokoridor. Vzhledem k charakteru záměru se nepředpokládá negativní vliv na prvky ÚSES či omezení jejich funkce.

#### ***B.1.3 Vlivy stavby na estetickou hodnotu krajiny***

Vzhledem ke skutečnosti, že železniční trať je vdaným územím stabilizována, nejsou negativní vlivy na krajinu (ve smyslu krajinného rázu) spojené s jejím směrovým a výškovým vedením předpokládány. Výstavbou ani provozem železnice nedojde ve volné krajině k vytvoření nových krajinných dominant či k porušení stávajících vztahů mezi jednotlivými krajinnými složkami.

#### ***B.1.4 Vlivy na ovzduší***

V období realizace stavby dojde ke krátkodobým změnám v kvalitě ovzduší a to především podél přístupových cest a zařízení stavenišť. V tomto období lze očekávat krátkodobé navýšení nákladní dopravy a v důsledku toho i nárůst emisí z automobilové dopravy a dočasnou změnu v imisní situaci podél komunikací. Stejně tak se dá očekávat zvýšení prašnosti zejména v okolí výjezdu automobilů ze stavenišť. Také plochy zařízení stavenišť a vlastní stavba budou zdrojem poléťavého prachu. Působení těchto vlivů však bude časově omezeno a všechny procesy spojené se zhoršením kvality ovzduší budou plně reverzibilní.

V této kapitole musíme upozornit na přetrvávající praxi pálení odpadů, ze strany některých stavebních firem. Přestože je zákonem zakázáno volně spalovat odpady (zákon o ochraně ovzduší), dochází k pálení především odpadů typu komunální odpad (včetně PET lahví) a dřeva. Ze strany dodavatele stavby tak bude nezbytné důsledně dbát na dodržování legislativy na úseku odpadového hospodářství.

V období provozu nebude instalován žádný nový malý, střední, velký ani zvláště velký zdroj znečišťování ovzduší. Nepředpokládáme ani po uvedení stavby do provozu negativní ovlivnění ovzduší.

### ***B.1.5 Vlivy na půdu***

Celá stavba bude v maximální možné míře realizována na drážních pozemcích. V období výstavby záměru může být půda nepříznivě ovlivněna hutněním a narušením struktury vlivem pohybu těžkých stavebních mechanismů, ruderalizací odkrytého půdního povrchu či deponií zemin, dočasnou změnou odtokových poměrů a v neposlední řadě i zvýšeným rizikem kontaminace v důsledku havárie.

Změna odtokových poměrů bývá nejčastěji spojena s nevhodným situováním deponií materiálů či skryvkových zemin, které zabrání odtoku vod. Ve spojení se zhutněním půdy v místech přístupových komunikací či okolí stavenišť pak dochází k podmáčení pozemků a v některých případech i ke stagnaci vody na jejich povrchu. Půdní povrch je rovněž degradován pohybem mechanizace a nákladních automobilů.

Stavební pozemky a jejich okolí jsou vystaveny ruderalizaci, kde po odstranění stávající vegetace je půdní povrch rychle kolonizován plevelnými rostlinami. Ruderalizaci jsou rovněž vystaveny deponie zemin. Tyto plochy se pak uplatňují jako zdrojové lokality, odkud se plevelné druhy šíří na okolní pozemky.

Negativní dopad na půdu mají samozřejmě i havárie. V případě stavebních prací se jedná o úniky PHM či ropných produktů používaných do stavební mechanizace. V takovém případě je třeba postupovat dle platného havarijního plánu stavby. Při výstavbě také často dochází k dalšímu znečištění půdy zbytky stavebních hmot. Bude nezbytné, aby dodavatel stavby dbal na řádné dodržování nejen technologických stavebních postupů, ale i ochrany jednotlivých složek životního prostředí.

Při provozu trati může být půda v jejím bezprostředním okolí kontaminována některými škodlivinami emitovanými ze spalovacích motorů. Všechny tyto vlivy se omezují na bezprostřední okolí těchto ploch (přibližně do vzdálenosti 5 m od zdroje).

V důsledku výstavby záměru se nepředpokládá významné znečištění půdy v zájmovém území. K minimalizaci negativního vlivu záměru na půdy v období výstavby je třeba dodržet opatření a podmínky uvedené v dalším textu.

### ***B.1.6 Vliv stavby na přírodu a krajinu***

Stavba je umístěna v zastavěném území s průmyslovou zástavbou. Samotná stavba je liniového charakteru. Jedná se pouze o rekonstrukci nástupiště a zřízení přístřešku pro cestující, tudíž žel. těleso nebude nijak rozšiřováno. Bude rekonstruováno osvětlení nástupiště.

#### **Přírodní charakteristiky a hodnoty**

Vliv na rysy a hodnoty přírodní charakteristiky lze hodnotit jako slabý, související pouze s kácením náletové zeleně podél trati.

#### **Kulturní a historické charakteristiky**

V lokalitě dotčené stavbou se nenachází žádná městská památková zóna ani vesnická památková zóna či rezervace. V okolí stavebního záměru nejsou evidovány ani žádné památky světového kulturního dědictví či národní kulturní památky.

Z pohledu harmonického měřítka krajiny nebude záměr vzhledem ke svému liniovému charakteru přesahovat okolní přírodní ani kulturní charakteristiky. Vliv na harmonické měřítko a harmonické vztahy nebyl identifikován, neboť stavba se nachází v historické stopě pů-

vodní železnice, která je již v území stabilizována několik desetiletí. Stavba v části prochází zastavěným územím.

Na základě výše uvedeného je možno konstatovat, že navrhovaný záměr nepředstavuje rušivý zásah do zákonných kritérií a do znaků jednotlivých charakteristik krajinného rázu. Zásah je hodnocen jako žádný či slabý.

### ***B. 1.7. Ochrana dřevin***

V rámci realizace záměru nebude potřeba kácení dřevin.

### ***B.1.8 Vliv na soustavu chráněných území NATURA 2000***

Zájmová lokalita nezasahuje do žádného zvláště chráněného území ani území sítě Natura 2000. Nejbližším zvláště chráněným územím je CHKO Beskydy, která zasahuje na území města Rožnov pod Radhoštěm.

### ***B.1.9 Vliv stavby na obyvatelstvo***

V průběhu výstavby budou do jisté míry dotčeni obyvatelé obytných domů, které leží v blízkosti stavby. Tento vliv se bude projevovat jednak v důsledku dopravy materiálu na staveniště, jednak vlastními pracemi na stavbě. Půjde především o negativní vlivy hluku vyvolané dopravou a stavebními pracemi, a jednak o možné znečištění ovzduší a to především polé-tavým prachem.

Rozsah tohoto negativního ovlivnění bude omezen na nejnižší možnou míru. Za tímto úče-lem bude v rámci realizace stavby zpracován harmonogram výstavby. Negativním vlivům bude rovněž předcházet dodržování režimu výstavby tak, aby tyto nepříznivé vlivy byly mi-nimalizovány.

Jak již bylo konstatováno v předcházejících částech této dokumentace, stavební práce mo-hou být a budou zdrojem prašnosti, což lze hodnotit jako určitý negativní vliv ve vztahu k obyvatelstvu. Během realizace stavby lze očekávat krátkodobě navýšení emisí z nákladní do-pravy a tudíž i dočasnou změnu v imisní situaci podél příjezdových komunikací.

### ***Zdravotní rizika***

Zdravotní stav obyvatelstva nebude ovlivněn. Vliv z hlukové zátěže, škodliviny uvolňo-vané do ovzduší v důsledku dopravy či ze stacionárních zdrojů potrvá pouze po dobu výstav-by. Za podmínky dodržení všech stávajících legislativních norem a doporučení, která jsou uvedena v předložené dokumentaci, bude minimalizován vliv na zdravotní stav obyvatelstva v důsledku realizace posuzované stavby. Po ukončení realizace záměru bude vliv na zdravotní stav obyvatelstva minimální.

### ***Sociální a ekonomické důsledky***

Realizace stavby se negativně neprojeví ve smyslu sociálních a ekonomických dopadů. Spíše naopak. Výsledný stavlepší „kulturu“ cestování pro cestující. Nejen že se zvýší este-tická úroveň zájmového území, ale navrhovanými změnami dojde k výraznému zvýšení bez-pečnosti. Nejvýznamněji faktory pohody budou narušeny v časově omezeném období výstav-by v důsledku průjezdu automobilů na zařízení staveniště a vlastními stavebními pracemi.

Přesný počet obyvatel ovlivněných účinky stavby nelze stanovit.

Za podmínky dodržení všech stávajících legislativních norem a doporučení, která jsou uvedena, je možno ovlivnění obyvatelstva v důsledku výstavby a provozu minimalizovat. Část těchto opatření je rovněž uvedena v kapitole zabývající se ovlivněním ovzduší.

- *Dodavatel stavby bude zodpovědný za zajištění řádné údržby a sjízdnosti všech jím využívaných přístupových komunikací ke staveništi po celou dobu probíhajících stavebních prací.*
- *Vlastní zemní práce budou prováděny po etapách vždy v rozsahu nezbytně nutném. Dodavatel stavby bude v případě nutnosti eliminovat sekundární prašnost pravidelným kropením prostoru staveniště, deponií zemin a přístupových komunikací.*
- *Zařízení, vydávající hluk (např. kompresory), která budou použita během výstavby v blízkosti obytné zástavby, budou stíněna mobilními akustickými zástěnami.*
- *Veškeré stavební práce spojené s návozem stavebního a technologického materiálu budou pokud možno uskutečňovány v obytné zástavbě v pracovní dny v rámci běžné pracovní doby.*
- *V blízkosti obytné zástavby nebudou zakládány mezideponie vytěžené zeminy.*

#### **B.1.10 Vlivy na strukturu a využití území**

Vzhledem ke skutečnosti, že železniční trať je v daném území stabilizována nejsou negativní vlivy na strukturu a využití území předpokládány. Výstavbou ani provozem železnice nedojde k vytvoření nových vazeb či k porušení stávajících vztahů mezi jednotlivými složkami struktury území. Výjimku zde představuje pouze období stavebních prací. Zde může na některých úsecích dojít k dočasné změně struktury území v souvislosti se zřízením ZS a nových přístupových komunikací na ZS. Tato změna však je časově omezená jen na dobu výstavby. Vzhledem k tomu, že se jedná o rekonstrukci nepředpokládáme žádnou změnu ve využití území.

#### **B.1.11 Ostatní vlivy**

Ostatními vlivy můžeme nazývat např. vlivy biologické, spojené se zavlečením nepůvodních druhů rostlin a živočichů. Tady jsou důležitá zejména preventivní opatření:

- *Na plochách zařízení stavenišť nebudou vznikat dlouhodobé deponie zeminy.*
- *Případné krátkodobé deponie zeminy budou udržovány v bezplevelném stavu a jejich konfigurace bude taková aby bylo omezeno riziko eroze.*
- *Bude monitorován nástup neoindigenofytů, v případě zjištění bude přistoupeno k jejich likvidaci..*

### **B.2. Rozsah vlivů vzhledem k zasaženému území a populaci**

Přesný počet obyvatel ovlivněných realizací záměru nelze přesně stanovit.

## **C. Opatření k prevenci, vyloučení, snížení, popřípadě kompenzaci nepříznivých vlivů**

### **C.1. Opatření ve fázi přípravy**

- ❑ *Bude zpracován harmonogram výstavby tak, aby v maximální možné míře eliminoval nepříznivé dopady na veřejné zdraví obyvatelstva a jednotlivé složky životního prostředí.*
- ❑ *V době přípravy stavby je nutné oznámit stavební záměr Archeologickému ústavu AVČR a umožnit jemu nebo jiné oprávněné organizaci případně provést na dotčeném území záchranný archeologický výzkum.*
- ❑ *Je nutné minimalizovat rozsah kácení dřevin pouze na dřeviny, které jsou nutné kácet z hlediska bezpečnosti provozu.*

- ❑ *V případě nutnosti kácení dřevin rostoucích mimo les zajistí investor před vlastním odstraněním dřevin povolení u příslušného orgánu ochrany přírody.*
- ❑ *Obecně, pokud bude zasahováno do biotopů zvláště chráněných druhů je třeba žádat o výjimku ze zásahu do biotopu zvláště chráněného druhu.*
- ❑ *Před začátkem výstavby doporučujeme zkontrolovat a případně odstranit invazní druhy rostlin, které se šíří podél trati, a to zejména porosty *Solidago canadensis*, *Impatiens parviflora*, *Impatiens glandulifera*, *Asclepias syriaca* a jejich výskyt kontrolovat po celou dobu realizace záměru, tak aby nedošlo k šíření těchto druhů.*
- ❑ *Pokud bude při výstavbě zacházeno s látkami závadnými vodám ve větším rozsahu nebo když bude zacházení s nimi spojeno se zvýšeným nebezpečím pro povrchové nebo podzemní vody, je třeba pro období výstavby zpracovat plán opatření pro případ havárie (havarijní plán) a tento schválit místně a věcně příslušným vodoprávním úřadem.*
- ❑ *Případné nutné zásahy do vodních toků by měly být naplánovány na období mimo hlavní dobu rozmnožování vodních živočichů (jarní měsíce) a mimo období s nedostatkem vody (suchá letní období), tzn. nejlépe v podzimních či zimních měsících.*

## **C.2. Opatření ve fázi realizace**

- ❑ *Během stavby budou dodržovány podmínky na ochranu životního prostředí a jeho jednotlivých složek, bezpečnosti práce, požárního zabezpečení a ochrany zdraví a zdravých životních podmínek při výstavbě, dle platných právních předpisů, směrnic a platných technických norem.*
- ❑ *Venkovní stavební práce spojené se zvýšenou hlučností (např. terénní úpravy apod.) nebudou realizovány ve dnech pracovního klidu, ve státem uznávaných svátcích a v nočních hodinách. veškeré stavební práce spojené s návozem stavebního a technologického materiálu přes okolní obytnou zástavbu budou uskutečňovány v denní dobu. Stavba nebude prováděna v nočních hodinách (tj. 22.00 – 6.00 hod.), ve dnech pracovního klidu a státem uznaných svátků.*
- ❑ *Zařízení, vydávající hluk (např. kompresory), která budou použita během výstavby v blízkosti obytné zástavby, budou stíněna mobilními akustickými zástěnami.*
- ❑ *Dodavatel stavby bude zodpovědný za zajištění řádné údržby a sjízdnosti všech jím využívaných přístupových cest ke staveništi po celou dobu probíhajících stavebních prací. Používané komunikace a zařízení staveniště budou pravidelně skrápěny a stavební mechanismy a nákladní automobily vyjíždějící ze stavby budou důsledně čištěny.*
- ❑ *Na zařízeních staveniště budou minimalizovány zásoby sypkých stavebních materiálů a ostatních potenciálních zdrojů prašnosti; vlastní zemní práce budou prováděny po etapách vždy v rozsahu nezbytně nutném. Zařízení staveniště a případné sklady sypkých hmot je třeba umístit mimo obytnou zástavbu.*
- ❑ *Stavební mechanismy a nákladní automobily vyjíždějící ze stavby budou důsledně čištěny.*
- ❑ *Na staveništi nebude prováděna údržba mechanismů s výjimkou běžné denní údržby.*
- ❑ *Nákladní automobily převážející zeminu a stavební materiál budou řádně zaplachtovány.*
- ❑ *Na plochách staveniště nebudou skladovány látky závadné vodám ani pohonné hmoty s výjimkou množství pro jednodenní potřebu, ať již z důvodu použití látek pro výstavbu či jako PHM do ručního náradí (motorové pily, apod.). Na stavbě nebude probíhat čerpání pohonných hmot. V případě plnění nádrží ručního náradí nebo kompresorů bude použito nálevky a záchytné vany.*
- ❑ *V případě archeologického nálezu je třeba oznámit tuto skutečnost příslušnému Památkového ústavu a zajistit záchranný archeologický výzkum.*



- ❑ *Dodavatel stavby bude mít uzavřenu smlouvu s oprávněnou osobou provozující zařízení k úpravě, odstranění či využití příslušného druhu odpadu.*
- ❑ *Z důvodu prevence ruderalizace území budou v rámci konečných terénních úprav rekultivovány všechny plochy zasažené stavebními pracemi. Bude monitorován nástup neoindigenofytů, v případě zjištění bude přistoupeno k jejich likvidaci.*
- ❑ *Případné mezideponie výkopových zemin budou udržovány v bezplevelném stavu. Ty, které nebudou bezprostředně využity do 6-ti týdnů od vlastní skrývky, budou osety travinami.*
- ❑ *Doporučujeme zajistit odborný dohled nad sledovanou stavbou formou ekologického dozoru stavby.*
- ❑ *Všechny mechanismy, které se budou pohybovat v blízkosti vodních toků a na zařízeních staveníšť v bezprostředním okolí vodotečí, musí být v dokonalém technickém stavu. Bude nezbytné je kontrolovat zejména z hlediska možných úkapů ropných látek - kontrola bude prováděna pravidelně, vždy před zahájením prací v těchto územích.*
- ❑ *V případě nutnosti zřízení ploch zařízení staveníšť v záplavovém území, nebudou zde skladovány látky škodlivé vodám včetně zásob PHM pro stavební mechanismy, veškeré odplavitelné látky a stavební sut' budou bezprostředně z ploch těchto staveníšť odváženy. Na těchto plochách budou stavební mechanismy odstaveny v minimálním počtu, budou vybaveny dostatečným množstvím sanačních prostředků pro případnou likvidaci úniků ropných látek. pod stojícími stavebními mechanismy budou instalovány záchytné plechové nádoby.*
- ❑ *V případě úniku ropných nebo jiných závadných látek bude kontaminovaná zemina neprodleně odtěžena a uložena na lokalitě určené k těmto účelům.*
- ❑ *V případě znečištění vodního toku bude bezodkladně zajištěn odborný odběr vzorků uhynulých organismů a jejich vyšetření specializovaným pracovištěm. Bude informován místně příslušný vodohospodářský orgán, orgán ochrany přírody, správce vodního toku a organizace ČRS.*
- ❑ *Při realizaci stavby nebude zasahováno do dřevinných porostů nad míru nezbytně nutnou pro řádné provedení stavby. Odstraňování dřevin je třeba provádět pouze mimo hnízdní období ptáků a mimo vegetační období (tedy kácet a vyřezávat pouze od začátku listopadu do konce března).*

### **C.3. Opatření ve fázi provozu**

- ❑ *Se vznikajícími odpady bude nakládáno v souladu s legislativními předpisy. Odpady budou předávány k využití či odstranění pouze oprávněným osobám provozujícím zařízení ke sběru, výkupu, úpravě, odstranění či využití příslušného druhu odpadu.*
- ❑ *Pravidelně bude kontrolován stav lokality a v případě výskytu nepůvodních či invazních druhů rostlin (především křídlatky a bolševníku) bude zajištěna jejich likvidace.*
- ❑ *V případě nutnosti bude následně zabezpečena řádná péče o vysázenou zeleň.*

V Olomouci, květen 2018

Vypracoval: Ing. Stanislav Vávra