

Doplňující údaje:

0	11/2013	1.vydání	Mgr. Reichlová v.r.	Mgr. Reichlová v.r.	Mgr. Peterková, Ph.D. v.r.	RNDr. Bosák, MBA v.r.
Rev.	Datum	Popis	Vypracoval	Kreslil/psal	Kontroloval	Schválil

Objednatel:

Správa železniční dopravní cesty, státní organizace

Hlavní inženýr projektu:

Ing. Kamil Pur



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



Projekt:

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

Číslo
projektu:

13126

VP (HIP):

Mgr. Reichlová

Stupeň:

EIA

KÚ: Olomoucký, Zlínský

OÚ, MÚ: Valašské Meziříčí, Hustopeče nad Bečvou

Datum:

11/2013

Obsah:

Archiv:

Formát:

Měřítko:

Část:

Příloha:

OZNÁMENÍ EIA
zpracované dle přílohy č. 3 zákona č. 100/2001 Sb.

-

-

Objednatel: MORAVIA CONSULT Olomouc a. s.

Sídlo: Legionářská 8, 772 00 Olomouc

IČO: 646 10 357

DIČ: CZ646 10 357

Zpracovatel: Ecological Consulting a.s.

Na Střelnici 48, 779 00 Olomouc

RNDr. Bc. Jaroslav Bosák, MBA

číslo osvědčení odborné způsobilosti 14563/1610/OPVŽP/97

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

e-mail: ecological@ecological.cz ; www.ecological.cz

Listopad 2013

RNDr. Bc. Jaroslav Bosák, MBA

Prvotní dokumentace je uložena v archivu objednatele.

Rozdělovník:

1.- 15. výtisk, 1. digitální verze: MORAVIA CONSULT Olomouc a. s., Legionářská 8,
772 00 Olomouc

0. výtisk, 0. digitální verze: Ecological Consulting a.s., Na Střelnici 48,
779 00 Olomouc

Řešitelský kolektiv:

RNDr. Bc. Jaroslav Bosák, MBA – vedoucí autorského kolektivu

- oprávněná osoba k posuzování vlivů na životní prostředí
(číslo osvědčení odborné způsobilosti 14563/1610/OPVŽP/97 ze dne 28.4.1998, rozhodnutí č.j. 36817/ENV/06 o prodloužení autorizace ze dne 29.5.2006, rozhodnutí č.j. 104550/ENV/10 o prodloužení autorizace ze dne 29.12.2010)
Ecological Consulting a.s., Na Střelnici 48, 779 00 Olomouc, tel. 585 203 166

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. Michaela Vallová - technické složky životního prostředí, ochrana přírody

- autorizovaná osoba ke zpracování rozptylových studií dle § 15 odst. 1 písm. d) zákona o ochraně ovzduší (rozhodnutí Ministerstva životního prostředí č. j. 1692/820/09/KS ze dne 24.6.2009)
- autorizovaná osoba ke zpracování odborných posudků dle § 15 odst. 1 písm. d) zákona o ochraně ovzduší (rozhodnutí Ministerstva životního prostředí č. j. 60404/ENV/12 ze dne 12. 9. 2012)
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. Jan Michalička - zoologie

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

Ing. Pavel Kreuziger - 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

SEZNAM ZKRATEK.....	6
A. ÚDAJE O OZNAMOVATELI.....	11
B.1. ZÁKLADNÍ ÚDAJE	12
B.1.1. Název záměru a jeho zařazení dle přílohy č. 1	12
B.1.2. Kapacita (rozsah) záměru	12
B.1.3. Umístění záměru	12
B.1.4. Charakter záměru a možnost kumulace s jinými záměry	13
B.1.5. Zdůvodnění potřeby záměru a jeho umístění, včetně přehledu zvažovaných variant a hlavních důvodů (i z hlediska životního prostředí) pro jejich výběr, resp. odmítnutí	14
B.1.6. Stručný popis technického a technologického řešení záměru	15
B.1.7. Předpokládaný termín zahájení realizace a jeho dokončení	29
B.1.8. Výčet dotčených územně správních celků	29
B.1.9. Výčet navazujících rozhodnutí podle §10 odst. 4 zákona 100/2001 Sb. a správních úřadů, které budou tato rozhodnutí vydávat	29
B.2. ÚDAJE O VSTUPECH.....	30
B.2.1. Záběr půdy	30
B.2.2. Odběr a spotřeba vody	32
B.2.3. Energetické zdroje	32
B.2.4. Surovinové zdroje	33
B.2.5. Nároky na dopravní a jinou infrastrukturu	33
B.3. ÚDAJE O VÝSTUPECH.....	35
B.3.1. Emise	35
B.3.2. Odpadní vody	37
B.3.3. Odpady	38
B.3.4. Hlukové poměry.....	43
B.3.5. Doplnující údaje	48
C. ÚDAJE O STAVU ŽIVOTNÍHO PROSTŘEDÍ V DOTČENÉM PROSTŘEDÍ.....	49
C.1. VÝČET NEJZÁVAŽNĚJŠÍCH ENVIRONMENTÁLNÍCH CHARAKTERISTIK DOTČENÉHO ÚZEMÍ	49
C.1.1. Charakteristika území	49
C.1.2. Klima	49
C.1.3. Geologická stavba a hydrogeologické poměry.....	51
C.1.4. Nerostné suroviny.....	52
C.1.5. Geomorfologie.....	52
C.1.6. Hydrologické poměry	52
C.1.7. Půdy.....	53
C.1.8. Zvláště chráněná území a přírodní parky.....	54
C.1.9. Území chráněná na základě mezinárodních úmluv.....	54
C.1.10. Územní systém ekologické stability	55
C.1.11. Významné krajinné prvky.....	56
C.2. STRUČNÁ CHARAKTERISTIKA STAVU SLOŽEK ŽIVOTNÍHO PROSTŘEDÍ V DOTČENÉM PROSTŘEDÍ, KTERÉ BUDOU PRAVDĚPODOBNĚ VÝZNAMNĚ OVLIVNĚNY	59
C.2.1. Fauna a flóra	59
C.2.2. Nemovité kulturní památky, archeologická a paleontologická naleziště	73
C.2.3. Území se zvýšenou citlivostí, resp. zranitelností	74

D. ÚDAJE O VLIVECH ZÁMĚRU NA VEŘEJNÉ ZDRAVÍ A NA ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ.....	77
D.1. CHARAKTERISTIKA MOŽNÝCH VLIVŮ A ODHAD JEJICH VÝZNAMNOSTI A VELIKOSTI	77
D.1.1. Vlivy na flóru a faunu	77
D.1.2. Vliv na významné krajinné prvky, chráněná území a ÚSES	84
D.1.3. Vlivy stavby na estetickou hodnotu krajiny.....	85
D.1.4. Vlivy na ovzduší.....	86
D.1.5. Vlivy na půdu.....	86
D.1.6. Vlivy na nerostné zdroje a geologické prostředí.....	87
D.1.7. Vlivy na vodní toky, vodní plochy a vodní zdroje.....	88
D.1.8. Vlivy stavby na veřejné zdraví	88
D.1.9. Vlivy na nemovité kulturní památky, archeologické památky a naleziště.....	92
D.1.10. Ostatní vlivy	92
D.1.11. Vliv produkce odpadů	92
D.2. ROZSAH VLIVŮ VZHLEDEM K ZASAŽENÉMU ÚZEMÍ A POPULACI	92
D.3. ÚDAJE O MOŽNÝCH VÝZNAMNÝCH NEPŘÍZNIVÝCH VLIVECH PŘESAHUJÍCÍ STÁTNÍ HRANICE	93
D.4. OPATŘENÍ K PREVENCI, VYLOUČENÍ, SNÍŽENÍ, POPŘÍPADĚ KOMPENZACI NEPŘÍZNIVÝCH VLIVŮ.....	93
D.5. CHARAKTERISTIKA NEDOSTATKŮ VE ZNALOSTECH, A NEURČITOSTÍ, KTERÉ SE VYSKYTLY PŘI SPECIFIKACI VLIVŮ	97
E. POROVNÁNÍ VARIANT ŘEŠENÍ ZÁMĚRU	98
F. DOPLŇUJÍCÍ ÚDAJE	98
G. VŠEOBECNĚ SROZUMITELNÉ SHRNTUÍ NETECHNICKÉHO CHARAKTERU	98
H.PŘÍLOHY	103
SEZNAM POUŽITÉ LITERATURY	103

Seznam zkratk použitých v oznámení

ČHMÚ	Český hydrometeorologický ústav
DN	Jmenovitý průměr (Diameter Nominal)
EVL	Evropsky významná lokalita
CHOPAV	Chráněná oblast přirozené akumulace vod
MŽP	Ministerstvo životního prostředí
NN	Nízké napětí
PUPFL	Pozemky určené k plnění funkce lesa
TZL	Tuhé znečišťující látky
ÚPD	Územně plánovací dokumentace
ÚSES	Územní systém ekologické stability
VKP	Významný krajinný prvek
VN	Vysoké napětí
ZCHÚ	Zvláště chráněné území
ZPF	Zemědělský půdní fond
RD	Reléový domek
PZS	Přejezdové zabezpečovací zařízení
TZZ	Traťové zabezpečovací zařízení
SZZ	Sdělovací zabezpečovací zařízení
hrt./rok	hrubých tun/rok
TK	temenem kolejnice
SÚ	stavědlová ústředna
KO	Kolejové obvody
DOK	dálkový optický kabel
MRS	místní radiový systém
TRS	traťový radiový systém
ASHS	autonomní samočinný hasící systém
GVD	grafikon vlakové dopravy
PZS	přejezdové zabezpečovací zařízení
ETCS	European Train Control Systém
DOZ	Dálkově ovládané zařízení
DK	dálkový kabel
TV	trakční vedení
POV	plynový ohřev výhybek
R-EOV	rozvaděč – elektrický ohřev výhybek
R-VO	rozvaděč – venkovní osvětlení
RZS	rozvaděč
PLC	Programmable Logic Controller
DŘT	Dispečerská řídicí technika
MTP	Měřicí transformátor proudu

ÚVOD

Předkládané **Oznámení** bylo vypracováno v souladu se zákonem č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí a o změně některých souvisejících zákonů, v platném znění (dále jen zákon).

Důvodem pro vypracování Oznámení je, že záměr „Zvýšení traťové rychlosti v úseku Valašské Meziříčí - Hustopeče nad Bečvou“ svojí dikcí splňuje kritérium stanovené v zákoně č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí, příloze č. 1, kategorii II, bodu 9.2 *„Novostavby (záměry neuvedené v kategorii I), rekonstrukce, elektrizace nebo modernizace železničních drah; novostavby a rekonstrukce železničních a intermodálních zařízení a překladišť.“*

Předložený záměr podléhá podle platných, výše uvedených předpisů, zjišťovacímu řízení. Příslušným orgánem státní správy je Krajský úřad Olomouckého kraje a Krajský úřad Zlínského kraje. Dle §6 odst.1 zákona o posuzování vlivů na životní prostředí rozhodne Ministerstvo životního prostředí o tom, který z úřadů bude příslušný k provedení posouzení.

Základním dokladem pro možnost umístění stavebních objektů záměru je sdělení příslušných stavebních úřadů Městského úřadu Valašské Meziříčí a Úřadu městysu Hustopeče nad Bečvou. Odbor regionálního rozvoje a územního plánování Městského úřadu Valašského Meziříčí vydal dne 10. 9. 2013 vyjádření, že posuzovaný záměr lze v souladu s podmínkami využití jednotlivých ploch posoudit jako přípustný. Stavební úřad Hustopeče nad Bečvou se téhož dne vyjádřil, že dle regulačních podmínek se pro posuzované pozemky stavby připouští pouze výstavba zařízení souvisejících s jejich dopravní funkcí a stavby technické infrastruktury.

Dalším zásadním dokladem v tomto smyslu (příloha č. 6) je sdělení orgánu ochrany přírody Krajského úřadu Olomouckého kraje v rámci stanoviska pod č.j. KUOK 73867/2013 ze dne 21. 8. 2013 a Krajského úřadu Zlínského kraje v rámci stanoviska pod č.j. KUZL 73867/2013 ze dne 21. 8. 2013, o vlivu záměru na území soustavy NATURA 2000 (evropsky významné lokality a ptačí oblasti). Významný vliv záměru na evropsky významné lokality či ptačí oblasti byl tímto ve smyslu ustanovení §45i zákona č. 114/1992 Sb. o ochraně přírody a krajiny vyloučen. Posouzení vlivu záměru na tato území tedy nebylo zpracováno.

Vlastní hodnocená liniová stavba spadá do správního obvodu následujících katastrálních území (viz příloha č. 1):

- k.ú. Hustopeče nad Bečvou;
- k.ú. Choryně;
- k.ú. Lešná;
- k.ú. Lhotka nad Bečvou;
- k.ú. Příluky;
- k.ú. Juřinka;
- k.ú. Mštěnovice
- k.ú. Krásno nad Bečvou

Předmětem záměru je zvýšení traťové rychlosti na celostátní elektrizované trati č. 280 Horní Lideč st.hr. – Hranice na Moravě v mezistaničním úseku Valašské Meziříčí - Hustopeče nad Bečvou km 16,038 – 20,341 (4,303 km) a km 21,597 – 24,038 (2,441 km) včetně žst. Lhotka nad Bečvou (km 20,341 – 21,597). Důvodem rekonstrukce trati je nutnost řešení stavební a technologické modernizace trati. Stavba kromě uvedeného zvýšení rychlosti na trati přinese také zvýšení bezpečnosti a komfortu pro cestující.

Stávající rychlost po celé délce předmětného mezistaničního úseku dosahuje 80 km/h s výjimkou vjezdu do Valašského Meziříčí, kde je lokálně omezena na 60 km/h. Výměna železničního svršku a spodku včetně odvodňovacích zařízení a s tím spjaté nutné rekonstrukce mostních objektů a propustků umožní zvýšení rychlosti na trati až na 135 km/h pro klasické soupravy a pro naklápěcí soupravy až 160 km/h.

Ve stanici Lhotka nad Bečvou dojde k rekonstrukci hlavních a předjízdových kolejí mezi km 20,341 -21,597, ke zbudování nového podchodu, nástupiště s osazením rozhlasového a informačního zařízení vč. osvětlení.

Stávající železniční přejezdy budou vybaveny novým zabezpečovacím zařízením technicky odpovídajícím zvýšení rychlosti na trati. Po celé délce mezistaničního úseku bude rekonstruováno trakční a kabelové vedení zabezpečovací a sdělovací techniky.

Svým členěním odpovídá toto Oznámení příloze č. 3 zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí v platném znění. Rozsah zpracování jednotlivých kapitol je dán významem, který pro tu kterou posuzovanou složku životního prostředí stavba má.

Oznámení shrnuje poznatky získané především vlastními průzkumy. Zohledněny jsou rovněž archivní údaje vztahující se k posuzované problematice.

Hodnocený záměr zahrnuje jen jednu variantu technického a technologického řešení. Jiná varianta technického a technologického řešení záměru než předkládaná varianta v oznámení není investorem uvažována.

A. ÚDAJE O OZNAMOVATELI

Název : Správa železniční dopravní cesty, s.o.

Sídlo : Dlážďená 1003/7, Praha 1, Nové Město 110 00

IČ: 70 994 234

Oprávněný zástupce oznamovatele: Ing. Tomáš Chalupa

telefon: 606 764 747

adresa: Správa železniční dopravní cesty, Stavební správa
východ, Nerudova 1, 772 58 Olomouc

Hlavní projektant stavby:

MORAVIA CONSULT Olomouc a.s.

Legionářská 8

772 00 Olomouc

IČO: 646 10 357

DIČ: CZ64610357

Hlavní inženýr projektu:

Ing. Kamil Pur

Tel.: 585 570 469

B. ÚDAJE O ZÁMĚRU

B.1. Základní údaje

B.1.1. Název záměru a jeho zařazení dle přílohy č. 1

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

Posuzovaný záměr splňuje kritérium stanovené v zákoně o posuzování vlivů na životní prostředí v příloze I., kategorii II, bodu 9.2 *„Novostavby (záměry neuvedené v kategorii I), rekonstrukce, elektrizace nebo modernizace železničních drah; novostavby a rekonstrukce železničních a intermodálních zařízení a překladišť.“*

B.1.2. Kapacita (rozsah) záměru

Posuzovaným stavebním záměrem je zvýšení traťové rychlosti na celostátní elektrizované trati č. 280 Horní Lideč st.hr. - Hranice na Moravě v mezistaničním úseku Valašské Meziříčí - Hustopeče nad Bečvou. Celostátní dvoukolejná elektrizovaná trať č. 280 Horní Lideč st.hr. – Hranice na Moravě je zařazena do vybraných sítí ČR a tvoří součást evropského železničního systému.

V rámci předmětné stavby bude provedena rekonstrukce železničního svršku a spodku včetně odvodňovacích zařízení, rekonstrukce kolejí, zbudování nového podchodu a nástupiště s osazením rozhlasového a informačního zařízení vč. osvětlení v železniční stanici Lhotka nad Bečvou, dále rekonstrukce železničních přejezdů včetně jejich nového zabezpečení, rekonstrukce železničních mostů a propustků. Součástí stavby je dále rekonstrukce stávajícího trakčního a kabelového vedení zabezpečovací a sdělovací techniky po celé délce mezistaničního úseku. Kolejové úpravy na posuzované trati budou mít počátek v km 16,038 za železniční stanicí Hustopeče nad Bečvou a ukončeny budou v km 24,038 před železniční stanicí Valašské Meziříčí.

B.1.3. Umístění záměru

Kraj: Olomoucký, Zlínský

Obec: Hustopeče nad Bečvou (k.ú. Hustopeče nad Bečvou)

Choryně (k.ú. Choryně)

Lešná (k.ú. Lešná)

Valašské Meziříčí (k.ú. Lhotka nad Bečvou, Příluky, Juřinka, Mštěnovice, Krásno nad Bečvou)

B.1.4. Charakter záměru a možnost kumulace s jinými záměry

Charakter stavby: rekonstrukce

Účelem stavby „Zvýšení traťové rychlosti v úseku Valašské Meziříčí - Hustopeče nad Bečvou“ je:

- rekonstrukce železničního svršku a sanace železničního spodku s cílem dosažení traťové rychlosti až 130 km/hod pro klasické soupravy a pro naklápěcí soupravy až 160 km/h;
- rekonstrukce nástupiště v železniční stanici Lhotka nad Bečvou;
- rekonstrukce železničních přejezdů vč. jejich nového zabezpečení;
- rekonstrukce mostů, propustků a inženýrských objektů;
- rekonstrukce elektrických zařízení vč. osvětlení železniční stanice Lhotka nad Bečvou;
- rekonstrukce zabezpečovacích zařízení tratě a jejich dálkového řízení;
- rekonstrukce sdělovacího zařízení;
- zajištění únosnosti železničního spodku;
- funkční odvodnění trati.

Možnosti kumulace záměru s jinými záměry v zájmovém území je nutné posuzovat ze dvou pohledů:

- 1) kumulace s již existujícími záměry v době realizace a provozu stavby;
- 2) kumulace s plánovanými záměry.

Co se týče plánovaných záměrů, uvažuje se v dubnu roku 2015 s realizací záměru „Revitalizace trati Valašské Meziříčí – Rožnov pod Radhoštěm“, jehož předmětem je výstavba objektu technologické budovy pro umístění ovládání nových zařízení (novostavba) s ním související objekty (osvětlení, el. přípojky) a vybudování betonového přístřešku pro cestující v dopravně Střítež nad Bečvou. V rámci stavby bude provedeno zabezpečení železničního přejezdu v km 7,234 včetně výměny konstrukce svršku a spodku v délce 20 m, přejezdové konstrukce a odvodnění pomocí trativodu. U přejezdu bude zřízen nový reléový domek PZS. Provedení přejezdu je. Nově bude pokládána kabelizace od km 5,238 až k výpravní budově v Rožnově pod Radhoštěm.

V kabelové trase bude uložen nový traťový kabel, trubky pro vedení optických kabelů a kabely potřebné pro činnost zabezpečovacího zařízení.

V km 5,238 trati Valašské Meziříčí - Rožnov pod Radhoštěm navazuje kabelové vedení na kabeláž položenou v rámci samostatné stavby - „Výstavba PZS Valašské Meziříčí – Rožnov pod Radhoštěm“.

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

Dle sdělení Městského úřadu Valašské Meziříčí a Úřadu městysu Hustopeče nad Bečvou je stavební záměr v souladu s funkčním využitím území (příloha č. 5). Orgány ochrany přírody vyloučily případný významný negativní vliv stavebního záměru na lokality sítě NATURA 2000 (příloha č. 7).

B.1.5. Zdůvodnění potřeby záměru a jeho umístění, včetně přehledu zvažovaných variant a hlavních důvodů (i z hlediska životního prostředí) pro jejich výběr, resp. odmítnutí

Rekonstrukce trati elektrizované trati č. 280 v mezistaničním úseku Valašské Meziříčí - Hustopeče nad Bečvou přinese zlepšení nejen jízdního komfortu, ale i komfortu cestujících zřízením nového nástupiště a podchodu ve stanici Lhotka nad Bečvou. Důvodem rekonstrukce trati je nutnost řešení stavební a technologické modernizace trati. Předmětný záměr především umožní zvýšení traťové rychlosti se zkrácením jízdních dob, vyřeší potřebu zvýšení bezpečnosti na železničních přejezdech.

Stávající rychlost po celé délce předmětného mezistaničního úseku dosahuje 80 km/h s výjimkou vjezdu do Valašského Meziříčí, kde je lokálně omezena na 60 km/h. Výměna železničního svršku a spodku včetně odvodňovacích zařízení a s tím spjaté nutné rekonstrukce mostních objektů a propustků umožní zvýšení rychlosti na trati až na 135 km/h pro klasické soupravy a pro naklápěcí soupravy až 160 km/h.

Z celkového hlediska lze říci, že záměr podporuje trendy dopravní politiky schvalované na období 2014 - 2020 s výhledem do roku 2050, a to zpřístupnění železniční dopravy v rámci nákladní dopravy jako součásti logistického procesu především podnikatelským subjektům v sektoru průmyslu, obchodu a zemědělství, a dále vytváření podmínek pro rozvoj rychlé

železniční nákladní dopravy, nejen z důvodu přínosu ke zlepšování kvality životního prostředí občanů České republiky.

Stavební záměr je lokalizován na území Olomouckého a Zlínského kraje a prochází postupně následujícími katastrálními územími: Hustopeče nad Bečvou, Choryně, Lešná, Lhotka nad Bečvou, Příluky, Juřinka, Mštěnovice, Krásno nad Bečvou (obce Hustopeče nad Bečvou, Choryně, Lešná).

Vzhledem k tomu, že záměr představuje úpravu stávající železniční trati, která je již v území dlouhodobě stabilizována, nenavrhuje investor záměr ve variantách.

B.1.6. Stručný popis technického a technologického řešení záměru

Předmětný záměr představuje rozsáhlou liniovou stavbu, jejíž realizace i provoz bude vyžadovat uplatnění celé řady rozdílných profesí. Realizace záměru umožní splnit jeden z hlavních cílů stavby, kterým je zvýšení traťové rychlosti (resp. zkrácení jízdních dob). V současnosti se maximální traťová rychlost pohybuje od 60 do 80 km/h a po provedení stavebních úprav bude možno zavést traťovou rychlost až 135 km/h pro klasické soupravy a pro naklápěcí soupravy až 160 km/h mimo vjezd do Valašského Meziříčí (rychlost do 70 km/h).

V této kapitole je uveden pouze nejstručnější popis technického a technologického stavby se zaměřením na aspekty ovlivňující životní prostředí.

Železniční svršek a spodek

Kolejové objekty zahrnují rekonstrukci obou traťových kolejí včetně železničního spodku v km 16,038 – 24,038 v mezistaničním úseku Valašské Meziříčí – Hustopeče nad Bečvou včetně hlavních kolejí žst. Lhotka nad Bečvou, jedná se o trať s přepočteným provozním zatížením v hl. kolejích 5-6 mil.hrt./rok (hrubých tun/rok).

Stávající traťová rychlost je 80 km/h, poloměry směrových oblouků 950-4000m, mimo vjezd do Valašského Meziříčí (60 km/h). Nové směrové a výškové řešení obou traťových kolejí včetně hlavních kolejí v žst. Lhotka nad Bečvou je navrženo pro rychlost $V_{100}=135\text{km/h}$, $V_{130}=140\text{km/h}$, $V_{150}=150\text{km/h}$ a $V_k=160\text{km/h}$.

Rekonstrukce železničního svršku v širé trati zahrnuje snesení kolejového roštu včetně kolejového šterku a následně, po provedení rekonstrukce železničního spodku, zřízení nového kolejového lože včetně pokládky kolejového roštu z nového materiálu. V rámci stavebních objektů železničního spodku je navržena sanace pražcového podloží dle výsledků

geotechnického průzkumu včetně odvodnění drážního tělesa a zemní pláně. Řešený úsek je rozdělen na kvazihomogenní bloky, ve kterých je navržena shodná skladba pražcového podloží s použitím podkladní vrstvy z minerální směsi nebo štěrkodrti, případně s provedením zlepšení zeminy zemní pláně.

V žst. Lhotka nad Bečvou je navržena rekonstrukce železničního svršku z nového materiálu v hlavních kolejích, v předjízdnych kolejích, dále je navržena pokládka nových výhybkových konstrukcí na hustopečském a meziříčském zhlaví a nových kolejových spojek v hlavních kolejích. Stávající ostrovní nástupiště mezi kolejí č.1 a 2. s mimoúrovňovým přístupem bude rekonstruováno ve zkrácené délce 130m, s výškou nástupní hrany +550mm nad TK přilehlé koleje. Je navržena konstrukce nástupiště typu L s nástupištní zídka a navazující zpevněnou plochou nástupiště ze zámkové dlažby.

Vzhledem k tomu, že dráha je vedena v širé trati v mírném náspu a v rovinatém terénu, bude odvodnění zemní pláně řešeno vyústěním na svah a podélnými trativody, lokálně budou v nezbytném rozsahu použity příkopové zídky. V žst. Lhotka nad Bečvou bude zajištěno odvodnění soustavou trativodů a svodného potrubí, které budou zaústěny na hustopečské straně do otevřeného příkopu, na meziříčské straně se souhlasem vlastníka do kanalizace společnosti DEZA.

Železniční přejezdy v ev.km 18,889 a v ev.km 21,815

V řešeném úseku celostátní trati se nachází 2 úrovně železniční přejezdy - P 8050 v km 18,889 (k.ú. Lešná), který převádí účelovou komunikaci k polnostem, a P 8051 v km 21,815 (k.ú. Příluky), který převádí účelovou komunikaci k polnostem a soukromým pozemkům.

V rámci stavby bude provedena demontáž stávající přejezdové konstrukce a následně po provedení rekonstrukce železničního svršku a spodku je navržena pokládka nové celopryžové přejezdové konstrukce. V oblasti přejezdu, resp. v úseku mezi výstražníky se závorami, bude navrženo zřízení nové konstrukce vozovky s asfaltobetonovým krytem.

Zabezpečovací zařízení

V žst. Hustopeče nad Bečvou bude provedena úvazka stávajícího SZZ na nově budované TZZ. Technologie SZZ bude doplněna stojanem (skříní) úvazky a skříní TZZ.

V žst. Lhotka nad Bečvou bude vybudováno nové SZZ elektronického typu dle navrženého kolejového řešení. V definitivním stavu žst. je plánováno se sedmi dopravními kolejemi (3 až 10), manipulačními kolejemi (5,7) a dvěma kusými kolejemi (4a a 14). Manipulační kolej č. 7

bude oproti původně plánované délce cca 460m zkrácena na cca 210m z důvodu výstavby kabelovodu. Kolejiště žst. bude propojeno s kolejištěm vlečky DEZA a.s. na obou zhlavích – na meziříčském výhybkou 10/11 a na hustopečském výhybkou 24. Nová technologie SZZ bude umístěna v rekonstruovaných místnostech výpravní budovy. Dále bude provedena montážní a provoznětechnologická příprava pro jednotný evropský zabezpečovací systém (European Train Control System - ETCS). V prostorové uspořádání SÚ ŽST Lhotka nad Bečvou je počítáno s prostorem pro umístění skříní ETCS a DOZ.

Traťový úsek Lhotka nad Bečvou – Hustopeče nad Bečvou

Kódování kolejových obvodů bude provedeno v hlavních (koleje 1,2) a předjízdových kolejích (koleje 3 a 4). Použité KO v kolejích 3 až 4 budou v souladu s požadavky na odolnost kolejových obvodů vůči rušivým proudům dle technických norem a technických specifikací platných pro Českou republiku a požadavky dle platných Technických specifikací interoperability (TSI) EU (dnes Rozhodnutí Komise 2012/88/EU) – v žst. se signální frekvencí 275 Hz. Na trati budou použity KO se signální frekvencí 75 Hz. Místo styku frekvencí KO 75 Hz na trati ze zdroje ve Lhotce nad Bečvou a 275 Hz ze zdroje v žst. Hustopeče nad Bečvou bude rozlišeno nastavením signálního kmitočtu zdroje ve Lhotce nad Bečvou, nebude použit soubor EON. Počítače náprav budou v žst. použity v kolejích č. 5, 6, 7, 8 a 10.

V mezistaničních úsecích budou kabely položeny ve společné kabelové trase s kabely SZ.

V traťových úsecích bude provedena výstavba TZZ AB mezi vjezdovými návěstidly železničních stanic. Kabelová trasa bude vedena v souběhu se sdělovacími kabely. Počet navržených oddílů AB bude odpovídat dnešnímu, upraveny budou km polohy návěstních bodů v závislosti na kolejovém řešení železniční trati, viditelnosti návěstidel, délce traťových úseků a požadavkům na výhledový stav. Součástí stavby bude i realizace nového PZS reléového typu na přejezdu v km 18,889 a v km 21,815. Přejezdy budou osazeny dvěma výstražníky s celými závorami. Technologie PZS bude umístěna v RD v blízkosti přejezdu, který bude umístěn na pozemku dráhy.

V žst. Valašské Meziříčí bude provedena úvazka stávajícího SZZ na nově budované TZZ. Doplněné skříně (stojany) budou umístěny ve volných pozicích ve SÚ žst. Valašské Meziříčí.

Sdělovací zařízení

V traťových úsecích jsou podél tratě vedeny dálkový kabel DK 14 a traťový kabel TTK 8. Výpichy z dálkového a traťového kabelu jsou vyvedeny v dopravnách v SH skříních na

závěrech PZVR. Kabely jsou určeny pro sdělovací a zabezpečovací zařízení. Kabely jsou z 60tých let a jsou za dobou své životnosti. Na trati je v provozu traťový radiový systém (TRS).

Nový traťový kabel bude položen v úseku technologická budova Valašské Meziříčí až do výpravní budovy Hustopeče nad Bečvou. Bude použito kabelu typu TCEPKPFLEY 15XN 0,8 – kabel bude s dvojitým pláštěm a ochranou proti vnikání vlhkosti. Hlavní kabelová trasa bude vedena po drážních pozemcích a je určena pro kabely sdělovací, zabezpečovací a ve stanici Lhotka budou přiloženy i kabely nn s normovanou odstupovou vzdáleností. S traťovým kabelem budou do výkopu uloženy dvě trubky HDPE pro optický kabel a druhá trubka bude rezervní. Ukončení traťového kabelu bude provedeno celým profilem ve stanicích Valašské Meziříčí, Lhotka nad Bečvou a Hustopeče nad Bečvou ve sdělovacích místnostech v kabelových skříních 19“ 600x600mm výšky 42U na zářezových pásčích. Výpichy z traťového kabelu budou provedeny kabelem 5XN0,8 do domků u přejezdů pro venkovní telefonní objekt na domku PZS a telefony v domcích PZS.

Diagnostický optický kabel bude v celém úseku použit s 72ti vlákny a bude zafouknut do připravené hlavní trubky HDPE 40/33 – dimenze dle písemného požadavku TÚDC. Vývody budou provedeny ve stanicích Valašské Meziříčí, Lhotka nad Bečvou a Hustopeče nad Bečvou. Ukončení optického kabelu bude provedeno ve sdělovacích místnostech v kabelových skříních na optických rozvaděčích. Optický kabel bude určen pro přenosy a kontroly sdělovacího, zabezpečovacího a silnoproudého zařízení. Kabelové rezervy budou ponechány u větších mostních objektů a vybraných přejezdů. Kabelové rezervy jsou plánovány i ve sdělovacích místnostech před vlastním ukončením.

Místní kabelizace v žst. Lhotka řeší kabelové připojení venkovních telefonních objektů u vjezdových návěstidel, elektromagnetických zámků a venkovních telefonních objektů u přejezdu v obvodu stanice Lhotka. Místní kabely budou položeny do hlavní kabelové trasy s kabely sdělovacími traťovými a zabezpečovacími. Ukončení místních kabelů bude provedeno ve sdělovací místnosti žst. Lhotka v společné kabelové skříně 19“ výšky 42U na zářezových pásčích.

Přenosové zařízení

Na novém DOK se vybuduje nový přenosový trakt SDH – STM4 s uzlovými stanicemi v železničních stanicích Valašské Meziříčí, Lhotka nad Bečvou a Hustopeče nad Bečvou. Výbava jednotlivých uzlových stanic bude zahrnovat vždy modul IP, který bude doplněn malým inteligentním switchem (cca 8 portů). V objektech bude připraveno toto rozhraní pro

připojování zařízení CCTV, EZS, EPS, Rozhlas, MRS a rovněž pro připojení účastníků datové sítě ČD.

Žst. Lhotka nad Bečvou

V rámci **sdělovacího zařízení** bude provedeno nové připojení venkovních telefonních objektů v žst. Lhotka do stávajícího zapojovače. Ve stanici budou zřízeny hlavní hodiny s přijímačem DCF signálu a nové rozvody jednotného času včetně vyměněny podružných hodin. V opravovaných technologických prostorách je uvažováno se strukturovanou kabeláží.

Nově je navrženo zařízení **ASHS (autonomní samočinný hasicí systém)**, které má chránit vytypované technologické místnosti (stavědlová ústředna, stavědlová ústředna – napájení) před účinky požáru. Navržený systém bude obsahovat ústřednu ASHS s vestavěným spouštěcím tlačítkem, konvenční (neadresné) optické hlásiče kouře, ovládací tlačítka, výstražnou signalizaci, sestavu tlakové lahve s dostatečným množstvím hasiva FM-200 a potrubní rozvod. Ústředna ASHS bude připojena na ústřednu EPS. Ostatní prostory budou chráněny stávajícím systémem EPS s ústřednou umístěnou v dopravní kanceláři.

V rámci stavby bude ve výpravní budově žst. Lhotka instalován nový systém **elektrické zabezpečovací signalizace – EZS**. Ústředna EZS bude umístěna ve sdělovací místnosti a hlídané prostory (sdělovací místnosti, stavědlová ústředna a rozvodna nn apod.) budou zabezpečeny duálními čidly a magnety na oknech a dveřích. Pomocí přenosového zařízení bude zajištěn přenos informace o nepovoleném vstupu přímo na místě výpravčímu a bude připraveno pro dálkové ovládání do Valašského Meziříčí.

V žst. Lhotka nad Bečvou bude upraveno **rozhlasové zařízení** pro cestující i pro dálkové ovládání. Rozhlasová ústředna bude stávající - umístěná ve sdělovací místnosti v kabelové skříni 19“ 27U. Upraveny budou rozvody na nástupišti včetně nových reproduktorů. Reprodukory budou na nástupišti umístěny na sklápěcích stožárech osvětlení. Reprodukory budou zapojeny do jedné výkonové větve. Propojení reproduktorů bude provedeno kabely CYKY 3x1,5 uloženými ve stejné trase jako kabely osvětlení nástupiště, ale samostatně v chráničce a kryty výstražnou fólií. Ovládání rozhlasu pro cestující bude místní s možností dálkového po přenosovém zařízení ze žst. Valašské Meziříčí. Z ovládací stanice bude použito systému automatického hlášení s propojením na graficko-technologickou nastavbu dálkového ovládání.

Napájení bude provedeno z podružného rozvaděče pro sdělovací zařízení samostatným vývodem.

U vstupu do výpravní budovy se uvažuje se zřízením digitálních hlasových majáčků pro nevidomé a slabozraké, které budou součástí rozhlasového zařízení.

V žst. je navržen kamerový systém - 2ks kamer budou umístěny na konci nástupišť nastavených proti sobě a umístění kamery v podchodu a v hale. V případě instalace kamerového systému se uvažuje s umístěním technologického počítače a záznamového zařízení ve sdělovací místnosti. Jednotlivé kamerové body budou propojeny se sdělovací místností. K uložení kabelů kamerového systému bude využita kabelová trasa pro rozhlasové kabely.

V žst. Lhotka nad Bečvou se uvažuje se zjednodušeným **informačním systémem**. Jeden informační panel bude umístěn v hale a dva na nástupišti. U každé nástupištní hrany jeden.

Stávající zařízení TRS bude zachováno a u místních rádiových sítí v pásmu 150MHz budou provedeny drobné úpravy anténního systému, které budou vyvolány opravou střechy.

Dálková kontrola a ovládání vybraných sdělovacích zařízení

V první fázi bude ovládání sdělovacího zařízení navrhováno ze žst. Lhotka nad Bečvou a výhledově je možné ovládání od výpravčích ze žst. Valašské Meziříčí. Bude využito nového optického kabelu a přenosového zařízení.

Stavba vyvolá přeložky a úpravy mimodrážních sdělovacích vedení – kabely Telefonica O2, a dalších inženýrských sítí **kabely nn (ČEZ, DEZA), veřejného osvětlení, vn 22kV (ČEZ)**.

Trakční vedení

Celý stavbou dotčený úsek je elektrizován stejnosměrnou trakční soustavou DC 3kV. Původní trakční vedení bylo zprovozněno v roce 1959. Během let provozu bylo vedení částečně rekonstruováno a upravováno při obnovách kolejí a výhybek, v rámci rekonstrukcí. Trakční podpěry jsou převážně původní. Celkový stav trakčního vedení odpovídá době provozu a tehdy platným normám a předpisům. Předpokládaná životnost trakčního vedení 30 let je překonána. Vedení je morálně a technicky zastaralé, nesplňuje provozní a bezpečnostní požadavky, kladené na zařízení moderních železničních tratí s parametry pro vyšší rychlosti. Rekonstrukce trakčního vedení začíná s ohledem na rozsah kolejových úprav v km cca 24,0 trati Valašské Meziříčí - Lhotka nad Bečvou. V žst. Lhotka nad Bečvou budou zatrolejovány koleje 1, 3-5-7 (kusé koleje 5,7 v celé délce), 2, 4-6, 8-10 a trakční vedení vlečky Deza zůstává ponecháno bez úprav. Situování stožárů je navrženo mezi koleje 3-5, 4-6 a za kolej č.

10, je navržena celková rekonstrukce TV. Rekonstrukce trakčního vedení končí na zhlaví žst. Hustopeče nad Bečvou rekonstrukcí elektrického dělení a rekonstrukcí venkovní části připojení spínací stanice, km cca 16,0.

Ohřev výměn (elektrický - EOV, plynový - POV)

V žst. Lhotka nad Bečvou je ve stávajícím stavu ohříváno 32 výhybek s celkovým instalovaným výkonem cca 170 kW. Pro nové EOV pro výhybky je navrženo celkem 24 výhybek, 14 na zhlaví Valašské Meziříčí – 6 větví, 10 na zhlaví Hustopeče – 4 větve. Rozdělení výhybek do větví se společným ovládáním bude na základě požadavku provozu provedeno podle zhlaví tak, aby žádná větev neobsahovala výhybky z různých zhlaví. Celkový instalovaný výkon je cca 170 kW.

Rozvody vn, nn, osvětlení a dálkové ovládání odpojovačů, silnoproudá technologie elektrických stanic 6 kV, 50 Hz

V žst. Lhotka nad Bečvou bude ze stávající kioskové trafostanice SŽDC 22/04 kV, 250 kVA umístěné v blízkosti výpravní budovy provedeno samostatné napojení nové rozvodny NN, samostatné napojení rozvodny 6 kV a samostatné napojení sousedních objektů. Sousední objekty vedle výpravní budovy – objekt bytovky a objekt kanceláří vlakových čet budou i nadále napájeny z rozvodů SŽDC. Dojde k výměně nevyhovujících MTP za nové, odpovídajících hodnotám odběru.

Z nové rozvodny NN, která bude nově zřízena ve výpravní budově, budou realizovány nové kabelové rozvody NN. V rozvodně NN bude umístěn hlavní rozvaděč R-H napojený z RH1 v objektu trafostanice, z něj napojený rozvaděč R-VO, rozvaděč RDO, integrační koncentrátor INK, případně dle potřeby další rozvaděče. Z R-H budou napojeny rozvaděč R-VO, rozvaděče REOV na jednotlivých zhlavích, rozvody NN na jednotlivých zhlavích, rozvaděče pro samostatné odběry uvnitř budovy,

Z rozvodny 6 kV bude vymístěn stávající rozvaděč VO, budou napojena nová odběrná zařízení (sděl.zař, zab.zař, DŘT, části osvětlení, atd.). Rozvaděče 6 kV zůstanou ve stávajícím stavu. Rozvaděč RZS zůstane rovněž umístěn v rozvodně 6 kV.

V žst. Lhotka nad Bečvou bude realizováno nové **venkovní osvětlení**. Stávající osvětlení bude zrušeno, stožáry a svítidla demontovány.

Pro osvětlení široké střední části prostorů kolejiště bude použito 7 ks osvětlovacích věží osazených vždy cca 6ti ks reflektorů 400 W + poziční svítidlo. Pro osvětlení vybíhajících úzkých částí jednotlivých zhlaví budou použity sklopné osvětlovací stožáry 12 m se svítidly

250 W. Pro osvětlení přístupových cest na pozemcích SŽDC budou použity sklopné osvětlovací stožáry 6m se svítidly 70 W.

Osvětlení nástupiště bude realizováno pomocí svítidel na sklopných osvětlovacích stožárech výšky 6m. Pro osvětlení podchodu budou použita zářivková svítidla v provedení antivandal. Ovládání osvětlení bude z dopravní kanceláře a dálkově. Napájení osvětlení z nové rozvodny NN z rozvaděče R-VO, část svítidel a stožárů bude napojeno z rozvaděče RZS.

Stávající trafostanice TTS 803 - 6/0,4, TTS 802 - 6/0,4 a TTS 801 - 6/0,4 budou přemístěny do nových poloh dle požadavků stavby a budou nově napojeny z nového kabelového rozvodu 6 kV.

Nový kabel 6 kV od žst. Lhotka nad Bečvou bude zatažen do objektu TNS Valašské Meziříčí. Soustava 6kV napájí zabezpečovací zařízení a pro bezpečnost je potřeba její bezproblémový provoz. Proto musí být v provozu po celou dobu stavby kabely 6kV, které se dostanou do kolize se stavebními pracemi na železničním svršku a spodku a při úpravách trakčního vedení. S ohledem na postup prací bude kabel 6 kV postupně překládán, aby nedošlo k omezení napájení zab.zař..

Dispečerská řídicí technika

Budou osazena nová telemechanická zařízení v objektech stavby a úpraven a rozšířen řídicí systém RTis na ED Přerov.

Jednotlivé ústředně řízené objekty budou vybaveny telemechanickým zařízením PLC (Programmable Logic Controller) :

- žst.Valašské Meziříčí (ovládaná technologie R6kV, DOÚO, EPZ)
- žst.Lhotka nad Bečvou (ovládaná technologie R6kV, DOÚO)
- SpS Hustopeče nad Bečvou (ovládaná technologie SPS, DOÚO)
- STS 6kV Hustopeče nad Bečvou (ovládaná technologie STS6kV)

Umístění telemechanik v jednotlivých ústředně řízených objektech (resp. v technologických objektech) je navrženo ve většině případů do společných prostor se zařízením silnoproudu, které budou stavebně upraveny ve stávajících nebo nových technologických objektech. Napájení DŘT je řešeno ze zálohované sítě (230V,50Hz nebo 24VDC) včetně osazení servisními zásuvkami. Pro usnadnění činnosti udržujícího personálu bude do každého technologického objektu v rámci místních kabelizací osazena AUT pobočka.

V rámci provozního souboru „Doplnění DŘT a řídicího systému na ED Přerov“ připojena telemetrická cesta – komunikace bude probíhat po datovém izolovaném Ethernetovém kanálu přenosového systému SDH komunikačním protokolem dle IEC 60870-5-104. Pro začlenění nových a stávajících upravených objektů do stávajícího způsobu přehledové vizualizace na dispečerském panelu Apel bude provedena jeho úprava a doplnění.

Kabelovody, kolektory

Hlavním důvodem pro zřízení kabelovodu bylo provést ochrannou a bezpečnou cestu pro kabelová vedení v Žst. Lhotka nad Bečvou. Návrh umístění kabelovodu respektuje polohu konstrukcí trativodu, trakčního vedení, polohu nástupiště, osvětlení nástupiště a zejména požadavky kabelových profesí. Začátek kabelovodu je v km 20,526 63 a konec v km 21,381 00. Hlavní část kabelovodu tvoří průchod kabelové trasy stanicí a vede z dopravní kanceláře a rozvodny NN před výpravní budovu a odtud na každou stranu železniční stanice. Kabelovod je tvořen pomocí prefabrikovaných železobetonových šachet v počtu 21ks, šachty jsou opatřeny rošty pro kabely, konzolami, stupadly, vše s antikorozií úpravou (žárově zinkované) a uzamykatelnými poklopy. Konstrukce kabelovodu je navržena v hlavní trase ze čtyř (sestava 2x2) devítitvorových multikanálu, (materiál – lisovaný vysokohustotní polyetylén) uložených do pískového lože. Pro změny směru větší než 2° na spoj budou použity zkrácené ohybové díly, které umožní změnu směru o 3° na cca 300 mm délky trasy. Náplní kabelovodu jsou kabely sdělovací, zabezpečovací a silnoproudé. Celková délka kabelovodu je cca 879 m.

Protihlukové objekty a individuální protihluková opatření

Na základě výsledků hlukové studie (viz příloha č.3) je nutné v rámci stavby realizovat protihluková opatření.

Protihlukové stěny (PHS)

t.ú. Hustopeče nad Bečvou - Lhotka nad Bečvou

PHS 1 km 17,490 – 17,620

Protihluková stěna vede po levé straně trati, začíná v km 17,490 a končí v km 17,620. Celková délka stěny je 134,1 m. Stěna je situována ve vzdálenosti 3,6 m od osy koleje a výška stěny je dle hlukové studie 1,5 m nad TK. V místech trakčních stožárů jsou navrženy výklenky a ve stěně je umístěn jeden únikový východ. Směry k únikovému východu jsou značeny tabulkami.

PHS 2 km 19,435 – 19,556

Protihluková stěna vede po pravé straně trati, začíná v km 19,435 a končí v km 19,556. Celková délka stěny je 125,1 m. Stěna je situována ve vzdálenosti 3,6 m od osy koleje a výška stěny je dle hlukové studie 2,0 m nad TK. V místech trakčních stožárů jsou navrženy výklenky a ve stěně je umístěn jeden únikový východ. Směry k únikovému východu jsou značeny tabulkami.

Žst. Lhotka nad Bečvou

PHS 3 km 20,310 – 20,740

Protihluková stěna vede po pravé straně trati, začíná v km 20,310 a končí v km 20,740. Celková délka stěny je 428,4 m. Stěna je situována převážně ve vzdálenosti 5,4 m od osy koleje a výška stěny je dle hlukové studie 2,0 m nad TK. V místech trakčních stožárů jsou navrženy výklenky a ve stěně jsou umístěny tři únikové východy. Směry k únikovým východům jsou značeny tabulkami.

PHS 4 km 20,310 – 20,506

Protihluková stěna vede po levé straně trati, začíná v km 20,310 a končí v km 20,506. Celková délka stěny je 198,6 m. Stěna je situována převážně ve vzdálenosti 5,2 m od osy koleje a výška stěny je dle hlukové studie 2,5 m nad TK. V místech trakčních stožárů jsou navrženy výklenky a ve stěně je umístěn jeden únikový východ. Směry k únikovému východu jsou značeny tabulkami.

PHS 5 km 20,490 – 20,720

Protihluková stěna vede po levé straně trati, začíná v km 20,490 a končí v km 20,720. Celková délka stěny je 232,4 m. Stěna je situována převážně ve vzdálenosti 5,8 m od osy koleje a výška stěny je dle hlukové studie 3,0 m nad TK. V místech trakčních stožárů jsou navrženy výklenky a ve stěně jsou umístěny dva únikové východy. Směry k únikovým východům jsou značeny tabulkami.

PHS 6 km 20,960 – 21,060

Protihluková stěna vede po pravé straně trati, začíná v km 20,960 a končí v km 21,060. Celková délka stěny je 100 m. Výška stěny je dle hlukové studie 3,0 m nad TK. V místech trakčních stožárů jsou navrženy výklenky a ve stěně jsou umístěny únikové východy. Směry k únikovým východům jsou značeny tabulkami.

Všechny protihlukové stěny jsou navrženy jako jednostranně pohltivé. Výjimkou je PHS 6, která je navržena jako oboustranně pohltivá. Hlavní plochy stěn jsou tvořeny jednostranně (nebo oboustranně u PHS 6) akusticky pohltivými panely s členitým rustikálním povrchem, vystřídáné menšími plochami výklenků s panely kontrastního materiálu (beton) v odstínu šedém, povrch kvádrovaný. Skladebné výšky panelů jsou 1 m. Dále konstrukci stěn tvoří sloupky v osové vzdálenosti 4,0 m, kotvené v přímé trase do železobetonových pilot průměru 500 mm, hloubky 4,0 m. Konkrétní profilace pohltivých i rubových ploch PHS jakož i barevnost bude upřesněna v dalších stupních dokumentace.

Pozemní objekty budov

Ve stávající výpravní budově v **žst. Hustopeče nad Bečvou** budou provedeny stavební úpravy, které vyplývají z umístění nové dopravní technologie. Ve stávající volné místnosti, dispozičně umístěné mezi dopravní kanceláří a čekárnou, bude umístěna nová stavební ústředna s novou technologií zabezpečovacího zařízení a sdělovacího zařízení. Bude navržena výměna vnějšího okna a dveří v nové technologické místnosti za okno a dveře plastové shodné s oknem v dopravní kanceláři. Okno a dveře budou zabezpečeny proti vniknutí. Fasáda objektu zůstane původní, nebude v rámci stavby zateplena. Střešní plášť zůstane stávající.

Rozvody technického zařízení budovy zůstanou stávající kromě nové silnoproudé elektroinstalace v nové stavební ústředně a doplnění elektroinstalace v dopravní kanceláři. Na výpravní budově bude proveden nový hromosvod z důvodu umístění nové dopravní technologie v budově.

Ve stávající výpravní budově v **žst. Lhotka nad Bečvou** budou provedeny stavební úpravy, které vyplývají z umístění nové dopravní technologie. Původní dopravní kancelář bude po provedení stavby nadále plnit svoji nynější funkci, provizorní dopravní kancelář bude během stavby zřízena v prostorech stávající šatny, sdělovací místnost zůstane na svém původním místě, nová stavební ústředna bude umístěna v dnešních volných prostorech a dále v prostorech využívaných složkou SSZT (šatna SSZT, dílna), po přepojení technologie řízení provozu do nové stavební ústředny bude původní reléová místnost odpojena a zabezpečovací zařízení demontováno, původní prostory - reléová místnost, akumulátorovna, předsiň, elektrorozvodna (napájecí stojany), sklad (měniče) budou využity na vybudování nových prostor SSZT dle požadavků této složky (šatna SSZT, dílna, sklad, atd.). Z nyní volné místnosti na jihovýchodní straně objektu bude vybudována nová rozvodna NN, stávající elektrorozvodna 6kV zůstane bez dispozičních změn. Vzhledem k rozsahu návrhu rekonstrukce je investorem vyžadována i rekonstrukce sociálního zařízení. Bude navržena

výměna vnějších oken a dveří dle nového dispozičního řešení v části objektu, kde bude provedena rekonstrukce (blok B). Okna technologických místností budou zabezpečena proti vniknutí. V části objektu, kterou využívá Cargo, a.s. (sociální zařízení, kanceláře) budou ponechána původní okna. Fasáda objektu bude zateplena kontaktním zateplovacím systémem. Bude proveden nový střešní plášť s přidanou tepelnou izolací a novou hydroizolací.

Další stavební úpravy ve výpravní budově budou prováděny v rozsahu nutném pro zajištění požadavků vyhlášky č. 398/2009 Sb. – bezbariérové rampy se zábradlím pro vstup do haly, nové vstupní dveře do haly z přednádražního prostoru a od kolejíště. Sociální zařízení pro veřejnost, které bylo rekonstruováno v roce 2006 včetně WC pro osoby s omezenou schopností pohybu a orientace, zůstane tedy beze změny.

Budou provedeny nové rozvody technického zařízení budovy. V celé části bloku B bude provedena nová vnitřní silnoproudá elektroinstalace. Stávající tělesa UV budou demontována. Vytápění nových technologických místností bude navrženo pomocí elektrických přímotopných konvektorů, bude provedena nová splašková kanalizace a nové rozvody vody v místě rekonstrukce sociálního zařízení. Ve stavědlové ústředně a sdělovací místnosti bude osazena klimatizace. Na výpravní budově bude proveden nový hromosvod z důvodu výměny střešního pláště a umístění nové dopravní technologie v budově.

Přípojky na vodovodní rozvod, plynový rozvod a distribuční rozvod elektrické energie zůstanou stávající. Napojení sousedního bytového domu a objektu vlakových čet na pitnou vodu a distribuční rozvod elektrické energie zůstane zachováno přes objekt výpravní budovy.

Likvidaci dešťových vod navrhuje projektant pomocí retence a vsakování, což ukládá platná legislativa. Tento návrh si vyžádal hydrogeologický průzkum, který byl zpracován. V dosahu výpravní budovy není žádná funkční splašková ani dešťová kanalizace.

Dále bude provedena úprava stávajícího oplocení a nové oplocení drážního pozemku (vlastníkem ČD a.s.)

Zastřešení nástupišť, přístřešky na nástupištích

V žst. Lhotka nad Bečvou jsou celkem dva stávající nástupištní přístřešky, které budou vzhledem k nevyhovujícímu technickému stavu a novému dispozičnímu řešení podchodu demolovány.

Nové ostrovní nástupiště bude vzhledem k frekvenci cestujících nezastřešené. Bude provedeno nové zastřešení výstupů z podchodu, dle nového umístění podchodu. Železobetonové stěny podchodu budou vytaženy do výšky 500mm nad povrch nástupiště. Svislé stěny zastřešení budou provedeny z bezpečnostního skla v hliníkových rámech,

zastřešení z hliníkového trapézového plechu. Dešťové vody budou odváděny pomocí podokapních žlabů a svislých dešťových odpadů do dešťové kanalizace.

Přístřešek na nástupišti bude vytvořen ze dvou svislých sloupků a z ocelové konstrukce zastřešení. Střešní krytina bude provedena z pozinkovaného trapézového plechu. Zastřešená typu vlašťovka, odvodnění do středu. Rozměry přístřešku 4x6m. Součástí přístřešku budou dvě lavičky a odpadkový koš. Přístřešek bude bez osvětlení.

Demolice

Je navržena demolice dvou stávajících nástupištích přístřešků délky 40m (před výpravní budovou) a 50m (na ostrovním nástupišti) v žst. Lhotka nad Bečvou. Oba přístřešky plní také funkci zastřešení vstupů a výstupů ze stávajícího podchodu. Stávající přístřešky jsou provedeny jako typové prefabrikované nástupištní přístřešky. Stávající přístřešky jsou ve špatném technickém stavu. Nejvíce jsou poškozeny paty sloupů, kde je vlivem vlhkosti poškozena krycí betonová vrstva, výztuž je ve značném stádiu degradace.

Vzhledem ke špatnému technickému stavu stávajících přístřešků a novému dispozičnímu řešení podchodu je navržena demolice stávajících nástupištích přístřešků. vzhledem k následujícím skutečnostem:

Dále bude provedena demolice stávajícího objektu výměnného stanoviště č. 1 v žst. Lhotka nad Bečvou a výměnného stanoviště č. 4 v žst. Valašské Meziříčí.

Zpevněné plochy

V žst. Lhotka nad Bečvou jsou před výpravní budovou ve směru ke kolejišti včetně nového přístupu do podchodu navrženy nové zpevněné plochy. Stávající zpevněné plochy budou porušeny novým kabelovodem, který je navržen pro sdělovací zařízení, zabezpečovací zařízení, silnoproudé rozvody, případně samostatnými trasami inženýrských sítí (dešťová kanalizace, kabely NN). Stávající šachty před výpravní budovou budou zrušeny. Zpevněné plochy budou stavbou co nejvíce redukovány.

Železniční mosty a propustky

V řešeném traťovém úseku je v hlavních kolejích celkem 7 mostů, 17 propustků a 1 silniční nadjezd. Popis stávajícího stavu a navržené úpravy zbylých mostních objektů a propustků jsou uvedeny v příloze č. 4.

Silniční nadjezd v km 17,300 a úprava komunikace

Při nadvýšení nivelety kolejí dojde ke zmenšení světlé výšky pod mostem a nemožnosti umístění trakčního vedení. Stávající most bude zcela zdemolován a nahrazen mostem novým, který vyhoví požadavkům na novou kolej a trakční vedení. Nový most si vynutí úpravu stávající silnice a to v nezbytně nutném úseku pro plynulé výškové a směrové napojení na stávající stav. Celková délka úpravy komunikace bude 220m včetně úseků, kde bude povrch vozovky pouze frézován. Směrově bude upravená silnice co nejvíce kopírovat stávající stav - držena je pravá strana stávající vozovky (vnější strana oblouku), rozšíření silnice je provedeno dovnitř. Úsek na mostě bude směrově v přímé, mimo most bude silnice plynule napojena na

stávající stav směrovým obloukem. Výškově bude dotčený úsek ve výškovém zakružovacím oblouku o poloměru 250m umístěném v ose křížení silnice a tratě (z důvodů minimalizace úpravy a navazujících úseků). Návrhová rychlost na dotčeném úseku bude 30 km/h. Z důvodů nadvyšování již stávajícího náspu silnice a napojení na stávající stav není možné provést dotčený úsek s větší návrhovou rychlostí.

B.1.7. Předpokládaný termín zahájení realizace a jeho dokončení

Zahájení stavby: 10/2015

Dokončení stavby: 6/2017

B.1.8. Výčet dotčených územně správních celků

- **Kraj:** Olomoucký kraj
Zlínský kraj
- **Obec:** Hustopeče nad Bečvou, Choryně, Lešná, Valašské Meziříčí

B.1.9. Výčet navazujících rozhodnutí podle §10 odst. 4 zákona 100/2001 Sb. a správních úřadů, které budou tato rozhodnutí vydávat

V první fázi povolování posuzovaného záměru bude nutné zajistit některá individuální správní rozhodnutí, mezi kterými (mimo závěru zjišťovacího řízení podle ustanovení §7 zák. č. 100/2001 Sb., v platném znění) lze (po upřesnění) jmenovat zejména doklady, uvedené v Tab. č. 1

Tab. č. 1: Potřeby rozhodnutí/stanovisek správních úřadů

Název aktu	Ustanovení, právní předpis	Správní úřad
Územní rozhodnutí, event. územní souhlas	§§ 92, 96 zák.č.183/2006 Sb.	Obecný stavební úřad
Ohlášení stavby, stavební povolení	§ 104 a § 115 zák.č. 183/2006 Sb.	Obecný stavební úřad
Povolení k odstranění staveb	§128 zák.č. 183/2006 Sb.	Obecný stavební úřad
Povolení k nakládání s nebezpečnými odpady	§16 zák.č. 185/2001 Sb.	Obec s rozšířenou působností nebo Krajský úřad
Schválení havarijního plánu	§39 zák.č. 254/2001 Sb.	Vodoprávní úřad
Souhlas ke stavbám v záplavovém území	§ 17 zák. č. 254/2001 Sb.	Vodoprávní úřad

Název aktu	Ustanovení, právní předpis	Správní 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
Závazné stanovisko se zásahem do VKP	§4 zák.č. 114/1992 Sb.	Orgán ochrany přírody
Povolení ke kácení dřevin	§8 zák.č. 114/1992 Sb.	Orgán ochrany přírody (Obecní úřad)
V případě potřeby Kolaudační souhlas	§ 122 zák.č. 183/2006 Sb.	Obecný stavební úřad
V případě potřeby výjimky ze zákazů zvláště chráněných druhů rostlin a živočichů	§56 zák.č. 114/1992 Sb.	Orgán ochrany přírody
Podle potřeby další rozhodnutí/vyjádření	podle speciálních předpisů (zák.č. 258/2000 Sb., č. 201/2012 Sb., č. 13/1997 Sb.)	Speciální stavební úřady (ochrana veřejného zdraví, ochrana ovzduší, pozemní komunikace) a další orgány

B.2. Údaje o vstupech

B.2.1. Zábor půdy

Pozemky pro stavební záměr se nachází v katastrálním území Hustopeče nad Bečvou, Choryně, Lešná, Lhotka nad Bečvou, Příluky, Juřinka, Mštěnovice, Krásno nad Bečvou. Samotná stavba i plochy zařízení staveniště budou v maximální možné míře situovány na drážních pozemcích.

Ochranná pásma

Souhrnně platí, že ochranná a bezpečnostní pásma inženýrských sítí, komunikací a drah jsou dána příslušnými normami a obecně technickými požadavky na výstavbu a budou výstavbou respektována. Ochranná a bezpečnostní pásma jsou dána takto:

- ochranné pásmo nadzemních elektrických vedení činí (§46 energetického zákon č. 458/2000 Sb., vždy od krajního vodiče vedení na obě jeho strany):
 - 7 m u venkovních vedení 1-35 kV (vodiče bez izolace)
 - 2 m u venkovních vedení 1-35 kV (vodiče se základní izolací)
 - 12 m u venkovních vedení o napětí 35 - 110 kV (vodiče bez izolace)
 - 5 m u venkovních vedení o napětí 35 - 110 kV (vodiče bez izolace)
 - 15 m u venkovních vedení o napětí 110 - 220 kV
 - 20 m u venkovních vedení o napětí 220 - 400 kV

- 30 m u venkovních vedení o napětí nad 400 kV

Ochranné pásmo u podzemního vedení elektrizační soustavy do napětí 110 kV činí 1 m po obou stranách krajního kabelu.

- ochranné pásmo plynovodů
 - u vysokotlakých plynovodů a přípojek je pásmo na každou stranu 4 m od půdorysu plynovodu
 - u nízkotlakých a středotlakých plynovodů a přípojek v zastavěném území 1 m na obě strany od půdorysu
 - u technologických objektů 4 m od půdorysu
- u vodovodů a kanalizací pro veřejnou potřebu činí ochranné pásmo v běžných případech 1,5 až 2,5 m od okraje potrubí (zák. č. 274/2001 Sb.)
- u silnic dálnice, rychlostní silnice a rychlostní místní komunikace se ochranným pásmem rozumí prostor ohraničený svislými plochami vedenými do výšky 50 m a ve vzdálenosti 100 m od osy vozovky nebo od osy přilehlého jízdního pásu
- ochranné pásmo dráhy celostátní, regionální je vymezeno jako prostor po obou stranách dráhy do 60 m od osy krajní koleje, ale nejméně 30 m od hranic obvodu dráhy a pro dráhy celostátní vybudované pro rychlost větší než 160 km/h platí ochranné pásmo po obou stranách dráhy do 100 m od osy krajní koleje

Dálkové podzemní kabely telekomunikačních sítí a všechny zařízení, která jsou součástí těchto vedení jsou vzdálenosti stanovené zákonem o telekomunikacích a jeho prováděcí vyhláškou, a to ochranné pásmo široké 2 m, s hloubkou i výškou 3 m měřenou od úrovně terénu.

Pokud je to možné, je stavba v celém rozsahu, včetně zařízení staveniště, situována v ochranném pásmu dráhy. Stožáry trakčního vedení jsou již dnes v některých místech situovány na jiných než drážních pozemcích. V rámci stavby dojde k dočasnému a trvalému záboru pozemků náležejících do ZPF z důvodu umístění stožárů trakčního vedení a odvodňovacích příkopů. V současné době však není přesná výměra známa. Pro umístění stožárů nadzemních vedení pokud v jednotlivých případech nejde o plochu větší než 30 m², není dle §9 odst. 2 zákona o zemědělském půdním fondu č. 334/1992 Sb. třeba odnětí pozemků ze ZPF. Odnětí půdy ze ZPF bude se souhlasem příslušného orgánu ochrany zemědělského půdního fondu tak jak je vyžadováno v §9 zákona č. 334/1992 Sb., v platném znění.

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

Při realizaci předmětného stavebního záměru dále dojde k dotčení ochranných pásem technické infrastruktury (sdělovací kabel, vodovod, vedení NN a nadzemní vedení VN 22 kV), ochranného pásma silnice I., II. a III. třídy i místní komunikace. Stavba se dotkne „ochranného pásma“ lesa – bude probíhat do 50 m od okraje lesa.

B.2.2. Odběr a spotřeba vody

Odběr vody lze předpokládat jak ve fázi výstavby, tak v období provozu.

V **období výstavby** bude docházet ke spotřebě vody potřebné na zkrápění stavenišť, či pro vlastní stavbu. Množství takto spotřebované vody bude záviset na ročním období provádění prací a souvisejícím počasí. V této fázi projektové přípravy nelze přesně odhadnout spotřebu vody pro jednotlivé činnosti spojené s realizací záměru. Tato problematika bude řešena vybraným dodavatelem stavby na základě způsobu realizace stavby. Zde je třeba ještě upozornit na skutečnost, že v případě nutnosti odběru vody z vod povrchových bude na takovýto odběr vydáno řádné vodoprávní povolení příslušným orgánem státní správy.

Bude také nutné zajistit vodu pro technické zázemí na plochách stavenišť, 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. Pitná voda bude na zařízení stavenišť dovážena balená, přičemž její množství je odhadováno na 6 l na osobu za den.

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

B.2.3. Energetické zdroje

Při výstavbě bude elektrická energie spotřebovávána v rámci provozu zařízení stavenišť (osvětlení, provoz některých stavebních mechanismů, provoz technického zázemí apod.), u zařízení v mezistaničních úsecích, může být využito i pojezdných agregátů.

Skutečná spotřeba bude stanovena dodavatelem stavby podle používaných zařízení, stavebních strojů či stavebního zázemí.

V rámci provozu na trati je potřeba určitého množství elektrické energie pro napájení sdělovacích zařízení, dálkového ovládání, zabezpečovacích zařízení, na osvětlení venkovního prostranství a přístřešků, pro elektrický ohřev výhybek, elektrické zařízení pro předtápění osobních vozů, přípojky 22 kV, přeložky silnoproudých rozvodů a zařízení. Tyto spotřeby jsou téměř zanedbatelné ve srovnání s napájením trakčního vedení, které slouží k pohonu tažných jednotek. Trakční vedení si vyžádá největší odběr elektrické energie. Vzhledem k tomu, že se jedná o stávající elektrizovanou trať, nebude navýšení spotřeby elektrické energie významné.

B.2.4. Surovinové zdroje

V rámci realizace předmětného záměru je uvažováno použití materiálů a surovin v rozsahu a sortimentu obvyklém pro srovnatelné stavby, a to zejména štěrkopísek a štěrk pro rekonstrukci železničního tělesa, který lze využít v souladu s požadavky zákona o odpadech jako recykláty na téže stavbě.

Mezi další používané materiály na této stavbě patří:

- kamenivo a štěrkopísek pro betonové konstrukce (pozemní stavby),
- beton, asfaltové směsi při rekonstrukcích železničních přejezdů, mostních objektů a propustků,
- plastové trubky a kabely;
- v menší míře mohou být použity běžné materiály jako je dřevo, sklo, izolace,
- běžné stavební hmoty (cement, vápno, cihly, písek) atd.

Kromě uvedených materiálů a surovin se předpokládá spotřeba pohonných hmot především ve fázi realizace pro provoz stavební techniky a dalších souvisejících zařízení.

Přesnější údaje o množství a druhu jednotlivých surovin a materiálů budou součástí následujících stupňů projektové dokumentace.

B.2.5. Nároky na dopravní a jinou infrastrukturu

Doprava v období výstavby

Předmětný záměr bude klást zvýšené nároky na dopravní infrastrukturu v období výstavby. Doprava materiálu na staveniště vyvolá nárůst dopravy na přilehlých komunikacích (především silnice I. třídy č. 35 a místní komunikace), který bude časově omezen pouze na dobu výstavby. Dále budou využívány stávající zpevněné a nezpevněné polní cesty. Tyto cesty budou po ukončení realizace stavby uvedeny do původního (sjízdného) stavu.

V rámci revitalizace trati bude probíhat přeprava stavebních materiálů a odpadů vč. materiálů určených k recyklaci. Je pravděpodobné, že rozsah automobilové dopravy podmíněný realizací plánovaného záměru bude v určitých měsících značný, a tím bude představovat určitou zátěž (hlukovou i emisní) pro obyvatelstvo podél dopravních tras.

S realizací záměru rovněž souvisí nutnost vlakových výluk na vlastní rekonstrukce trati, které však budou vhodným pracovním postupem při stavebních úpravách na trati minimalizovány. Předpokládá se, že náhradní osobní doprava bude řešena především autobusovou dopravou, nákladní doprava odklony nákladních vlaků či silniční dopravou.

Stávající stav dopravy na železniční trati

Stávající stav intenzity pravidelné železniční dopravy na traťovém úseku mezi stanicemi Hustopeče nad Bečvou a Valašské Meziříčí byly získány z grafikonu vlakové dopravy (GVD)SŽDC platných pro rok 2012 – 2013 (viz Tab. č. 2).

Tab. č. 2: Intenzita pravidelné vlakové v průběhu dne dle GVD 2013.

druh vlaku	provoz	Počet vlakových souprav Stávající stav	
		den	noc
R / Sp	pravidelný	14	2
Os	pravidelný	23	7
Pn	pravidelný	12	8
Nex	pravidelný	2	2
Mn	pravidelný	3	3
Lv	pravidelný	3	1

Pozn.: R - rychlík, Sp - spěšný vlak, Os - osobní vlak, Pn - průběžný nákladní vlak, Mn - manipulační nákladní vlak, Nex – expresní nákladní vlak, Lv – lokomotivní vlak

Doprava v období provozu záměru - výhledový stav

Pro období provozu záměru jsou počty vlaků uvedeny v Tab.č.3. Pro výhledový stav je uvažováno s navýšením rychlosti ze stávajících 80 km/h až na 160 km/h (resp. 140 km/h). Zvýšení rychlostí se ovšem projeví pouze u osobní dopravy, zejména u vlakových souprav, které nezastavují v menších zastávkách. Oproti stávajícímu stavu (v roce 2013) dojde u osobní dopravy k navýšení o 16 vlakových souprav za den a o 17 vlakových souprav nákladních vlaků za den ve srovnání s navrhovaným stavem v roce 2020.

Tab. č. 3: Intenzita pravidelné vlakové dopravy pro výhledový stav (po realizaci záměru) v roce 2020.

druh vlaku	provoz	Počet vlakových souprav Výhledový stav	
		den	noc
R / Sp	pravidelný	26	4
Os	pravidelný	25	7
Pn	pravidelný	14	10
Nex	pravidelný	5	5
Mn	pravidelný	5	5
Lv	pravidelný	5	2

Pozn.: R - rychlík, Sp - spěšný vlak, Os - osobní vlak, Pn - průběžný nákladní vlak, Mn - manipulační nákladní vlak, Nex – expresní nákladní vlak, Lv – lokomotivní vlak

Ostatní infrastruktura

Stavební objekty rekonstruované trati budou napojeny na stávající inženýrské sítě (elektrická energie, odvodnění tratí, kanalizace).

Úpravy trakčního vedení a kolejové úpravy v železniční stanici a v mezistaničních úsecích si vyžádají nutnost upravit stávající souběhy a křížení venkovních a kabelových vedení NN a křížení venkovních vedení VN, které jsou ve správě společnosti ČEZ a.s. a jiných vlastníků.

Kabelová vedení křížující trať budou v předstihu před sanačními pracemi v kolejišti přeložena do takové hloubky, aby se nedostala do kolize se stavebními pracemi realizovanými v rámci sanace železničního spodku.

Úpravy všech křížení a souběhů výše uvedených inženýrských sítí budou projednány s jejich majiteli.

Nároky na jinou infrastrukturu se v období provozu nepředpokládají.

B.3. Údaje o výstupech

B.3.1. Emise

Posuzovaná stavba může ovlivnit kvalitu ovzduší především v období vlastní realizace stavebních prací.

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 stavenišť 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. Dle zákona č. 201/2012 Sb. o ochraně ovzduší je recyklační linka stavebních hmot o projektovaném výkonu vyšším než 25 m³/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 prudkém poklesu koncentrací imisí jednotlivých škodlivin. Automobilová doprava produkuje následující škodliviny: oxidy dusíku (NO_x), tuhé znečišťující látky (TZL), oxid uhelnatý (CO), v menší míře oxid siřičitý (SO₂), 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 staveniště a případné sklady sypkých hmot je třeba umístit mimo obytnou zástavbu.

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.

B.3.2. Odpadní vody

Během **výstavby** posuzovaného záměru budou vznikat především vody dešťové, ale také splaškové odpadní vody a technologické odpadní vody na staveništi.

Technologická odpadní voda bude produkována především v rámci technologických postupů a v rámci mytí stavební techniky a zařízení. Pro mytí stavebních strojů a zařízení však budou ze strany dodavatelů stavby respektovány a dodržovány předpisy na ochranu vod a mytí bude probíhat jen v zařízeních k tomuto účelu zřízených a ve zkolaudovaných stavbách (v případě pevných staveb), které jsou obvykle umístěna mimo vlastní posuzovanou stavbu. Množství těchto vod nelze v tomto stupni projektu odhadnout.

Dalším využitím vody na stavbě bývá čištění příjezdových komunikací vedoucích na jednotlivé plochy staveniště. V této záležitosti se předpokládá nasazení kropících vozů, které mají význam především při výstavbě v suchých ročních obdobích, kdy dochází na komunikacích zatížených dopravou spjatou s výstavbou záměru k vyšší prašnosti. Je třeba dbát na to, aby voda znečištěná nerozpustnými částicemi neucpávala kanalizační vpusti, či nezanášela kanalizační řád v místech, kde bude kropící technika použita.

Splaškové odpadní vody budou vznikat na stavbě ve velmi omezeném množství. Důvodem je používání chemických WC na jednotlivých zařízeních staveniště. Sociální zařízení, včetně sprch pro pracovníky bude situováno do prostorů „stavebních dvorů“, tj. obvykle pronajaté, stávající budovy a areály, které jsou již napojeny na inženýrské sítě včetně kanalizace. Situování těchto stavebních dvorů a jejich smluvní zajištění je věcí jednotlivých dodavatelů stavby a není v rámci projektové dokumentace řešeno. Splaškové vody v době výstavby

budou tak na vlastní stavbě omezeny pouze na vody znečištěné v důsledků mytí rukou. Jejich množství můžeme odhadnout na cca 30 l na jedno zařízení staveniště a den. Vody budou jímány a následně likvidovány v souladu se zákonem o vodách.

Dešťové vody

Vzhledem k tomu, že dráha je vedena v širé trati v mírném náspu a v rovinatém terénu, bude odvodnění zemní pláně řešeno vyústěním na svah a podélnými trativody, lokálně budou v nezbytném rozsahu použity příkopové zídky. V žst. Lhotka nad Bečvou bude zajištěno odvodnění soustavou trativodů a svodného potrubí, které budou zaústěny na hustopečské straně do otevřeného příkopu, na meziříčské straně se souhlasem vlastníka do kanalizace společnosti DEZA.

Při **provozu** stavby budou vznikat odpadní vody v rámci běžného provozu vlakových souprav a pozemních objektů. Likvidace takto vzniklých odpadních vod z provozních objektů bude řešena odvedením do stávající kanalizace, příp. žumpy.

B.3.3. Odpady

Při realizaci posuzované stavby a jejím následném užívání vzniknou odpady různých skupin a druhů dle „Katalogu odpadů“. Bude se jednat jak o odpady kategorie „ostatní“ (O) tak o odpady kategorie „nebezpečný“ odpad (N).

Při veškerém nakládání s těmito odpady (tzn. jejich soustřeďování, shromažďování, skladování, přepravě a dopravě, využívání, úpravě, odstraňování atd.) je třeba dodržet ustanovení legislativních předpisů platných v oblasti nakládání s odpady. V České republice se nakládání s odpady řídí dle zákona **č. 185/2001 Sb.**, o odpadech a o změně některých zákonů (zákon o odpadech), v platném znění. S legislativou odpadového hospodářství úzce souvisí legislativní předpisy platné v oblasti nakládání s obaly, které jsou stanoveny zákonem **č. 477/2001 Sb.**, o obalech a o změně některých zákonů (zákon o obalech) a prováděcími předpisy k tomuto zákonu. Na nakládání s nebezpečnými odpady se pak přiměřeně vztahuje i zákon **č. 350/2011 Sb.**, o chemických látkách a chemických směsích.

Dále je třeba řídit se také následujícími vyhláškami a předpisy:

- Vyhláška **č. 376/2001 Sb.**, o hodnocení nebezpečných vlastností odpadů (v platném znění),

- ❑ Vyhláška č. **381/2001 Sb.**, kterou se stanoví Katalog odpadů, Seznam nebezpečných odpadů a seznamy odpadů a států pro účely vývozu, dovozu a tranzitu odpadů (Katalog odpadů) (v platném znění),
- ❑ Vyhláška č. **382/2001 Sb.**, o podmínkách použití upravených kalů na zemědělské půdě (v platném znění),
- ❑ Vyhláška č. **383/2001 Sb.**, o podrobnostech nakládání s odpady (v platném znění),
- ❑ Vyhláška č. **384/2001 Sb.**, o nakládání s PCB (v platném znění),
- ❑ Vyhláška č. **237/2002 Sb.**, o podrobnostech způsobu provedení zpětného odběru některých výrobků (v platném znění),
- ❑ Vyhláška č. **294/2005 Sb.**, o podmínkách ukládání odpadů na skládky a jejich využívání na povrchu terénu a změně vyhlášky č. 383/2001 Sb., o podrobnostech nakládání s odpady (v platném znění).
- ❑ Vyhláška č. **352/2005 Sb.**, o podrobnostech nakládání s elektrozařízeními a elektroodpady (v platném znění).
- ❑ Vyhláška č. **641/2004 Sb.**, o rozsahu a způsobu vedení evidence obalů a ohlašování údajů z této evidence (v platném znění).

Nakládání s odpady

Každý subjekt má při své činnosti nebo v rozsahu své působnosti a v mezích daných zákonem č. 185/2001 Sb. povinnost předcházet vzniku odpadů, omezovat jejich množství a nebezpečné vlastnosti; odpady, jejichž vzniku nelze zabránit, musí být využity, případně odstraněny způsobem, který neohrožuje lidské zdraví a životní prostředí a který je v souladu se zákonem č. 185/2001 Sb. a se zvláštními právními předpisy (např. zákon č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, v platném znění, zákon č. 289/1995 Sb., o lesích a o změně a doplnění některých zákonů (lesní zákon), v platném znění). Tuto povinnost by měl investor dále promítnout do dodavatelských smluv, neboť původcem odpadů vznikajících při výstavbě budou dodavatelé stavby (odpady vznikají při jejich podnikatelské činnosti), kteří by se měli o své odpady postarat v souladu se zákonem o odpadech.

Nakládání s „nebezpečnými“ odpady (N)

Pokud je odpad, který vznikne v průběhu realizace či užívání stavby, uveden v Seznamu nebezpečných odpadů (příloha č. 2 vyhlášky č. 381/2001 Sb.) nebo bude smíšen či znečištěn některou ze složek uvedených v Seznamu složek, které činí odpad nebezpečným (příloha č. 5 zákona č. 185/2001 Sb.) nebo smíšen nebo znečištěn některým z odpadů uvedených v Seznamu nebezpečných odpadů, je původce povinen jej zařadit do kategorie nebezpečný. Do kategorie nebezpečný je nutno zařadit i odpad, který sice nesplňuje výše uvedené

podmínky, ale vykazuje jednu nebo více nebezpečných vlastností, které jsou uvedeny v příloze č. 2 zákona o odpadech.

S nebezpečnými odpady může dodavatel stavby nakládat pouze se souhlasem věcně a místně příslušného orgánu.

Ředění nebo mísení odpadů za účelem splnění kritérií pro přijetí na skládku a mísení nebezpečných odpadů navzájem nebo s ostatními odpady je zakázáno!

Pro každý nebezpečný odpad bude zpracován identifikační list nebezpečného odpadu a místo nakládání s nebezpečným odpadem bude vybaveno tímto listem.

Odpady vznikající při výstavbě záměru

Odpady, které vzniknou v průběhu stavebních prací, 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 lidí (většinou komunální odpad). Odpadový materiál kategorie N (bude-li vznikat) bude shromažďován odděleně do zvlášť k tomu určených nádob z nepropustných materiálů, chráněných proti dešti ve smyslu vyhlášky MŽP č. 383/2001 Sb., o podrobnostech nakládání s odpady. Odpady ze stavby budou odváženy a odstraňovány mimo staveniště. Tato činnost bude zajištěna dodavatelem stavebních prací, popř. odbornou firmou, které bude možné specifikovat až po vyjasnění smluvních vztahů mezi investorem a dodavatelem stavby. Obecně platí zásada, že na ploše staveniště je vhodné ukládat odpady jen krátkodobě.

Původce odpadů je odpovědný za nakládání s odpady do doby jejich využití nebo odstranění, pokud toto zajišťuje sám jako oprávněná osoba, nebo do doby jejich převedení do vlastnictví osobě oprávněné k jejich převzetí podle § 12 odst. 3. Za dopravu odpadů odpovídá dopravce. Na každou oprávněnou osobu, která převezme do svého vlastnictví odpady od původce, přecházejí povinnosti původce dle §16 odst. 1 zákona o odpadech s výjimkou povinnosti vykonávání kontroly vlivů nakládání s odpady na zdraví lidí a životní prostředí v souladu se zvláštními právními předpisy.

K převzetí odpadů do vlastnictví je oprávněna pouze právnická nebo fyzická osoba oprávněná k podnikání, která je provozovatelem zařízení k využití nebo k odstranění nebo ke sběru nebo k výkupu určeného druhu odpadu, nebo osoba, která je provozovatelem zařízení podle § 14 odst. 2, nebo provozovatelem zařízení podle § 33b odst. 1 písm. b) nebo za podmínek stanovených v § 17 též obec.

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 (viz Tab. č. 4).

Pokud to podmínky stavby dovolí, doporučujeme upřednostnit opětovné využití nekontaminovaných materiálů v rámci stavby (např. v rámci kolejového svršku a spodku) před jejich uložením na skládku.

Určení jednotlivých druhů odpadů a jejich množství je poněkud problematické a závisí především na technologické kázni dodavatelů stavebních prací. Je pravděpodobné, že množství odpadů a jejich druhová skladba budou při vlastní realizaci stavby poněkud odlišné.

V rámci stavby je plánováno zřízení ploch pro deponie vytěženého materiálu vhodného pro další využití v rámci stavby, a to na drážní ploše v žst. Hustopeče nad Bečvou, kde se v případě potřeby umístí také recyklační základna šterkového lože.

Tab. č. 4: Přehled předpokládaných odpadů vznikajících při výstavbě stavebního záměru převzatý z jiné obdobné stavby (O = ostatní odpad, N = nebezpečný odpad)

Kód druhu odpadu	Název druhu odpadu	Kategorie odpadu
02 Odpady ze zemědělství, zahradnictví, rybářství, lesnictví, myslivosti a z výroby a zpracování potravin		
02 01 03	Odpad rostlinných pletiv	O
07 Odpady z organických chemických procesů		
07 02 99	Odpady jinak blíže neurčené (podskupina: Odpady z výroby, zpracování, distribuce a používání plastů, syntetického kaučuku a syntetických vláken)	O
07 03 04	Jiná organická rozpouštědla, promývací kapaliny a matečné louhy	N
08 Odpady z výroby, zpracování, distribuce a používání ostatních nátěrových hmot (barev, laků a smaltů), lepidel a těsnicích materiálů a tiskařských barev		
08 01 11	Odpadní barvy a laky obsahující organická rozpouštědla nebo jiné nebezpečné látky	N
08 01 17	Odpady z odstraňování barev nebo laků obsahujících organická rozpouštědla nebo jiné nebezpečné látky	N
08 01 18	Jiné odpady z odstraňování barev nebo laků neuvedené pod číslem 08 01 17	O
15 Odpadní obaly: absorpční činidla, čisticí tkaniny, filtrační materiály a ochranné oděvy jinak neurčené		
15 01 01	Papírové a lepenkové obaly	O

„Zvýšení traťové rychlosti v úseku Valašské Meziříčí - Hustopeče nad Bečvou“
Oznámení dle přílohy č. 3 zákona č. 100/2001 Sb.

Kód druhu odpadu	Název druhu odpadu	Kategorie odpadu
15 01 02	Plastové obaly	O
15 01 06	Směsné obaly	O
15 01 10	Obaly znečištěné nebezpečnými látkami	N
16 Odpady v tomto katalogu jinak neurčené		
16 02 Odpady z elektrického a elektronického zařízení		
16 02 09	Transformátory a kondenzátory obsahující PCB	N
16 02 16	Jiné složky odstraněné z vyřazených zařízení neuvedené pod číslem 16 02 15 (např. izolátory, odpojovače)	O
16 02 14	Vyřazená zařízení neuvedená pod čísla 16 02 09 až 16 02 13	O
17 Stavební a demoliční odpady (včetně vytěžené zeminy z kontaminovaných míst)		
17 01 01	Beton	O
17 01 02	Cihly	O
17 01 06	Směsi nebo oddělené frakce betonu, cihel, tašek a keramických výrobků obsahující nebezpečné látky	N
17 01 07	Směsi nebo oddělené frakce betonu, cihel, tašek a keramických výrobků neuvedené pod číslem 17 01 06	O
17 02 01	Dřevo	O
17 02 02	Sklo	O
17 02 03	Plasty	O
17 02 04	Plasty	O
17 03 01	Asfaltové směsi obsahující dehet	N
17 03 02	Asfaltové směsi neuvedené pod číslem 17 03 01	O
17 04 02	Hliník	O
17 04 05	Železo a ocel	O
17 04 07	Směsné kovy	O
17 04 09	Kovový odpad znečištěný nebezpečnými látkami	N
17 04 11	Kabely neuvedené pod 17 04 10	O
17 05 03	Zemina a kamení obsahující nebezpečné látky	N
17 05 04	Zemina a kamení neuvedené pod číslem 17 05 03	O
17 05 07	Štěrky ze železničního svršku obsahující nebezpečné látky	N
17 05 08	Štěrky ze železničního svršku neuvedené pod číslem 17 05 07	O
17 06 01	Izolační materiál s obsahem azbestu	N
17 09 04	Směsné stavební a demoliční odpady neuvedené pod číslem 17 09 01, 17 09 02 a 17 09 03	O
20 Komunální odpady (odpady z domácnosti a podobné živnostenské, průmyslové odpady a		

Kód druhu odpadu	Název druhu odpadu	Kategorie odpadu
odpady z úřadů) včetně složek z odděleného sběru		
20 02 01	Biologicky rozložitelný odpad	O
20 03 01	Směsný komunální odpad	O

Předpokládané množství jednotlivých druhů odpadů, které budou vznikat v rámci výstavby, bude upřesněno v dalším stupni projektové dokumentace.

V případě využití **recyklační linky** v žst. Hustopeče nad Bečvou v rámci posuzované stavby, je třeba upozornit na následující skutečnosti vyplývající z platných legislativních předpisů v oblastech nakládání s odpady a ochrany ovzduší:

- Dle §14 odst. 1) zákona č. 185/2001 Sb. lze zařízení k využívání odpadů (recyklační základna) provozovat pouze na základě rozhodnutí krajského úřadu, kterým je udělen souhlas k provozování tohoto zařízení a které si vyžádá vybraný zhotovitel, jenž bude provádět recyklaci šterku z kolejového lože, před zahájením provozu recyklační základny.
- Dle zákona č. 201/2012 Sb. o ochraně ovzduší je recyklační linka stavebních hmot o projektovaném výkonu vyšším než 25 m³/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.

Odpady vznikající v rámci provozu záměru

Vzhledem k tomu, že předmětem posuzování je revitalizace stávající železniční trati Hustopeče nad Bečvou – Valašské Meziříčí, nebude se spektrum druhů odpadů vznikajících v období provozu výrazně lišit od stávajícího stavu. Při provozu posuzovaného záměru tak můžeme očekávat, že budou vznikat odpady typu komunálního (provoz výpravních budov železničních stanic) a dále odpady z údržby vlakových souprav, drážního tělesa, výhybek. Množství takto produkovaného odpadu však není v dnešní době možno stanovit.

B.3.4. Hlukové poměry

Posuzovaná stavba vyvolá hlukovou zátěž jak v období vlastní realizace stavebních prací, tak v období provozu.

Období výstavby

Hlavními bodovými zdroji hluku po dobu výstavby záměru budou stavební mechanismy nasazené v průběhu stavebních a zemních prací. Hlavním liniovým zdrojem bude stavební doprava. Předpokládá se nasazení běžných stavebních mechanismů - bagry, nakladače, nákladní auta, hutnící mechanismy, finišery a válce, autojeřáby, autodomíchávače, aj.

Ve stávající fázi projektové dokumentace není znám přesný harmonogram výstavby a nasazení jednotlivých typů strojů a zařízení. Hluk ze staveniště bude v čase proměnlivý a bude závislý na druhu, množství a místě prováděných prací, druhu a stavu stavebních strojů, počtu pracovníků a organizaci práce. Hlukové působení bude maximálně omezeno organizací výstavby, příp. používáním individuálních opatření k odhlučnění jednotlivých mechanismů (pokud to výstavba a její postup umožní).

Období provozu

Po potřeby posouzení vlivu záměru na životní prostředí byla v rámci provozu záměru zpracována akustická studie (viz příloha č. 3). 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 Nařízení vlády č. 272/2011 Sb. je hygienický limit hluku vyjádřený ekvivalentní hladinou akustického tlaku A od dopravy na drahách v chráněném venkovní prostoru a chráněném venkovním prostoru staveb stanovený součtem základní hladiny hluku $L_{AZ} = 50$ dB a příslušných korekcí:

pro hluk z dopravy na dráhách v OPD

pro **den** od 6⁰⁰ - 22⁰⁰ hod $L_{Aeq,T} = 60$ dB

pro **noc** od 22⁰⁰ - 6⁰⁰ hod $L_{Aeq,T} = 55$ dB

pro hluk z dopravy na dráhách (mimo OPD)

pro **den** od 6⁰⁰ - 22⁰⁰ hod $L_{Aeq,T} = 55$ dB

pro **noc** od 22⁰⁰ - 6⁰⁰ hod $L_{Aeq,T} = 50$ dB

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

pro **den** od 6⁰⁰ - 22⁰⁰ hod $L_{Aeq,T} = 70 \text{ dB}$

pro **noc** od 22⁰⁰ - 6⁰⁰ hod $L_{Aeq,T} = 65 \text{ dB}$

Porovnáním ekvivalentních hladin akustického tlaku od železniční dopravy z roku 2000 s výhledovým stavem (rok 2020) po provedených stavebních úpravách (viz příloha č. 3) je zřejmé, že dochází k nárůstu hladin akustického tlaku až 2,2 dB. Proto není možné užít korekci pro starou hlukovou zátěž a platí tak limitní hodnoty 60 dB / 55 dB (den / noc) v ochranném pásmu dráhy a 55 dB / 50 dB (den / noc) mimo ochranné pásmo dráhy.

Výpočet

Vstupní údaje hlukové studie jsou uvedeny výše – viz např. kapitola B.2.5. Nároky na dopravní a jinou infrastrukturu (viz tabulky Tab. č. 2 a Tab. č. 3).

Na základě přímého akustického měření viz příloha č. 3 (uskutečněného dne 9.10.2013) byly stanoveny hlučnosti jednotlivých typů vlakových souprav a byl proveden dopočet stávajícího hlukového ovlivnění. Ve výpočtovém modelu je proveden výpočet se stávajícími intenzitami dopravy.. Do ověřeného modelu jsou dosazeny intenzity vlakové dopravy dle GVD 2000-2001 a jsou provedeny výpočty zatížení hlukem z dopravy pro denní a noční dobu - stav pro rok 2000. V modelu byla zohledněna rekonstrukce kolejového svršku a byly doplněny intenzity dopravy pro výhledový stav. Hodnoty ekvivalentních hladin akustického tlaku byly vypočteny pro výhledový stav v denní a noční době. Na základě těchto hodnot a jejich porovnáním s limitními hodnotami dle Nařízení vlády č. 272/2011 Sb., byly navrženy odpovídající protihluková opatření.

Hladiny hluku zjištěné z přímého akustického měření v blízkosti posuzovaného záměru jsou přepočteny na stávající intenzity dopravy a jsou porovnány s hladinami hluku získanými z výpočtového modelu.

Tab. č. 5: Srovnání naměřené a vypočtené hodnoty v bodech měření

Místo měření	Modelové hodnoty		Naměřené hodnoty		Rozdíl	
	Den	Noc	Den	Noc	Den	Noc
M1	61,8 dB	62,2 dB	60,9 dB	61,5 dB	+0,9 dB	+0,7 dB
M2	61,5 dB	61,3 dB	60,3 dB	60,1 dB	+1,2 dB	+1,2 dB

- pro nastavení modelu jsou použity hodnoty z přímého akustického měření nekorigované na vliv odrazů od fasády, a ve výpočtovém modelu pro ověření nastavení byl vliv odrazů uvažován!

Rozdíl naměřených hodnot s vypočtenými je v absolutní hodnotě 1,2 dB a je ve výpočtech na straně bezpečnosti (výpočtový model zobrazuje mírně vyšší hodnoty). Lze tedy předpokládat, že výpočtový model je nastaven správně a odpovídá reálné situaci.

Tab. č. 6: Intenzita pravidelné vlakové dopravy pro rok 2000 dle GVD

druh vlaku	provoz	Počet vlakových souprav Rok 2000	
		den	noc
R / Sp	pravidelný	11	3
Os	pravidelný	18	8
Pn	pravidelný	18	10
Mn	pravidelný	3	3
Lv	pravidelný	2	2

Pozn.: R - rychlík, Sp - spěšný vlak, Os - osobní vlak, Pn - průběžný nákladní vlak, Mn - manipulační nákladní vlak, Lv – lokomotivní vlak

Pro zjištění hluku z dopravy byla použita nizozemská výpočtová metodika RMR2 publikovaná v "Rekenen Meetvoorschrift Railverkeerslawaa 96, Ministerie Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer, 20 November 1996". Výpočet byl proveden výpočtovým programem LimA 5.5. Průběh šíření hluku je dokumentován izofonovými pásmy s doplněním výpočtových bodů. Pro vyhodnocení akustických účinků bylo přihlédnuto k požadavkům a ustanovením Nařízení vlády č. 272/2011 Sb. v plném znění a k příslušným normám z oblasti akustiky.

Výsledné hodnoty jsou korigovány na vliv odrazů od fasád objektů. Nejistota výpočtu je do 2 dB.

Umístění výpočtových bodů:

bod výpočtu V1 – Valcha č.p. 117; parc. číslo 1086/1, k.ú. Hustopeče nad Bečvou

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

bod měření M1 – Lhotka nad Bečvou č.p. 28; parc. číslo 150, k.ú. Lhotka nad Bečvou

bod měření M2 – Hranická č.p. 388/1; parc. číslo 443, k.ú. Krásno nad Bečvou

Konkrétní výpočty jsou uvedeny v hlukové studii (viz příloha č. 3).

Vyhodnocení hlukové zátěže

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

Pokles hladin hluku vlivem rekonstrukce železničního svršku a sanací žel. spodku bude minimálně 3 dB. Ten však bude téměř eliminován zvýšením intenzit dopravy. Zvýšení maximální traťové rychlosti ze stávajících 80 km/h až na 140 km/h (160 km/h pro soupravy s naklápěcími skříněmi) vede k celkovému mírnému nárůstu hladin hluku jak v denní tak i v noční době.

Ve výhledovém stavu dojde v okolí rekonstruovaného úseku k nárůstu o až 2,2 dB v denní době. V noční době dojde vlivem nárůstu rychlostí a intenzity dopravy k nárůstu hladin hluku max. 0,9 dB.

Pro splnění příslušných limitních hodnot (bez korekce pro starou hlukovou zátěž) byl v místech, kde dochází k nadlimitnímu zatížení chráněného venkovního prostoru staveb, proveden návrh protihlukových clon (viz kapitola B.1.6). Rozsah protihlukových opatření byl navržen tak aby vyhovoval technickým požadavkům provozu a byl v souladu s Nařízením vlády č. 272/2011 Sb..

Nejzatíženějším objektem v řešeném úseku železniční trati je objekt Lhotka nad Bečvou č.p. 35 (výpočtový bod V8). Objekt výškového bytového domu je situován 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 se limitní hladiny u dotčeného objektu ve stávajícím stavu i výhledovém stavu pohybují na hranici limitu s korekcí na starou hlukovou zátěž (během noční doby), byl u tohoto objektu proveden návrh individuálních protihlukových opatření (IPO).

U ostatních obytných objektů v řešeném úseku železniční tratě po návrhu protihlukových stěn nedochází k překračování příslušných hygienických limitů.

B.3.5. Doplnující údaje

V rámci předmětného záměru nebudou provozovány žádné trvalé zdroje ionizujícího záření ve smyslu zákona č. 18/1997 Sb., o mírovém využívání jaderné energie a ionizující záření (atomový zákon). Výstavbou ani provozem záměru nebudou emitována radioaktivní nebo elektromagnetické záření v úrovních, které by mohly mít zjistitelný negativní dopad uvnitř nebo vně objektů. Rovněž v novém objektu nebudou používány materiály, které jsou zdrojem radioaktivního záření.

Dle mapy radonového indexu geologického podloží leží zájmová lokalita podél železniční trati č. 280 mezi stanicemi Valašské Meziříčí a Hustopeče nad Bečvou (mapový list 25-14) v území, které je převážně řazeno do kategorie s převažujícím nízkým radonovým indexem. V daném případě lze objemovou aktivitu ^{222}Rn v půdním vzduchu očekávat okolo 20 kBq/m³. K této hodnotě musí být vztažena příslušná opatření stavebního charakteru.

Pro přesné určení kategorie radonového indexu na stavebním pozemku však není možné provádět pouze odečtením z mapy, ale je třeba provést měření radonu v podloží na konkrétním místě tak, aby byly zohledněny lokální, mnohdy velmi proměnlivé geologické podmínky. V daném případě však lze pokládat uvedenou problematiku za nepříliš významnou.

Zvýšené koncentrace radonu mohou mít vliv především na plicní onemocnění. U horníků v uranových dolech byl zjištěn vyšší výskyt rakoviny plic. Bylo prokázáno, že příčinou toho bylo ozáření dýchacích cest produkty přeměny radonu. Stejná situace je i v domech s vysokou koncentrací radonu.

C. ÚDAJE O STAVU ŽIVOTNÍHO PROSTŘEDÍ V DOTČENÉM PROSTŘEDÍ

C.1. Výčet nejzávažnějších environmentálních charakteristik dotčeného území

C.1.1. Charakteristika území

Posuzovaný stavební záměr se nachází na území Olomouckého a Zlínského kraje a zasahuje na území obcí Hustopeče nad Bečvou, Choryně, Lešná a Valašské Meziříčí. Jedná se o dvojkolejnou železniční trať Hranice na Moravě - Střelná v mezistaničním úseku Valašské Meziříčí - Hustopeče nad Bečvou, kde v rámci stavby dojde ke zvýšení rychlosti trati v délce cca 7,2 km a rekonstrukci průjezdních hlavních kolejí včetně zhlaví v žst. Lhotka nad Bečvou. Nadmořská výška lokality se pohybuje mezi 265 a 295 m n. m. Pro stavbu budou přednostně využity pozemky ve správě SŽDC, s.o. Jedná se tak především o ostatní plochy (stávající železniční trať, stávající komunikace).

C.1.2. Klima

Z hlediska makroklimatických poměrů náleží území k severnímu podnebnému pásu, ve kterém dochází ke střetu vlivů Atlantského oceánu a eurasijského kontinentu. V oblasti převládá severovýchodní proudění větru, dalším převládajícím směrem je proudění jižní.

Dotčená lokalita leží podle Mapy klimatických oblastí Československa (QUITT 1971) v mírně teplých oblastech kategorie MT 9 a MT 10.

MT9 je charakteristická dlouhým, teplým suchým až mírně suchým létem. Přechodné období je krátké s mírným až mírně teplým jarem a mírně teplým podzimem. Zima je krátká, mírná a suchá, s krátkým trváním sněhové pokrývky.

Mírně teplá oblast MT10 je charakteristická dlouhým, teplým a suchým létem. Přechodné období je krátké s mírně teplým jarem a mírně teplým podzimem. Zima je krátká, mírně teplá a velmi suchá, s krátkým trváním sněhové pokrývky. (QUITT 1971). Bližší charakteristiky mírně teplé oblasti MT9 a MT10 udává Tab.č.7.

Tab. č. 7: Klimatické charakteristiky mírně teplé oblasti MT9 a MT10(Quitt 1971)

Klimatická oblast	MT9	MT10
Počet letních dnů	40 - 50	40 - 50
Počet dnů s průměrnou teplotou 10°C a více	140 – 160	140 – 160
Počet mrazových dnů	110 – 130	110 – 130
Počet ledových dnů	30 - 40	30 – 40
Průměrná teplota v lednu	-3 – -4	-2 - -3
Průměrná teplota v červenci	17 – 18	17 – 18
Průměrná teplota v dubnu	6 – 7	7 – 8
Průměrná teplota v říjnu	7 - 8	7 - 8
Průměrný počet dnů se srážkami 1 mm a více	100 – 120	100 – 120
Srážkový úhrn ve vegetačním období	400 – 450	400 – 450
Srážkový úhrn v zimním období	250 – 300	200 – 250
Počet dnů se sněhovou pokrývkou	60 - 80	50 – 60
Počet dnů zamračených	120 - 150	120 – 150
Počet dnů jasných	40 – 50	40 – 50

Zájmová oblast mezi sídly Valašské Meziříčí a Hustopeče nad Bečvou má průměrnou roční teplotu pohybující se mezi 6 a 7 °C a průměrné srážky nepřesahují 800 mm. Oblast se nachází v Rožnovské brázdě silně ovlivněné blízkostí pohoří z obou stran (Vsetínská hornatina, Moravskoslezské Beskydy).

Ovzduší

Kvalita ovzduší v zájmové oblasti je uspokojivá, dochází zde však dlouhodobě k mírnému překračování imisního limitu pro polétavý prach frakce PM₁₀ při denním průměrování. Zvýšené množství polétavého prachu může být dáno jak přítomností významného silničního tahu ve směru od Hranic na slovenskou Žilinu, ale také zimními teplotními inverzemi se zhoršenými podmínkami rozptylu znečišťujících látek. Situace inverzní bývají částečně rozptýleny mírnými severozápadními větry provětrávajícími Rožnovskou brázdou.

Pro charakteristiku stávajícího stavu znečištění ovzduší v záměrem dotčeném území byly použity údaje z Českého hydrometeorologického ústavu – klouzavé pětileté průměrné imisní koncentrace látek v období od roku 2007 do roku 2011.

Tab. č. 8: Stávající úroveň znečištění dle klouzavých pětiletých průměrů imisních koncentrací za období 2007 – 2011, průměrné roční koncentrace (zdroj: www.chmi.cz)

škodlivina	NO ₂	PM ₁₀	PM _{2,5}	SO ₂	BaP	benzen
imisní koncentrace [µg/m ³]	10 – 19,4	29,2 – 32,1	20,8 – 23,8	27,5 – 32,1	0,00081 – 0,0024	2
Imisní limit [µg/m ³]	40	40	25	125	0,001	5

Z Tab. č. 8 je patrné, že na posuzovaném území jsou překračovány roční imisní koncentrace benzo(a)pyrenu (ve Valašském Meziříčí).

Po realizaci stavebního záměru se nepředpokládá výrazné zhoršení imisní situace v zájmovém území.

C.1.3. Geologická stavba a hydrogeologické poměry

Geologická charakteristika

Zájmové území spadá do území Podbeskydské pahorkatiny, které je převážně tvořeno paleogenními a křídovými sedimenty překrytými rozsáhlými kvartérními pokryvy štěrkopísků, spraší a povodňových hlín.

Svahové deformace ani sesuvná území se v blízkém okolí záměru nevyskytují.

Hydrogeologická charakteristika

Podle hydrogeologické mapy ČR (<http://heis.vuv.cz>) lokalita leží v hydrogeologickém rajonu svrchní vrstvy „Kvartér horní Bečvy“, který patří do skupiny rajonů Kvartérních sedimentů v povodí Moravy. V zájmovém území (mapový čtverec 25-14) se z hlediska hydrogeologického horninové prostředí nachází fluvialní písčité štěrky vyšších teras. Kolektor kvartérních pleistocenních fluvialních sedimentů lze charakterizovat koeficienty transmisivity $T = 10^{-4}$ až $10^{-3} \text{ m}^2 \cdot \text{s}^{-1}$ - střední transmisivita a průlinová propustnost.

Kvalitou podzemní vody se zájmová lokalita řadí k území s výskytem podzemní vody vyžadující složitější úpravu - voda II. kategorie, s vyšším obsahem iontů Ca^{2+} .

Značná část území Zlínského kraje je vyhlášena Chráněnou oblastí přirozené akumulace podzemních vod (CHOPAV) pod názvem Vsetínské vrchy. Zájmová lokalita se však nachází ve vzdálenosti cca 300 m západně od hranice CHOPAV Vsetínské vrchy.

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).

C.1.4. 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 štěrkopísku ve vzdálenosti cca 85 m jižně od stavebního záměru.

Poloha nejbližších ložisek nerostných surovin, jejich ochranných území a oblastí těžby v okolí záměru je zřejmá z přílohy č. 2.

C.1.5. Geomorfologie

Z geomorfologického hlediska (Demek 1987) se zájmová lokalita nachází v systému alpskohimalájském, provincii Západní Karpaty, v oblasti Západobeskydské podhůří a v celku Podbeskydská pahorkatina.

Podbeskydská pahorkatina je členitá pahorkatina budovaná křídovými a paleogenními flyšovými horninami vnější skupiny příkrovů s vyvělinami těšínitů, krami kulmských a bradly jurských vrchovin a neogenními a kvartérními sedimenty.

Zájmová lokalita se nachází v okrsku Valašskomeziříčská kotlina. Jedná se o akumulární rovinu tvořenou kvartérními říčními písčitohlinitými a štěrkovými sedimenty. Tato až 3 km široká údolní niva řeky Bečvy zahrnuje i zbytky říčních teras a odkryté dolomitické vápence u Choryně. Kotlina je převážně vyplněna nivními porosty.

C.1.6. Hydrologické poměry

Území zájmové lokality náleží do úmoří Černého moře. Nejvýznamnějším tokem v oblasti je řeka Bečva, která pramení Vsetínských vrších a jejím soutokem se Vsetínskou Bečvou ve

Valašském Meziříčí vzniká vodní tok Bečva. Délka toku řeky Bečvy dosahuje přibližně 37,98 km a plocha povodí od pramene k závěrnému profilu dosahuje cca 215,5 km².

Nejblíže záměru protéká Bečva a její pravobřežní přítoky, které kříží předmětná železniční trať. Jedná se o následující přítoky Bečvy ve směru toku: 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). 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.

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} bylo stanoveno neformálním aktem Krajského úřadu Zlínského kraje (pod č.j. KUZL 18117/2004 ŽPZE - DZ) ze dne 6.12.2004 mezi říčními km 49,885 - 55 km, který byl později pozměněn aktem Krajského úřadu Olomouckého kraje (pod č.j. KUOK 22888/2006) stanovujícím záplavové území mezi říčními kilometry 0,0 - 53,96 a dokumentem Krajského úřadu Zlínského kraje (pod č.j. KUZL 2584/2003 ŽPZE-DZ) vymezujícím záplavové území mezi říčními kilometry 55,00 - 61,20.

C.1.7. Půdy

Lokalita určená k realizaci stavebního záměru náleží podle taxonomického klasifikačního systému půd (TKSP) zveřejněného na portálu veřejné správy do oblasti fluvizemí glejových pelických.

Fluvizemě se nachází na větších plochách zejména v nížinách. Vyplňují plochá dna říčních údolí, obzvláště podél větších vodních toků. Půdotvorným substrátem jsou výhradně nivní uloženiny. Jedná se o vývojově mladé půdy, jejichž vývoj je přerušován akumulací činností vodního toku při záplavách. Zrnitost fluvizemě závisí na rychlosti vodního toku a vzdálenosti od řečiště. Původní vegetací na těchto půdách jsou lužní lesy a jiné lužní porosty.

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.

C.1.8. Zvláště chráněná území a přírodní parky

Zvláště chráněná území dle zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, v platném znění, můžeme pracovní 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.

C.1.9. Území chráněná na základě mezinárodních úmluv

Dalším typem území jsou území vyhlášená v rámci realizace mezinárodních úmluv na ochranu životního prostředí. Do této kategorie můžeme zařadit území vyhovující požadavkům Ramsarské úmluvy (jedná se o mokřady mezinárodního významu) či požadavkům Bernské konvence. Dále se do této kategorie zařazují i významná ptačí území (tj. lokality vytipované na základě průzkumu organizace Bird Life International – IBA review, 2000).

V zájmové lokalitě ani v jejím širším okolí se nevyskytují výše zmíněná území.

Území soustavy 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 váška jasnokvrnná (*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 a Krajského úřadu Zlínského kraje, Odboru životního prostředí a zemědělství, 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 (příloha č. 6).

C.1.10. Územní systém ekologické stability

ÚSES je vymezován na základě zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, v platném znění. Můžeme jej charakterizovat jako vzájemně propojený soubor přirozených i pozměněných, avšak přírodě blízkých ekosystémů. ÚSES umožňuje uchování a reprodukci přírodního bohatství, příznivě působí na okolní, méně stabilní části krajiny a vytváří tak základ pro její mnohostranné využívání. Vymezení ÚSES stanoví a jeho hodnocení provádějí orgány územního plánování a ochrany přírody ve spolupráci s orgány vodohospodářskými, ochrany zemědělského půdního fondu a státní správy lesního hospodářství.

Rozlišují se tři úrovně ÚSES:

- místní (lokální)
- regionální
- nadregionální

a) Nadregionální prvky ÚSES

V širším území záměru prochází osa nadregionálního biokoridoru K 143, který je tvořen nivní a vodní osou kopírující vodní tok Bečva.

b) Regionální prvky ÚSES

Vodní tok Bečvy tvoří vodní osu regionálního biokoridoru RK 1546 po hranici Olomouckého kraje a dále navazující osou RBK 1547 ukončenou při soutoku Vsetínské a Rožnovské Bečvy. Zmíněné regionální prvky jsou doplněny lokálními biocentry.

Stavební záměr přímo nezasahuje do žádného regionálního prvku ÚSES.

c) Lokální prvky ÚSES

Dle platných územních plánů kříží stavba z prvků územního systému ekologické stability stavba lokální biokoridor LBK 1, který je vymezený podél koryta vodního toku Černý potok (km 23,037).

Žádných dalších prvků lokálního ÚSES se stavba nedotkne.

C.1.11. Významné krajinné prvky

Pojem významný krajinný prvek (dále jen VKP) byl zaveden zákonem č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, v platném znění. Jako VKP jsou definovány ekologicky, geomorfologicky nebo esteticky hodnotné část krajiny, které utváří její typický vzhled nebo přispívají k udržení její stability. Významnými krajinnými prvky jsou lesy, rašeliniště, vodní toky, rybníky, jezera, údolní nivy (tzv. VKP ze zákona) nebo jiné části krajiny, které takto zaregistruje ve smyslu zákona o ochraně přírody příslušný orgán státní správy. Jde zejména o mokřady, stepní trávníky, remízy, meze, trvalé travní plochy, naleziště nerostů a zkamenělin, umělé i přirozené skalní útvary, výchozy a odkryvy. Mohou jimi být i cenné plochy porostů sídelních útvarů včetně historických zahrad a parků.

1) VKP ze zákona

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), občasné tok (km 17,282) a bezejmenný pravobřežní přítok Bečvy (km 16,313).

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

Most v km 22,777, který převádí občasnou vodoteč, vyhoví požadované přechodnosti traťové třídy D4 s přidruženou rychlostí tohoto traťového úseku po rekonstrukci. Vzhledem k nedávné rekonstrukci mostu je, ponechán bez úpravy.

Mostní objekt přes Jasenický potok bude rozšířen na obou stranách. Nové železobetonové přibetonávky budou založeny na mikropilotách a k stávající konstrukci budou ukotveny trny v místě opěr. Mezi deskami bude provedena dilatační spára. Rozšíření bude na každé straně odlišné. U koleje č.1 dojde k rozšíření opěry a desky o 0,97 m, což znamená, že nová římsa na rozšiřující desce nebude mít konzolu. U koleje č.2 bude z důvodu většího odsunu koleje směrem od mostu deska rozšířena o 1,72 m a opěra o 1,1 m. Římsa bude tedy uložena na konzole šířky 0,62 m. Součástí nových betonových částí budou i rovnoběžná křídla, která budou oproti stávajícímu stavu prodloužena na sklon svahu od koryta potoka 1:1,5 plus rezerva. Nové betonové části budou staticky fungovat jako polorámy založeny hlubinně. Izolace bude obnovena jenom na železobetonové desce, stávající spodní stavba, kromě pracovní spáry mezi úložním prahem a opěrou izolována nebude. Odvodnění rubu bude střechovité, s vyústěním přes opěry nových částí mostu.

Propustek pro bezejmenný pravobřežní přítok Bečvy v km 19,939. Tento propustek je umístěn v EVL Choryňský mokřad. Stávající propustek bude nahrazen rámovým. Optimální je otvor rámu 1,2x1,2m, který bude zapuštěn dle výšky násypu. Na dně bude v dlažbě vytvořena kyneta s bermami. Rámy budou opatřeny izolací z natavovaných pásů s tvrdou ochranou. Křídla budou rovnoběžná s tratí, zavěšená na nosné konstrukci.

Mostní objekt přes Mřenku - vzhledem ke špatnému stavu konstrukce, dojde k celkové přestavbě mostu (nové mostní konstrukce). Bude se jednat o železobetonový polorám založený plošně.

Mostní objekt přes bezejmenný pravobřežní přítok Bečvy v km 16,313. Vzhledem k špatnému technickému stavu konstrukce dojde k přestavbě na železobetonový rám stejného rozpětí.

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).

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

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 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.

2) VKP registrované

Dle územních plánů obcí a územní plánovacích podkladů se v předmětné lokalitě nenachází žádné registrované významné krajinné prvky dle § 6, zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, v platném znění.

C.2. Stručná charakteristika stavu složek životního prostředí v dotčeném prostředí, které budou pravděpodobně významně ovlivněny

C.2.1. Fauna a flóra

Zájmová lokalita leží z hlediska biogeografického členění České republiky (CULEK, 1996) v Hranickém bioregionu. Tento bioregion se nachází ve střední části Moravy a zabírá západní část geomorfologických celků Moravská brána, Podbeskydská brána, výběžek Nízkého Jeseníku, Hornomoravského úvalu i Vizovické vrchoviny. Pro bioregion je charakteristická absence většiny horských druhů. Netypickou část bioregionu tvoří široké nivy s luhy a olšinami, které tvoří přechod ke Kojetínskému bioregionu a také je netypické ploché úpatí Nízkého Jeseníku, kam ještě sestupují demontánní druhy. V současnosti v Hranickém bioregionu převažuje orná půda. V lesích kromě kulturních jehličnanů je velké zastoupení dubohabřin, na kulmu i s fragmenty bučin.

A) Fauna

Průzkum byl zaměřen zejména na zjištění výskytu druhů a posouzení vhodnosti území pro život a rozmnožování živočichů. Hodnocení vycházelo z terénních zoologických průzkumů prováděných Mgr. Kočvarou v okolí Hustopečí nad Bečvou v letech 2006 a 2009 a v okolí Choryně v letech 2007 a 2011 pro jiné záměry. Dále pak byla předmětná lokalita (mapové čtverce č. 6473 a 6573, dle www.biolib.cz) vícekrát navštívena roku 2013.

Terénní průzkum umožnil zhodnocení významu území jako takového, především s ohledem na přítomné biotopy a celkový charakter lokality z hlediska širších vztahů. Hodnocení nevychází pouze z aktuálních poznatků zjištěných při cíleném průzkumu, ale posuzuje i další možné vlivy na přítomné významné biotopy a lokality v okolí.

Výsledky jsou navíc v případě relevantnosti údajů doplněny o publikované údaje v rámci širšího okolí (Šťastný, Bejček & Hudec 2006, Mikátová et al. 2001, Moravec 1994, Anděra & Hanzal 1995, 1996, Anděra 2000, Anděra & Beneš 2001, 2002, Anděra & Červený 2004, Anděra & Hanák 2007, Hanák & Anděra 2005, 2006).

Zkoumaní obratlovci byli sledováni jak vizuálně, tak akusticky. Jejich výskyt byl posuzován z kvalitativního, v případě vzácných druhů i kvantitativního hlediska. U ptáčích druhů bylo v rámci možností zjišťováno, zdali na lokalitě hnízdí či nikoli, a na které biotopy a části území jsou nebo mohou být vázány.

U obojživelníků, plazů a savců bylo cílem zaznamenat přítomné dospělé jedince, případně snůšky s vajíčky nebo mláďata. Vzhledem ke skutečnosti, že je průzkum prováděn nedestruktivními metodami, je vždy věnována zvýšená pozornost pobytovým stopám (stopy,

trus, zbytky potravy, okusy), a to především savců vzhledem k jejich převažující noční aktivitě. Druhy byly uspořádány do přehledu, který zahrnuje všechny významné zástupce, jež byly na vymezeném území zjištěny. Návosloví uváděných taxonů obratlovců vychází z aktuálně používané systematiky (www.biolib.cz).

V následující části jsou uvedeny přehledy zjištěných druhů, rozdělených do zájmových skupin. Jsou uvedeny pouze ty druhy, které mají nebo mohou mít k zájmovému území konkrétní vztah (zjištěné anebo potenciální stanoviště pro rozmnožování, zimování, potravní stanoviště, tahová zastávka). Ostatní druhy, pro které je území netypické a jejichž výskyt lze charakterizovat jako náhodný nebo ojedinělý (vyskytují se v jiných typech prostředí), nejsou uváděny. To platí např. pro vrubozobé a bahňáky, u kterých je znám výskyt nebo hnízdění v širším okolí lokality. Tyto neuvedené druhy jsou však vázány na specifické biotopy a i forma výskytu na lokalitách vylučuje případné ovlivnění ze strany záměru, respektive výskyt v blízkém okolí železnice.

U každého druhu je uveden stupeň ohrožení, a to podle přílohy č. III vyhlášky MŽP ČR č. 395/1992 Sb. ve znění vyhlášky MŽP ČR č. 175/2006 Sb. k zákonu ČNR č. 114/1992 Sb., podle Červených seznamů ČR (Šťastný & Bejček 2003, Zavadil & Moravec 2003, Anděra & Červený 2003). Dále je uvedeno, zda se druh nachází v Příloze I Směrnice 79/409/EHS nebo v příloze II nebo IV Směrnice 92/43/EHS. Přehled zkratk je následující:

Zákonem chráněné druhy: O – Ohrožený druh, SO – Silně ohrožený druh, KO – Kriticky ohrožený druh; Červené seznamy obratlovců ČR: EX – Vyhynulý, RE – Druh vymizelý na území ČR, EW – Vyhynulý nebo vyhubený ve volné přírodě, CR – Kriticky ohrožený druh, EN – Ohrožený druh, VU – Zranitelný druh, NT – Téměř ohrožený druh, LC – Málo dotčený druh, NE – nevyhodnocené druhy, DD – taxon, o němž jsou nedostatečné údaje. I, II, IV – druh je uveden v příslušné příloze Směrnice 79/409/EHS nebo 92/43/EHS.

Bezobratlí

V rámci skupiny bezobratlých byla zaznamenána přítomnost běžných zástupců. Z chráněných druhů bezobratlých bylo poblíž železnice nalezeno mraveniště druhu *Formica* sp. (O). Mraveniště tohoto taxonu se nacházelo na 18,0 drážním km, po levé straně ze směru z Hustopečí nad Bečvou do Valašského Meziříčí. Pokud by mělo dojít k dotčení mraveniště tohoto taxonu, je potřeba provést záchranný transfer. Pro transfer je potřeba zažádat o výjimku ze zákazů u zvláště chráněných druhů rostlin a živočichů § 56 zákona 114/1992 Sb, v platném znění.

Na území EVL se vyskytuje evropsky významný druh vážka jasnoskrvná (*Leucorrhinia pectoralis*) (VU, II, IV), tento druh nebude významně ovlivněn rekonstrukcí tratě, protože jejím přirozeným biotopem jsou tůň stojatých vod s bohatým litorálním pásmem, které se vyskytují spíše v blízkosti Choryňského rybníka. V okolí železnice je sice několik periodických tůň, ale při rekonstrukci tratě by neměly být tyto tůň dotčeny, protože se nachází mimo zájmové území.

Obojživelníci

Území dotčené rekonstrukcí železniční trati nepředstavuje významný biotop pro výskyt obojživelníků. Trať vede v blízkosti EVL povětšinou po náspech, které nejsou vhodnými biotopy pro výskyt obojživelníků. Obojživelníci se vyskytují v okolí železnice, poblíž odvodňovacích struh, periodických tůň a v okolních lesích. Samotné lesy na území EVL jsou významným biotopem pro výskyt a rozmnožování obojživelníků. Na jaře se zde vytvářejí periodické tůň, které jsou vhodné pro rozmnožování celé řady obojživelníků, a v létě tyto lesy nabízejí velké množství vhodných úkrytů. Při zoologickém průzkumu byly nalezeny tyto druhy obojživelníků:

- **Čolek obecný** (*Lissotriton vulgaris*)(SO, NT) se vyskytuje v lesích v tůň kolem řeky Bečvy a byl zjištěn i v tůň v EVL Choryňském mokřadu, v bezprostřední blízkosti trati nebyl zjištěn a výskyt se ani nepředpokládá.
- **Ropucha obecná** (*Bufo bufo*)(O, NT) se vyskytuje v tůň kolem řeky Bečvy a ve všech nádržích v okolí, rovněž migruje v rámci celé údolní nivy Bečvy a v navazujících lesních porostech, nejbližší se pravidelně rozmnožuje v lesních tůň SZ od potoka Mřenka jižně od trati, pozorována i v lese Paseka u Choryňského mokřadu.
- **Ropucha zelená** (*Pseudepidalea viridis*)(SO,NT,IV) se vyskytuje se jednotlivě v kalužích na poli v okolí trati. V r. 2009 byla pozorována na poli mezi železnicí a štěrkovnou jižně od Hustopečí, kde vznikly kaluže po skryvce ornice. V současné době je její výskyt pravděpodobný v místech vzniku terénních depresí s kalužemi.
- **Rosnička zelená** (*Hyla arborea*)(SO,NT,IV) se vyskytuje se početně v okolí vodních ploch jižně od železnice a na Choryňském mokřadu, včetně okolních náletových porostů, rovněž v porostech podél řeky Bečvy. V území hojný druh.
- **Skokan hnědý** (*Rana temporaria*)(NT) se vyskytuje v tůň a vodních plochách fakticky všude kolem železnice, v území velmi početný, rovněž migruje v rámci údolní Nivy Bečvy a navazujících lesních porostů.

- **Skokan štíhlý** (*Rana dalmatina*)(SO,NT,IV) je v území rovněž relativně početný, zejména v lesních tůních JV od stávající šterkovny. V území plošně migruje.
- **Skokan zelený** (*Pelophylax esculentus*)(SO,NT) má početný výskyt zejména na rybnících jižně od železnice a Choryňském mokřadu, při migraci velmi často v kalužích na poli kolem železnice. Rovněž zjištěn v potůčcích protékajících pod železnicí jižně od rybníka Záviš a Velkého lesního rybníka.
- **Skokan skřehotavý** (*Pelophylax ridibundus*)(KO,NT) byl zjištěn ve staré šterkovně u Hustopečí nad Bečvou, rovněž v Choryňském mokřadu.
- **Kuňka žlutobřichá** (*Bombina variegata*)(SO,VU,II, IV) se v území vyskytuje roztroušeně zejména v tůních u Bečvy, rovněž v tůních a kalužích u polních cest. V r. 2009 zjištěna mezi železnicí a šterkovnou JV od stanice Hustopeče v kalužích u polní cesty.

Při minimalizaci zásahů do lesů v okolí dráhy a do vodních toků a tůní nelze u tohoto záměru předpokládat významný vliv na populaci obojživelníků. Je nutné předcházet úniku látek toxických pro vodní organismy do vodních toků a je nutné předcházet havarijním stavům.

Plazi

V blízkosti záměru bylo zaznamenáno několik druhů plazů. Tyto druhy nebyly až na výjimky zaznamenány přímo na tělese dráhy. Během zoologických průzkumů byly zachyceny tyto druhy:

- **Ještěrka obecná** (*Lacerta agilis*)(SO,NT,IV) se v území vyskytuje plošně, zejména na okraji šterkoven v ruderální vegetaci a na okraji Bečvy. V r. 2009 pozorována u tělesa železnice u šterkovny JV od stanice Hustopeče.
- **Ještěrka živorodá** (*Zootoca vivipara*)(SO,NT) je v území vzácnější, jednotlivě byla pozorována na okraji Bečvy a loukách u lesa Paseka a Doubek.
- **Slepýš křehký** (*Anguis fragilis*)(SO,LC) byl jednotlivě zjištěn na okraji obou šterkoven a na okraji lesa Doubek.
- **Užovka obojková** (*Natrix natrix*)(O,LC) byla opakovaně zastižena v řece Bečvě a v okolních tůních a šterkovnách, vyskytuje se v celém území včetně drobných vodotečí.

Ptáci

V trase záměru a nejbližším okolí bylo zjištěno či lze předpokládat výskyt běžných druhů ptáků. Pozorované druhy byly přímo na lokalitě zaznamenány pouze na přeletu, nelze předpokládat, že by záměr rekonstrukce železnice měl na tyto druhy vliv.

Posuzovaným záměrem budou dotčeny některé dřeviny, zejména křoviny v přímém okolí železniční trati, ve kterých lze očekávat hnízdění některých druhů. Z tohoto důvodu je nutné kácet dřeviny mimo období hnízdění těchto druhů. Druhy zachycené v okolí záměru uvádí Tab. č. 9.

Tab. č. 9: Seznam ptačích druhů pozorovaných v okolí předmětné lokality

Český název	Vědecký název	Stupeň ohrožení
Kormorán velký	<i>Phalacrocorax carbo</i>	VU
Volavka popelavá	<i>Ardea cinerea</i>	NT
Čáp černý	<i>Ciconia nigra</i>	SO, VU, I
Čáp bílý	<i>Ciconia ciconia</i>	O, NT, I
Kachna divoká	<i>Anas platyrhynchos</i>	
Včelojed lesní	<i>Pernis apivorus</i>	SO, EN, I
Orel mořský	<i>Haliaetus albicilla</i>	KO, CR, I
Moták pochop	<i>Circus aeruginosus</i>	O, VU, I
Krahujec obecný	<i>Accipiter nisus</i>	SO, VU
Káně lesní	<i>Buteo buteo</i>	
Poštolka obecná	<i>Falco tinnunculus</i>	
Křepelka polní	<i>Coturnix coturnix</i>	SO, NT
Bažant obecný	<i>Phasianus colchicus</i>	
Kulík říční	<i>Charadrius dubius</i>	VU
Pisík obecný	<i>Actitis hypoleucos</i>	SO, EN
Čejka chocholatá	<i>Vanellus vanellus</i>	VU
Racek chechtavý	<i>Larus ridibundus</i>	VU
Holub hřivnáč	<i>Columba palumbus</i>	
Hrdlička zahradní	<i>Streptopelia decaocto</i>	
Hrdlička divoká	<i>Streptopelia turtur</i>	
Kukačka obecná	<i>Cuculus canorus</i>	
Puštík obecný	<i>Strix aluco</i>	
Kalous ušatý	<i>Asio otus</i>	LC
Rorýs obecný	<i>Apus apus</i>	O
Leďňáček říční	<i>Alcedo atthis</i>	SO, VU, I
Krutihlav obecný	<i>Jynx torquilla</i>	SO, VU
Žluna šedá	<i>Picus canus</i>	VU, I
Žluna zelená	<i>Picus viridis</i>	LC
Datel černý	<i>Dryocopus martius</i>	LC, I
Strakapoud malý	<i>Dendrocopus minor</i>	VU
Strakapoud velký	<i>Dendrocopus major</i>	
Strakapoud prostřední	<i>Dendrocopus medius</i>	O, VU, I
Skřivan polní	<i>Alauda arvensis</i>	
Břehule říční	<i>Riparia riparia</i>	O, NT
Vlaštovka obecná	<i>Hirundo rustica</i>	O, LC
Jiřička obecná	<i>Delichon urbica</i>	NT
Linduška lesní	<i>Anthus frivialis</i>	
Konipas horský	<i>Motacilla cinerea</i>	
Konipas bílý	<i>Motacilla alba</i>	
Skorec vodní	<i>Cinclus cinclus</i>	LC
Střízlík obecný	<i>Troglodytes troglodytes</i>	
Pěvuška modrá	<i>Prunella modularis</i>	
Červenka obecná	<i>Erithacus rubecula</i>	
Slavík obecný	<i>Luscinia megarhynchos</i>	O, LC
Rehek domácí	<i>Phoenicurus ochruros</i>	
Rehek zahradní	<i>Phoenicurus phoenicurus</i>	

„Zvýšení traťové rychlosti v úseku Valašské Meziříčí - Hustopeče nad Bečvou“
Oznámení dle přílohy č. 3 zákona č. 100/2001 Sb.

Český název	Vědecký název	Stupeň ohrožení
Bramborníček hnědý	<i>Saxicola rubetra</i>	O, LC
Bramborníček černohlavý	<i>Saxicola rubetra</i>	O, VU
Kos černý	<i>Turdus merula</i>	
Drozd kvíčala	<i>Turdus pilaris</i>	
Drozd zpěvný	<i>Turdus philomelos</i>	
Drozd brávník	<i>Turdus viscivorus</i>	
Cvrčilka zelená	<i>Locustella naevia</i>	
Cvrčilka říční	<i>Locustella fluviatilis</i>	
Rákosník zpěvný	<i>Acrocephalus palustris</i>	
Sedmíhlásek hajní	<i>Hippolais icterina</i>	
Pěnice pokřovní	<i>Sylvia curruca</i>	
Pěnice hnědokřídla	<i>Sylvia communis</i>	
Pěnice slavíková	<i>Sylvia borin</i>	
Pěnice černohlavá	<i>Sylvia atricapilla</i>	
Budníček lesní	<i>Phylloscopus sibilatrix</i>	
Budníček menší	<i>Phylloscopus collybita</i>	
Budníček větší	<i>Phylloscopus trochilus</i>	
Králíček obecný	<i>Regulus regulus</i>	
Králíček ohnivý	<i>Regulus ignicapillus</i>	
Lejsek šedý	<i>Muscicapa striata</i>	O, LC
Lejsek bělokrký	<i>Ficedula albicollis</i>	NT, I
Lejsek černohlavý	<i>Ficedula hypoleuca</i>	NT
Mlynařík dlouhoocasý	<i>Aegithalos caudatus</i>	
Sýkora babka	<i>Parus palustris</i>	
Sýkora lužní	<i>Parus montanus</i>	
Sýkora modřinka	<i>Parus caeruleus</i>	
Sýkora koňadra	<i>Parus major</i>	
Brhlík lesní	<i>Sitta europaea</i>	
Šoupálek dlouhoprstý	<i>Certhia familiaris</i>	
Žluva hajní	<i>Oriolus oriolus</i>	SO, LC
Ťuhýk obecný	<i>Lanius collurio</i>	O, NT, I
Ťuhýk šedý	<i>Lanius excubitor</i>	O, VU
Sojka obecná	<i>Garrulus glandarius</i>	
Straka obecná	<i>Pica pica</i>	
Havran polní	<i>Corvus frugilegus</i>	VU
Vrána šedá	<i>Corvus cornix</i>	NT
Krkavec velký	<i>Corvus corax</i>	O, VU
Špaček obecný	<i>Strunus vulgaris</i>	
Vrabec domácí	<i>Passer domesticus</i>	LC
Vrabec polní	<i>Passer montanus</i>	LC
Pěnkava obecná	<i>Fringilla coelebs</i>	
Zvonohlík zahradní	<i>Serinus serinus</i>	
Zvonek zelený	<i>Carduelis carduelis</i>	
Čížek lesní	<i>Carduelis spinus</i>	
Konopka obecná	<i>Carduelis cannabina</i>	
Křivka obecná	<i>Loxia curvirostra</i>	
Hýl obecný	<i>Pyrrhula pyrrhula</i>	
Dlask tlustozobý	<i>Coccothraustes coccothraustes</i>	
Strnad obecný	<i>Emberiza citrinella</i>	

Následující odstavce obsahují podrobnější komentář ke vybraným druhům ptáků:

- **Kormorán velký** (*Phalacrocorax carbo*) (VU), který loví a zimuje na řece Bečvě a okolních vodních plochách.

- **Volavka popelavá** (*Ardea cinerea*) (NT), která loví a zimuje v celém území, zejména vodních nádrží, loukách a polích. Jednotlivě hnízdí v lesních porostech v okolí Bečvy.
- **Volavka bílá** (*Egretta alba*) (SO,I), jež pravidelně vyskytuje při migraci a v zimě na polích a loukách v okolí železnice.
- **Čáp černý** (*Ciconia nigra*)(SO,VU,I) loví v celém území zejména u vodních ploch a mokřadů, vzácněji hnízdí v okolních lesních porostech.
- **Čáp bílý** (*Ciconia ciconia*)(O,NT,I) několik párů hnízdí v okolních obcích na komínech a podločkách (nejblíže Hustopeče nad Bečvou, Choryně, Lešná), pravidelně zalétá za potravou na okolní pole a louky včetně okolí železnice.
- **Včelojed lesní** (*Pernis apivorus*)(SO,EN,I) územím migruje a vzácně hnízdí v lesních porostech jižně od Bečvy.
- **Orel mořský** (*Haliaeetus albicilla*)(KO,CR,I) územím migruje a zimuje na vodních plochách a v okolí řeky Bečvy.
- **Moták pochop** (*Circus aeruginosus*)(O,VU,I) hnízdí v území na podmáčených plochách s rákosinami, min. dva páry na Choryňském mokřadu a min. dva další páry v okolí lokality, na polích v okolí železnice loví potravu.
- **Krahujec obecný** (*Accipiter nisus*)(SO,VU) loví a přeletuje v porostech v bezprostředním okolí trati.
- **Křepelka polní** (*Coturnix coturnix*)(SO,NT) hnízdí na polích v okolí železnice, početnost závisí na pěstované kultuře.
- **Kulík říční** (*Charadrius dubius*)(VU) hnízdí na půdních skrývkách v okolí šterkovny.
- **Pisík obecný** (*Actitis hypoleucos*) (SO,EN) migruje a hnízdí na říčních náplavech na Bečvě, rovněž na plochách kolem šterkovny.
- **Čejka chocholatá** (*Vanellus vanellus*) (VU) hnízdí na podmáčených polích v okolí šterkoven a rybníků, v r. 2009 rovněž u šterkovny u trati.
- **Rorýs obecný** (*Apus apus*)(O) loví ve vzdušném prostoru nad lokalitou potravu.
- **Ledňáček říční** (*Alcedo atthis*)(SO,VU,I) loví v celém úseku Bečvy a na vodních plochách, hnízdí na řece Bečvě v břehových hranách.
- **Krutihlav obecný** (*Jynx torquilla*) (SO,VU) zastižen na tahu u Choryně, vzácně hnízdí v okolí lokality.
- **Strakapoud prostřední** (*Dendrocopos medius*) (O,VU,I) hnízdí v zachovalých listnatých porostech kolem Bečvy, v r. 2009 zjištěno hnízdění v lesním porostu jižně od trati JV od šterkovny s aktuální těžbou.
- **Břehule říční** (*Riparia riparia*)(O,NT) vzácně hnízdí v nátržích Bečvy a břehových hranách šterkoven, v okolí železnice loví potravu a migruje.

- **Vlaštovka obecná** (*Hirundo rustica*)(O,LC) hnízdí v intravilánech obcí, zejména na hosodářských budovách, v okolí trati loví potravu.
 - **Slavík obecný** (*Luscinia megarhynchos*)(O,LC) pravidelně hnízdí v porostech kolem řeky Bečvy a rovněž v porostech kolem železnice.
 - **Bramborníček hnědý** (*Saxicola rubetra*)(O,LC) v území migruje, nepravidelně hnízdí u Choryňského mokřadu, vázán na louky a pastviny.
 - **Bramborníček černohlavý** (*Saxicola torquata*)(O,VU) v území migruje, vzácně hnízdí u Milotic nad Bečvou v ruderálních porostech na okraji železnice.
 - **Lejsek šedý** (*Muscicapa striata*)(O,LC) v území pravidelně hnízdí v porostech v okolí štěrkoven a lidských sídel, nejbližší pravděpodobně hnízdí v porostech u silnice u žel. stanice Hustopeče nad Bečvou.
 - **Žluva hajní** (*Oriolus oriolus*)(SO,LC) hnízdí v porostech v okolí řeky Bečvy a štěrkoven.
 - **Ťuhák obecný** (*Lanius collurio*)(O,NT,I) min. dva páry hnízdí v bezprostředním okolí trati, kde navazují neudržované luční plochy s křovinami. Zjištěn jižně od rybníka Záviš a u Lhotky nad Bečvou (zahrádky).
 - **Ťuhák šedý** (*Lanius excubitor*)(O,VU) v území migruje a zimuje, hnízdí v širším okolí (Kamenec).
- Krkavec velký** (*Corvus corax*)(O,VU) hnízdí v širším okolí, nad lokalitou pouze přelétá.

Savci

Během zoologických průzkumů bylo zachyceno několik druhů savců. Savci se vyskytovali v okolí trati, těleso trati žádný z nich trvale nevyužívá k životu, k rozmnožování, či zimování. Druhy savců zachycených v okolí stavby uvádí Tab.č.10.

Tab. č. 10 Seznam savců pozorovaných v okolí lokality

Český název	Vědecký název	Stupeň ohrožení
Ježek západní	<i>Erinaceus europaeus</i>	
Ježek východní	<i>Erinaceus concolor</i>	
Krtek obecný	<i>Talpa europia</i>	
Rejsek obecný	<i>Sorex araneus</i>	
Rejsek malý	<i>Sorex minutus</i>	
Rejsek vodní	<i>Neimys fodiens</i>	
Bělozubka šedá	<i>Crocidura suaveolens</i>	
Netopýr vousatý	<i>Myotis mystacinus</i>	SO, IV
Netopýr vodní	<i>Myotis daubentonii</i>	SO, IV
Netopýr rezavý	<i>Nyctalus noctula</i>	SO, IV
Netopýr hvízdavý	<i>Pipistrellus pipistrellus</i>	SO, IV
Netopýr nejmenší	<i>Pipistrellus pygmeus</i>	SO, DD, IV
Netopýr ušatý	<i>Plecotus aureus</i>	SO, IV
Netopýr dlouhouchý	<i>Plecotus austriacus</i>	SO, IV
Veverka obecná	<i>Sciurus vulgaris</i>	O, NT
Bobr evropský	<i>Castor fiber</i>	SO, VU, II, IV
Norník rudý	<i>Clethrionomys glareolus</i>	
Ondatra pižmová	<i>Ondatra zibethicus</i>	
Hryzec vodní	<i>Arvicola terrestris</i>	
Hraboš polní	<i>Microtus agrestis</i>	
Myška drobná	<i>Micromys minutus</i>	
Myšice temnopásá	<i>Apodemus agrarius</i>	
Myšice lesní	<i>Apodemus flavicollis</i>	
Myšice křovinná	<i>Apodemus sylvaticus</i>	
Potkan	<i>Rattus norvegicus</i>	
Myš domácí	<i>Mus musculus</i>	
Plíšák lískový	<i>Muscardinus avellanarius</i>	SO
Lasice hanostaj	<i>Mustela erminea</i>	
Lasice kolčava	<i>Mustela nivalis</i>	
Tchoř tmavý	<i>Mustela putorius</i>	DD
Kuna lesní	<i>Martes martes</i>	
Kuna skalní	<i>Martes foina</i>	
Vydra říční	<i>Lutra lutra</i>	SO, VU, II, IV
Mýval severní	<i>Procyon lotor</i>	
Liška obecná	<i>Vulpes vulpes</i>	
Psík mývalovitý	<i>Nyctereutes procyonoides</i>	
Kočka domácí	<i>Felis domestica</i>	
Zajíc polní	<i>Lepus europaeus</i>	
Prase divoké	<i>Sus scrofa</i>	
Srnc	<i>Capreolus capreolus</i>	

Následující odstavce obsahují bližší komentář k některým druhům savců:

- **Netopýr vousatý** (*Myotis mystacinus*)(SO,IV) loví potravu zejména v porostech navazujících na řeku Bečvu.
- **Netopýr vodní** (*Myotis daubentonii*)(SO,IV) loví potravu zejména v porostech navazujících na řeku Bečvu.

- **Netopýr rezavý** (*Nyctalus noctula*)(SO,IV) loví potravu zejména v porostech navazujících na řeku Bečvu, rovněž v intravilánech obcí i v okolí. Početně zaznamenán při lovu na loukách jižně od staré štěrkovny.
- **Netopýr hvízdavý** (*Pipistrellus pipistrellus*)(SO,IV) loví potravu zejména v porostech navazujících na řeku Bečvu.
- **Netopýr nejmenší** (*Pipistrellus pygmaeus*)(SO,DD,IV) loví potravu zejména v porostech navazujících na řeku Bečvu.
- **Netopýr ušatý** (*Plecotus auritus*)(SO,IV) loví potravu zejména na okraji dřevinných porostů, v intravilánech obcí.
- **Netopýr dlouhouchý** (*Plecotus austriacus*)(SO,IV) loví potravu zejména na okraji dřevinných porostů, v intravilánech obcí.
- **Veverka obecná** (*Sciurus vulgaris*)(O, NE) vyskytuje se v lesích v okolí řeky Bečvy a v navazujících lesních porostech.
- **Bobr evropský** (*Castor fiber*)(SO, VU, II, IV) trvale se zdržuje na řece Bečvě a přilehlých vodních plochách, zjištěny početné ohryzy na stromech.
- **Plíšík lískový** (*Musccardinus avellanarius*)(SO) jednotlivě se vyskytuje v navazujících lesních porostech, zjištěn v lese Doubek.
- **Vydra říční** (*Lutra lutra*)(SO,VU,II, IV) trvale se zdržuje a migruje v řece Bečvě i okolních vodních plochách.

B) Flóra

Potenciální přirozená vegetace

Potenciální přirozená vegetace představuje typ vegetace, který by se v daném území přirozeně vyskytoval jako výsledek dlouhého sukcesního vývoje ve vazbě na specifické faktory území. Je podmíněn především klimatem, půdními faktory, konfigurací terénu a dalšími faktory. Vyloučen je také jakýkoli vliv člověka na utváření vegetace. Znalost potenciální vegetace je významná pro lepší představu o charakteru území a původním stavu vegetačního krytu v dané lokalitě, ochranu stávajících biotopů a např. při revitalizačních projektech, v rámci kterých umožní s ohledem na stanovištní podmínky stanovit optimální druhovou skladbu vysazovaných dřevin.

Dle mapy potenciální přirozené vegetace České republiky (Neuhäuslová et al. 2001) byla v území, jehož součástí je předmětná lokalita, rekonstruována vegetace střemchových jasenin (*Pruno-Fraxinetum*), místy v komplexu s mokřadními olšinami (*Alnion glutinosae*).

Střemchová jasenina (*Pruno-Fraxinetum*), místy v komplexu s mokřadními olšinami (*Alnion-glutinosae*) představují společenstvo tří- až čtyřpatrových, druhově bohatých fytocenóz s dominantním jasanem ztepilým (*Fraxinus excelsior*), méně často s převažující olší lepkavou (*Alnus glutinosa*) či lípou srdčitou (*Tilia cordata*). Častá bývá přítomnost střemchy obecné (*Prunus padus*) či dubu letního (*Quercus robur*). Keřové patro bývá pestré a velmi husté. Obdobně dobře zapojené bývá i patro bylinné, s převahou hygro a mezohygrofyt, jako je bršlice kozí noha (*Aegopodium podagraria*), pcháč zelinný (*Cirsium oleraceum*), škarda bahenní (*Crepis paludosa*), metlice trsnatá (*Deschampsia cespitosa*) a další. Hojně jsou též mezofyty.

Jedná se o společenstvo širokých niv potoků v kolinním stupni, v nadmořských výškách mezi 220 – 320 m, navazující na polohy úvalových luhů. Rozšířeno je zejména v okrajových partiích České tabule, dále např. na okrajích moravských úvalů. Výskyt přirozených či přirozeným blízkých porostů je vzácný, často bývají využívány jako bažantnice, větší část byla smýcena, odvodněna a je využívána jako produkční louky. Jedná se tedy o společenstvo, které patří k silně ohroženým typům (Neuhäuslová et al. 2001).

Charakter popisované lokality

Z hlediska posouzení vegetačních poměrů na námi sledované lokalitě však nemají výše uvedené skutečnosti zásadní význam. Důvodem je především stav předmětné plochy, která představuje již stabilizované železniční těleso procházející především zemědělskou krajinou s převahou polních ekosystémů, v okolí Valašského Meziříčí pak na trať navazují průmyslové areály. Jako nejnehodnotnější část území se jeví okolí EVL Choryňský mokřad, kde těleso trati prochází pozůstatky tvrdých luhů vyvinutých v nivě Bečvy.

Podle mapování vrstvy biotopů ČR se na většině území nevyskytují přirozené či přírodě blízké biotopy. Přirozené či přírodě blízké biotopy byly vymapovány v rámci EVL Choryňský luh, a to tvrdé luhy nížinných řek a střídavě vlhké bezkolencové louky. Kvalita, resp. reprezentativnost a zachovalost těchto biotopů je však snížena (© AOPK ČR 2013).

Železnice je doprovázena zejména poli, mezi drážním tělesem a jednotlivými poli je vyvinut pás ruderalní vegetace, kde často expanduje třtina křovištní (*Calamagrostis epigejos*) či ovsík vyvýšený (*Arrhenatherum elatius*) a invazní celík kanadský a obrovský (*Solidago canadensis*, *S. gigantea*), zároveň se v tomto pásu často vyskytují křoviny jako je růže šípková (*Rosa canina*), bez černý (*Sambucus nigra*), brslen evropský (*Euonymus europaeus*), svída krvavá (*Cornus sanguinea*), trnka obecná (*Prunus spinosa*), hlohy (*Crataegus* sp.), zmlazuje jasan ztepilý (*Fraxinus excelsior*), topol osika (*Populus tremula*) či javory klen a mléč (*Acer pseudoplatanus*, *A. platanoides*), zároveň trať doprovází i ovocné dřeviny jako je jabloň

domácí (*Malus domestica*), švestka domácí (*Prunus domestica*). V ochranném pásmu dráhy v EVL Choryňský mokřad zmlazuje také např. habr obecný (*Carpinus betulus*).

V EVL Choryňský mokřad mívá železnice střídavě vlhkou bezkolencovou louku, která však je značně degradována, v rámci průzkumu byly z diagnostických druhů pro tento biotop zaznamenány pouze krvavec toten (*Sanguisorba officinalis*), kostřava červená (*Festuca rubra*) a tomka vonná (*Anthoxanthum odoratum*). Luční porost se zdá být značně eutrofizován, s dominantním kostivalem lékařským (*Symphytum officinale*), psárkou luční (*Alopecurus pratensis*), pcháčem zelinným (*Cirsium oleraceum*), kakostem lučním (*Geranium pratense*). Znamky ruderalizace potvrzuje přítomnost vratiče obecného (*Tanacetum vulgare*), pcháče osetu (*Cirsium arvense*) a celíku kanadského (*Solidago canadensis*).

V porostech tvrdých luhů v EVL Choryňský mokřad dominuje lípa srdčitá (*Tilia cordata*) a dub letní (*Quercus robur*), dále je přítomen habr obecný (*Carpinus betulus*), bříza bělokorá (*Betula pendula*) a další. Místy je bohatě vyvinuto i keřové patro. Z diagnostických druhů bylinného patra jsou přítomny bršlice kozí noha (*Aegopodium podagraria*), válečka lesní (*Brachypodium sylvaticum*), čarovník pařížský (*Circaea lutetiana*), kostřava obrovská (*Festuca gigantea*), hluchavka skvrnitá (*Lamium maculatum*), vrbina penízková (*Lysimachia nummularia*), pšeničko rozkladité (*Milium effusum*), krtičník hlíznatý (*Scrophularia nodosa*), violka lesní (*Viola reichenbachiana*) a kopřiva dvoudomá (*Urtica dioica*). V porostu se šíří i invazní netýkavka malokvětá (*Impatiens parviflora*). V návaznosti na železniční tělese zde převažuje ostřice třeslicovitá (*Carex brizoides*), vrbina obecná (*Lysimachia vulgaris*), šíří se invazní celík kanadský (*Solidago canadensis*), zaznamenána byla i přítomnost rukevníku východního (*Bunias orientalis*). Část porostu v EVL je využívána jako obora pro divoká prasata s vysokou eutrofizací, s kompletně destruovaným bylinným a keřovým patrem a značně ovlivněným patrem stromovým. Podél jižní hranice EVL sousedící s tratí je přítomen invazní trnovník akát (*Robinia pseudacacia*). V lesních porostech EVL proběhla také výsadba dubu červeného (*Quercus rubra*).

Vlastní kolejiště bývá bez přítomnosti vegetace, zejména díky pravidelné aplikaci herbicidních postřiků, ojedinele lze zaznamenat starček obecný (*Senecio vulgaris*), kakost smrdutý (*Geranium robertianum*) či violku rolní (*Viola arvensis*). V oblasti vlakových stanic bývá zaznamenána přítomnost dalších ruderalních druhů vázaných na vysychavé substráty jako je lnice květel (*Linaria vulgaris*), komonice lékařská (*Melilotus officinalis*), mydlice lékařská (*Saponaria officinalis*), porostů rosičky krvavé (*Digitaria sanguinalis*) a dalších.

Mezi Lhotkou nad Bečvou a Valašským Meziříčím prochází trať podél průmyslových zón, zde byly zaznamenány porosty olše lepkavé (*Alnus glutinosa*), invazního javoru jasanolistého (*Acer negundo*), trnovníku akátu (*Robinia pseudacacia*) a dalších dřevin, s ruderalní vegetací

v podrostu, s přítomností invazní netýkavky žláznaté (*Impatiens glandulifera*) na vlhčích místech.

Soupis druhů zaznamenaný během terénních průzkumů uvádí následující tabulka.

Tab. č. 11: Přehled zjištěných taxonů

Taxon	Ohrožení/Invaze	Taxon	Ohrožení/Invaze
<i>Acer campestre</i>		<i>Lathyrus vernus</i>	
<i>Acer negundo</i>	invazní	<i>Leontodon autumnalis</i>	
<i>Acer platanoides</i>		<i>Linaria vulgaris</i>	
<i>Acer pseudoplatanus</i>		<i>Lysimachia nummularia</i>	
<i>Aegopodium podagraria</i>		<i>Lysimachia vulgaris</i>	
<i>Agropyron repens</i>		<i>Maianthemum bifolium</i>	
<i>Agrostis capillaris</i>		<i>Malus domestica</i>	
<i>Agrostis stolonifera</i>		<i>Malva neglecta</i>	
<i>Ajuga reptans</i>		<i>Medicago lupulina</i>	
<i>Alnus glutinosa</i>		<i>Melampyrum nemorosum</i>	
<i>Alopecurus pratensis</i>		<i>Melica nutans</i>	
<i>Amaranthus retroflexus</i>		<i>Melica uniflora</i>	
<i>Angelica sylvestris</i>		<i>Melilotus albus</i>	
<i>Arctium tomentosum</i>		<i>Melilotus officinalis</i>	
<i>Arrhenatherum elatius</i>		<i>Mentha arvensis</i>	
<i>Artemisia vulgaris</i>		<i>Milium effusum</i>	
<i>Asarum europaeum</i>		<i>Pastinaca sativa</i>	
<i>Athyrium filix-femina</i>		<i>Phalaris arundinacea</i>	
<i>Berteroa incana</i>		<i>Phleum pratensis</i>	
<i>Betula pendula</i>		<i>Phragmites australis</i>	
<i>Brachypodium sylvaticum</i>		<i>Poa nemoralis</i>	
<i>Bromus tectorum</i>		<i>Poa pratensis</i>	
<i>Bunias orientalis</i>	invazní	<i>Polygonatum multiflorum</i>	
<i>Calamagrostis epigejos</i>		<i>Populus tremula</i>	
<i>Callitriche</i> sp.		<i>Populus x canadensis</i>	invazní
<i>Calystegia sepium</i>		<i>Portulaca oleracea</i>	
<i>Cardaminopsis arenosa</i>		<i>Prunus avium</i>	
<i>Carex acuta</i>		<i>Prunus domestica</i>	
<i>Carex brizoides</i>		<i>Prunus padus</i>	
<i>Carlina vulgaris</i>		<i>Prunus spinosa</i>	
<i>Carpinus betulus</i>		<i>Pulmonaria obscura</i>	
<i>Centaurea jacea</i>		<i>Quercus petraea</i>	
<i>Centaurea stoebe</i>		<i>Quercus robur</i>	
<i>Cichorium intybus</i>		<i>Quercus rubra</i>	invazní
<i>Circaea lutetiana</i>		<i>Reseda lutea</i>	
<i>Cirsium arvense</i>		<i>Robinia pseudacacia</i>	invazní
<i>Convolvulus arvensis</i>		<i>Rosa canina</i>	
<i>Conyza canadensis</i>	invazní	<i>Rubus fruticosus</i>	
<i>Cornus sanguinea</i>		<i>Salix caprea</i>	
<i>Corylus avellana</i>		<i>Salix cinerea</i>	
<i>Crataegus</i> sp.		<i>Salix euxina</i>	
<i>Crepis biennis</i>		<i>Sambucus nigra</i>	
<i>Dactylis glomerata</i>		<i>Sanguisorba officinalis</i>	

„Zvýšení traťové rychlosti v úseku Valašské Meziříčí - Hustopeče nad Bečvou“
Oznámení dle přílohy č. 3 zákona č. 100/2001 Sb.

Taxon	Ohrožení/Invaze	Taxon	Ohrožení/Invaze
<i>Daucus carota</i>		<i>Saponaria officinalis</i>	
<i>Deschampsia cespitosa</i>		<i>Scrophularia nodosa</i>	
<i>Digitaria sanguinalis</i>		<i>Selinum carvifolia</i>	
<i>Dryopteris carthusiana</i>		<i>Senecio vulgaris</i>	
<i>Echium vulgare</i>		<i>Setaria pumila</i>	
<i>Equisetum arvense</i>		<i>Silene vulgaris</i>	
<i>Erigeron annuus</i>	invazní	<i>Solidago canadensis</i>	invazní
<i>Erysimum cheiranthoides</i>		<i>Solidago gigantea</i>	invazní
<i>Euonymus europaeus</i>		<i>Sorbus aucuparia</i>	
<i>Eupatorium cannabinum</i>		<i>Stachys palustris</i>	
<i>Euphorbia dulcis</i>		<i>Stellaria holostea</i>	
<i>Festuca gigantea</i>		<i>Symphytum officinale</i>	
<i>Frangula alnus</i>		<i>Tanacetum vulgare</i>	
<i>Fraxinus excelsior</i>		<i>Taraxacum sect. Ruderalia</i>	
<i>Galeobdolon luteum</i>		<i>Tilia platyphyllos</i>	
<i>Galeopsis speciosa</i>		<i>Torilis japonica</i>	
<i>Galium mollugo</i>		<i>Trifolium arvense</i>	
<i>Galium odoratum</i>		<i>Tripleurospermum inodorum</i>	
<i>Galium sylvaticum</i>		<i>Trisetum flavescens</i>	
<i>Geranium pratense</i>		<i>Typha latifolia</i>	
<i>Geranium robertianum</i>		<i>Ulmus laevis</i>	C4a
<i>Glechoma hederacea</i>		<i>Urtica dioica</i>	
<i>Heracleum sphondylium</i>		<i>Valeriana officinalis</i>	
<i>Humulus lupulus</i>		<i>Verbascum nigrum</i>	
<i>Hypericum perforatum</i>		<i>Veronica beccabunga</i>	
<i>Chaerophyllum aromaticum</i>		<i>Vicia cracca</i>	
<i>Chenopodium album</i>		<i>Vicia hirta</i>	
<i>Impatiens glandulifera</i>	invazní	<i>Vinca minor</i>	
<i>Impatiens parviflora</i>	invazní	<i>Viola arvensis</i>	
<i>Iris pseudacorus</i>		<i>Viola reichenbachiana</i>	
<i>Lamium maculatum</i>		<i>Viscum album</i>	
<i>Lamium purpureum</i>			

C4a – druhy vyžadující pozornost – taxony blízké ohrožení

V rámci terénních průzkumů nebyly zaznamenány zvláště chráněné druhy. Zaznamenána byla pouze přítomnost jilmu vazů (*Ulmus laevis*), který patří dle Červeného seznamu ČR (Grulich 2012) mezi vzácnější taxony ČR vyžadující další pozornost.

Z hlediska invazních druhů patří liniové stavby, tedy i železnice, mezi trasy, kudy se invazní druhy šíří. Podél železnice byla zaznamenána přítomnost trnovníku akátu (*Robinia pseudacacia*), javoru jasanolistého (*Acer negundo*), dubu červeného (*Quercus rubra*), topolu kanadského (*Populus x canadensis*), celíku kanadského a obrovského (*Solidago canadensis*, *S. gigantea*), netýkavky malokvěté (*Impatiens parviflora*), ojediněle i rukeníku východního

(*Bunias orientalis*), v blízkosti vodních toků netýkavky žláznaté (*Impatiens glandulifera*), dále turanu ročního (*Erigeron annuus*) a turanu kanadského (*Conyza canadensis*).

Ke kácení dřevin rostoucích mimo les (s výjimkou dřevin o obvodu kmene do 80 cm měřeného ve výšce 130 cm nad zemí nebo zapojených porostů dřevin do celkové plochy 40 m², pokud nejsou součástí významného krajinného prvku nebo stromořadí dle vyhlášky č. 189/2013 Sb. o ochraně dřevin a povolování jejich kácení) je nutné povolení ke kácení dle § 8 zákona č. 114/1992 Sb., v platném znění, který vydává příslušný obecní úřad. Stromořadím je dle vyhlášky č. 189/2013 Sb. myšlena souvislá řada nejméně deseti stromů s pravidelnými rozestupy (i v případě, že některý strom souvislé řady nejméně 10 stromů chybí).

V rámci stavby je kácení minimalizováno na nejnutnější potřebu. Stavbou dojde k vykácení dřevin rostoucích mimo les do vzdálenosti 8m od osy koleje z důvodu realizace trakčního vedení. Dřeviny nacházející se v tomto úseku se nalézají v ochranném pásmu nadzemního vedení. Kácení dřevin bude kompenzováno náhradními výsadbami.

C.2.2. Nemovité kulturní památky, archeologická a paleontologická naleziště

Nemovité 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), tj. území, na němž nebyl dosud rozpoznán a pozitivně prokázán výskyt archeologických nálezů a ani tomu

nenasvědčují 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 nasvědčují nebo byl prokázán zatím jen nespolehlivě; pravděpodobnost výskytu archeologických nálezů 51 – 100 %.

Na území města Valašské Meziříčí byly pozitivně prokázány a jsou předpokládány výskyty 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 nálezh, 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.2.3. Území se zvýšenou citlivostí, resp. zranitelností

V zájmovém území se nacházejí oblasti, které mohou být označeny jako území se zvýšenou citlivostí či zranitelností vzhledem ke stanovištním podmínkám. Konkrétně se jedná především o zranitelné oblasti dle vodního zákona č. 254/1991 Sb. a o citlivé oblasti dle nařízení vlády č. 61/2003 Sb.

Radonové riziko

Dle odvozené mapy radonového rizika ČR leží lokalita určená pro realizaci stavebního záměru v území, které je řazeno do kategorie s nízkým radonovým indexem.

Stará ekologická zátěž

Stará ekologická zátěž je charakterizována jako zátěž s rizikem kvalitativním nízkým a kvantitativním rizikem lokálním. V těsné blízkosti posuzovaného záměru se nenachází lokalita evidovaná jako stará ekologická zátěž.

Sesuvná území

Aktivní či pasivní sesuvy nebo jiné nebezpečné svahové deformace se dle dostupných údajů (Geofond České republiky) v lokalitě nenacházejí.

Poddolovaná území

V blízkosti záměru není evidováno žádné poddolované území.

Citlivé oblasti

Ve smyslu nařízení vlády č. 61/2003 Sb. se **všechny útvary povrchových vod na území ČR**, tedy i vody v okolí zájmové lokality, vymezují jako citlivé oblasti s následnou odpovídající ochranou (emisní standardy pro citlivé oblasti a pro vypouštění odpadních vod do vod povrchových ovlivňujících kvalitu vody v citlivých oblastech dle přílohy č. 1 výše zmíněného nařízení vlády).

Zranitelné oblasti

Dle vodního zákona (č. 254/1991 Sb., o vodách, v platném znění) jsou zranitelné oblasti území, kde se vyskytují povrchové a podzemní vody, zejména využívané nebo určené jako zdroje pitné vody, v nichž koncentrace dusičnanů přesahuje hodnotu 50 mg/l nebo mohou této hodnoty dosáhnout, nebo povrchové vody, u nichž v důsledku vysoké koncentrace dusičnanů ze zemědělských zdrojů dochází nebo může dojít k nežádoucímu zhoršení jakosti vody.

Území dotčené stavbou není vyhlášeno zranitelnou oblastí ve smyslu přílohy č. 1 nařízení vlády č. 262/2012 Sb.

Záplavová území

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} bylo stanoveno neformálním aktem Krajského úřadu Zlínského kraje (pod č.j. KUZL 18117/2004 ŽPZE - DZ) ze dne 6.12.2004 mezi říčními km 49,885 - 55 km, který byl později pozměněn aktem Krajského úřadu Olomouckého kraje (pod č.j. KUOK 22888/2006) stanovujícím záplavové území mezi říčními kilometry 0,0 - 53,96 a

dokumentem Krajského úřadu Zlínského kraje (pod č.j. KUZL 2584/2003 ŽPZE-DZ) vymezujícím záplavové území mezi říčními kilometry 55,00 - 61,20.

D. ÚDAJE O VLIVECH ZÁMĚRU NA VEŘEJNÉ ZDRAVÍ A NA ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ

D.1. Charakteristika možných vlivů a odhad jejich významnosti a velikosti

D.1.1. Vlivy na flóru a faunu

Flóra

Realizace záměru nevyvolá zásah do lesních ekosystémů ani jiných významných ekosystémů. V zájmové lokalitě nebyl prokázán výskyt hodnotných rostlinných společenstev, s výjimkou tvrdých luhů a lučního porostu v EVL Choryňský mokřad. Zároveň zde nebyla zaznamenána přítomnost zvláště chráněných druhů rostlin. **Na území EVL Choryňský mokřad nebudou umístěny stavební objekty, nebude zde skladován materiál, zároveň tímto územím nepovedou obslužné komunikace.**

Během terénních průzkumů byly zaznamenány některé z invazních druhů. Železnice jakožto liniová stavba usnadňuje šíření jednotlivých invazních druhů. Zaznamenána byla přítomnost trnovníku akátu (*Robinia pseudacacia*), javoru jasanolistého (*Acer negundo*), dubu červeného (*Quercus rubra*), topolu kanadského (*Populus x canadensis*), celíku kanadského a obrovského (*Solidago canadensis*, *S. gigantea*), netýkavky malokvěté (*Impatiens parviflora*), ojediněle i rukevníku východního (*Bunias orientalis*), v blízkosti vodních toků netýkavky žláznaté (*Impatiens glandulifera*), dále turanu ročního (*Erigeron annuus*) a turanu kanadského (*Conyza canadensis*). Během přemísťování objemů zemin během stavby je třeba dbát na to, aby nedocházelo k dalšímu šíření těchto druhů.

V případě nutnosti kácení bude nutné požádat o povolení kácení dřevin rostoucích mimo les. Vzhledem k charakteru vegetace i záměru (rekonstrukce stávající železniční trati) můžeme považovat vliv na flóru za akceptovatelný.

Fauna

V rámci oznámení bylo v roce 2013 provedeno několik zoologických průzkumů na území posuzovaného záměru se zaměřením na obratlovce a na zvláště chráněné a ohrožené druhy. Výsledky o výskytu různých druhů živočichů byly brány i z terénních zoologických průzkumů prováděných v letech 2006, 2007, 2009 a 2011 pro jiné záměry Mgr. Kočvarou.

Vliv na bezobratlé

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

V drážním km 18,0 po levé straně ze směru z Hustopečí nad Bečvou do Valašského Meziříčí se nachází mraveniště rodu *Formica* sp. Toto mraveniště se nachází v keřovém pásmu, které je mezi tělesem železnice a lesem. V případě, že by mělo dojít do zásahu do tohoto mraveniště, i během případného kácení dřevin, je nutné u tohoto mraveniště provést transfer. Pro případnou manipulaci s tímto mraveništěm je potřeba zažádat o výjimku ze zákazů u zvláště chráněných druhů rostlin a živočichů § 56 zákona 114/1992 Sb, v platném znění.

V blízkosti záměru se nachází EVL Choryňský mokřad, kde je jedním z předmětů ochrany vážka jasnoskvrnná (*Leucorrhinia pestoralis*). Tato vážka jako svůj biotop využívá prosluněné tůň s bohatým litorálním pásmem. V okolí záměru se takové tůň nenacházejí, proto lze konstatovat, že rekonstrukce železnice nebude mít na tento evropsky významný druh žádný významný vliv.

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. Při nevhodné úpravě propustků by mohlo dojít k narušení migračních tras obojživelníků. Doporučujeme zachovat rámové či deskové propustky, případně trubní propustky s větší světlostí a s vybudovanými bermami pro možnost využití živočichy i v době kdy je propustek protékán vodou. U rekonstrukce propustků je potřeba dodržet několik zásad, vycházejících z metodické příručky k zajišťování průchodnosti dálničních komunikací pro volně žijící živočichy (Hlaváč a Anděl, 2001) :

- před a za propustkem nenavrhovat usazovací jímky s kolmými stěnami
- propustky řešit v jednotném spádu, tak aby nevznikala trvale zatopená místa
- pokud jsou propustky používány k převádění trvalých průtoků, vždy preferovat rámový typ s nezpevněným dnem, vyhnout se trubním propustkům
- obě vyústění propustků řešit přírodním způsobem tak, aby živočichové byli do propustku přirozeně naváděni
- obě vyústění musí být bezbariérová, tj. bez překážek větších než 10 cm.

- pro lepší prostupnost propustků budovat uvnitř po straně propustků migrační lavici, která je nad obvyklým průtokem a která je vybudována z původního materiálu, nebo dřeva a která se na krajích propustků svažuje až k přirozenému terénu

V blízkosti záměru se vyskytují vhodná místa pro migraci obojživelníků. V případě, že by stavební práce zasahovaly mimo násep železniční trati (např. do zatopených odvodňovacích příkopů), nebo i při rekonstrukcích propustků, je třeba naplánovat práce mimo období rozmnožování obojživelníků – tedy mimo období března - červen. V případě stavebních zásahů do těchto ploch doporučujeme zajistit odchyt a transfer obojživelníků a zajistit zamezení migrace obojživelníků k těmto zatopeným plochám před zahájením stavebních prací.

V okolí železnic se často vyskytuje ještěrka obecná (*Lacerta agilis*), která byla zaznamenána i při zoologickém průzkumu v roce 2009 u tělesa železnice u šterkovny JV od stanice Hustopeče. Na železničním náspu přímo její výskyt potvrzen nebyl. Tento druh sice běžně využívá železniční násypy jako svůj sekundární biotop, avšak je dostatečně mobilní a během výstavby může uniknout. Přímě na železničním náspu posuzované trati však tento druh pozorován nebyl. Pravděpodobně proto, že na těleso dráhy nenavazují biotopy vhodné pro rozmnožování a se zdrojem potravy.

Na železničním náspu nebyl až na výjimku v roce 2009 zaznamenán výskyt žádného z plazích druhů. Výskyt plazů uvedených v kap. C.2.1 je vázán na biotopy, které se vyskytují mimo území dráhy. Proto nelze předpokládat významný vliv na chráněné druhy plazů.

Při zachování migrační prostupnosti nebudou populace obojživelníků a plazů ve sledovaném území významně dotčeny.

Vliv na ptáky

V trase záměru a nejbližším okolí se vyskytuje běžná plejáda druhů. Vzhledem k tomu, že se jedná o rekonstrukci stávající trati, nedojde k významnému dotčení této skupiny. 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 nutné kácet dřeviny mimo období hnízdění těchto druhů.

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. Žádný z uvedených druhů savců těleso železnice nevyužívá jako biotop k životu, k rozmnožování, nebo k zimování. Z pohledu savců je těleso železnice pouze migrační překážkou.

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 propustků. Může tak dojít k lepšímu propojení okolí železnice a snazšímu znovuosidlování nejbližšího okolí železniční trati.

Aby k těmto pozitivním vlivům došlo, je především nutná dostatečná hustota možných průchodů (mostů, propustků) a jejich vhodná velikost. Zároveň je důležitý povrch v propustku či v podmostí; nejvhodnější je přirozený půdní povrch. Pokud pod mostem či v propustku protéká vodní tok, měly by být po stranách zajištěny co nejširší břehové pásy pro možnost migrace i terestrických organismů, pouhé provedení vodního toku úzkým betonovým korytem vyplňujícím podmostí či trubním propustkem je nevyhovující.

Projekční řešení konkrétních mostů a propustků vyskytujících se na trati je uvedeno v příloze č.4. Obecné zásady pro stavbu mostů a propustků, aby byly vyhovující pro potřeby migrace živočichů, jsou následující:

- Konstrukce mostů a propustků by měly umožňovat průchodnost těchto objektů pro živočichy – je nutné pokud možno zajistit co největší průměr (světlost) průchodů – týká se zejména propustků
- Zároveň by se zde měly podél vodních toků v propustcích vyskytovat souvislé suché břehové lavice umožňující migraci živočichů po souši. Z těchto důvodů by měly být u

propustků preferovány ty typy, které to umožní (dostatečně velký polorám, nosník, klenba apod.; případně trubní propustek dostatečné světlosti zapuštěný do země tak, aby bylo zachováno ploché dno, trvale protékané trubní propustky jsou nevhodné). U propustků by měla být obě vyústění bezbariérová (bez překážek vyšších než 10 cm).

- Před vtokem do propustku by neměly být usazovací jímky s kolmými nebo prudkými stěnami – tyto jímky by se staly pastmi na menší živočichy
- Měl by být v co největší míře zachován přirozený charakter koryta vodních toků. Regulační úpravy toků mají negativní vliv na diverzitu prostředí i druhů. Dno vodních toků by mělo být, pokud možno, zachováno v přírodní podobě (bez vydláždění kameny či vybetonování); pokud je nutné zpevnit dno v podmostí, mělo by to být provedeno kameny různé velikosti, které zvětší drsnost a rozmanitost dna a tento zásah by měl být omezen jen na nejnutnější krátký úsek toku
- Případné nutné zásahy do vodních toků a mokřadů je nutné provádět mimo dobu rozmnožování ryb a obojživelníků, tzn. nejlépe v podzimních či zimních měsících

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

Tab. č. 12: Seznam mostních objektů a propustků 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. Rozměry otvoru budou ponechány ve stávající světlosti (6,0m) a volné výšky (2,2m). Koryto pod mostem bude vydlážděno lomovým kamenem do betonového lože s bermami podél opěr. Šířka nového mostu bude cca 11m.	vyhovuje
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,	V intravilánu obce, v žst.

Typ objektu	Umístění objektu na trati	Stavební zásah	Komentář z hlediska migrační prostupnosti
		výšce 2,8 m (s pochozí vrstvou 2,52 m).	
most	<u>km 21,847</u>	Most přes Jasenický potok. V daném (staničním) úseku železniční trati dochází k rozšíření osově vzdálenosti kolejí z 4,0 na 4,75 m, což se projeví i na mostě (odsun koleje č. 2 o 0,64 až 0,82 m). Most bude rozšířen a to na VMP 3,0 na obou stranách. Dále dojde k výměně izolace a částečné sanaci betonových ploch. Odláždění pod mostem bude v místech zasažených výkopy obnoveno v přibližně původním rozsah	vyhovuje
most	<u>km 22,777</u>	Most přes občasný vodní tok. Vzhledem k nedávné rekonstrukci mostu, ponecháme 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 zachovat minimálně stejnou světlost. Pokud je to možné, bylo by vhodné zapustit dno propustku do země tak, aby vzniklo ploché dno (dno v tomto případě doporučujeme provést 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. Optimální je otvor rámu 1,2x1,2m, který bude zapuštěn dle výšky násypu. Na dně bude v dlažbě vytvořena kyneta s bermami. Rámy budou opatřeny izolací z natavovaných pásů s tvrdou ochranou. Křídla budou rovnoběžná s tratí, zavěšená na nosné konstrukci.	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>		
propustek	<u>km 19,483</u>		
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. Konstrukce bude respektovat stávající úpravu toku pod mostem. Římsy jsou osazeny zábradlím z L profilům. Nosná konstrukce rámu je monolitická bez	vyhovuje

Typ objektu	Umístění objektu na trati	Stavební zásah	Komentář z hlediska migrační prostupnosti
		dilatace mezi kolejemi. Založení je plošné přes vrstvu podkladního betonu. Izolace tubusu proti zemní vlhkosti a stékající vodě je provedena po celém obvodu a bude preferována z natavovaných pasů. Zakončení propustku je přes čelní rovnoběžné křídla zavěšené na tubusu rámu. Podkladní beton se zakončí na obou stranách prahy, hloubka založení min 1.1m pod ÚT. Rozsah odláždění je přizpůsoben okolnímu terénu a hranicím pozemku SŽDC.	
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 (km16,953 a km17,282)
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 km17,577).
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 1 v km 17,490 – 17,620 a PHS 2 v km 19,435 – 19,556. PHS sice snižují zatížení hlukem v okolí lokality, ale zároveň zamezují pohybu živočichů přes trať. V místě PHS 1 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 PHS 2, která je situována v km v km 19,435 – 19,556 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)

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

Stavba prochází zemědělsky využívanou krajinou vystřídanou v místě EVL Choryňský mokřad komplexem lesů. Vzhledem k tomu, že se jedná pouze o rekonstrukci stávající trati na drážních pozemcích a trať je vedena na náspech, nebude mít realizace záměru zásadní vliv na ekosystémy.

D.1.2. Vliv na významné krajinné prvky, chráněná území a ÚSES

Předmětná lokalita se přímo nedotýká žádného velkoplošného či maloplošného zvláště chráněného území.

Předmětná železniční trať tvoří hranici nebo přímo prochází EVL Choryňský mokřad. Dle sdělení příslušných orgánů ochrany přírody - Krajského úřadu Olomouckého kraje v rámci stanoviska pod č.j. KUOK 73867/2013 ze dne 21. 8. 2013 a Krajského úřadu Zlínského kraje v rámci stanoviska pod č.j. KUZL 73867/2013 ze dne 21. 8. 2013, o vlivu záměru na území soustavy NATURA 2000 (evropsky významné lokality a ptačí oblasti) - byl významný vliv

záměru na evropsky významné lokality či ptačí oblasti byl tímto ve smyslu ustanovení §45i zákona č. 114/1992 Sb. o ochraně přírody a krajiny vyloučen. Posouzení vlivu záměru na tato území tedy nebylo zpracováno.

Předmětný záměr se dotkne LBK1, který je veden podél Černého potoka. Vzhledem k tomu, že mostní objekt je nedávno po opravě, nebude nutné zasahovat do jeho konstrukce a samotná stavba nezasáhne do koryta vodního toku

Záměrem budou dotčeny VKP ze zákona – les, vodní toky a jejich údolní nivy (viz kapitola C.1.11). Pro zásah do VKP bude u příslušného orgánu ochrany krajiny (obec s rozšířenou působností) podána žádost.

V blízkosti předmětného záměru se rovněž nenachází registrované významné krajinné prvky, ve smyslu zákona č. 114/1992 Sb. ani VKP *ex lege*.

Stavební záměr také nezasáhne na území přírodního parku.

D.1.3. Vlivy stavby na estetickou hodnotu krajiny

Krajina v lokalitě posuzovaného záměru má charakter krajiny venkovské významně ovlivněné činností člověka. Z hlediska přírodní charakteristiky předmětného území je okolí stavby obklopeno především polnostmi, lesními porosty a vodními toky. Záměru se dotkne EVL Choryňský mokřad a lokálního biokoridoru LBK1 vedeného podél Černého potoka a dále dojde k dotčení významných krajinných prvků.

Co se týče kulturních a historických charakteristik, je okolí zájmové lokality, lokalitou s pravděpodobnými archeologickými nálezy. Ve Valašském Meziříčí byla vyhlášena městská památková rezervace. V širším okolí zájmové lokality se nachází nemovité kulturní památky, ty však nebudou realizací záměru dotčeny.

Vzhledem k tomu, že se jedná o rekonstrukci stávající tratě, která je již v území stabilizována, nepředpokládáme ovlivnění estetické hodnoty krajiny.

Harmonické měřítko krajiny je již v současnosti výrazně ovlivněno působením člověka. Charakter dotčeného území se realizací záměru nijak významně nezmění.

D.1.4. Vlivy na ovzduší

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.

Vlivy vyvolané stavební dopravou a mechanizací nebyly pro potřeby oznámení matematicky modelovány.

V souvislosti s odstraňováním odpadů na posuzované stavbě bude pravděpodobně potřeba použít mobilní recyklační linku pro recyklaci štěrkového lože. Uvažuje se s umístěním recyklační linky na zpevněných plochách v prostoru žst. Hustopeče nad Bečvou. Dle zákona č. 201/2012 Sb. o ochraně ovzduší je recyklační linka stavebních hmot o projektovaném výkonu vyšším než 25 m³/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.

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

Imisní pozadí v zájmové lokalitě vychází z pětiletých klouzavých průměrů stanovených odborníky ČHMÚ. Dle těchto údajů jsou překračovány imisní limity pro roční koncentraci benzo(a)pyrenu stanovené přílohou č. 1 zákona č. 201/2012 Sb. Sb., o ochraně ovzduší.

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.

Je nutné dodržovat opatření na omezení negativních vlivů záměru (zejména v období výstavby) na ovzduší uvedených v kapitole D.4. Po uvedení záměru do provozu bude jeho vliv na kvalitu ovzduší malý.

D.1.5. Vlivy na půdu

Stavba bude realizována převážně na pozemcích ve vlastnictví SŽDC a.s. a ČD a.s. Dle Katastru nemovitostí se jedná především o pozemky ostatních ploch.

Realizace záměru si pravděpodobně vyžádá zábory ze ZPF, ke kterým bude docházet v souvislosti s umístěním některých stožárů trakčního vedení. 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. Pro umístění stožárů nadzemních

vedení pokud v jednotlivých případech nejde o plochu větší než 30 m², není dle §9 odst. 2 zákona o zemědělském půdním fondu č. 334/1992 Sb. třeba odnětí pozemků ze ZPF. Přesné výměry budou upřesněny v dalších stupních projektové dokumentace.

Realizací záměru nedojde k záborům pozemků určených k plnění funkce lesa (PUPFL). Realizací stavby dojde k omezení funkce lesa (kácení v ochranném pásmu nadzemního vedení).

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, které je vhodné udržovat v bezplevelném stavu. Při dlouhodobém skladování je vhodné deponie oset travinami.

V období realizace také nelze vyloučit únik paliva či olejů ze stavební techniky a automobilů v případě havárie. V takovémto případě je třeba postupovat dle platného havarijního plánu stavby.

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 kapitole D.4.

D.1.6. Vlivy na nerostné zdroje a geologické prostředí

Jak již bylo uvedeno, 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.

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 štěrkopísku ve vzdálenosti cca 85 m jižně od stavebního záměru.

Pro vydání rozhodnutí o umístění stavby doloží investor žádost závazným stanoviskem orgánu kraje v přenesené působnosti, vydaného po projednání s obvodním báňským úřadem, který navrhne podmínky pro umístění, popřípadě provedení stavby nebo zařízení.

D.1.7. Vlivy na vodní toky, vodní plochy a vodní zdroje

Vlivy na vodu můžeme předpokládat z hlediska ovlivnění kvantity podzemních a/nebo povrchových vod, případně i z hlediska kvality těchto vod.

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.

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.

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).

Při dodržení navržených výše uvedených opatření a opatření v kapitole D.4 můžeme považovat vliv záměru na vodní toky, podzemní vody a vodní zdroje za akceptovatelný.

D.1.8. Vlivy stavby na veřejné zdraví

Zdravotní rizika

Z hlediska potencionálního ovlivnění obyvatelstva přicházejí teoreticky v úvahu faktory fyzikální (hluk, vibrace), chemické (znečišťování ovzduší, vody a půdy) a psychosociální (rušení pohody aj.). Jako nejvýznamnější možné vlivy spojené s provozem stavebního záměru byly v rámci přípravných prací vytipovány především vlivy spojené s hlukovým zatížením lokality.

Obecně zvýšené hladiny hluku v denní době působí především na nervový systém a psychiku člověka, takto se mohou podílet i na psychosomatických poruchách. Tyto hladiny hluku vyvolávají především:

- rušení, jestliže interferují s nějakou činností nebo odpočinkem (duševní práce, komunikace, spánek aj.);

- rozmrzelost, tedy pocit nepohody vznikající při nuceném vnímání zvuků, k nimž má jedinec zamítavý postoj;
- pocit obtěžování nepřipustným ovlivňováním životního prostředí a osobních a skupinových práv,
- změny sociálního chování (podrážděnost, agresivita, neochota pomoci atd.).

Zvýšené hladiny hluku v noční době narušují exponovanému obyvatelstvu usínání, ale také kvalitu a délku spánku. Účinek závisí na individuální citlivost člověk exponovaného hluku, difference v ovlivnění zvukovými podněty činí až 30 dB. V místnosti určené pro spánek člověka se hladina hlukové zátěže, která prokazatelně nemění vlastnosti spánku, pohybuje mezi 35 - 37 dB. Při expozici nad úrovní 40 dB se již projeví rušení spánku.

Pro obtěžování obyvatelstva hlukem jsou určeny základní přípustné hladiny hlukové zátěže pro denní dobu 50 dB a pro dobu noční 40 dB. Dle některých prací v dané oblasti lze odvodit, že nárůst hladiny akustického tlaku o 5 dB zvyšuje počet rozmrzelých osob o cca 10-15 %. Pocit rozmrzelosti při hladině 50 dB se projeví u cca 10 % osob zatímco při 60 dB se již jedná o 25-40 % osob. Procentuální údaje se však v různém pojetí liší.

Omezení negativního vlivu období výstavby lze provést technicko-organizačními opatřeními. Například hlučné stavební práce nebudou prováděny v blízkosti obytné zástavby o víkendech a svátcích a v nočních hodinách. Nárůst hluku v etapě výstavby bude plně reverzibilní a bude omezen pouze na časově omezené období výstavby.

Dle hlukové studie (viz příloha č.3) dojde provozem stavebního záměru k navýšení intenzity dopravy na železniční trati. Narůst hladin hluku oproti stávajícímu stavu (srovnání roku 2013 a výhledového stavu v roce 2020) bude do 2,2 dB.

Tab. č. 13: Hlukové příspěvky z železniční dopravy

číslo bodu	výška	rok 2000		Stávající stav (rok 2013)		Výhledový stav (rok 2020)		rozdíl hladin (2000 - 2020)	
		den (L _{Aeq,16h})	noc (L _{Aeq,8h})	den (L _{Aeq,16h})	noc (L _{Aeq,8h})	den (L _{Aeq,16h})	noc (L _{Aeq,8h})	den (L _{Aeq,16h})	noc (L _{Aeq,8h})
M1	2,3 m	/	/	61,8 dB	62,2 dB	/	/	/	/
M2	3,0 m	/	/	61,5 dB	61,3 dB	/	/	/	/
V1	1.NP	56,7 dB	56,9 dB	56,5 dB	56,8 dB	58,9 dB	57,9 dB	2,2 dB	0,9 dB
	2.NP	58,7 dB	58,9 dB	58,6 dB	58,7 dB	60,9 dB	59,7 dB	2,2 dB	0,7 dB
	3.NP	59,9 dB	60,0 dB	59,8 dB	59,8 dB	61,7 dB	60,5 dB	1,9 dB	0,5 dB
V2	1.NP	49,0 dB	49,2 dB	48,8 dB	49,0 dB	50,6 dB	49,6 dB	1,6 dB	0,4 dB
	2.NP	50,2 dB	50,4 dB	50,0 dB	50,2 dB	51,6 dB	49,9 dB	1,4 dB	0,3 dB
V3	1.NP	55,1 dB	55,4 dB	54,9 dB	55,2 dB	56,6 dB	55,8 dB	1,5 dB	0,4 dB
	2.NP	56,7 dB	57,0 dB	56,4 dB	56,8 dB	58,1 dB	57,4 dB	1,4 dB	0,4 dB

číslo bodu	výška	rok 2000		Stávající stav (rok 2013)		Výhledový stav (rok 2020)		rozdíl hladin (2000 - 2020)	
		den (L _{Aeq,16h})	noc (L _{Aeq,8h})	den (L _{Aeq,16h})	noc (L _{Aeq,8h})	den (L _{Aeq,16h})	noc (L _{Aeq,8h})	den (L _{Aeq,16h})	noc (L _{Aeq,8h})
V4	1.NP	50,1 dB	50,3 dB	49,9 dB	50,1 dB	51,2 dB	50,3 dB	1,0 dB	0,0 dB
	2.NP	52,5 dB	52,6 dB	52,3 dB	52,4 dB	53,4 dB	52,6 dB	1,0 dB	0,0 dB
V5	1.NP	61,5 dB	61,7 dB	61,4 dB	61,4 dB	63,5 dB	62,2 dB	2,0 dB	0,5 dB
	2.NP	63,7 dB	63,8 dB	63,6 dB	63,5 dB	65,3 dB	63,9 dB	1,6 dB	0,2 dB
V6	1.NP	59,0 dB	59,3 dB	58,6 dB	59,1 dB	60,4 dB	59,7 dB	1,5 dB	0,4 dB
	2.NP	61,1 dB	61,4 dB	60,8 dB	61,2 dB	62,2 dB	61,5 dB	1,1 dB	0,1 dB
V7	1.NP	66,4 dB	66,7 dB	66,1 dB	66,5 dB	67,4 dB	66,7 dB	0,9 dB	0,0 dB
V8	1.NP	65,2 dB	65,4 dB	65,0 dB	65,2 dB	66,6 dB	65,7 dB	1,4 dB	0,3 dB
	2.NP	65,1 dB	65,4 dB	64,9 dB	65,1 dB	66,5 dB	65,7 dB	1,4 dB	0,3 dB
	3.NP	65,0 dB	65,3 dB	64,8 dB	65,0 dB	66,4 dB	65,5 dB	1,4 dB	0,3 dB
	4.NP	64,8 dB	65,1 dB	64,6 dB	64,9 dB	66,2 dB	65,4 dB	1,4 dB	0,3 dB
V9	1.NP	49,7 dB	49,9 dB	49,4 dB	49,8 dB	50,5 dB	49,9 dB	0,8 dB	0,0 dB
	2.NP	49,9 dB	50,0 dB	50,5 dB	50,9 dB	50,6 dB	50,0 dB	0,7 dB	0,0 dB
V10	1.NP	56,7 dB	57,0 dB	56,3 dB	56,8 dB	58,1 dB	57,4 dB	1,4 dB	0,4 dB
	2.NP	59,4 dB	59,6 dB	59,1 dB	59,4 dB	60,3 dB	59,7 dB	0,9 dB	0,1 dB

XX - Hladiny hluku překračující hygienický limit

V místech, kde jsou překračovány hygienické limity hluku a kde je to technicky možné byly navrženy protihlukové stěny (viz kapitola B.1.6). Obytný objekt v místě výpočtového bodu V8 není možno, vzhledem k jeho situování téměř na nástupišti, ochránit protihlukovou stěnou. Jak je patrné z tab. č.13, dojde u tohoto objektu ke zvýšení ekvivalentních hladin akustického tlaku o 1,4 dB ve dne a o 0,3 dB v noci. Pro srovnání míry hlukového zatížení pro stávající situaci v roce 2013 a ve výhledovém stavu v roce 2020 obyvatel, byl proveden výpočet zdravotního ukazatele - procenta obtěžovaných obyvatel (pro hlukovou zátěž v denní době) a procenta obyvatel rušených ze spánku (pro noční dobu).

Tab. č. 14: Procento obtěžovaných a velmi obtěžovaných obyvatel z provozu na železniční trati; srovnání stavu v roce 2013 a výhledového stavu v roce 2020

výpočtový bod	výška	Stávající stav (rok 2013)			Výhledový stav (rok 2020)		
		Ldn	%A	%HA	Ldn	%A	%HA
V8	1.NP	71	36	16	72	38	17
	2.NP	71	36	16	72	38	17
	3.NP	71	36	16	72	38	17
	4.NP	71	36	15	72	37	17

Jak uvádí tabulka č. 14 dojde k nárůstu obtěžovaných (A) a velmi obtěžovaných (HA) obyvatel o 2%.

Tab. č. 15 Procento obtěžovaných a velmi obtěžovaných obyvatel z provozu na železniční trati; srovnání stavu v roce 2013 a výhledového stavu v roce 2020

výpočtový bod	výška	Stávající stav			Výhledový stav		
		noc	%SD	%HSD	noc	%SD	%HSD
V8	1.NP	65	17	8	66	18	8
	2.NP	65	17	8	66	18	8
	3.NP	65	17	8	66	17	8
	4.NP	65	17	8	65	17	8

Jak je patrné z tabulky č. 15, dojde ke zvýšení obyvatel rušených ze spánku (SD) o 1%. U obyvatel velmi rušených ze spánku (HSD) ke změně nedojde. Pro dodržení hladin ekvivalentního akustického tlaku ve vnitřním chráněném prostoru byla navržena individuální protihluková opatření – výměna oken s vyšší neprůzvučností (navrhovaná třída zvukové min. 42 dB - dle ČSN 73 0532 se jedná o TZI 4 - útlum 40 až 44 dB). Při použití oken s neprůzvučností 42 dB dojde ke snížení ekvivalentních hladin akustického tlaku ve vnitřním prostoru na cca 25 dB. Optimální hladina hlukové zátěže by v místnosti určené pro spánek člověka neměla překročit 35 - 37 dB.

Sociální a ekonomické důsledky, počet obyvatel ovlivněných účinky stavby

Přesný počet obyvatel či plochu zasaženého území ovlivněných účinky stavby nelze stanovit. Vzhledem k umístění záměru v převážné míře mimo zastavěné území, v blízkosti průmyslového areálu fa DEZA a vzhledem k nejbližší trvale obytné zástavbě můžeme počet ovlivněných obyvatel odhadnout na několik stovek obyvatel.

Ovlivnění faktorů psychické pohody

Faktory psychické pohody by mohly být ovlivněny zejména v době výstavby. Rušivým faktorem by mohla být doprava stavebních materiálů na stavbu a pak vlastní stavební práce. Tyto vlivy (které jsou dočasné) však budou minimalizovány na nejnižší možnou míru dodržováním opatření, která jsou uvedena souhrnně v kapitole D.4. Rovněž prašnost by mohla představovat snížení faktoru pohody. Zvýšená prašnost se může projevit zejména v období provádění výkopových a demoličních prací za dlouhodobě suchého a větrného období. Tento vliv je rovněž dočasný (omezen na období výstavby) a při dodržení preventivních opatření (kapitola D.4) ho lze významně eliminovat. Při provozu již lokalita významným zdrojem prašnosti nebude.

Po uvedení předmětného záměru do provozu neočekáváme významné negativní ovlivnění faktoru psychické pohody obyvatelstva. Zlepšení plynulosti dopravy a zvýšení rychlosti železniční dopravy bude mít spíše vliv pozitivní.

D.1.9. Vlivy na nemovité kulturní památky, archeologické památky a naleziště

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. Žádná z nemovitých kulturních památek nebude plánovanou výstavbou přímo dotčena.

Vzhledem k možnosti archeologických nálezů je nutné zajistit také archeologický dozor.

Realizací záměru nedojde při dodržení předepsaných opatření k žádnému nepříznivému ovlivnění hmotného majetku nebo nemovitých kulturních památek.

D.1.10. Ostatní vlivy

Samotná stavba a provoz sebou neponesou riziko biologických vlivů na okolní společenstva. Jiné ekologické vlivy (např. ionizující nebo elektromagnetické záření) nebyly v rámci zpracovávání oznámení prokázány.

D.1.11. Vliv produkce odpadů

Odpady budou vznikat především v období výstavby. Původce odpadů bude, v souladu se zákonem č. 185/2001 Sb., v platném znění, nakládat s odpady podle jejich skutečných vlastností. Odstranění všech odpadů bude zajištěno subdodavatelsky, odpad bude předáván pouze oprávněné osobě.

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

D.2. Rozsah vlivů vzhledem k zasaženému území a populaci

Přesný počet obyvatel či plochu zasaženého území ovlivněných účinky stavby nelze přesně stanovit. Vzhledem k nejbližší trvale obytné zástavbě můžeme počet ovlivněných obyvatel odhadnout na několik stovek obyvatel.

Za dodržení opatření vedených v kapitole D.4 Opatření k prevenci, vyloučení, snížení, popřípadě kompenzaci nepříznivých vlivů můžeme konstatovat, že rozsah negativních vlivů vzhledem k zasaženému území a populaci bude z hlediska životního prostředí velmi malý.

D.3. Údaje o možných významných nepříznivých vlivech přesahující státní hranice

Nejsou předpokládány žádné nepříznivé vlivy přesahující hranice ČR.

D.4. Opatření k prevenci, vyloučení, snížení, popřípadě kompenzací nepříznivých vlivů

Investor dodrží veškerá nařízení, opatření a navazující rozhodnutí dle platných legislativních předpisů – viz jednotlivé kapitoly oznámení a tabulka č. 2.

Pro minimalizaci vlivů stavby na životní prostředí byla přijata řada technických opatření již ve stadiu přípravy projektové dokumentace. Vzhledem k charakteru stavby nejsou navrhována (kromě zmíněné výsadby zeleně) žádná kompenzační opatření. Dodržovat je však nutno opatření podle následující specifikace:

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 provést na dotčeném území záchranný archeologický výzkum.*
- ❑ *Bude zpracován harmonogram výstavby tak, aby v maximální možné míře eliminoval nepříznivé dopady na veřejné zdraví obyvatelstva a jednotlivé složky životního prostředí.*
- ❑ *Je nutné minimalizovat rozsah kácení dřevin pouze na dřeviny, které jsou nutné kácet z hlediska bezpečnosti provozu. V rámci kompenzačních opatření, pokud budou předepsány orgánem ochrany přírody, je třeba plánovat náhradní výsadby přednostně do vymezených či navrhovaných skladebných prvků ÚSES nebo VKP.*
- ❑ *Před zahájením stavby je nutné, aby investor požádal o povolení k zásahu do významných krajinných prvků u příslušného orgánu ochrany přírody (pro VKP ze zákona - vodní toky, údolní nivy, les).*
- ❑ *Obecně, pokud bude zasahováno do biotopů zvláště chráněných druhů je třeba žádat o výjimku ze zásahu do biotopu zvláště chráněného druhu.*

- ❑ *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.*
- ❑ *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.*
- ❑ *V následujících stupních projektové dokumentace je třeba upřesňovat bilance materiálů, především přemísťovaných zemin, s cílem o jejich maximální recyklaci v souladu s vnitřními předpisy dráhy a Vyhláškou č. 294/2005 Sb., v platném znění.*
- ❑ *Při rekonstrukci mostních objektů a propustků by měla být zajištěna průchodnost těchto objektů pro živočichy (maximální světlost), před a za propustky (ani přímo v nich) by neměly být usazovací jímky s kolmými nebo prudkými stěnami – tyto jímky se stávají pastmi pro menší živočichy.*
- ❑ *V případě výměny rámového propustku za trubní doporučujeme ponechat minimálně stejnou světlost propustku. Je rovněž vhodné trubní propustek zapustit do země tak, aby vzniklo ploché dno. Dno je vhodné provést přirozeně blízkým způsobem (např. vyskládáním kameny). V případě realizace nového propustku doporučujeme minimálně po jedné straně dna propustku provést postranní bermu, která nebude zaplavená při normální vodním stavu a bude sloužit pro migraci terestrických obratlovců „suchou nohou“.*
- ❑ *Pro vydání rozhodnutí o umístění stavby doloží investor žádost závazným stanoviskem orgánu kraje v přenesené působnosti, vydaného po projednání s obvodním báňským úřadem, který navrhne podmínky pro umístění, popřípadě provedení stavby nebo zařízení.*

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.*
- ❑ *Bude vyloučeno umístění stavebních objektů, obslužných komunikací a skládek materiálů v území EVL Choryňský mokřad.*
- ❑ *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.*

- ❑ *Dodavatel recyklační linky bude mít platné povolení provozu stacionárního zdroje dle §11 zákona č. 201/2012 Sb.*
- ❑ *Dodavatel stavby bude zodpovědný za zajištění řádné údržby a sjízdnosti všech jím využívaných přístupových cest ke staveništi po celou dobu probíhajících stavebních prací.*
- ❑ *Na plochách staveniště nebudou skladovány látky závadné vodám ani pohonné hmoty s výjimkou množství pro jednodenní potřebu, ať již z důvodu použití látek pro výstavbu či jako PHM do ručního nářadí (motorové pily, apod.).*
- ❑ *Plochy zařízení staveniště budou situovány mimo záplavové území pro Q100.*
- ❑ *Na zařízeních staveniště budou minimalizovány zásoby sypkých stavebních materiálů a ostatních potenciálních zdrojů prašnosti; vlastní zemní práce budou prováděny po etapách vždy v rozsahu nezbytně nutném.*
- ❑ *Nákladní automobily převážející zeminu a stavební materiál budou řádně zaplachtovány.*
- ❑ *Používané komunikace a zařízení staveniště budou pravidelně skrápěny a stavební mechanismy a nákladní automobily vyjíždějící ze stavby budou důsledně čištěny.*
- ❑ *Případné mezideponie výkopových zemin budou udržovány v bezplevelném stavu. Ty, které nebudou bezprostředně využity do 6-ti týdnů od vlastní skryvky, budou osety travinami.*
- ❑ *Zařízení staveniště a případné sklady sypkých hmot je třeba umístit mimo obytnou zástavbu.*
- ❑ *Při terénních pracích doporučujeme používaný materiál vlhčit ke snížení prašnosti z výstavby.*
- ❑ *Doporučujeme zajistit odborný dohled nad sledovanou stavbou formou ekologického dozoru stavby.*
- ❑ *Při rekonstrukci a sanaci mostů a propustků je třeba zajistit, aby materiály k tomuto účelu používané neunikaly do okolního prostředí (např. zaplachtování) a nedošlo k znečištění vody. Při injektáži a podlévání ložisek mostních objektů je třeba zabránit úniku látek k tomu používaných do okolí (zejména do vody a do půdy).*
- ❑ *Likvidaci splaškových vod v etapě výstavby bude zhotovitel stavby řešit trvalými sociálními zařízeními napojenými na splaškovou kanalizaci respektive suchými WC s chemickou náplní nebo odvozem splašků na smluvní ČOV. Splaškové vody z mytí rukou nebudou vypouštěny volně na terén, ale jímány a likvidovány v souladu se zákonem o vodách.*
- ❑ *V zařízeních staveniště umístěných v blízkosti vodních toků budou stavební mechanismy a nákladní automobily vybaveny dostatečným množstvím sanačních prostředků pro případnou likvidaci úniků ropných látek. Nesmí zde být provozována jakákoliv manipulace s ropnými látkami, ani jejich skladování, dále zde nesmějí být opravovány žádné mechanismy (stavební stroje či vozidla).*

- ❑ *V průběhu krátkodobé odstávky mechanismů budou tyto podloženy záchytnými vanami pro zachycení případných úkapů ropných látek.*
- ❑ *Látky závadné vodám skladovat v k tomuto účelu vyhrazených prostorách, zabezpečených proti úniku znečištění do půdy nebo vod.*
- ❑ *Plnění palivy v areálu stavby provádět pouze v nezbytných případech, kdy by plnění mimo areál bylo organizačně neschůdné nebo technicky nerealizovatelné.*
- ❑ *Na staveništi nebude prováděna údržba mechanismů s výjimkou běžné denní údržby.*
- ❑ *Je třeba minimalizovat terénní úpravy okolí stavby samotné a rozsah pojezdů stavební a dopravní techniky po lokalitě, přednostně by měly být využívány již existující a zejména zpevněné cesty. Samozřejmě také železnice.*
- ❑ *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).*
- ❑ *V případě archeologického nálezu je třeba oznámit tuto skutečnost příslušnému Archeologickému ústavu a zajistit záchranný archeologický výzkum.*
- ❑ *Ke kolaudaci stavby bude předložena specifikace druhů a množství odpadů vzniklých v průběhu výstavby a bude doložen způsob jejich odstranění či využití.*
- ❑ *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.*
- ❑ *Budou realizována navržená protihluková opatření (viz Hluková studie).*
- ❑ *Při vysazování dřevin v souvislosti s realizací záměru, budou tyto svými nároky odpovídat místním klimatickým poměrům a půdní poměry budou přizpůsobeny požadavkům rostlin.*
- ❑ *Veškerá zařízení stavenišť v rámci stavby budou po ukončení stavebních prací uvedena do původního stavu.*

Opatření ve fázi provozu:

- ❑ *V případě havárie (únik ropných látek, chemický látek a směsí užívaných při provozu) postupovat podle platné legislativy, resp. schváleného havarijního plánu, s okamžitým zahájením sanace.*
- ❑ *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.*
- ❑ *Bude monitorován nástup neoindigenofytů, v případě jejich zjištění bude přistoupeno k jejich likvidaci.*
- ❑ *Následně bude zabezpečena řádná péče o vysázenou zeleň.*

- *Veškerá zařízení stavenišť v rámci stavby a příjezdové komunikace je třeba po ukončení stavebních prací uvést do původního stavu.*
- *Pravidelně kontrolovat stav lokality a v případě výskytu nepůvodních či invazních druhů rostlin.*

D.5. Charakteristika nedostatků ve znalostech, a neurčitostí, které se vyskytly při specifikaci vlivů

Odchytky od provedeného hodnocení jednotlivých vlivů mohou vzniknout v průběhu zpracování dalšího stupně projektové dokumentace v důsledku změny vstupních dat.

Určité nedostatky sebou vždy nese modelové zpracování (např. hluková studie). Tyto nedostatky jsou dány přesností vstupních údajů, zatížením výpočtů chybou spojenou s vlastní výpočtovou metodou, atd. Odchytky od provedeného hodnocení jednotlivých vlivů mohou také následně vzniknout v průběhu zpracování dalšího stupně projektové dokumentace v důsledku precizace vstupních dat.

V případě interpretace informací z mapových podkladů, které byly převážně středních měřítek, dochází vždy k určitému zobecnění a jisté míře nepřesnosti ve vztahu k dané lokalitě. Pokud to však bylo v našich možnostech, snažili jsme se o uvedení informací vztahujících se konkrétně k námi posuzované lokalitě.

E. POROVNÁNÍ VARIANT ŘEŠENÍ ZÁMĚRU

Investor nepředkládá variantní řešení záměru.

F. DOPLŇUJÍCÍ ÚDAJE

Odbor regionálního rozvoje a územního plánování Městského úřadu Valašského Meziříčí vydal dne 10. 9. 2013 vyjádření, že posuzovaný záměr lze v souladu s podmínkami využití jednotlivých ploch posoudit jako přípustný. Stavební úřad Hustopeče nad Bečvou se téhož dne vyjádřil, že dle regulačních podmínek, se pro posuzované pozemky stavby připouští pouze výstavba zařízení souvisejících s jejich dopravní funkcí a stavby technické infrastruktury.

Při realizaci záměru je třeba respektovat další omezení daná existujícími limity ochrany území, tak jak jsou výše popsány.

Žádné další doplňující údaje nejsou známy.

G. VŠEOBECNĚ SROZUMITELNÉ SHRNUTÍ NETECHNICKÉHO CHARAKTERU

Důvodem pro vypracování Oznámení je, že záměr „Zvýšení traťové rychlosti v úseku Valašské Meziříčí - Hustopeče nad Bečvou“ svojí dikcí splňuje kritérium stanovené v zákoně č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí, příloze č. 1, kategorii II, bodu 9.2 „*Novostavby (záměry neuvedené v kategorii I), rekonstrukce, elektrizace nebo modernizace železničních drah; novostavby a rekonstrukce železničních a intermodálních zařízení a překladišť.*“

Dle této přílohy tak záměr **podléhá zjišťovacímu řízení**. Vzhledem k tomu, že se záměr nachází na území dvou krajů, rozhodne dle §6 odst.1 zákona o posuzování vlivů na životní prostředí Ministerstvo Životního prostředí o tom, který krajský úřad je příslušný k provedení posouzení.

Hodnocený záměr zahrnuje jen jednu variantu technického a technologického řešení.

Posuzovaným stavebním záměrem je zvýšení traťové rychlosti na celostátní elektrizované trati č. 280 Horní Lideč st.hr. - Hranice na Moravě v mezistaničním úseku Valašské Meziříčí - Hustopeče nad Bečvou. Celostátní dvoukolejná elektrizovaná trať č. 280 Horní Lideč st.hr. – Hranice na Moravě je zařazena do vybraných sítí ČR a tvoří součást evropského železničního systému.

V rámci předmětné stavby bude provedena rekonstrukce železničního svršku a spodku včetně odvodňovacích zařízení, rekonstrukce kolejí, zbudování nového podchodu a nástupiště s osazením rozhlasového a informačního zařízení vč. osvětlení v železniční stanici Lhotka nad Bečvou, dále rekonstrukce železničních přejezdů včetně jejich nového zabezpečení, rekonstrukce železničních mostů a propustků. Součástí stavby je dále rekonstrukce stávajícího trakčního a kabelového vedení zabezpečovací a sdělovací techniky po celé délce mezistaničního úseku. Kolejové úpravy na posuzované trati budou mít počátek v km 16,038 za železniční stanicí Hustopeče nad Bečvou a ukončeny budou v km 24,038 před železniční stanicí Valašské Meziříčí.

Stavbou dotčeny převážně pozemky ve vlastnictví SŽDC a.s. a ČD a.s. Přesto si stavba vyžádá zábory pozemků náležejících do ZPF z důvodů nového umístění některých stožárů trakčního vedení. Pro umístění stožárů nadzemních vedení pokud v jednotlivých případech nejde o plochu větší než 30 m², není dle §9 odst. 2 zákona o zemědělském půdním fondu č. 334/1992 Sb. třeba odnětí pozemků ze ZPF.

Stavba bude probíhat ve vzdálenosti do 50m od okraje lesa.

V souvislosti s realizací záměru dojde ke střetu s lokálním prvkem ÚSES - zásahu do LBK1, který je veden podél Černého potoka. Z hlediska možného vlivu na tento lokální biokoridor lze konstatovat, že v rámci rekonstrukce nedojde k zásadním změnám, které by tento prvek (a tedy i jeho funkci) ovlivnily. Mostní objekt, kterým daný prvek ÚSES kříží železniční trať, zůstane zachován.

Posuzovaný záměr se dotýká nebo přímo prochází 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. Pro realizaci stavby je nutné dodržet opatření uvedená v kapitole D.4.

Z vyjádření Krajského úřadu Olomouckého kraje, Odboru životního prostředí a Krajského úřadu Zlínského kraje, Odboru životního prostředí a zemědělství, 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.

Dále stavba přichází do střetu s VKP vyjmenovanými dle zákona. Jedná se o vodní toky a jejich údolní nivy a les. 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.

Realizací záměru nedojde k dotčení **zvláště chráněného území**. Záměrem nebude ani přímo dotčen **registrovaný VKP**.

V širším okolí zájmové lokality se vyskytují **zvláště chráněné druhy živočichů**. Těleso trati však nepředstavuje významný biotop pro tyto druhy živočichů. Výjimkou je mraveniště druhu *Formica sp.*, které se na drážním km 18,0 po levé straně ze směru z Hustopečí nad Bečvou do Valašského Meziříčí. Pokud by mělo dojít k dotčení mraveniště tohoto taxonu, je potřeba provést záchranný transfer. Pro transfer je potřeba zažádat o výjimku ze zákazů u zvláště chráněných druhů rostlin a živočichů § 56 zákona 114/1992 Sb, v platném znění.

Běžným druhem, pozorovaným v okolí železničních náspů, bývá ještěrka obecná (*Lacerta agilis*). Tento druh sice běžně využívá železniční náspy jako svůj sekundární biotop, ale jedná se o mobilního živočicha, který při stavebních pracích šterkové lože dočasně opustí. Přímo na železničním náspu posuzované trati však tento druh pozorován nebyl. Pravděpodobně proto, že na těleso dráhy nenavazují biotopy vhodné pro rozmnožování a se zdrojem potravy.

V oznámení byla navržena řada opatření ke zmírnění možných negativních vlivů v souvislosti se živočichy. Při dodržení těchto opatření lze konstatovat, že realizace stavebního záměru nebude mít významný vliv na živočichy.

Z hlediska možného ovlivnění migrační prostupnosti lze konstatovat, že při dodržení navržených opatření realizace stavebního záměru výrazně negativně neovlivní migraci živočichů přes liniovou stavbu tělesa železnice oproti současnému stavu.

Zvláště chráněné druhy rostlin nebudou realizací záměru dotčeny.

V rámci posuzovaného záměru pravděpodobně dojde ke kácení dřevin – zejména v blízkosti železničního náspu a také v blízkosti některých rekonstruovaných mostů a propustků. V dalším

stupni projektové dokumentace bude zpracován podrobný dendrologický průzkum, který zmapuje rozsah kácení a v případě, že bude třeba kácet dřeviny s parametry danými vyhláškou 189/2013, o ochraně dřevin a povolování jejich kácení bude nutné, aby investor požádal o povolení ke kácení podle § 8 odst. 1 a § 76 odst. 1 zákona č. 114/1992 Sb.

Posuzovaný záměr bude klást mírně zvýšené nároky na dopravní infrastrukturu jak v období výstavby, tak v období provozu. Nárůst dopravy na přilehlých komunikacích, který bude způsoben dovozem materiálu pro výstavbu a odvozem odpadů ze stavby, bude časově omezen pouze na dobu výstavby. V období provozu dojde vzhledem ke zvýšení rychlosti a intenzity dopravy i k navýšení hlukového zatížení okolí. Tento nárůst bude maximálně 2,4 dB v denní době. Z hlukové studie (viz příloha č. 4) vyplývá, že provozem **dojde k překročení hygienických limitů**. Proto byla navržena protihluková opatření – protihlukové stěny a individuální protihluková opatření.

Nemovité kulturní památky v širším okolí nebudou realizací záměru dotčeny. Záměr také neovlivní vyhlášenou městskou památkovou zónu.

Lokalita záměru leží mimo území chráněné oblasti přirozené akumulace podzemních vod Vsetínské vrchy.

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. Při realizaci záměru nebudou v záplavovém území situována zařízení stavby a nebude shromažďován rozplavitelný materiál.

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. Dle zákona č. 201/2012 Sb. o ochraně ovzduší je recyklační linka stavebních hmot o projektovaném výkonu vyšším než 25 m³/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. V kapitole D. 4. jsou uvedena opatření na eliminaci vlivů výstavby záměru na ovzduší. Období provozu posuzovaného záměru **z hlediska ochrany ovzduší** bude mít únosný vliv kvalitu ovzduší v zájmové lokalitě.

Obecně lze konstatovat, že **odpady**, které vzniknou v průběhu stavebních prací budou odváženy a likvidovány mimo staveniště v souladu se stávající právní úpravou. Tato činnost

bude zajištěna ze strany prováděcí firmy či odbornou firmou zabývající se nakládáním s odpady. Bude-li s odpady nakládáno v souladu s platnou legislativou na úseku odpadového hospodářství, nepředpokládáme žádné negativní ovlivnění životního prostředí v důsledku produkce odpadů z výstavby předmětného záměru.

Významnější negativní dopad **na množství podzemní vody či na hydrologické poměry vodních toků** v okolí posuzované lokality nepředpokládáme.

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 štěrkopísku ve vzdálenosti cca 85 m jižně od stavebního záměru.

Pro vydání rozhodnutí o umístění stavby doloží investor žádost závazným stanoviskem orgánu kraje v přenesené působnosti, vydaného po projednání s obvodním báňským úřadem, který navrhne podmínky pro umístění, popřípadě provedení stavby nebo zařízení.

Vzhledem k tomu, že se jedná o stavbu v území již stabilizovanou nebude mít posuzovaný záměr významný vliv na **estetickou hodnotu krajiny**.

Na základě komplexního zhodnocení všech dostupných údajů vztahujících se k posuzovanému záměru „Zvýšení traťové rychlosti v úseku Valašské Meziříčí - Hustopeče nad Bečvou“, současnému i výhledovému stavu jednotlivých složek životního prostředí a s přihlédnutím ke všem souvisejícím skutečnostem lze konstatovat, že vliv navrhovaného záměru v dané lokalitě je považován za únosný, a proto jej *lze*** v navržené lokalitě ***doporučit*** k realizaci.**

H.PŘÍLOHY

Příloha 1	Mapa širších vztahů
Příloha 2	Mapa ochrany životního prostředí
Příloha 3	Hluková studie
Příloha 4	Seznam mostních objektů a navrhovaných úprav
Příloha 5	Vyjádření stavebního úřadu k záměru, z hlediska ÚPD
Příloha 6	Stanovisko orgánu ochrany přírody z hlediska území NATURA 2000
Příloha 7	Osvědčení o odborné způsobilosti

SEZNAM POUŽITÉ LITERATURY

Použité studie, části dokumentace, průzkumy

MORAVIA CONSULT Olomouc a.s.: „Zvýšení traťové rychlosti v úseku Valašské Meziříčí - Hustopeče nad Bečvou“, přípravná projektová dokumentace v rozpracovanosti, listopad 2013.

Zákony a jiné právní normy, metodické pokyny

- Zákon č. 20/1987 Sb., o státní památkové péči (ve znění pozdějších změn a doplňků).
- Zákon č. 44/1988 Sb., o ochraně a využití nerostného bohatství (horní zákon), v platném znění.
- Zákon č. 61/1988 Sb., o hornické činnosti, výbušninách a o státní báňské správě, v platném znění.
- Zákon č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny (ve znění pozdějších změn a doplňků).
- Zákon č. 334/1992 Sb., o ochraně zemědělského půdního fondu, v platném znění.
- Zákon č. 289/1995 Sb., o lesích, v platném znění.
- Zákon č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích, v platném znění.
- Zákon č. 128/2000 Sb., o obcích (obecní zřízení), v platném znění.
- Zákon č. 258/2000 Sb., o ochraně veřejného zdraví (ve znění pozdějších změn a doplňků).
- Zákon č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí, v platném znění.
- Zákon č. 185/2001 Sb., o odpadech (ve znění pozdějších změn a doplňků).
- Zákon č. 254/2001 Sb., o vodách a o změně některých zákonů (vodní zákon), v platném znění.

- Zákon č. 477/2001 Sb., o obalech a o změně některých dalších zákonů (zákon o obalech), v platném znění.
- Zákon č. 183/2006 Sb., o územním plánování a stavebním řádu (stavební zákon), v platném znění.
- Zákon č. 350/2011 Sb., o chemických látkách a chemických směsích a o změně některých dalších zákonů, v platném znění.
- Zákon č. 201/2012 Sb., o ochraně ovzduší a o změně některých dalších zákonů (zákon o ochraně ovzduší), v platném znění.
- Nařízení vlády č. 272/2011 Sb., o ochraně zdraví před nepříznivými účinky hluku a vibrací, v platném znění.
- Vyhláška č. 395/1992 Sb., kterou se provádějí některá ustanovení zákona ČNR č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, v platném znění.
- Vyhláška č. 13/1994 Sb., kterou se upravují některé podrobnosti ochrany zemědělského půdního fondu.
- Vyhláška č. 327/1998 Sb., kterou se stanoví charakteristiky bonitovaných půdně ekologických jednotek a postup pro jejich vedení a aktualizaci (změna č. 546/2002 Sb.)
- Vyhláška č. 376/2001 Sb., o hodnocení nebezpečných vlastností odpadů, v platném znění.
- Vyhláška č. 381/2001 Sb., kterou se stanoví Katalog odpadů, Seznam nebezpečných odpadů a seznamy odpadů a států pro účely vývozu, dovozu a tranzitu odpadů a postup při udělování souhlasu k vývozu, dovozu a tranzitu odpadů (Katalog odpadů), v platném znění.
- Vyhláška č. 383/2001 Sb., o podrobnostech nakládání s odpady, v platném znění
- Vyhláška č. 384/2001 Sb., o nakládání s PCB, v platném znění.
- Vyhláška č. 428/2001 Sb., k provedení zákona o vodovodech a kanalizacích
- Vyhláška č. 237/2002 Sb., o podrobnostech způsobu provedení zpětného odběru některých výrobků, v platném znění.
- Vyhláška č. 294/2005 Sb., o podmínkách ukládání odpadů na skládky a jejich využívání na povrchu terénu, v platném znění.
- Vyhláška č. 501/2006 Sb., o obecných požadavcích na využívání území, v platném znění.
- Vyhláška č. 393/2010 Sb., o oblastech povodí, v platném znění.
- Vyhláška č. 178/2012 Sb., kterou se stanoví seznam významných vodních toků a způsob provádění činností souvisejících se správou vodních toků

- Vyhláška č. 330/2012 Sb., o způsobu posuzování a vyhodnocení úrovně znečištění, rozsahu informování veřejnosti o úrovni znečištění a při smogových situacích
- Metodický pokyn MŽP OOLP/1067/96, ze dne 1. 10. 1996, k odnímání půdy ze zemědělského půdního fondu.
- Věstník EIA 1997 – 2013.

Mapové podklady

- Česká republika - obecně zeměpisná mapa. 1:1000 000, Kartografie Praha, 1993.
- Quitt, E. (1971): Klimatické oblasti Československa. 1:500 000. Geografický ústav ČSAV, Brno.
- Neuhauslová Z. et al. (1998): Mapa potenciální přirozené vegetace České republiky. Academia, Praha, 341 pp.
- Cháb J. – Stráník Z. – Eliáš M. (2007): Geologická mapa České republiky 1 : 500 000, ČGS, Praha.
- Tomášek M. (2003): Půdní mapa České republiky. ČGS, Praha.
- Odvozená mapa radonového rizika ČR, 1:200 000, ČGÚ Praha.
- Mapa seizmického rájónování ČSSR, Geofyzikální ústav ČAV, 1987.

Publikace

- Bláha, K., Cikrt, M. (1996): Základy hodnocení zdravotních rizik. Státní zdravotní ústav, Praha.
- Culek M. et al. (1996): Biogeografické členění České republiky. Enigma, Praha, 347 pp.
- Demek, J. (1987): Hory a nížiny. ČSAV, Praha, 584 pp.
- Neuhauslová Z. et al. (1998): Mapa potenciální přirozené vegetace České republiky. Textová část. Academia, Praha, 341 pp.
- Quitt E. (1975): Klimatické oblasti ČSR. 1:500 000, Geografický ústav ČSAV, Brno.
- Anděra M. & Beneš B. (2001): Atlas rozšíření savců v České republice. Předběžná verze IV. Hlodavci (*Rodentia*) – část 1. Křečkovití (*Cricetidae*), hrabošovití (*Arvicolidae*), plchovití (*Gliridae*). Národní muzeum, Praha.
- Anděra M. & Beneš B. (2002): Atlas rozšíření savců v České republice. Předběžná verze IV. Hlodavci (*Rodentia*) – část 2. Myšovití (*Muridae*), myšivkovití (*Zapodidae*). Národní muzeum, Praha.
- Anděra M. & Červený J. (2003): Červený seznam savců České Republiky. In: Plesník J., Hanzal J. & Brejšková L. (eds.): Červený seznam ohrožených druhů České Republiky. Obratlovci. Příroda 22: 121–129.
- Anděra M. & Červený J. (2004): Atlas rozšíření savců v České republice. Předběžná verze IV. Hlodavci (*Rodentia*) – část 3. Veverkovití (*Sciuridae*), bobrovití (*Castoridae*), nutriovití (*Myocastoridae*). Národní muzeum, Praha.
- Anděra M. & Hanák V. (2007): Atlas rozšíření savců v České republice. Předběžná verze V. Letouni (*Chiroptera*) – část 3. Netopýrovití (*Vespertilionidae* – *Vespertilio*, *Eptesicus*, *Nyctalus*, *Pipistrellus* and *Hypsugo*). NM, Praha.
- Anděra M. & Hanzal V. (1995): Atlas rozšíření savců v České republice. Předběžná verze I. Sudokopytníci (*Artiodactyla*), zajíci (*Lagomorpha*). Národní muzeum, Praha.
- Anděra M. & Hanzal V. (1996): Atlas rozšíření savců v ČR. Předběžná verze II. Šelmy (*Carnivora*). NM, Praha.
- Anděra M. (2000): Atlas rozšíření savců v ČR. Předběžná verze III. Hmyzožravci (*Insectivora*). NM, Praha.
- Hanák V. & Anděra M. (2005): Atlas rozšíření savců v České republice. Předběžná verze V. Letouni (*Chiroptera*) – část 1. Vrápencovití (*Rhinolophidae*), netopýrovití (*Vespertilionidae*) – *Barbastella barbastellus*, *Plecotus auritus*, *Plecotus austriacus*. Národní muzeum, Praha.
- Hanák V. & Anděra M. (2006): Atlas rozšíření savců v České republice. Předběžná verze V. Letouni (*Chiroptera*) – část 2. Netopýrovití (*Vespertilionidae* – rod *Myotis*). Národní muzeum, Praha.
- Mikátová B. & Vlašín M. (2002): Ochrana obojživelníků. Ekocentrum Brno pro ZO ČSOP Veronica, Brno.
- Mikátová B., Vlašín M. & Zavadil V. (eds.) (2001): Atlas rozšíření plazů v České republice. Agentura Ochrany Přírody a Krajiny ČR, Praha.

- Moravec J. (ed.) (1994): Atlas rozšíření obojživelníků v České republice. Atlas of Czech Amphibians. Praha, Národní muzeum, Praha. 134 p.
- Pruner L. & Míka P. (1996): Klapalekiana. Seznam obcí a jejich částí v České republice s čísly mapových polí pro síťové mapování fauny, 1996, 32: 1–115.
- Šťastný K. & Bejček V. (2003): Červený seznam ptáků České Republiky. In: Plesník J., Hanzal J. & Brejšková L. (eds.): Červený seznam ohrožených druhů České Republiky. Obratlovci. Příroda 22: 95–120.
- Šťastný K., Bejček V. & Hudec K. (2006): Atlas hnízdního rozšíření ptáků v České Republice 2001–2003. Aventinum, Praha. 463 p.
- Zavadil V. & Moravec J. (2003): Červený seznam obojživelníků a plazů České Republiky. In: Plesník J., Hanzal J. & Brejšková L. (eds.): Červený seznam ohrožených druhů České Republiky. Obratlovci. Příroda 22: 83–93.

Internetové zdroje

- Česká geologická služba - Geofond [online]. c2013 [cit. 2013-06-25]. Dostupné z URL: <<http://www.geology.cz>>
- Národní geoportál INSPIRE - portál veřejné správy České republiky [online]. c2010-2013 [cit. 2013-06-21]. Dostupné z URL: <<http://geoportal.gov.cz>>
- Výzkumný ústav vodohospodářský T. G. Masaryka – HEIS [online]. c2002-2013 [cit. 2013-07-01]. Dostupné z URL: <<http://www.vuv.cz>>
- Natura 2000 AOPK ČR [online]. c2006 [cit. 2013-06-27]. Dostupné z URL: <<http://www.nature.cz>>
- Národní památkový ústav [online]. c2003-13 [cit. 2013-07-08]. Dostupné z URL: <<http://www.npu.cz>>
- Ředitelství silnic a dálnic ČR [online]. c2012 [cit. 2013-06-28]. Dostupné z URL: <<http://www.rsd.cz>>
- Informační systém voda České republiky [online]. c1999-2009 [cit. 2013-06-27]. Dostupné z URL: <<http://www.voda.gov.cz>>
- Český hydrometeorologický ústav [online]. c1997-2013 [cit. 2013-07-03]. Dostupné z URL: <<http://www.chmu.cz>>
- Nahlížení do katastru nemovitostí [online]. c2004-2013 [cit. 2013-06-25]. Dostupné z URL: <<http://nahlizenidokn.cuzk.cz>>
- BirdLife International [online]. c2013 [cit. 2013-05-21]. Dostupné z URL: <<http://www.birdlife.org>>
- Povodňový plán České republiky [online]. c2006-2012 [cit. 2013-06-28]. Dostupné z URL: <<http://www.dppcr.cz>>