

Doplňující údaje:

0	06/2016	1.vydání	Bc. Kardinálová v.r.	Bc. Kardinálová v.r.	Mgr. Veselá v.r.	RNDr.Grúz v.r.
Rev.	Datum	Popis	Vypracoval	Kreslil/psal	Kontroloval	Schválil

Objednatel:

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



Souprava:

Zhotovitel:

Ecological Consulting a.s.
Na Střelnici 48, 779 00 Olomouc
tel: 585 203 166, fax: 585 203 169
e-mail: ecological@ecological.cz



Projekt:

**"Křížení silnice I/35 Zašová se silnicí III/01876 a s železniční tratí
Valašské Meziříčí - Rožnov pod Radhoštěm"**

Číslo projektu:	310/16034
VP (HIP):	Mgr. Veselá
Stupeň:	EIA
Datum:	06/2016

KÚ: Zlínský kraj ORP: Valašské Meziříčí

Obsah:

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

Archiv:	
Formát:	
Měřítko:	
Část:	Příloha:
-	-

Objednatel: MORAVIA CONSULT Olomouc a.s.
Legionářská 8, 779 00 Olomouc

Zpracovatel: Ecological Consulting a.s.
Na Střelnici 48, 779 00 Olomouc, tel. 585 203 166
e-mail: ecological@ecological.cz; www.ecological.cz

Červen 2016

RNDr. Jiří Grúz

Prvotní dokumentace je uložena v archivu objednatele.

Rozdělovník:

7x výtisk, 2x digitální verze (CD):

MORAVIA CONSULT Olomouc a.s.
Legionářská 8, 779 00 Olomouc

0. výtisk, 1. digitální verze:

Ecological Consulting a.s.,
Na Střelnici 48, 779 00 Olomouc

Řešitelský kolektiv:

RNDr. Jiří Grúz – vedoucí autorského kolektivu

oprávněná osoba k posuzování vlivů na životní prostředí, číslo osvědčení odborné způsobilosti
8876/ENV/13

Mgr. Tereza Veselá – obecná ochrana přírody, technické složky životního prostředí

Mgr. Martina Fialová Ph.D. – botanika, ochrana přírody

autorizovaná osoba k provádění posouzení podle § 45i zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, v platném znění (Natura 2000) (rozhodnutí Ministerstva životního prostředí č. j. 52174/ENV/15-2452/630/15)

autorizovaná osoba k provádění biologického hodnocení ve smyslu § 67 podle § 45i zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, v platném znění (rozhodnutí Ministerstva životního prostředí č. j. 13802/ENV/15/850/610/15)

Ing. Pavel Kreuziger – hluková studie

Bc. Tereza Kardinálová – obecná ochrana přírody, odpadové hospodářství

Mgr. Petr Zobač – zoologie

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

OBSAH

A. ÚDAJE O OZNAMOVATELI	7
B.1. ZÁKLADNÍ ÚDAJE	8
B.1.1. Název záměru a jeho zařazení dle přílohy č. 1	8
B.1.2. Kapacita (rozsah) záměru	8
B.1.3. Umístění záměru	9
B.1.4. Charakter záměru a možnost kumulace s jinými záměry	10
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	11
B.1.6. Stručný popis technického a technologického řešení záměru	12
B.1.7. Předpokládaný termín zahájení realizace záměru a jeho dokončení	20
B.1.8. Výčet dotčených územně správních celků	20
B.1.9. Výčet navazujících rozhodnutí podle § 9a odst. 3 a správních orgánů, které budou tato rozhodnutí vydávat	20
B.2. ÚDAJE O VSTUPECH	21
B.2.1. Zábor půdy	21
B.2.2. Odběr a spotřeba vody	21
B.2.3. Energetické zdroje	22
B.2.4. Surovinové zdroje	22
B.2.5. Nároky na dopravní a jinou infrastrukturu	23
B.3. ÚDAJE O VÝSTUPECH	25
B.3.1. Emise	25
B.3.2. Odpadní vody	26
B.3.3. Odpady	27
B.3.4. Hlukové poměry	32
B.3.5. Doplnující údaje	35
C. ÚDAJE O STAVU ŽIVOTNÍHO PROSTŘEDÍ V DOTČENÉM ÚZEMÍ	37
C.1. VÝČET NEJZÁVAŽNĚJŠÍCH ENVIRONMENTÁLNÍCH CHARAKTERISTIK DOTČENÉHO ÚZEMÍ	37
C.1.1. Charakteristika území	37
C.1.2. Klima	37
C.1.3. Geologická stavba a hydrogeologické poměry	40
C.1.4. Nerostné suroviny	41
C.1.5. Geomorfologie	42
C.1.6. Hydrologické poměry	42
C.1.7. Půdy	44
C.1.8. Zvláště chráněná území a přírodní parky	45
C.1.9. Území chráněná na základě mezinárodních úmluv	45
C.1.10. Územní systém ekologické stability	46
C.1.11. Významné krajinné prvky, památné stromy	47
C.2. STRUČNÁ CHARAKTERISTIKA STAVU SLOŽEK ŽIVOTNÍHO PROSTŘEDÍ V DOTČENÉM ÚZEMÍ, KTERÉ BUDOU PRAVDĚPODOBNĚ VÝZNAMNĚ OVLIVNĚNY	48
C.2.1. Fauna a flóra	48
C.2.2. Nemovité kulturní památky, archeologická a paleontologická naleziště	56

C.2.3. Území se zvýšenou citlivostí, resp. zranitelností	57
D.1. CHARAKTERISTIKA MOŽNÝCH VLIVŮ A ODHAD JEJICH VELIKOSTI A VÝZNAMNOSTI	59
D.1.1. Vlivy na flóru a faunu	59
D.1.2. Vliv na významné krajinné prvky, chráněná území a ÚSES	62
D.1.3. Vlivy stavby na estetickou hodnotu krajiny	62
D.1.4. Vlivy na ovzduší, vliv klimatických změn	63
D.1.5. Vlivy na půdu	65
D.1.6. Vlivy na nerostné zdroje a geologické prostředí	65
D.1.7. Vlivy na vodní toky, vodní plochy a vodní zdroje	65
D.1.8. Vlivy stavby na veřejné zdraví	66
D.1.9. Vlivy na nemovité kulturní památky, archeologické památky a naleziště	68
D.1.10. Ostatní vlivy	68
D.1.11. Vliv produkce odpadů	69
D.2. ROZSAH VLIVŮ VZHLEDEM K ZASAŽENÉMU ÚZEMÍ A POPULACI	69
D.3. ÚDAJE O MOŽNÝCH VÝZNAMNÝCH NEPŘÍZNIVÝCH VLIVECH PŘESAHUJÍCÍCH STÁTNÍ HRANICE ..	69
D.4. CHARAKTERISTIKA OPATŘENÍ K PREVENCI, VYLOUČENÍ A SNÍŽENÍ VŠECH VÝZNAMNÝCH NEPŘÍZNIVÝCH VLIVŮ NA ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ A POPIS KOMPENZACÍ, POKUD JE TO VZHLEDEM K ZÁMĚRU MOŽNÉ	70
D.5. CHARAKTERISTIKA NEDOSTATKŮ VE ZNALOSTECH A NEURČITOSTÍ, KTERÉ SE VYSKYTLY PŘI SPECIFIKACI VLIVŮ	71
E. POROVNÁNÍ VARIANT ŘEŠENÍ ZÁMĚRU	71
F. DOPLŇUJÍCÍ ÚDAJE	72
G. VŠEOBECNĚ SROZUMITELNÉ SHRNTUÍ NETECHNICKÉHO CHARAKTERU	72
H. PŘÍLOHY	76
SEZNAM VYBRANÝCH PODKLADOVÝCH MATERIÁLŮ	76

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 skutečnost, že záměr „**Křížení silnice I/35 Zašová se silnicí III/01876 a s železniční tratí Valašské Meziříčí - Rožnov pod Radhoštěm**“ svojí dikcí splňuje kritérium stanovené v zákoně o posuzování vlivů na životní prostředí, příloze I., kategorii II, bodu 9.2 „*Novostavby (záměry neuvedené v kategorii I.), rekonstrukce, elektrizace nebo modernizace železničních drah; novostavby nebo rekonstrukce železničních a intermodálních zařízení a překladišť*“. Dle této přílohy tak záměr podléhá zjišťovacímu řízení. Příslušným orgánem státní správy je v tomto konkrétním případě Krajský úřad Zlínského kraje.

Svým členěním odpovídá toto Oznámení příloze 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, a odpovídá danému stupni rozpracovanosti projektové dokumentace.

Dne 1.4.2015 vstoupil v platnost zákon č. 39/2015 Sb., kterým se mění zákon č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí. V souvislosti s touto novelou bylo vydáno Metodické sdělení Ministerstva životního prostředí pro držitele autorizace dle § 19 zákona č. 100/2001 Sb. (ze dne 6.3.2015, č.j.: 18130/ENV/15), které apeluje na preciznější vyhodnocení vlivů záměru na životní prostředí, detailnější zpracování popisu stavebního záměru a stanovení relevantních opatření k prevenci. Oznámení tak bylo zpracováno v souladu s tímto metodickým sdělením, a to zejména s ohledem na stanovení možných opatření, z nichž většina týkajících se zejména organizace výstavby je zahrnutá již v popisu technického řešení záměru (kap. B.1.6).

A. ÚDAJE O OZNAMOVATELI

Název : Správa železniční dopravní cesty, státní organizace,
Adresa: Dlážďená 1003/7, 110 00 Praha 1 – Nové Město
IČ: 70994234
DIČ: CZ70994234

Oprávněný zástupce oznamovatele:

Jméno: Ing. Tomáš Chalupa
Adresa: Stavební správa východ, Nerudova 1, 772 58 Olomouc

Hlavní inženýr projektu:

Jméno: Ing. Pavel Kučera
Telefon: 604 200 164

Zpracovatel projektové dokumentace:

Název: MORAVIA CONSULT Olomouc a. s.
Adresa: Legionářská 8, 772 00 Olomouc

B. ÚDAJE O ZÁMĚRU

B.1. Základní údaje

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

"Křížení silnice I/35 Zašová se silnicí III/01876 a s železniční tratí Valašské Meziříčí - Rožnov pod Radhoštěm"

Posuzovaný záměr spadá svým rozsahem dle přílohy č. 1 zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí, v platném znění, do kategorie II, bod 9.2 „*Novostavby (záměry neuvedené v kategorii I.), rekonstrukce, elektrizace nebo modernizace železničních drah; novostavby nebo rekonstrukce železničních a intermodálních zařízení a překladišť*“.

B.1.2. Kapacita (rozsah) záměru

Předmětné křížení se nachází v prostoru nákladiště, zastávky Zašová, která je situována v km 6,198 trati Rožnov pod Radhoštěm – Valašské Meziříčí. Jedná se o trať se zjednodušeným řízením drážní dopravy. Součástí nákladiště je manipulační kolej č. 2 délky 65 m s odbočnou výhybnou č. 1. V těsné blízkosti zastávky je v km 6,055 pěší přechod, v km 6,253 úroňový železniční přejezd zabezpečený přejezdovým zabezpečovacím zařízením bez závor typu VUD. Tento přejezd je součástí nevyhovujícího křížení silnice I/35 Zašová se silnicí III/01876 a železniční tratí Rožnov pod Radhoštěm – Valašské Meziříčí. Odstranění tohoto stavu je hlavní náplní předmětné stavby.

Navrhuje se odsunutí polohy traťové koleje v prostoru zastávky a nákladiště Zašová. Odsunutá poloha koleje umožní vložení odbočovacích pruhů stykové i průsečné křižovatky ve směru do obce a do průmyslové zóny. Současně bude možné zajistit bezpečnost provozu na komunikacích. Dále bude zrušena manipulační kolej č. 2 bez náhrady a proběhne výstavba nového nástupiště na zastávce Zašová v délce 100 m. Po realizaci stavby zanikne nákladiště a zůstane pouze zastávka Zašová.

Hlavní části stavby jsou kolejové úpravy železničního svršku a spodku, výstavba železničního nástupiště, železničního úroňového přejezdu a přechodu, rekonstrukce části pozemní komunikace I. třídy vč. nového řešení dvou křižovatek - s vazbou na silnice III. třídy a místní

komunikace. Významnou částí stavby je dále podmiňující výstavba či úprava několika mostních objektů a propustků, výstavba pozemních objektů vč. protihlukových stěn, rekonstrukce železničního zabezpečovacího, sdělovacího, silnoproudých zařízení a rozvodů a výstavba světelného signalizačního zařízení na rekonstruovaných křižovatkách.

B.1.3. Umístění záměru

Kraj: Zlínský

Obec: Zašová

Katastrální území: Zašová

Z hlediska železniční sítě se předmětná stavba nachází na regionální železniční trati Valašské Meziříčí – Rožnov pod Radhoštěm, v km cca km 4,900 – 6,920. V prostoru stavby se nachází nákladiště a zastávka Zašová s nástupištěm délky 100m a manipulační koleji č.2 sloužící pro nakládku materiálu.

Z hlediska silniční sítě stavba leží v prostoru stávající stykové křižovatky silnic I/35 a místní komunikace a dále průsečné křižovatky silnice I/35, III/01876 a místní komunikace. Silnice I/35 je zároveň silnicí pro mezinárodní provoz E 442 ve směru Liberec (Zittau) – Žilina. Silnice III/01876 slouží jako hlavní přístupová komunikace do Zašové. Provozní staničení silnice I/35 v prostoru průsečné křižovatky je km 302,234 a uzlový bod křižovatky je 2523A005. Železniční trať i silnice I/35 jsou vedeny v souběhu.

Stavební záměr se nachází v ochranném pásmu dráhy a rovněž leží v silničním ochranném pásmu.

Umístění stavebního záměru je patrné z následujícího obrázku.



Obr. 1: Umístění předmětné stavby v širších vztazích

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

Jedná se o liniovou stavbu - rekonstrukci části stávající železniční tratě a části silnice I/35 (v křižovatkách s vazbou na silnici III. třídy resp. místní komunikace), které obě zůstanou systémově stejně napojené na dosavadní dopravní infrastrukturu.

Předmětem stavby je lokální odklon železniční tratě v oblasti zastávky Zašová tak, aby byl vytvořen prostor pro rekonstrukci křižovatky na silnici I/35 při průjezdu obcí.

Předkládaný záměr je realizačně řešen jako sdružená investice více investorů (min. předpoklad – SŽDC, s.o., a ŘSD, případně Obec Zašová). Během projektování je dbáno na vzájemnou koordinaci a postup výstavby se předpokládá dle společného jednotného harmonogramu. V případě, že by stavba byla realizována ve dvou částech – jako železniční a silniční investiční akce – bude třeba realizovat jako první stavbu železniční, s provedením nutného vyosení traťové koleje.

V současnosti není známo, že by stavba vyžadovala koordinaci s jinými stavbami SŽDC, s.o. nebo s jinými stavbami na železniční dopravní infrastruktuře.

Obec Zašová připravuje výstavbu nové autobusové zastávky na vjezdu do Zašové za železničním přejezdem, která přímo doplní úpravy posuzovaného záměru. Druhou

připravovanou stavbou je oprava mostu přes Zašovský náhon, která pravděpodobně proběhne ještě před realizací posuzovaného záměru.

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

Účelem užívání stavby je bezpečné provozování železniční i silniční dopravy při jejím průchodu obcí Zašová.

Obcí Zašová prochází regionální železniční trať Valašské Meziříčí – Rožnov pod Radhoštěm. Pro dopravní obslužnost železniční dopravou a pro nástup a výstup cestujícím slouží v obci Zašová nákladiště zastávka (nz.) se staničením – žkm 6,227 s nástupištěm délky 100 m a manipulační koleji č.2 sloužící pro nakládku materiálu.

Zastávka Zašová nz. není vybavena SZZ, pouze nezabezpečenými výhybkami, s rychlostí pojíždění přes výhybku č.1 - 40 km/h proti hrotu, 60km/h po hrotu. V zastávce je prováděn posun. Na trati Rožnov p/R – Valašské Meziříčí je organizování a provozování drážní dopravy dle předpisu D3 s dirigující stanicí Valašské Meziříčí žkm 0,0. Nejvyšší traťová rychlost je 60 km/h, nejvyšší zábrzdna vzdálenost je 400m, trakce nezávislá.

Dále se v oblasti zastávky nachází železniční přechod v žkm 6,055, který je zabezpečen pouze výstražnými kříži a železniční přejezd v žkm 6,253, který je zabezpečen přejezdovým zabezpečovacím zařízením (dále PZZ) bez závor typu VUD, kategorie PZS 3SNI. Kontrola PZZ je umístěna v dopravní kanceláři žst. Valašské Meziříčí.

Stávající průsečná křižovatka představuje dopravní závalu znemožňující plynulé odbočování vozidel vlevo ve směru do Zašové a výjezd vozidel ze Zašové, které zůstávají stát v rámci přednosti v jízdě na I/35 v nebezpečném pásmu železničního přejezdu. Umístění křižovatky zároveň nesplňuje normu ČSN 73 6380 - Železniční přejezdy a přechody pro vzdálenost přejezdů od hranic silničních křižovatek. Stávající stav dále neumožňuje bezpečný pohyb pěších přes železniční přejezd.

Stávající křižovatky na silnici I/35 při průjezdu obcí, jednak stávající styková křižovatka silnice I/35 s místní komunikací a také průsečná křižovatka silnice I/35, III/018 76 a místní

komunikace, jejichž vzájemná vzdálenost je cca 180 m, vyžadují stavební úpravy, které jsou nezbytně nutné, protože současný stav obou křižovatek nevyhovuje platným technickým předpisům a v případě průsečné křižovatky ani kapacitě stávajícímu provozu s ohledem na souběh a křížení železniční trati v oblasti křižovatky.

B.1.6. Stručný popis technického a technologického řešení záměru

Železniční objekty (svršek, spodek, nástupiště, přejezdy)

Zast. Zašová, železniční svršek (rozsah objektu - cca od km 5,850 do km 6,427)

V novém stavu dojde k přeložení stávající koleje do takové vzdálenosti od upravené křižovatky komunikací I/35 a III/01876 tak, aby byla dodržena minimálně vzdálenost 10 m od závorových břevien železničního přejezdu po průjezdný jízdní pruh ze směru Rožnov p/R. Bude zachován prostor pro dlouhá vozidla, aby nedošlo k jejich uvíznutí na přejezdu. Manipulační kolej bude zrušena bez náhrady, včetně stávající výhybky. Rychlost bude v obou směrech 60 km/hod. Kolej bude výškově a směrově upravena tak, aby bylo možné dosáhnout co největší vzdálenosti od upravované křižovatky a dále tak, aby těleso železničního spodku nezasahovalo do stávajícího rybníka, nacházejícího se vlevo traťové koleje. Kolej bude svařena do bezstykové koleje. Stávající LISy (lepené izolované styky) za přejezdem budou demontovány. LISy v km 5,592 a 6,914 budou rovněž demontovány a nahrazeny kolejnicovými vložkami.

Zast. Zašová, železniční spodek

Rozsah tohoto objektu je dán rozsahem rekonstrukce železničního svršku, vyjma úseku vedeného po rekonstruovaném železničním mostě v km 6,045. V rámci objektu bude provedeno nové pražcové podloží. Aktivní zóna náspu bude zhotovena z propustného nenamrzavého materiálu (tř. G3/G-F). Pláň tělesa žel. spodku je navržena vodorovná se spádem k odvodňovacímu zařízení – trativodu, nezpevněnému příkopu či na terén. Za železničním mostem bude zemní pláň odvodněna trativodem zaústěným jednak do Zašovského potoka a také do bezejmenného levostranného přítoku Zašovského náhonu. Prostor, který vznikne mezi odsunutou traťovou kolejí a silnicí I/35, bude odvodněn reprofilovanými nezpevněnými příkopy a železničním propustkem. Vlevo násповého tělesa koleje mezi železničním přejezdem a napojením na stávající těleso bude zřízen nový nezpevněný příkop pro převedení stávajících odvodňovacích rýh z prostoru nad tělesem koleje a odvodu vod z přepadu "Nebeského" rybníka. Voda odeče novým propustkem do Zašovského náhonu.

Zast. Zašová, nástupiště

V prostoru mezi navrhovanou polohou železničního přechodu a přejezdu, vlevo ve směru staničení, bude vybudováno nové jednostranné nástupiště s délkou nástupní hrany 100 m, šířka nástupištní plochy 2,5 m. Výška nástupní hrany je navržena 550 mm nad temenem přilehlé koleje. K přístupu na nástupiště budou sloužit nové chodníky.

Zast. Zašová, železniční přechod v km 6,069

Železniční přechod bude sloužit pro chodce směřující z obce na autobusové zastávky na silnici I/35 a dále ke klidové části obce oddělené silnicí I/35. Šířka přechodu je 2,7 m a délka je 9,2 m. Zabezpečení je řešeno pomocí výstražníků se závorami (vzdálenost 4,6m od osy koleje) z obou stran. Rozhledová délka pro chodce 16,0 m pro Vž=10km/h. Konstrukce je navržena celopryžová. Pod přejezdovou konstrukcí bude použito upevňovacích součástí s antikorozní úpravou.

Zast. Zašová, železniční přejezd v km 6,241

Železniční přejezd bude sloužit jak pro silniční dopravu, tak pro chodce navrhovaného chodníku podél silnice III. třídy. Šířka přejezdu 8,65 m + 2,0 m chodník, délka přejezdu 11,4 m, volná šířka komunikace 7,0 m. Návrhová rychlost na komunikaci je 30 km/hod. Zabezpečení přejezdu je navrženo pomocí výstražníků se závorami z obou stran. Rozhledová délka pro silniční vozidlo 16,0 m pro Vž=10 km/h, pro nejpomalejší silniční vozidlo 61,0 m pro Vž=10 km/h. Konstrukce je navržena pryžovými panely. Pod přejezdovou konstrukcí bude použito upevňovacích součástí s antikorozní úpravou. Odvodnění přejezdové konstrukce je směrem k obručnicům (k odvodňovacím proužkům) a jednak podélným sklonem vozovky od přejezdové konstrukce.

Objekty umělých staveb (mosty, propustky, zdi)

Zast. Zašová, železniční most v ev. km 6,045

V novém stavu dochází k posunu nivelety a zvětšení úhlu křížení. Je navržena ocelová konstrukce s uzavřeným šterkovým ložem a dolní mostovkou podpíranou soustavou podélných a příčných výztuh s hlavními nosníky. Konstrukce je uložena na ocelových ložiscích. Spodní stavba je železobetonová. Líc opěr je obložen kamenem pro zachování tvaru koryta Zašovského potoka. V místě mostu je nutná směrová úprava polohy koryta, které bude odlážděno kamenem do betonového lože. Navazující úsek bude opevněn záhozem. V příčném směru bude vytvořena kyneta hl. 0,3 m s oboustrannými bermami.

Zast. Zašová, železniční propustek v km 6,282

Z důvodu přeložení tratě je nutné vybudovat nový propustek a zaústit do něj příkopy podél trati. Je navržen trubní propustek DN 1000 šířky 9,20 m z železobetonových trub s ukončením šikmými čely. Svah kolem trub, vtok a výtok se odláždí lomovým kamenem do betonového lože, odláždění na výtoku budou z lomového kamene na délce cca 1,50 m, zbytek koryta odvádějícího vodu do propustku pod silnicí bude z betonových žlabovek.

Most ev.č. 35-186 přes Zašovský potok

V novém stavu bude komunikace rozšířena o 1 pruh a do mostu tak budou zasahovat zaoblení křižovatky. Proto je je navržena nová konstrukce s šikmým železobetonovým polorámem kolmé světlosti 9,45 m. Šířka mostu bude 13,66 m – 22,25 m (včetně zaoblení u navazující křižovatky). Na římsách budou osazena zábradelní svodidla. V místě mostu je nutná směrová úprava polohy koryta, které bude odlážděno kamenem do betonového lože. Prostup mezi silniční a železničním mostem bude ohraničen nábrežními zdmi. Most bude rekonstruován za provozu, výstavba bude prováděna pod ochranou mostního provizoria.

Propustek ev.č. 35-10P

Je navržen nový propustek z železobetonových trub světlosti 1,0 m, ukončení železobetonovými čely. Do propustku bude zaústěna dešťová kanalizace a z tohoto důvodu bude propustek přerušen železobetonovou šachtou. Stávající propustky (pod silnicí i pod tratí) budou v nejvyšší možné míře zaslepeny hubeným betonem.

Most přes Zašovský náhon k soukromému objektu

Napojení parcely č.1983 je ve stávajícím stavu řešeno přímo do křižovatky na komunikaci I. třídy. V novém stavu bude křižovatka řízená světelným zařízením a stávající napojení je v kolizi s budovaným chodníkem a přechodem. Proto je navrženo napojení na místní komunikaci obdobně jako u okolních parcel, tzn. mostem přes Zašovský náhon. Konstrukce je navržena z prefabrikovaných rámu o světlosti 3,0 m. Šířka mostu je 3,3 m.

Opěrná zeď chodníku místní komunikace a chodníku silnice I/35

Tato opěrná zeď navazuje na úpravu opěrné zdi silnice I/35 a prodlužuje ji podél místní komunikace a silnice I/35. Nade zdí bude umístěn nový chodník. Zeď bude tížná betonová tvaru L. Na římsách bude umístěno zábradlí, v případě chodníku silnice I/35 i protihluková stěna.

Úprava stávající opěrné zdi silnice I/35

V novém stavu bude stávající opěrná zeď vybourána a nahrazena novou, založenou hlubinně na mikropilotách. Šířka římsy bude 1050 mm a bude na ni umístěno svodidlo a protihluková stěna (PHS). Svodidlo bude nepřerušené po celé délce zdi, stejně jako PHS.

Objekty potrubních vedení

Odvodnění silnice I/35

V rámci stavebního objektu bude odvodněna část silnice I/35 od Zašovského potoka ve směru staničení až do km 0,4211. Odvodnění bude představovat dvě větve stoky dešťové kanalizace, které budou zaústěny do Zašovského potoka. Stoky se navrhuji z potrubí DN 200-300.

Zast. Zašová, úprava vodovodu VaK Vsetín, a.s.

Úprav vodovodu bude spočívat v přemístění stávajícího šoupěte na místo běžně přístupné. Navrhuje se umístění u stávající neoficiální polní cesty, kde se přeruší stávající potrubí PE DN150 a vloží se zde nové zemní šoupě DN150. Aby se zajistila ochrana šoupěte, bude toto místo chráněno betonovou skruží DN800 a v terénu poloha šoupěte vyznačena znamenákem. V místě původního umístění šoupěte bude část potrubí o délce 10 m vyměněna a stávající chránička vodovodního výtlaku bude prodloužena o 6,5 m tak, aby její nový konec byl za hranou drážního příkopu 2 m.

Zast. Zašová, přeložka plynovodu STL u Zašovského potoka

Bude provedena STL plynová přeložka pod železniční kolejí z důvodu nedostatečné délky stávající chráničky. Trasa STL plynovodu zůstává zachována. Stávající chránička mezi komunikací a stávající žel. kolejí bude zkrácena a v místě pod novou kolejí bude vedeno potrubí DN 110 v nové chráničce DN 160 s číhačkami.

Objekty pozemních stavebních objektů

Protihlukové stěny (PHS)

Na základě výsledků hlukové studie a na základě jednání s KHS a s místními obyvateli byly navrženy protihlukové úpravy chránící venkovní prostor staveb, a to v podobě protihlukové stěny. Protihluková stěna je dimenzována s ohledem na rychlost projíždějících vozidel, tedy na max. 50km/h. Protihluková stěna bude realizována o výšce 2,50 m a délce cca 180 m, z ocelových HEA sloupků vel. t40 v osové vzdálenosti 2,0 m, s výplní z čírého či probarveného bezpečnostního skla či plexiskla. Tyto výplňové plochy jsou hlukově odrazivé. Ostatní výplně

PHS budou tvořeny oboustranně pohltivými sendvičovými panely (hliník, recyklovaný plast). Stávající vstupy z pozemků soukromých vlastníků na komunikaci nebudou z důvodu bezpečnosti dopravy realizovány, protihluková stěna nebude v celé délce přerušena.

V rámci pozemních objektů je řešena i čekárna na autobusové zastávce, přístřešek pro cestující na zastávce Zašová, případná úprava oplocení cizích pozemků a demolice budovy č.p. 364 (parc.č. 1170).

Objekty pozemních komunikací

Úprava silnice I/35

Bude provedena oprava stávajícího krytu. Zůstává stávající betonový obrubník, který tvoří dnešní nástupní hranu. Jelikož má autobusový záliv nevyhovující délku nástupní hrany, převyšující max. délku 37 m, bude tento záliv upraven pomocí vodorovného dopravního značení.

Navržená skladba vozovky silnice I/35:

- asfaltový koberec mastixový SMA 11S 40 mm
- spojovací postřik modifikovanou emulzí z asfaltu kationaktivní PS;EKM 0,25 kg/m²
- asfaltový beton pro ložné vrstvy ACL 22 S 80 mm
- spojovací postřik emulzí z asfaltu kationaktivní PS; EKM 0,35 kg/m²

Úprava silnice III/01876

Ze strany chodníků bude silnice lemována zvýšeným betonovým obrubníkem výšky 150 mm s betonovou přídlažbou tl. 80 mm, kladenou v šířce 250 mm. Po druhé straně bude navržena nezpevněná krajnice šířky 0,75m.

Úprava místní komunikace

Místní komunikace bude lemována zvýšeným betonovým obrubníkem výšky 150 mm s betonovou přídlažbou tl. 80 mm, kladenou v šířce 250 mm. Bude zkrácena délka řešené úpravy místní komunikace, vedoucí k průmyslovému areálu. Konec úpravy bude navržen tak, aby nezasahoval do stávajícího mostní konstrukce přes Zašovský náhon.

Skladba silnice III/01876 a místní komunikace:

- asfaltový beton střednězrnný ACO 11+ (ABS I) 40 mm
- spojovací postřik emulzí z asfaltu kationaktivní PS;EK 0,25 kg/m²
- obalované kamenivo střednězrnné ACP 16+ (OKS I) 80 mm
- infiltrační postřik emulzí z asfaltu kationaktivní PI;EK 1,00 kg/m²

- mechanicky zpevněné kamenivo MZK 150 mm
- šterkodrť ŠD frakce 32-63 200 mm
- konstrukce vozovky celkem 470 mm

Stavební záměr řeší i výstavbu nových chodníků (podél silnice I/35, III/01876 a podél místních komunikací) a parkovací stání a obratiště u Zašovského potoka.

Navržená skladba chodníků:

- zámková dlažba 60 mm
- lože 30 mm
- šterkodrť 0-32 mm 200 mm
- celkem 290 mm

Zabezpečovacího zařízení

Zabezpečovací zařízení přechodu v km 6,069 a přejezdu v km 6,241

Přechod a přejezd jsou navrženy zabezpečit PZS 3. Kategorie - celé závory, pozitivní signalizace, indikace a ovládání v DK ZST Valašské Meziříčí. PZS budou reléového typu s elektronickými doplňky. Provedení závor na přejezdu bude se sekvenčním (postupným) sklápěním. Obě PZS budou doplněna signalizací pro nevidomé a slabozraké, závory budou opatřeny zarážkou slepecké hole. Budou použity zvonce do obytných částí. Ovládání a indikace nových PZS budou řešeny pomocí přenosového zařízení na pracoviště JOP z DK ZST Valašské Meziříčí. U přejezdu v km 6,241 bude provedena vazba PZS na blízkou světelnou křižovatku (SSZ).

Sdělovací zařízení

Zast. Zašová, informační zařízení

Na zastávce Zašová bude zřízeno informačního zařízení. Rozhlasová ústředna bude umístěna v reléovém domku přejezdového zařízení přechodu. Výkon rozhlasové ústředny bude do 100W a napájení bude ze zálohované sítě přejezdového zařízení. Reproductory budou umístěny na sklápěcích osvětlovacích stožárech.

Světelné signalizační zařízení na silnici I/35 v Zašové

Jedná se o světelné signalizační zařízení (SSZ) na křižovatce silnice I/35 se silnicí III/01876 a na přechodu pro chodce přes silnici I/35 v obci Zašová. Řadič SSZ je navržen tak, že v jedné řadičové skříni budou osazeny samostatné řídící části pro křižovatku a pro přechod.

Obě SSZ budou fungovat v dynamickém řízení. Detekce vozidel bude realizována indukčními smyčkami v podkladních vrstvách vozovky, videodetektory a radarem. SSZ bude ve vazbě s přejezdovým zabezpečovacím zařízením.

Energetika - silnoproud

Nová zastávka Zašová bude osvětlena pomocí sklopných stožárů s osazeným svítidlem se světelným zdrojem LED a dále zářivkovými svítidly. V rámci stavby jsou řešeny nové rozvody, přípojky NN, nové veřejné osvětlení na autobusové zastávce a nových či stávajících chodnících. Napojení osvětlení bude na stávající rozvod veřejného osvětlení. Průtah silnice I/35 přes obec Zašovou bude osvětlen ve smyslu vyhlášky č.104/1997 Sb. Pro toto osvětlení bude zřízeno samostatné odběrné místo u stávajícího betonového stožáru NN umístěného v blízkosti autobusové zastávky u silnice 111/01876 v Zašové. Svítidla veřejného osvětlení a vedení mezi nimi budou nově přeložena. Dojde k přeložení vedení NN-ČEZ v km 6,050 a 6,220, úpravě přípojky NN ČEZ pro SSZ a pro SŽDC.

Energetika - slaboproud

Dojde k přeložení kabelů Telefonica 02 a.s., kabelové televize a přeložkám sdělovacích a zabezpečovacích kabelů.

Organizace výstavby

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

- ❑ *Venkovní stavební práce spojené se zvýšenou hlučností (např. terénní úpravy apod.) nebudou realizovány ve dnech pracovního klidu, ve státem uznávaných svátcích a v nočních hodinách. Veškeré stavební práce spojené s návozem stavebního a technologického materiálu přes okolní obytnou zástavbu budou uskutečňovány v denní dobu.*
- ❑ *Před začátkem stavebních prací by bylo vhodné zkontrolovat a případně odstranit porost křídlatky japonské v blízkosti obratiště u Zašovského potoka.*
- ❑ *Během stavebních prací důkladně dbát na prevenci havarijních stavů spojených s možnými úniky nebezpečných chemických látek do Zašovského potoku či do rybníku v blízkosti záměru.*
- ❑ *Během demoličních prací na současném mostu zabezpečit místo demolice tak, aby*

nedocházelo k odpadávání stavebního materiálu do Zašovského potoka.

- ❑ *Během prací v korytě Zašovského potoka ponechat průtočný kanál umožňující migraci ryb.*
- ❑ *Před začátkem stavebních prací by bylo vhodné zkontrolovat a případně odstranit porost křídlatky japonské v blízkosti obratiště u Zašovského potoka.*
- ❑ *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 skrývky, budou osety travinami.*
- ❑ *Při terénních pracích bude používán materiál vlhčen z důvodu snížení prašnosti z výstavby.*
- ❑ *V průběhu krátkodobé odstávky mechanismů budou tyto podloženy záchytnými vanami pro zachycení případných úkapů ropných látek.*
- ❑ *Látky závadné vodám budou skladovány v k tomuto účelu vyhrazených prostorách, zabezpečených proti úniku znečištění do půdy nebo vod.*
- ❑ *Plnění palivy v areálu stavby bude prováděno pouze v nezbytných případech, kdy by plnění mimo areál bylo organizačně neschůdné nebo technicky nerealizovatelné.*
- ❑ *Zařízení staveniště a případné sklady sypkých hmot je třeba umístit mimo obytnou zástavbu, s ohledem na minimalizaci plošného rozsahu zařízení staveniště.*
- ❑ *Na staveništi nebude prováděna údržba mechanismů s výjimkou běžné denní údržby.*
- ❑ *Terénní úpravy okolí stavby samotné a pojezdy stavební a dopravní techniky po lokalitě budou minimalizovány, přednostně budou využívány již existující a zejména*

zpevněné cesty. Případně také železnice.

- Z důvodu prevence ruderalizace území budou v rámci konečných terénních úprav rekultivovány všechny plochy zasažené stavebními pracemi.
- Veškerá zařízení stavenišť v rámci stavby budou po ukončení stavebních prací uvedena do původního stavu.

B.1.7. Předpokládaný termín zahájení realizace záměru a jeho dokončení

Realizace záměru je uvažována během jedné stavební sezóny, a to v roce 2018.

B.1.8. Výčet dotčených územně správních celků

- **Kraj:** Zlínský
- **Obec:** Zašová
- **ORP:** Valašské Meziříčí

B.1.9. Výčet navazujících rozhodnutí podle § 9a odst. 3 a správních orgánů, které budou tato rozhodnutí vydávat

V první fázi povolování posuzovaného záměru bude nutné zajistit některé individuální správní akty, 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. 1.

Tab. 1: Potřeby rozhodnutí/stanovisek správních úřadů

Název aktu	Ustanovení, právní předpis	Správní úřad
Územní rozhodnutí	§92, zák.č.183/2006 Sb.	Obecný stavební úřad
V případě potřeby souhlas k nakládání s nebezpečnými odpady	§16 zák.č. 185/2001 Sb.	Krajský úřad
Povolení ke kácení dřevin	§ 8 zák.č. 114/1992 Sb.	Orgán ochrany přírody (Obecní úřad)
Stavební povolení	§115 zák.č. 183/2006 Sb.	Speciální stavební úřad
Kolaudační souhlas, resp. ohlášení	§122 zák.č. 183/2006 Sb.	Speciální stavební úřad
Závazné stanovisko k zásahu do	§4 zák. č. 114/1992 Sb.	Orgán ochrany přírody

Název aktu	Ustanovení, právní předpis	Správní úřad
významných krajinných prvků		(Obecní úřad)
V případě potřeby schválení havarijního plánu	§39 zák.č. 254/2001 Sb.	Vodoprávní úřad
Podle potřeby další rozhodnutí/vyjádření	podle speciálních předpisů (zák.č. 254/2001 Sb., ad.)	Speciální stavební úřady (vodoprávní úřad) a další orgány

B.2. Údaje o vstupech

B.2.1. Zábor půdy

Stavební záměr se nachází v ochranném pásmu dráhy a rovněž leží v silničním ochranném pásmu. Realizace stavby si vyžádá jak trvalý, tak dočasný zábor pozemků zemědělského půdního fondu. Trvalý zábor pozemků ZPF (celkem 2 413 m²) je spojen především s odsunem železniční tratě do nové polohy. Rozsah dočasného záboru ZPF je ve výši 1 142 m². V následných stupních projektové dokumentace bude nutné zažádat příslušný orgán ochrany ZPF o odnětí těchto pozemků ze zemědělského půdního fondu.

K záborům pozemků určených pro plnění funkce lesa (PUPFL) nedojde.

Umístění záměru je dle vyjádření odboru územního plánování a stavebního řádu (Městský úřad Valašské Meziříčí) ze dne 10.5.2016 (příloha 2) v současné době v rozporu s platnou územně plánovací dokumentací. Dle tohoto vyjádření probíhá v současnosti projednávání nového Územního plánu Zašová, kde předmětný záměr je již uveden do souladu s ÚPD.

B.2.2. Odběr a spotřeba vody

Odběr vody lze předpokládat jak ve fázi výstavby (vlastní stavba, zkrápění stavenišť), tak ve fázi provozu. Při výstavbě bude docházet ke spotřebě technologické vody, a to zejména na klopení materiálu při hutnění náspů, klopení betonu při betonářských pracích, čištění spár, resp. čištění techniky před výjezdem ze staveniště. Velikost spotřeby vody bude záviset na ročním období provádění prací a souvisejícím počasím. Zásobování vodou bude řešeno ze stávajících veřejných vodovodních řadů a hydrantů. Do lokalit bez stávající vodovodní sítě bude voda dle potřeby dovážena.

Zde je třeba ještě upozornit na skutečnost, že v případě nutnosti odběru vody z vod povrchových, bude na takovýto odběr vydáno povolení příslušným vodoprávním orgánem. Odběr (případně dovoz) se plně přemění na spotřebu, přičemž je tato spotřeba odhadována podle výše uvedených okolností na 5 – 15 m³ denně pro jedno zařízení staveniště.

Další spotřebu vody lze předpokládat přímo na plochách zařízení stavenišť. Voda bude spotřebovávána na mytí rukou (zařízení stavenišť jsou již dnes standardně vybavena chemickým WC). Kde to bude možné, budou zařízení staveniště napojena na stávající veřejné vodovodní řady nebo hydranty. Do lokalit bez stávající vodovodní sítě bude voda dle potřeby dovážena. Denní spotřebu na jedno staveniště odhadujeme na 30 l. Pitná voda bude na zařízení stavenišť dovážena balená. Spotřeba pitné vody je odhadováno na 5 l na osobu za den.

Po dokončení stavby se voda bude odebírat a spotřebovávat pouze v rámci běžného provozu vlakových souprav a pozemních objektů. 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

V období výstavby se bude elektrická energie spotřebovávána při provozu zařízení stavenišť. Zařízení stavenišť budou napojena na stávající rozvody NN nebo bude využito mobilních agregátů.

V rámci provozu spotřebovává jak železniční trať, tak i křižovatka na pozemních komunikacích určité množství elektrické energie pro napájení sdělovacích a zabezpečovacích zařízení, dispečerského ovládání, na osvětlení venkovního prostranství, v případě železnice dále pro elektrický ohřev výhybek apod.

B.2.4. Surovinové zdroje

V rámci realizace stavebního záměru budou na výstavbu používány víceméně běžné materiály a suroviny v rozsahu a sortimentu obvyklém pro srovnatelné stavby, a to zejména kamenivo a štěrkopísek pro betonové konstrukce (pozemní stavby), beton a asfaltové směsi při rekonstrukci železničních přejezdů a mostních objektů, plastové trubky a kabely, běžné stavební hmoty (cement, vápno, písek atd.). Dále mohou být v menší míře použity běžné materiály, jako je dřevo, sklo, izolace apod. Pro výstavbu železničního tělesa vznikne potřeba

šterku a šterkopísku. Tyto materiály lze využít v souladu s požadavky zákona o odpadech, a to jako vhodné recykláty na téže stavbě nebo na stavbách jiných při dodržení podmínky vhodnosti použití předmětných odpadů jako materiálu. Dalšími materiály, které je takto možné využít, jsou např. beton, asfaltové směsi, zemina a kamení, apod. Výrazně se tak snižují nároky na nové materiálové zdroje.

Pro provoz strojních zařízení a nákladních automobilů budou spotřebovávány pohonné hmoty, které budou odebírány z běžné distribuční sítě.

Všechny používané materiály budou splňovat požadavky na zdravotní nezávadnost. Přesné množství jednotlivých surovin bude součástí navazujících stupňů projektové dokumentace.

B.2.5. Nároky na dopravní a jinou infrastrukturu

Předmětný záměr bude klást zvýšené nároky na dopravní infrastrukturu v období výstavby. Doprava materiálu na staveniště vyvolá nárůst dopravy na přilehlých komunikacích (silnice I/35, III/01876 a další místní komunikace), který bude časově omezen pouze na dobu výstavby. Tyto cesty budou po ukončení realizace stavby uvedeny do původního (sjízdného) stavu.

V rámci stavby 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.

S realizací záměru rovněž souvisí nutnost vlakových výluk, 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.

Pro výhledový stav jsou uvažovány shodné počty vlaků. Posuzovanými stavebními úpravami nedochází ke změnám intenzit dopravy. Pro současný stav a výhledový stav byl použit grafikon jízdních řádů SŽDC pro období 2015 - 2016. Současné intenzity dopravy a výhledové intenzity dopravy jsou uvedené v následujících tabulkách.

Tab. 2: Intenzity vlakových souprav – Stávající stav

úsek Valašské Meziříčí – Střítež nad Bečvou					
druh vlaku	Počty a typy vlakových souprav - Stávající stav				
	den	noc	typ HV (řada)	délka (m)	poměr kotouč. brzd
Os	26	4	844, (814)	44 m (20 m)	100 % (0 %)
Pn, Mn	0	2	742, 753.7	150 m	0 %

Pozn.: Os - osobní vlak, Pn - Průběžný nákladní vlak, Mn - manipulační nákladní vlak

Tab. 3: Výhledové intenzity dopravy (rok 2030)

úsek Valašské Meziříčí – Střítež nad Bečvou					
druh vlaku	Počty a typy vlakových souprav - Výhledový stav				
	den	noc	typ HV (řada)	délka (m)	poměr kotouč. brzd
Os	26	4	844, (814)	44 m (20 m)	100 % (0 %)
Pn, Mn	0	2	742, 753.7	150 m	0 %

Intenzity dopravy pro komunikaci I/35 byly převzaty z celostátního sčítání dopravy ŘSD z roku 2000 a 2010. Pro stávající a výhledový stav byly indexovány příslušnými koeficienty pro požadovaný rok. Výhledový stav byl posuzován pro rok 2020, kdy je uvažováno s dokončením realizace stavby a běžným provozem.

Tab. 4: Sčítání dopravy ŘSD 2010

číslo komunikace	sčítací úsek	Intenzita dopravy rok 2010			
		čas. úsek	osobní	nákladní	celkem
I/35	7-0190	24 hod	12940	1859	14799
		den	12040	1625	13665
		noc	900	234	1134

Tab. 5: Použité koeficienty pro přepočet intenzity dopravy

Výhledové koeficienty dopravy rok 2010 → 2016		
komunikace	Nákladní	osobní
I. třída	1,03	1,13
Výhledové koeficienty dopravy rok 2010 → 2020		
komunikace	Nákladní	osobní
I. třída	1,05	1,26

Tab. 6: Indexované intenzity dopravy pro rok 2016

číslo komunikace	sčítací úsek	Intenzita dopravy rok 2016			
		čas. úsek	osobní	nákladní	celkem
I/35	7-0190	24 hod	14622	1915	16537
		den	13605	1674	15279

		noc	1017	241	1258
--	--	-----	------	-----	------

Tab. 7: Indexované intenzity dopravy pro rok 2020

číslo komunikace	sčítací úsek	Intenzita dopravy rok 2020			
		čas. úsek	osobní	nákladní	celkem
I/35	7-0190	24 hod	16304	1952	18256
		den	15170	1706	16877
		noc	1134	246	1380

B.3. Údaje o výstupech

B.3.1. Emise

Období výstavby

Ke zhoršení kvality ovzduší dojde pouze krátkodobě během realizace stavby, a to především emisemi z těžké automobilové dopravy v rámci přesunů materiálu a při rekonstrukci šterkového lože trati (zvýšená prašnost v trase trati).

Stacionární zdroje znečištění ovzduší

Do stacionárních zdrojů znečišťování ovzduší během etapy výstavby můžeme zahrnout jednak prostor zařízení stavenišť a jednak celý úsek rekonstruované trati a komunikací, kde budou probíhat stavební práce. V etapě výstavby tedy dojde vzhledem k pohybu stavební mechaniky v prostoru zařízení stavenišť a stavebních prací k navýšení emisí zejména tuhých znečišťujících látek. Toto navýšení bude pouze dočasné a plně reverzibilní.

Navýšení emisí tuhých znečišťujících látek v etapě výstavby lze možné účinně eliminovat dodržováním opatření na snížení emisí při stavbě:

- bude probíhat pravidelné čištění ploch zařízení staveniště a příjezdových cest
- veškeré stavební mechanismy budou pravidelně čištěny
- automobily přepravující stavební materiál budou zaplachtovány
- v případě suchého počasí bude plocha staveniště pravidelně skrápěna

Snížení zátěže je možné dosáhnout rovněž zvolením vhodného technologického řešení a dodržováním technologické kázně ze strany dodavatelů stavby a vhodným harmonogramem výstavby, který zohlední ochranu zdraví lidí. V případě průběžného odvozu není nutno materiál přechodně skladovat, a tak jsou omezeny požadavky na přechodné deponie.

Mobilní zdroje znečišťování ovzduší

Mobilními zdroji znečištění ovzduší budou po dobu výstavby zejména automobily a stavební mechanismy. Rovněž je třeba po dobu výstavby počítat se zvýšeným provozem na některých komunikacích (doprava materiálu do místa stavby, odvoz odpadů). Zhoršená imisní situace může nastat především v intravilánu měst a obcí. Znečištění z dopravy se výrazně projevuje především v blízkém okolí komunikací. Přibližně 5-10m od zdroje dochází k prudkému poklesu koncentrací imisí jednotlivých škodlivin. Dominantními škodlivinami jsou v případě automobilové dopravy CO, benzen, benzo(a)pyren a NO_x.

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

Období provozu

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

V etapě provozu se nepředpokládá navýšení intenzit železniční ani silniční dopravy (mimo přirozeného růstu dopravy na pozemních komunikacích), imisní zatížení lokality bude tedy srovnatelné se současným stavem.

B.3.2. Odpadní vody

Během výstavby a provozu posuzovaného záměru budou vznikat odpadní vody technologické a splaškové a dále vody dešťové.

Technologické odpadní vody

Odpadní vody, které budou produkovány v době výstavby, budou představovat především vody znečištěné v průběhu stavebních prací. Odpadní voda bude produkována především v rámci technologických postupů a v rámci mytí stavební techniky a zařízení. Množství této odpadní vody není možné v současnosti odhadnout. 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). Ta jsou na základě našich zkušeností umístěna mimo vlastní posuzovanou stavbu v rámci stávajících objektů a platí pro ně to, co je řečeno dále o vodách splaškových.

Při čištění příjezdových komunikací na stavbu budou kromě ručního čištění a zametacích vozů

nasazeny i vozy kropící. Jejich nasazení má význam především v době suchých ročních období, kdy dochází na komunikacích zatížených staveništní dopravou 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.

Po dokončení stavby budou odpadní vody vznikat v rámci běžného provozu vlakových souprav a pozemních objektů.

Splaškové odpadní vody

Splaškové odpadní vody budou vznikat na stavbě ve velmi omezeném množství. Důvodem je používání chemických WC na jednotlivých zařízeních stavenišť. Splaškové vody v době výstavby tak na vlastní stavbě budou omezeny pouze na vody znečištěné v důsledku 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.

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 stávajícími prostředky, tj. odvedením do stávající kanalizace nebo žumpy.

Dešťové vody

Dešťové vody budou jak v období výstavby, tak v době provozu železnice odváděny v místech náspů na okraj tělesa. Systém odvodnění bude tvořen soustavou trativodů, šachet a svodných potrubí podél trati. V případě silničního tělesa bude dešťová voda svedena do stok dešťové kanalizace, která ústí do Zašovského potoka.

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.

Dále je třeba řídit se také následujícími vyhláškami a předpisy:

- ❑ **č. 93/2016 Sb.**, o Katalogu odpadů (v platném znění),
- ❑ **č. 94/2016 Sb.**, o hodnocení nebezpečných vlastností odpadů (v platném znění),
- ❑ **č. 383/2001 Sb.**, o podrobnostech nakládání s odpady (v platném znění)
- ❑ **č. 384/2001 Sb.**, o nakládání s PCB (v platném znění),
- ❑ **č. 237/2002 Sb.**, o podrobnostech způsobu provedení zpětného odběru některých výrobků (v platném znění),
- ❑ **č. 294/2005 Sb.**, o podmínkách ukládání odpadů na skládky a jejich využívání na povrchu terénu, (v platném znění),
- ❑ **č. 350/2011 Sb.**, o chemických látkách a chemických směsích.
- ❑ **č. 352/2005 Sb.**, o nakládání s elektrozařízeními a elektroodpady (v platném znění),
- ❑ **č. 341/2008 Sb.**, o podrobnostech nakládání s biologicky rozložitelnými odpady (v platném znění)
- ❑ **č. 382/2001 Sb.**, o podmínkách použití upravených kalů na zemědělské půdě (v platném znění),
- ❑ **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)

Nebezpečný odpad je definován jako odpad vykazující jednu nebo více nebezpečných vlastností uvedených v příloze přímo použitelného předpisu Evropské unie o nebezpečných vlastnostech odpadů (nařízení komise (EU) č. 1357/2014), nebo který je uveden v Katalogu odpadů (vyhl. č. 93/2016 Sb.) jako nebezpečný odpad, nebo je smíšen nebo znečištěn některým z odpadů uvedených v Katalogu odpadů jako nebezpečný. Hodnocení nebezpečných vlastností odpadů musí provádět pouze osoba s pověřením k hodnocení nebezpečných vlastností odpadů.

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 (tabulka 8).

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.

Tab. 8: Přehled předpokládaných odpadů vznikajících při výstavbě stavebního záměru (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		

Kód druhu odpadu	Název druhu odpadu	Kategorie odpadu
15 01 01	Papírové a lepenkové obaly	O
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 16	Jiné složky odstraněné z vyřazených zařízení neuvedené pod číslem 16 02 15 (např. izolátory, odpojovače)	O
16 02 14	Vyřazená zařízení neuvedená pod čísly 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	Sklo, plasty a dřevo obsahující nebezpečné látky nebo nebezpečnými látkami znečištěné	N
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	Štěrka ze železničního svršku obsahující nebezpečné látky	N
17 05 08	Štěrka ze železničního svršku neuvedená 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 vznikajících v průběhu stavby a jejich druhové složení bude upřesněno v dalším stupni projektové dokumentace.

Odpady vznikající při provozu záměru

V rámci provozu půjde především o odpad z odstraňování dřevin a bylinné vegetace v rámci údržby drážního tělesa a odpad spojený s běžnou údržbou a opravami drážních zařízení. Dále se bude jednat o odpady typu komunálního odpadu včetně složek z odděleného sběru, které budou vznikat především při každodenním provozu železniční zastávky. Další odpady mohou vznikat v rámci údržby silnic a komunikací. Množství 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.

Hluk v době výstavby

Hlavními bodovými zdroji hluku po dobu výstavby záměru budou stavební mechanizmy nasazené v průběhu stavebních a zemních prací. Hlavním liniovým zdrojem bude stavební doprava. Předpokládá se nasazení běžných stavebních mechanismů - bagry, nakladače, nákladní auta, hutnicí mechanizmy, apod.

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 redukováno organizací výstavby a bude časově omezeno.

Hluk v době provozu

Pro etapu provozu byla vypracována hluková studie (příloha 4), ve které je posuzován jak stávající stav, tak výhledová varianta po realizaci stavby. Intenzity vlakové dopravy byly získány z grafikonu jízdních řádů SŽDC platných pro rok 2015 – 2016. Výhledové intenzity

dopravy pro rok 2030 byly dodány zástupcem SŽDC. Intenzity dopravy na komunikaci I/35 byly převzaty z celostátního sčítání dopravy ŘSD z roku 2000 a 2010. Pro stávající a výhledový stav byly indexovány příslušnými koeficienty pro požadovaný rok. Intenzity železniční i silniční dopravy jsou uvedeny v kapitole B.2.5.

Pro doplnění podkladů a zpřesnění výsledků hlukové studie bylo provedeno přímé akustické měření v osmi bodech dané lokality. Podrobné informace včetně výsledků měření jsou součástí Hlukové studie (příloha 4).

Limity

Podle ustanovení nařízení vlády č. 272/2011 Sb. se hygienický limit hluku v ekvivalentní hladině akustického tlaku A stanoví součtem základní hladiny akustického tlaku A LAeq,T (rovná se 50 dB) a korekcí přihlížejících ke druhu chráněného prostoru a denní a noční době

Tab. 9: Hygienické limity dle nař. vl. č. 272/2011 Sb.

Druh chráněného prostoru	Korekce [dB]			
	1)	2)	3)	4)
Chráněný venkovní prostor staveb lůžkových zdravotnických zařízení včetně lázní	-5	0	+5	+15
Chráněný venkovní prostor lůžkových zdravotnických zařízení včetně lázní	0	0	+5	+15
Chráněný venkovní prostor ostatních staveb a chráněný ostatní venkovní prostor	0	+5	+10	+20

Korekce uvedené v tabulce se nesčítají.

Pro noční dobu se pro chráněný venkovní prostor staveb přičítá další korekce -10 dB, s výjimkou hluku z dopravy na železničních dráhách, kde se použije korekce -5 dB.

Pravidla použití korekce uvedené v tabulce:

- 1) Použije se pro hluk z provozu stacionárních zdrojů, hluk z veřejné produkce hudby, dále pro hluk na účelových komunikacích a hluk ze železničních stanic zajišťujících vlakotvorné práce, zejména rozřaďování a sestavu nákladních vlaků, prohlídku vlaků a opravy vozů.
- 2) Použije se pro hluk z dopravy na silnicích III. třídy a místních komunikacích III. třídy a dráhách.
- 3) Použije se pro hluk z dopravy na dálnicích, silnicích I. a II. třídy a místních komunikacích I. a II. třídy v území, kde hluk z dopravy na těchto komunikacích je převažující nad hlukem z dopravy na ostatních pozemních komunikacích. Použije se pro hluk z dopravy na dráhách v ochranném pásmu dráhy.
- 4) Použije se v případě staré hlukové zátěže z dopravy na pozemních komunikacích s výjimkou účelových komunikací a dráhách uvedených v bodu 2)a3). Tato korekce zůstává zachována i po položení nového povrchu vozovky, prováděné údržbě a rekonstrukci železničních drah nebo rozšíření vozovek při zachování směrového nebo výškového vedení pozemní komunikace, nebo dráhy, při kterém nesmí dojít ke zhoršení stávající hlučnosti

v chráněném venkovním prostoru staveb nebo v chráněném venkovním prostoru, a pro krátkodobé objízdné trasy. Tato korekce se dále použije i v chráněných venkovních prostorech staveb při umístění bytu v přístavbě nebo nástavbě stávajícího obytného objektu nebo víceúčelového objektu nebo v případě výstavby ojedinělého obytného, nebo víceúčelového objektu v rámci dostavby proluk, a výstavby ojedinělých obytných nebo víceúčelových objektů v rámci dostavby center obcí a jejich historických částí.

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

pro hluk z dopravy na dráhách v OPD

pro den od 6⁰⁰ - 22⁰⁰ hod $L_{Aeq,T} = 60 \text{ dB}$
pro noc od 22⁰⁰ - 6⁰⁰ hod $L_{Aeq,T} = 55 \text{ dB}$

pro hluk z dopravy na dráhách (mimo OPD)

pro den od 6⁰⁰ - 22⁰⁰ hod $L_{Aeq,T} = 55 \text{ dB}$
pro noc od 22⁰⁰ - 6⁰⁰ hod $L_{Aeq,T} = 50 \text{ dB}$

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 $L_{Aeq,T} = 65 \text{ dB}$

pro hluk z dopravy na hlavních komunikacích

pro den od 6⁰⁰ - 22⁰⁰ hod $L_{Aeq,T} = 60 \text{ dB}$
pro noc od 22⁰⁰ - 6⁰⁰ hod $L_{Aeq,T} = 50 \text{ dB}$

pro hluk z dopravy na silnicích 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 $L_{Aeq,T} = 60 \text{ dB}$

Byly porovnávány ekvivalentní hladiny akustického tlaku od železniční dopravy a silniční dopravy z roku 2000 se stávajícím stavem hlučnosti a se stavem hlučnosti po provedené úpravě pro výhledový stav rok 2020. Z výsledků je zřejmé navržené úpravy na silniční i železniční trati neznamenaají nárůst hlukové zátěže větší než je hodnotitelná změna (+ 0,9 dB).

Pro následné posouzení je pro silniční komunikaci i železniční trať možné použití korekce pro starou hlukovou zátěž. Změna trasy ve vedení železniční tratě nemá na stav hlučnosti u nejbližší obytné zástavby v obci zásadní vliv. Výsledné ekvivalentní hladiny akustického tlaku jsou porovnávány s hygienickým limitem pro hluk z dopravy na dráhách s použitím korekce pro starou hlukovou zátěž.

Z výsledků hlukové studie vyplývá, že hluk ze železniční dopravy není v posuzované lokalitě dominantní (v porovnání s hlukem z dopravy na komunikaci I/35). Ve stávajícím stavu

nedochází k prokazatelnému překročení hlukové zátěže a hladiny akustického tlaku jsou vzhledem k relativně nízké intenzitě železniční dopravy výrazně podlimitní. Ve výhledovém stavu dojde sice k přeložení tratě a jejímu mírnému přiblížení k obytné zástavbě, ale kompletní novostavbou železničního spodku a užití nového železničního svršku (bezstyková kolej) dojde k celkovému plošnému snížení hlučnosti. Hladiny akustického tlaku pro výhledový stav tak zůstanou výrazně podlimitní. U nejzatíženějšího objektu (bod V8 - Zašová č.p. 352) dosahují hladiny akustického tlaku od železniční dopravy pro výhledový stav hodnot 46,6 dB pro den a 46,0 dB pro noc. S rekonstrukcí železniční tratě nedojde k navýšení rychlosti ani změnám (nárůstu) intenzit dopravy. Nejsou proto navrhována žádná doplňující protihluková opatření k železniční trati.

Hlavním zdrojem hluku v lokalitě je hluk z pozemní komunikace I/35. I přes použití korekce pro starou hlukovou zátěž dochází u nejbližší zástavby k překročení příslušného hygienického limitu ve stávajícím stavu. Ve výhledovém stavu je předpoklad mírného snížení hlučnosti vlivem rekonstrukce povrchu v rámci plánovaných úprav pozemní komunikace, ale tento stav bude eliminován přirozeným růstem intenzit dopravy. I ve výhledovém stavu (při přiznání korekce pro starou hlukovou zátěž) je předpoklad překročení hygienického limitu. U nejzatíženějšího objektu (bod V3 - Zašová č.p. 312) dosahují hladiny akustického tlaku od silniční dopravy pro výhledový stav hodnot 68,1 dB pro den a 61,9 dB pro noc.

Z tohoto důvodu byla u pozemní komunikace navržena protihluková opatření, po jejichž výstavbě není předpoklad překročení hygienického limitu u nejbližší obytné zástavby. Bylo navrženo zbudování protihlukové stěny v délce cca 180 m o výšce 2,5m nad povrchem vozovky. Doplňujícím protihlukovým opatřením pro splnění předpokladů uvažovaných v hlukové studii bude systém, který zajistí dodržování rychlosti silničních vozidel při průjezdu obcí (zejména v noční době). Systém spočívá v detekci rychlostí vozidel blížících se ve směru do obce a následnou změnou světelné signalizace v závislosti na jeho rychlosti. V noční době zde bude celočervená fáze, která se detekci příjezdějícího vozidla změní, pokud vozidlo zpomalí na požadovanou rychlost.

B.3.5. Doplňující údaje

V rámci realizace stavebního 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), v platném znění. Vlivem posuzovaného záměru nebudou emitována

radioaktivní nebo elektromagnetické záření. Rovněž nebudou použity materiály, které jsou zdrojem radioaktivního záření.

Dle odvozené mapy radonového rizika ČR prochází předmětná železniční trať územím s nízkým radonovým rizikem.

C. ÚDAJE O STAVU ŽIVOTNÍHO PROSTŘEDÍ V DOTČENÉM ÚZEMÍ

C.1. Výčet nejzávažnějších environmentálních charakteristik dotčeného území

C.1.1. Charakteristika území

Obec Zašová leží v údolí Rožnovské Bečvy, mezi hřebeny Moravskoslezských Beskyd na severu a Hostýnsko – Vsetínskými vrchy na jihu. Reliéf širšího území je kopcovitý a je charakteristický velkými výškovými rozdíly. V místě stavby je reliéf terénu rovinný. Krajina je zde většinou využívána k extenzivnímu chovu dobytka – jsou zde situovány především louky a pastviny. V okolí obce rostou poměrně rozsáhlé lesní porosty. Přímo obcí protéká Zašovský potok a jeho náhon.

C.1.2. Klima

Zájmové území leží podle Mapy klimatických oblastí Československa (QUITT 1971) v mírně teplé oblasti MT2, na hranici s chladnou oblastí CH7.

Pro mírně teplou oblast MT2 je charakteristické krátké léto, mírně až mírně chladné, mírně vlhké. Vyznačuje se krátkým přechodným obdobím, s mírným jarem a mírným podzimem. Zima je normálně dlouhá s mírnými teplotami, suchá s normálně dlouhou sněhovou pokrývkou. Tabulka 10 uvádí základní klimatické charakteristiky mírně teplé oblasti MT2.

Tab. 10: Klimatické charakteristiky klimatické oblasti MT2 (Quitt, 1971)

Počet letních dnů	20 – 30
Počet dnů s průměrnou teplotou 10°C a více	140 – 160
Počet mrazových dnů	110 – 130
Počet ledových dnů	40 – 50
Průměrná teplota v lednu	-3 – -4
Průměrná teplota v červenci	16 – 17
Průměrná teplota v dubnu	6 – 7
Průměrná teplota v říjnu	6 – 7

Průměrný počet dnů se srážkami 1 mm a více	120 – 130
Srážkový úhrn ve vegetačním období	450 – 500
Srážkový úhrn v zimním období	250 – 300
Počet dnů se sněhovou pokrývkou	80 – 100
Počet dnů zamračených	150 – 160
Počet dnů jasných	40 – 50

Klimatické změny

Extrémní výkyvy počasí jako jsou náhlé intenzivní srážkové či sněhové úhrny, záplavy, vlny veder či nízké hladiny řek mohou mít výrazný vliv také na železniční i silniční dopravu. Frekventovanější výskyt extrémních projevů počasí bude způsobovat častější vznik nesjízdnosti úseků dopravních cest v důsledku jejich zaplavení, fyzického poškození, zatarasení popadanými stromy následkem vichřice apod. Sesuvy půdy mohou tyto komunikační sítě významně narušit. To bude klást zvýšené nároky na jedné straně na zajištění kapacity a vůbec existence objízdnych tras a na organizaci dopravy, na druhé straně na schopnost správců infrastruktury dostatečně rychle reagovat na vzniklé mimořádné události. Důležitá je i prevence a údržba zeleně a stožárů, které by mohly spadnout na dopravní cestu v důsledku silného větru, námrazy, vysoké sněhové pokrývky. Problémem je v tomto případě hrozba úplného přerušení provozu při neexistenci objízdny trasy.

Náhlé ledovky či sněhové úhrny v zimním období mohou mít negativní vliv na nehodovost, jakož i kvalitu infrastruktury a fungování dopravy.

Zvýšení teplot a častější fluktuace vysokých a nízkých teplot zvyšují nároky na klimatizaci a temperování vozidel veřejné, osobní i nákladní dopravy. Kromě ohřevu odpadním teplem motorů bude pravděpodobně nadále růst nárok na období, kdy je prostor dohříván, na druhou stranu budou během letních měsíců růst požadavky na klimatizaci s cílem chlazení prostoru, které je však energeticky značně náročné. Z těchto důvodů lze očekávat zvýšenou spotřebu energií při provozu dopravních prostředků.

Dopad klimatických změn na dopravní infrastrukturu je řešen především v rámci zásobování energií a u stability dopravních staveb před účinkem povodňových stavů. Výpadky energií se předpokládá řešit záložními zdroji v železničních stanicích a bezpečnost proti povodňovým stavům tím, že všechny stávající i nové mosty jsou uvažovány na průchod minimálně stoleté vody (Q100).

Ovzduší

Kvalita ovzduší v předmětném území je dána geografickou polohou a také polohou mezi městy Rožnov pod Radhoštěm a Valašským Meziříčím. Záměr se nachází v údolí Rožnovské Bečvy a je obklopen vrchovinami a horami. Z tohoto důvodu jsou zde zhoršené provětrávací podmínky. Nejvýznamnějšími zdroji znečištění ovzduší v oblasti jsou lokální topeniště, doprava a průmyslové areály v nedalekém Valašském Meziříčí. Nejvyšší koncentrace škodlivých látek jsou v ovzduší při špatných rozptylových a povětrnostních podmínkách (např. inverzních stavech) a v chladnější polovině roku.

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 let 2010 - 2014 (Tabulka 11).

Tab. 11: Stávající úroveň znečištění dle klouzavých pětiletých průměrů imisních koncentrací za období 2010 – 2014 (zdroj: www.chmu.cz)

znečišťující látka	NO ₂ (rok)	PM ₁₀ (den)	PM ₁₀ (rok)	PM _{2,5} (rok)	SO ₂ (rok)	benzo(a)pyren (rok)	benzen (rok)
imisní koncentrace [μg/m ³]	15,7	53,8	29,3	22,8	32,7	0,0018	1,8

Imisní limity pro znečišťující látky v ovzduší jsou stanoveny v příloze 1 zákona č. 201/2012 Sb., o ochraně ovzduší (Tabulka 12).

Tab. 12: Platné imisní limity pro znečišťující látky dle přílohy č. 1 zákona č. 201/2012 Sb.

Znečišťující látka	Ochrana zdraví lidí			
	aritmetický průměr [μg.m ⁻³]			
	roční	denní	hodinový	osmihodinový
suspendované částice (PM ₁₀)	40	50	-	
suspendované částice (PM _{2,5})	25	-	-	
oxid dusičitý (NO ₂)	40	-	200	
benzen	5	-	-	
benzo(a)pyren	0,001	-	-	
CO	-	-	-	10 000

Obecně lze konstatovat, že vyšší koncentrace znečišťujících látek se vyskytují v oblasti měst a větších obcí, v otevřené krajině jsou koncentrace znečišťujících látek v ovzduší relativně nízké a nepřekračují imisní limity. Z map pětiletých klouzavých průměrů je zřejmé, že v zájmovém území dochází v současnosti k překračování imisních limitů u průměrné roční

koncentrace benzo(a)pyrenu, průměrné denní koncentrace PM_{10} . Zvýšené koncentrace benzo(a)pyrenu jsou způsobeny zejména spalováním v lokálních topeništích, dopravou a zhoršenými rozptylovými podmínkami v zimním období. U ostatních znečišťujících látek jsou imisní limity dodrženy.

C.1.3. Geologická stavba a hydrogeologické poměry

Z hlediska regionálně-geologického členění ČR se na stavbě zájmového území a jeho širšího okolí podílejí horniny slezské jednotky (soustava: Karpaty; oblast: flyšové pásmo; region: vnější – menilito-krosněnská – skupina příkrovů; jednotka: slezská jednotka) a kvartérního pokryvu. Horniny slezské jednotky tvoří v zájmovém území přímé předkvartérní podloží a jsou reprezentovány členy istebňanského souvrství (stáří mezozoikum až terciér). Jedná se o mocné polohy arkózových a drobových pískovců se skluzovými slepenci, které se střídají s polohami černošedých nevápnitých jílovců o mocnosti 40 – 200 m. Hojné jsou konkrce a vložky jílovitých karbonátů, vtroušený pyrit a siderit způsobuje sekundární železité povlaky. Souvrství dosahuje mocnosti až 1200 m. Horniny istebňanského souvrství jsou intenzivně zvrásněny, směr vrstev je v širším okolí východozápadní. Kvartérní pokryv je v zájmové lokalitě území tvořen fluviálními uloženinami holocenního stáří. Jedná se štěrkopísčité či písčito-hlinité říční sedimenty.

Hydrogeologická charakteristika

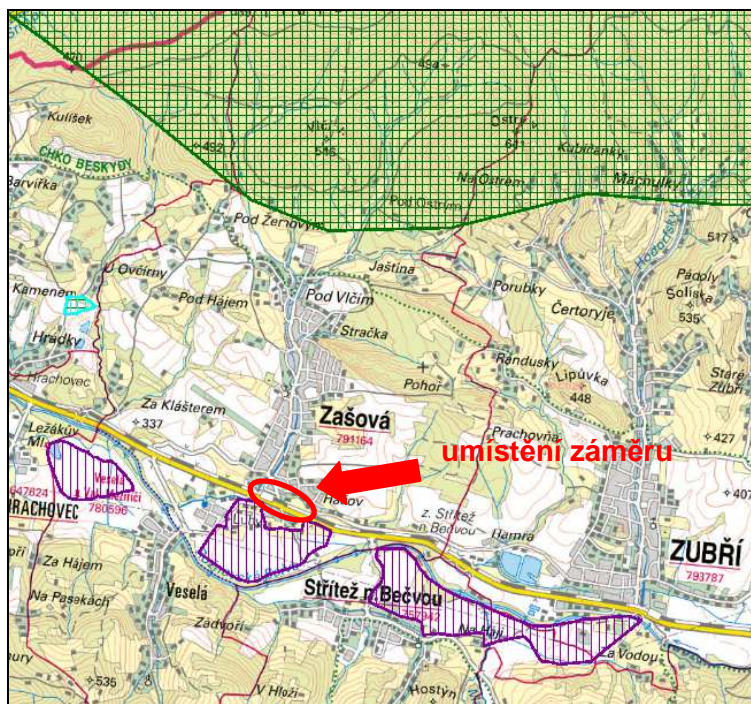
Z hlediska hydrogeologické rajonizace dle hydrogeologické mapy (mapy.geology.cz) náleží zájmové území k hydrogeologickému rajónu 3221 „Flyš v povodí Bečvy“. Hydrogeologický rajón 3221 „Flyš v povodí Bečvy“ je součástí skupiny rajónů „Flyšové sedimenty“ a geologické jednotky „Sedimenty paleogénu a křídý Karpatské soustavy“. Hydrogeologický rajón je charakterizován volnou hladinou podzemní vody, průlino-puklinovou propustností, nízkou transmisivitou ($< 1 \cdot 10^{-4} \text{ m}^2 \cdot \text{s}^{-1}$), mineralizací 0,3 – 1 g.l⁻¹ a chemickým typem Ca- Mg-HCO₃-SO₄. Zvýšenou propustnost v širším okolí zájmového území lze očekávat v přípovrchové zóně rozvolnění a rozpojení hornin (zvětralínový plášť), která probíhá víceméně souhlasně s povrchem terénu a může dle literárních údajů (Menčík et al. – Geologie Moravskoslezský Beskyd a Podbeskydské pahorkatiny) dosahovat do hloubek kolem 30 m. Přípovrchová zóna rozvolnění a rozpojení hornin funguje ve svazích členitějších území pouze jako vodicí (nikoli nádržní) kolektor, po přerušení dotace ze srážek dochází postupně k jejímu odvodňování přírodním gravitačním odtokem. Pásmo otevřených puklin pod úrovní přípovrchového rozvolnění a rozpojení hornin má již podstatně nižší propustnost. Pásmo přípovrchového rozvolnění a rozpojení hornin tvoří s nadložními kvartérními uloženinami charakteru hlinito-

písčitých a hlinito-kamenitých sedimentů jeden hydrogeologický kolektor. K doplňování zásob podzemní vody dochází v zájmovém území formou atmosférických srážek. V zájmovém území předpokládáme, vzhledem ke konfiguraci terénu, proudění podzemní vody směrem k místním erozním bázím, které jsou představovány povrchovými toky – na jih od stavby Rožnovská Bečva a v místě mostního objektu pak vodoteč Zašovský potok a náhon. Morfologie terénu (vzhledem k malé členitosti terénu – plochý reliéf) a antropogenní zásahy mají na přirozený hydrogeologický režim zájmového území zanedbatelný vliv.

C.1.4. Nerostné suroviny

Posuzovaný záměr neprochází žádným dobývacím prostorem těženým či netěženým, také neprochází přes chráněná ložisková území, plochy vymezených ložisek, prognózních zdrojů atd.

Jižně od záměru se v bezprostřední blízkosti nachází ložisko nevyhrazených nerostů Zašová (štěrkopísky). Ložiska nevyhrazených nerostů (štěrkopísky) se rovněž nalézají jihozápadním (ložisko Veselá) a jihovýchodním (Střítež nad Bečvou) směrem ve vzdálenosti přibližně 1,3 km. Severně od obce Zašová se nachází chráněné ložiskové území (ChLÚ) Čs. část Hornoslezské pánve (od záměru vzdálené 2,5 km). Situace je patrná z obrázku 2.



Obr. 2: Lokalizace ploch hájených z hlediska horního zákona (ložiska nevyhrazených nerostů, ChLÚ) – zdroj: mapy.geology.cz

C.1.5. Geomorfologie

Z geomorfologického hlediska (Demek et al. 1987) zájmová lokalita patří k systému Alpsko-himalájskému, provincii Západní Karpaty, subprovincii Vnější Západní Karpaty, oblasti Západní Beskydy, celku Rožnovská brázda, okrsku Zašovská pahorkatina.

Tab. 13: Geomorfologické členění zájmové lokality

Systém	Alpsko-himalájský
Provincie	Západní Karpaty
Subprovincie	Vnější Západní Karpaty
Oblast	Západní Beskydy
Celek	Rožnovská brázda
Okrsek	Zašovská pahorkatina

Zašovská pahorkatina je typická souvrstvím vrstev istebňanských, které jsou silně porušené složitě zvrásněnou a příčnou tektonikou a paleogénu slezské jednotky před denudačním okrajem magurského příkrovu. Jedná se o erozně denudační reliéf s tvrdoši a sečnými plošinami, náznaky mrazových srubů a strukturních teras. Pahorkatina je členitá, středně zalesněná, převážně smrkovými porosty, místy smrkovými porosty s budek, respektive jedlí.

C.1.6. Hydrologické poměry

Zájmové území náleží do povodí Moravy a náleží k úmoří Černého moře. Nejvýznamnějším vodním tokem v oblasti je řeka Rožnovská Bečva, přímo v místě stavby protéká Zašovský potok a bezejmenný vodní tok, některými zdroji uváděn jako Zašovský náhon. Podle vyhlášky Ministerstva zemědělství č. 178/2012 Sb. v aktuálním znění je Rožnovská Bečva významným vodním tokem. Vodní toky, se kterými přichází posuzovaný úsek trati do kontaktu, jsou uvedeny v následující tabulce.

Tab. 14: Vodní toky přicházející do kolize se stavebním záměrem (<http://heis.vuv.cz>)

ID vodního toku	Název toku	Drážní km	Správce toku
405560000100	Zašovský potok	6,045	Lesy ČR, s.p.
405560004300	Bezejmenný vodní tok	6,285	Lesy ČR, s.p.
405560004200	Bezejmenný vodní tok (Zašovský náhon)	-	Lesy ČR, s.p.

Dále je lokalita součástí vodního útvaru Rožnovská Bečva od toku Solánecký potok po ústí do toku Bečva.

Tab. 15: Povodí útvarů povrchových vod (<http://heis.vuv.cz>)

ID vodního útvaru	název vodního útvaru	Hodnocení		
		ekologického stavu/ potenciálu VÚ	chemického stavu VÚ	celkový stav
MOV_0740	Rožnovská Bečva od toku Solánecký potok po ústí do toku Bečva	dobry a lepší potenciál	nedosažení dobrého stavu	nevyhovující stav

Požadavky na hodnocení stavu útvarů povrchových vod vycházející z Rámcové směrnice a jsou do české legislativy zaneseny zejména vyhláškou č. 98/2011 Sb. Pro II. plánovací období byly zpracovány metodiky vydané MŽP. Hodnocení stavu vodních útvarů bylo prováděno na základě výsledků monitoringu reprezentativních profilů za období 2010–2012 a dílčích plánů povodí pro období 2015-2020.

V současné době byl celkový stav tohoto útvaru vyhodnocen jako nevyhovující. Toto hodnocení vyplývá ze syntézy hodnocení mnoha ukazatelů a složek stavu a především vzhledem k uplatnění principu „jeden ukazatel špatně – celé hodnocení špatně“.

Stav vodního útvaru může být ovlivněn, jak v období výstavby záměru, tak v období provozu. Negativní vlivy mohou být spojeny především s havarijními stavy souvisejícími se samotnou stavbou, např. při rekonstrukcích a výstavbě mostních objektů a propustků (únik pohonných látek nebo stavebních materiálů do půdy, resp. podzemní vody apod.). V období provozu stavby může ke znečištění dojít únikem pohonných hmot z dopravních prostředků. K prevenci těchto havárií byly navrženy podmínky a opatření (viz kapitola B.1.6. a D.4.), při jejichž dodržení bude sníženo riziko možné havárie na minimum. V případě úniku znečišťujících látek je třeba postupovat dle platného havarijního plánu, který bude součástí dalších stupňů přípravy projektové dokumentace. Při dodržení uvedených podmínek a opatření není dán předpoklad negativního ovlivnění vodního útvaru.

Dle Hydroekologického informačního systému (<http://heis.vuv.cz>) je podél toku Rožnovské Bečvy vymezeno záplavové území pro průtok Q100. Toto záplavové území bylo vyhlášeno Krajským úřadem Zlínského kraje dne 17.2.2006 (č.j. KUZL 8644/2005 ŽPZE-IK). V tomto vymezeném záplavovém území bude vybudován nový most přes Zašovský náhon vedoucí k soukromému objektu, částečně se záplavového území dotýká také úprava na místní komunikaci.

V km 6,4 - 6,5 se vedle trati nachází bezejmenný rybník (ID 411 011 170 003).

Záměr leží na území chráněné oblasti přirozené akumulace vod (CHOPAV) Vsetínských vrchů (ID 112).

Stavba nezasahuje do ochranného pásma vodních zdrojů. V okolí je vyhlášeno několik ochranných pásem vodních zdrojů II. stupně. Minimální vzdálenost těchto pásem od stavby je přibližně 170 m (obrázek 3).



Obr. 3: Ochranná pásma vodních zdrojů v okolí Zašové (červenou šrafou)

C.1.7. Půdy

Původní reliéf je utvářen řekou Rožnovskou Bečvou. Z hlediska geologického se jedná o rozhraní křída – paleogén, přičemž křídové vrstvy vystupují víceméně po severním a SV okraji a paleogenní vrstvy vystupují převážně při jižním a JZ okraji.

Rovinný terén údolí řeky Bečvy je budován kvartérními sedimenty zastoupenými náplavovými hlínami a písčity až hlinitopísčity štěrky údolní terasy, případně (zcela ojediněle) písky.

Vlastní povrch kvartéru je upravován různě mocnými navážkami proměnlivého charakteru. V lokalitě stavebního záměru se z hlediska půdních typů nalézají kambizem.

Dle katastru nemovitostí se v okolí zájmové lokality nacházejí pozemky náležející do ZPF s II. (BPEJ 65800), III. (BPEJ 64610) IV. (BPEJ 64811) a V. (BPEJ 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 rozdělit na tzv. 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.

Stavba nezasahuje do žádného velkoplošného chráněného území. V širším okolí záměru se nalézají CHKO Beskydy (minimální vzdálenost od stavebního záměru je asi 1,5 km).

Stavba nezasahuje do žádného maloplošného zvláště chráněného území. Nejbližší maloplošné chráněné území je od místa realizace záměru vzdáleno cca 2,3 km jihovýchodním směrem (přírodní památka Rákosina ve Stříteži nad Bečvou). Vzhledem k povaze stavby není předpoklad, že by bylo toto zvláště chráněné území výstavbou jakkoli ovlivněno.

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).

Území chráněná na základě výše jmenovaných mezinárodních úmluv se v blízkosti zájmové lokality nenacházejí.

Území soustavy NATURA 2000

Zvláštním typem jsou území, která byla na základě vědeckých předpokladů vybrána jako lokality pro soustavu chráněných území NATURA 2000 podle legislativy Evropského společenství, konkrétně podle 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 je síť chráněných území NATURA 2000 tvořena evropsky významnými lokalitami (EVL) a ptačími oblastmi (PO).

Zájmová lokalita záměru neleží v území soustavy Natura 2000.

Nejbližšími lokalitami soustavy Natura 2000 je EVL Beskydy vzdálená přibližně 1,5 km a PO Beskydy vzdálená asi 4,8 km.

Dle vyjádření Krajského úřadu Zlínského kraje ze dne 4.5.2016 (č.j. KUZL 28233/2016) nemůže mít uvedený záměr významný vliv na příznivý stav předmětu ochrany nebo celistvost evropsky významné lokality nebo ptačí oblasti (viz příloha 3).

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:

- nadregionální
- regionální
- místní (lokální)

Na základě územního plánu obce Zašové byly vytipovány níže zmíněné prvky ÚSES.

V bezprostřední blízkosti stavebního záměru se nenachází žádný skladebný prvek územního systému ekologické stability.

Nejbližší skladebné prvky ÚSES představuje řeka Rožnovská Bečva jako regionální biokoridor s vloženými regionálními biocentry. Lokální prvky ÚSES, se nacházejí v minimální vzdálenosti 1 km od stavebního záměru. Žádný prvek územního systému ekologické stability tak nebude realizací záměru dotčen.

C.1.11. Významné krajinné prvky, památné stromy

Pojem významný krajinný prvek (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.

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.

Stavba přichází do kontaktu se Zašovským potokem, jeho bezejmenným přítokem a bezejmenným vodním tokem (výstavbou případně rekonstrukcí mostních objektů). Z toho důvodu bude požádán příslušný orgán ochrany přírody o povolení k zásahu do VKP ve smyslu zákona č. 114/1992 Sb.

Dalším prvkem VKP je **údolní niva**. Jedná se o 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).

Záměr přichází do styku s tímto VKP v místech křížení stavby s výše zmíněnými vodními toky.

Rybník je dalším významným krajinným prvkem. Nachází se vedle trati v km 6,4 – 6,5. Do tohoto VKP nebude zasahováno.

Registrované VKP

V nejbližším okolí stavebního záměru se dle dostupných informací nenacházejí žádné registrované významné krajinné prvky.

Památné stromy

V blízkosti záměru se nenachází žádný památný strom.

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

C.2.1. Fauna a flóra

V rámci zpracování podkladů pro Oznámení byl zpracován Přírodovědný průzkum (příloha 5). Terénní průzkum byl proveden v květnu 2016. Zaměřen byl především na výskyt vzácných, ohrožených a zvláště chráněných druhů, resp. stanovišť a biotopů.

Zájmové území se nachází podle biogeografického členění České republiky (Culek et al. 1996) v místech nereprezentativní zóny Vsetínského bioregionu. Tento bioregion leží na severovýchodní Moravě a částí zasahuje i na Slovensko. Zabírá geomorfologický celek Javorníky, východní část celku Hostýnsko-vsetínská hornatina a severní výběžek Vsetínského vrchoviny. Je tvořen převážně dlouhými horskými hřbety a řadou rozsoch na pískovcovém flyši. Hostí typickou západokarpatskou biotu bukového lesa převážně 5. vegetačního stupně, do níž od severovýchodu pronikají horské prvky. Vegetaci tvoří květnaté bučiny s ostrovy acidofilních horských bučin. Flóra je celkově bohatá. V lesích je dodnes charakteristické velké zastoupení jedle. Typická jsou společenstva horských luk a pastvin. V lesích převažují kulturní smrčiny se zbytky jedlových a javorových bučin, mimo les dominují horské louky a pastviny. Netypická část bioregionu, ve které se záměr nachází, je tvořená Rožnovskou kotlinou a údolím Bečvy pod Vsetínem. Tato zóna přechází částečně do Hranického bioregionu. Přirozeně by se zde vyskytovaly převážně dubohabrové háje.

1. Fauna

Terénní průzkum následoval po podrobném studiu charakteristik dotčené oblasti. Průzkum byl prováděn formou detailní obhlídky zájmového území, a to jak území přímo dotčeného výstavbou nové trasy železniční tratě a ostatních stavebních objektů, tak i jeho okolí. Během průzkumu byly zaznamenávány druhy živočichů jak vizuálně, tak i akusticky (především ptáci).

V případě zaznamenání druhů zvláště chráněných a druhů zapsaných v červených seznamech či evropských směrnicih byla zjišťována i jejich vazba na zájmové území. Během průzkumu byl hodnocen charakter území, zdali poskytuje vhodné podmínky pro výskyt a vývoj různých skupin živočichů. Zároveň byly prověřovány i úkryty využitelné pro plazy a obojživelníky. Rovněž byly ohledávány stromy za účelem zjištění, zda se na nich nacházejí ptačí hnízda nebo zda poskytují vhodné hnízdní dutiny využitelné ptáky či netopýry. V případě savců byl při průzkumu kladen důraz na zjišťování jejich pobytových znaků (stopy, trus, okus, nory apod.). Při průzkumu byl posuzován i charakter prostředí, který napovídá o možnosti výskytu druhů, které nebyly např. z důvodu noční aktivity během terénního průzkumu zaznamenány, ale jsou ze širšího okolí zájmové lokality uváděny v literatuře.

Výsledky průzkumu zájmového území byly doplněny o údaje výskytu živočichů v zájmovém území publikované v literatuře (Šťastný, Bejček et Hudec 2006, Mikátová et al. 2001, Moravec 1994, Anděra et Hanzal 1995, 1996, Anděra 2000, Anděra et Beneš 2001, 2002, Anděra et Červený 2004, Anděra et Hanák 2007, Hanák et Anděra 2005, 2006) a o údaje zveřejněné v odborných databázích (avif.birds.cz, ceson.org, ndop.nature.cz).

U každého ohroženého 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., v platném znění, podle Červených seznamů ČR (Šťastný et Bejček 2003, Zavadil et Moravec 2003, Anděra et Červený 2003, Farkač et al. 2005). Dále je uvedeno, zda se druh nachází v Příloze I Směrnice 79/409/EHS nebo v příloze II nebo IV Směrnice 92/43/EHS.

K zařazení živočichů do jednotlivých kategorií ochrany byly použity následující zkratky:

Druhy zvláště chráněné zákonem:

- O – Ohrožený druh
- SO – Silně ohrožený druh
- KO – Kriticky ohrožený druh

Druhy zapsané v červených seznamech:

- 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.

Druhy zapsané v evropských směrnicih:

- I – Druh zapsaný v příloze I Směrnice Rady Evropských společenství ze dne 2. dubna 1979 o ochraně volně žijících ptáků (79/409/EHS)
- II – Druh zapsaný v příloze II Směrnice 92/43/EHS ze dne 21. května 1992 o ochraně přírodních stanovišť, volně žijících živočichů a planě rostoucích rostlin - Druhy živočichů a rostlin v zájmu Společenství, jejichž ochrana vyžaduje vyhlášení zvláštních oblastí ochrany
- IV – Druh zapsaný v příloze IV Směrnice 92/43/EHS ze dne 21. května 1992 o ochraně přírodních stanovišť, volně žijících živočichů a planě rostoucích rostlin - Druhy živočichů a rostlin v zájmu Společenství, které vyžadují přísnou ochranu
- V - Druh zapsaný v příloze V Směrnice 92/43/EHS ze dne 21. května 1992 o ochraně přírodních stanovišť, volně žijících živočichů a planě rostoucích rostlin - Druhy živočichů a rostlin v zájmu Společenství, jejichž odchyt a odebrání ve volné přírodě a využívání může být předmětem určitých opatření na jejich obhospodařování

Názvosloví uváděných taxonů obratlovců vychází z aktuálně používané systematiky (www.biolib.cz).

Posuzovaný záměr se nalézá v kvadrátu síťového mapování číslo 6574 (www.biolib.cz).

Ryby

Trasa nové železniční tratě kříží Zašovský potok. Ten má z ichtyologického hlediska charakter pstruhového pásma. V místech nového železničního mostu byly zaznamenány početné populace pstruha obecného potočního (*Salmo trutta* m. *fario*). Výše proti proudu od plánovaného mostu v tůních potoku byla zjištěna přítomnost střevle potoční (*Phoxinus phoxinus*) (O, VU).

V blízkosti východního konce záměru se nachází chovný rybník. Zde lze předpokládat především chovné druhy ryb jako je kapr obecný (*Cyprinus carpio*).

Obojživelníci

Během terénního průzkumu nebyla přítomnost obojživelníků v zájmovém území zaznamenána.

Jedinou lokalitou, která by z hlediska ekologických nároků umožňovala rozmnožování některých obojživelníků, je rybník v blízkosti východního konce záměru.

V obci Zašová je uváděno kolizní místo dopravy s obojživelníky (mapy.nature.cz) cca 1 km severně od záměru na silnici procházející Zašovou. Tato silnice je umístěna severo-jihním směrem. Obojživelníci v těchto místech táhnou k rybníkům v blízkosti bývalého zašovského kláštera. Mikátová et Vlašín (2004) uvádějí z tohoto kolizního místa ropuchu obecnou (*Bufo bufo*) (O, NT) a skokana hnědého (*Rana temporaria*) (NT, V) v počtu desítek až stovek sražených jedinců. Tah obojživelníků lze předpokládat především ze severozápadu, kde se nachází rozsáhlejší lesní celek a rovněž mozaika menších lesíků a luk. Migraci přes trasu záměru, kde by museli obojživelníci zároveň překonávat velmi frekventovanou silnici I/35, nepředpokládáme.

Plazi

Během průzkumu nebyla přítomnost plazů v trase plánované železniční tratě zaznamenána. Mikátová et al. (2001) uvádí z obce Zašová výskyt užovky hladké (*Coronella austriaca*). Tomuto druhu vyhovují především kamenité biotopy, jeho výskyt očekáváme spíše v severní části obce Zašová, kde údolí Zašovského potoku přechází do kopcovitého terénu. Olšiny v místech východního konce záměru mohou vytvářet vhodné prostředí pro výskyt slepýše křehkého, uváděného Mikátovou et al. (2001) z Rožnova pod Radhoštěm.

Ptáci

Trasa záměru prochází převážně zastavěným územím na jihu intravilánu Zašové. Pouze na východním konci zasahuje do přírodě blízkého podmáčeného biotopu v blízkosti rybníku. V trase záměru se vyskytují dřeviny umožňující hnízdění ptáků.

Během průzkumu jsme zaznamenali především běžnou plejádu druhů ptáků. Pozorované druhy jsou uvedeny v tabulce 16. Z hlediska ochrany přírody významnějšími druhy se zabýváme dále.

Tab. 16: Druhy ptáků pozorované v zájmovém území

Český název	Latinský název	Zákonná ochrana *	Červený seznam **	Evropské směrnice ***
Hrdlička zahradní	<i>Streptopelia decaocto</i>			
Kachna divoká	<i>Anas platyrhynchos</i>			
Rorýs obecný	<i>Apus apus</i>	O		
Pěnice pokřovní	<i>Sylvia communis</i>			
Špaček obecný	<i>Sturnus vulgaris</i>			
Kos černý	<i>Turdus merula</i>			
Lejsek bělokrký	<i>Ficedula albicollis</i>		NT	I a II
Rehek domácí	<i>Phoenicurus ochruros</i>			
Budníček malý	<i>Phylloscopus collybita</i>			
Pěnkava obecná	<i>Fringilla coelebs</i>			
Stehlík obecný	<i>Carduelis carduelis</i>			
Zvonek zelený	<i>Carduelis chloris</i>			
Vrabec domácí	<i>Passer domesticus</i>		LC	
Sýkora koňadra	<i>Parus major</i>			
Sýkora modřinka	<i>Cyanistes caeruleus</i>			
Strnad obecný	<i>Emberiza citrinella</i>			
Straka obecná	<i>Pica pica</i>			

***Druhy zvláště chráněné zákonem**

O – ohrožený druh

****Druhy zapsané na červeném seznamu (Šťastný et Bejček 2003)**

LC – málo dotčený

NT – téměř ohrožený

*****Druhy zapsané v evropských směrniciích**

I – Druh zapsaný v příloze I Směrnice Rady Evropských společenství ze dne 2. dubna 1979 o ochraně volně žijících ptáků (79/409/EHS)

II - Druh zapsaný v příloze II Směrnice 92/43/EHS ze dne 21. května 1992 o ochraně přírodních stanovišť, volně žijících živočichů a planě rostoucích rostlin - Druhy živočichů a rostlin v zájmu Společenství, jejichž ochrana vyžaduje vyhlášení zvláštních oblastí ochrany

Rorýs obecný (*Apus apus*) – byl zaznamenán pouze na přeletu. Druh hnízdí převážně na budovách. Záměrem nebude dotčen.

Lejsek bělokrký (*Ficedula albicollis*) – jeden samec byl zaznamenán na pobřežních dřevinách rybníku poblíž východního konce záměru. Druh hnízdí v dutinách stromů. Pokud kácení dřevin proběhne mimo období hnízdění, druh nebude dotčen.

Dle záznamové databáze avif.birds.cz se na komíně areálu Sepa cca 300 metrů východně od záměru nachází hnízdo čápa bílého (*Ciconia ciconia*) (O, NT, I a II).

Savci

Pod silničním a železničním mostem přes Zašovský potok byly zaznamenány početné pobytové znaky (trus) vydry říční (*Lutra lutra*) (SO, VU, II a IV). Dále byly zaznamenány pobytové znaky krta obecného (*Talpa europaea*).

V zájmovém území očekáváme pouze výskyt dalších urbánních savců jako je např. ježek východní (*Erinaceus roumanicus*), kuna skalní (*Martes foina*) či potkan (*Rattus norvegicus*).

Dle databáze lokalit české společnosti pro ochranu netopýrů (ceson.org) se v obci Zašová vyskytuje netopýr severní (*Eptesicus nilsonii*) (SO, IV), druh zimující v podzemních prostorech a rozmnožující se převážně v budovách, a netopýr vodní (*Myotis daubentonii*) (SO, IV), druh zimující v podzemních prostorech a rozmnožující se převážně ve stromových dutinách či v úkrytech v budovách. Většina stromů v trase záměru úkryty využitelné netopýry neposkytuje. Solitérní javor klen nacházející se cca 15 metrů severně od současné železniční trati je jediným dotčeným stromem poskytujícím potenciální úkryty. Pro využití tohoto stromu netopýry je však zcela nevhodná jeho poloha mezi zástavbou průmyslového objektu a rušnou komunikací I/35.

Záměr nezasahuje do migračně významného území nebo do dálkového migračního koridoru pro velké savce. Okolí obce Zašová je vymezeno jako migračně významné území. Železniční trať mezi Valašským Meziříčím a Zašovou i silnice I/35 jsou cca 1,5 km západně od záměru kříženy dálkovým migračním koridorem pro velké savce s kódovým označením 267. V místech tohoto křížení dochází k omezení průchodnosti tohoto migračního koridoru. Příčinou migračního omezení je zde především velmi frekventovaná silnice I/35.

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. 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 2001) byla v posuzovaném území rekonstruována vegetace **ostřicových dubohabřin** (*Carici pilosae-Carpinetum*).

Ostřicová doubrava (*Carici pilosae-Carpinetum*)

Tyto porosty představují dvou- až třípatrové porosty s dominantním habrem obecným (*Carpinus betulus*) ve vlhčích polohách, v sušších pak převládá dub zimní (*Quercus petraea*) s příměsí lípy srdčité (*Tilia cordata*) a buku lesního (*Fagus sylvatica*). V bylinném patře převažují lesní mezofyty, vysokých pokryvností dosahuje zejména ostřice chlupatá (*Carex pilosa*), v jarním období také kyčelnice cibulkonosná (*Dentaria bulbifera*). Jedná se o porosty typické pro kolinní až suprakolinní stupeň Karpat (Neuhäuslová 2001). V posuzovaném území byly tyto porosty nahrazeny lidskou zástavbou.

Aktuální stav vegetace

Posuzovaný záměr je situován v intravilánu obce Zašová. Touto obcí prochází paralelně železniční trať a silnice I/35. Kolmo na tyto dvě liniové stavby protéká obcí Zašovský potok. Na východní část obce navazují podmáčené bylinné porosty, olšiny a drobná vodní plocha.

Na východním okraji dotčeného území byly v rámci mapování biotopů v ČR a jejich aktualizací vyznačeny přírodní či přírodě blízké biotopy. Jedná se o rákosiny eutrofních stojatých vod (M1.1) porůstající odvodňovací kanál podél železniční trati, značně degradované vlhké pcháčkové louky (T1.5), dle průzkumu v mozaice s vegetací vysokých ostřic a zarůstající dřevinami. Vodní plocha je přiřazena k biotopu makrofytní vegetace přirozeně eutrofních a mezotrofních stojatých vod, porosty bez ochranný významných vodních makrofytů (V1.G) s navazujícími mokřadními olšinami (L1).



Obr. 4: Porosty na východním okraji obce Zašová

Podél Zašovského potoka v obci lze zaznamenat drobné fragmenty údolních jasanovo-olšových luhů, břehové porosty tvoří jasan ztepilý (*Fraxinus excelsior*), olše lepkavá (*Alnus glutinosa*), vrba křehká (*Salix euxina*), javor klen a mléč (*Acer pseudoplatanus*, *A. platanoides*). V keřovém patře lze zaznamenat brslen evropský (*Euonymus europaeus*), v bylinném patře sasanku hajní (*Anemone nemorosa*), orsej jarní (*Ficaria verna*), kyčelnici cibulkonosnou (*Dentaria bulbifera*), pryskyřník kosmatý (*Ranunculus lanuginosus*), ostřici řídkoklasou (*Carex remota*), rozrazil potoční (*Veronica beccabunga*), popenec obecný (*Glechoma hederacea*), kyprej vrbici (*Lythrum salicaria*), čistec lesní (*Stachys sylvatica*),

válečku lesní (*Brachypodium sylvaticum*), chrastici rákosovitou (*Phalaris arundinacea*) a invazní netýkavku malokvětou (*Impatiens parviflora*). V hromadě biomasy vyvezené ze zahrádek byla zachycena začínající invaze křídlatky japonské (*Reynoutria japonica*).

Směrem k obytné zástavbě navazuje na potok pravidelně sečený trávník s výsadbou okrasných a ovocných dřevin, zejména slivoně švestky (*Prunus domestica*), dále jedle bělokoré (*Abies alba*), dubu letního (*Quercus robur*).

Mezi železnicí a silnicí se táhne úzký pás vegetace s dominantním ovsíkem vyvýšeným (*Arrhenatherum elatius*), vlastní těleso železnice je díky aplikaci herbicidů vegetace prosté. Pouze na okrajích lze zaznamenat přesličku rolní (*Equisetum arvense*), jarní eferméry osívku jarní (*Erophila verna*), huseníček rolní (*Arabidopsis thaliana*), druhy doprovázející narušovaná stanoviště jako je lnice květel (*Linaria vulgaris*), starček obecný (*Senecio vulgaris*), rozrazil rolní (*Veronica arvensis*), rozchodník španělský a šestiřadý (*Sedum hispanicum*, *S. sexangulare*), turan roční (*Erigeron annuus*). Místy se šíří celík kanadský (*Solidago canadensis*).

Okolí vlakové zastávky Zašová představují zpevněné plochy parkoviště a komunikací, na které navazují pravidelně sečené kulturní trávníky, ojediněle s výsadbou dřevin rostoucích mimo les (cypřiše, vzrostlý javor klen).

Na východním okraji obce se rozkládají porosty, kde ve vlhčích partiích dominuje zblochan vodní (*Glyceria maxima*), skřípina lesní (*Scripus sylvaticus*), chrastice rákosovitá (*Phalaris arundinacea*), ostřice ostrá (*Carex acutiformis*), dále se vyskytuje lipnice obecná (*Poa trivialis*), svízel přítula (*Galium aparine*), medyněk vlnatý (*Holcus lanatus*), psárka luční (*Alopecurus pratensis*), kyprej vrbice (*Lythrum salicaria*), vrbina obecná (*Lysimachia vulgaris*), sítina sivá (*Juncus inflexus*), chmel otáčivý (*Humulus lupulus*), krvavec toten (*Sanguisorba officinalis*), blatouch bahenní (*Caltha palustris*), přeslička bahenní (*Equisetum palustre*), ostřice měchýřkatá a trsnatá (*Carex vesicaria*, *C. cespitosa*). V některých místech vytváří dominantu kopřiva dvoudomá (*Urtica dioica*). Lokalita zde zarůstá dřevinami, např. střemchou obecnou (*Prunus padus*), vrbou popelavou a ušatou (*Salix cinerea*, *S. aurita*), břizou bělokorou (*Betula pendula*) a lískou obecnou (*Corylus avellana*).

Na tyto porosty navazuje velmi degradovaná mokřadní olšina s olší lepkavou (*Alnus glutinosa*), kde bylinné patro tvoří porosty ostružiníku křovitého (*Rubus fruticosus* agg.). V okolí vodní plochy byly zaznamenány porosty ostřice měchýřkaté (*Carex vesicaria*).

V dotčeném území nebyla zaznamenána přítomnost druhů zvláště chráněných dle Vyhlášky č. 395/1992 Sb., v platném znění. Ve vlhkých porostech na východním okraji obce bylo zaznamenáno několik trsů ostřice trsnaté (*Carex cespitosa*), která je dle Červeného seznamu

ČR (Grulich 2012) řazena mezi druhy vyžadující další pozornost (C4a). Do stejné kategorie je řazen i rozrazil břečťanolistý (*Veronica hederifolia* s.s.), který byl zjištěn ve vazbě na železniční těleso.

Na liniové stavby a ruderalní plochy jsou vázány invazní druhy rostlin, v tomto případě se jedná se o turan roční (*Erigeron annuus*) a celík kanadský (*Solidago canadensis*). V okolí Zašovského potoka se pak šíří invazní netýkavka malokvětá (*Impatiens parviflora*), s hromadou kompostu ze zahrad sem byla vyvezena také křídlatka japonská (*Reynoutria japonica*). Obecně však lze konstatovat, že výskyt invazních druhů je v posuzovaném území spíše nízký.

V dotčeném území se nachází také celá řada dřevin rostoucích mimo les, ať už se jedná o výsadbu dřevin u vlakové zastávky Zašová, břehové porosty podél Zašovského potoka, ovocné dřeviny v zahradách, náletové dřeviny či zapojené porosty dřevin na východním okraji obce. Některé z nich dosahují obvodu kmene nad 80 cm v prsní výšce či rozlohy nad 40 m².

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.

V blízkosti stavebního záměru se nachází nemovitá kulturní památka – klášter v Zašové (č.p.45).

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. Jiné nemovité kulturní památky než výše zmíněná se v okolí stavebního záměru nenacházejí.

Archeologická a paleontologická naleziště

Archeologické lokality nejsou v pojednávané lokalitě zaznamenány.

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

Zájmová lokalita se nachází v oblasti se zvýšenou citlivostí vzhledem ke stanovištním podmínkám (www.heisvuv.cz).

Radonové riziko

Dle odvozené mapy radonového rizika ČR (mapy.geology.cz) 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. Na katastrálním území obce Zašové se nacházejí dvě staré ekologické zátěže (info.sekm.cz).

Jedná se o lokalitu DTS 5700 Zašová-u nádraží, kde původcem znečištění je uvedena výroba a distribuce elektrické energie. U této lokality je uvedena nízká kontaminace - žádné zdravotní riziko ani rozpor s legislativou či s jinými zájmy chráněnými podle zvláštních předpisů, ani žádné omezení multifunkčního využívání lokality. Tato ekologická zátěž leží v intravilánu obce u silnice III/01876.

Další zátěží je lokalita s názvem Zašová evidovaná jako skládka tuhého komunálního odpadu. Skládka se nachází na západním okraji obce, u hřbitova za kostelem. V současnosti nejsou k dispozici žádné informace o kontaminaci.

Sesuvná území

V zájmovém území nejsou registrovány svahové nestability (mapy.geology.cz).

Poddolovaná území

V blízkosti záměru nepředpokládáme žádné poddolované území.

Citlivé oblasti

Ve smyslu nařízení vlády č. 401/2015 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 vypouštění odpadních vod do vod povrchových dle přílohy č. 1 výše zmíněného nařízení vlády).

Zranitelné oblasti

Dle vodního zákona (č. 254/2001 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.

Zájmová lokalita se nenachází ve zranitelné oblasti.

Záplavová území, chráněné oblasti přirozené akumulace vod (CHOPAV)

Stavební záměr se nachází mimo záplavové území. Výjimku tvoří výstavba mostu přes Zašovský náhon vedoucí k soukromému objektu a část úpravy na místní komunikaci, které leží v záplavovém území Q100 Rožnovské Bečvy. Předmětná stavba leží v chráněné oblasti přirozené akumulace vod Vsetínské vrchy.

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

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

D.1.1. Vlivy na flóru a faunu

Flóra

V lokalitě byl proveden botanický průzkum, při kterém nebyla zaznamenána přítomnost druhů zvláště chráněných dle Vyhlášky Ministerstva životního prostředí České republiky č. 395/1992 Sb., v platném znění. Byly zde zaznamenány dva druhy zařazené v Červeném seznamu ČR (Grulich 2012), a sice v kategorii C4a – druhy vyžadující další pozornost – ostřice trsnatá (*Carex cespitosa*) ve vlhkých porostech na východním okraji obce a rozrazil břečťanolistý (*Veronica hederifolia* s.s.) ve vazbě na těleso železnice.

Na liniové stavby a ruderalní plochy jsou vázány invazní druhy rostlin, v tomto případě se jedná se o turan roční (*Erigeron annuus*) a celík kanadský (*Solidago canadensis*). V okolí Zašovského potoka se pak šíří invazní netýkavka malokvětá (*Impatiens parviflora*), s hromadou kompostu ze zahrad sem byla vyvezena také křídlatka japonská (*Reynoutria japonica*). Obecně však lze konstatovat, že výskyt invazních druhů je v posuzovaném území spíše nízký.

Před začátkem stavebních prací by bylo vhodné zkontrolovat a případně odstranit porost křídlatky japonské v blízkosti obratiště u Zašovského potoka. Během stavebních prací doporučujeme zaměřit pozornost na případné další šíření těchto druhů (zejména křídlatky japonské) a dále na případné zavlečení nových invazních druhů v souvislosti s pohyby objemů stavebních materiálů a zeminy (např. další křídlatky). V případě vzniku nových ložisek výskytu tyto druhy okamžitě likvidovat.

V dotčeném území se nachází také celá řada dřevin rostoucích mimo les, ať už se jedná o výsadbu dřevin u vlakové zastávky Zašová, břehové porosty podél Zašovského potoka, ovocné dřeviny v zahradách, náletové dřeviny či zapojené porosty dřevin na východním okraji obce. Některé z nich dosahují obvodu kmene nad 80 cm v prsní výšce či rozlohy nad 40 m². V případě kácení dřevin dosahujících zmíněných rozměrů je nutné získat povolení pro kácení dřevin rostoucích mimo les.

Vzhledem k charakteru a umístění záměru a charakteru lokality lze považovat vliv posuzovaného záměru na flóru jako akceptovatelný.

Fauna

Vliv na ryby

V Zašovském potoku byly zaznamenány 2 druhy ryb, včetně zvláště chráněné střevele potoční (*Phoxinus phoxinus*). V rámci realizace záměru dojde mj. k výstavbě nového mostního objektu přes Zašovský potok a k demolici stávajícího objektu železničního mostu. Poblíž východního konce záměru se nachází hospodářský rybník. Během stavebních prací je nutné dodržovat opatření k prevenci havarijních stavů spojených s úniky nebezpečných chemických látek do Zašovského potoku i do rybníku v blízkosti záměru. Během demoličních prací na současném mostu rovněž doporučujeme zabezpečit místo demolice, aby nedocházelo k odpadávání stavebního materiálu do Zašovského potoka a jeho následnému rozplavování. Zároveň je nutné, aby během stavebních prací v korytě toku byl v místech stavenišť ponechán průtočný kanál umožňující migraci ryb.

Pro zásah do biotopu střevele potoční je nutné požádat o výjimku ze základních podmínek ochrany zvláště chráněných druhů dle § 56 zákona č. 114/1992 Sb., v platném znění.

Vliv na obojživelníky

Během terénního průzkumu nebyl výskyt obojživelníků v zájmovém území zaznamenán.

Nejbližším biotopem svým charakterem umožňujícím rozmnožování obojživelníků je rybník poblíž východního konce záměru. Pokud bude zabráněno havarijním stavům spojeným s úniky nebezpečných chemických látek do tohoto rybníku, nebudou obojživelníci dotčeni.

Trasa záměru nebude křížit žádnou očekávanou migrační trasu obojživelníků.

Dotčení obojživelníků nepředpokládáme.

Vliv na plazy

Během terénního průzkumu nebyla přítomnost plazů zaznamenána. Záměr nezpůsobí významnou redukci prostředí svým charakterem vhodného pro výskyt plazů.

Populace plazů nebudou realizací či provozem záměru dotčeny.

Vliv na ptáky

V zájmovém území se vyskytují především běžné urbánní druhy ptáků. Ptáci budou během realizace záměru nejvíce dotčeni kácením dřevin a odstraňováním křovin v trase záměru. Veškeré tyto práce je nutné provádět mimo období hnízdění ptáků, které trvá od dubna do

srpna. V případě, že by bylo nutné kácet dřeviny během tohoto období, je před provedením kácení nutná důkladná prohlídka dřevin ekologickým dozorem.

Jelikož se jedná o přesun úseku současné železniční tratě a rekonstrukci komunikace, neočekáváme ovlivnění ptáků rušením při provozu záměru.

Pro letící ptáky představují riziko průhledné plochy, které ptáci nevidí a do kterých mohou narážet. V rámci záměru dojde ke zbudování průhledné protihlukové stěny a k umístění autobusové zastávky s prosklenými stěnami. Ideální možností je z hlediska ochrany ptáků průhledný materiál nahradit neprůhledným. Pokud je nutné použít průhledný materiál, doporučujeme průhledné plochy zabezpečit polepem nebo při výrobě pískováním materiálu vertikálními pruhy o šířce minimálně 2,5 cm a rozteči maximálně 12 cm. Pro zajištění úplné průhlednosti těchto ploch je možné realizovat polep UV reflexním materiálem. Ten je však nutné z důvodu jeho nízké životnosti každoročně obměňovat.

V případě dodržení navrhovaných opatření na snížení vlivu nebudou populace ptáků ve sledovaném území záměrem významně dotčeny.

Vliv na savce

V území se vyskytuje běžná skladba savců vázaných na antropogenní prostředí, na které nebude mít posuzovaný záměr vliv.

Neočekáváme využití stromů určených ke kácení k tvorbě zimních či letních kolonií netopýrů. Úsek přesunutě železniční tratě nebude tvořit novou migrační bariéru, jedná se pouze o přesun stávající překážky. Navíc v intravilánu obce Zašová neočekáváme žádné významnější migrace savců přes železniční trať a silniční komunikaci. Bariérový efekt železniční trati je malý, přesun její trasy nebude mít na migrační prostupnost vliv. Vzhledem k poloze záměru neočekáváme ani ovlivnění migrační prostupnosti změnami na silnici I/11. Je ale nutné zajistit migrační prostupnost podél Zašovského potoku, především pro vydru říční (*Lutra lutra*). Proto doporučujeme zbudovat pod novými železničními mosty pobřežní lavice alespoň ve stejné šíři, jako je tomu v případě současných mostů železniční tratě a silnice I/35 přes Zašovský potok. Významné dotčení populací savců realizací či provozem záměru neočekáváme.

Ekosystémy

Předmětná stavba se nachází v intravilánu obce Zašová. Přírodní či přírodě blízké biotopy v dotčeném území byly zaznamenány pouze na východním okraji obce. Jedná se o porosty mokřadních olšin a vlhkých pcháčových luk v mozaice s vysokými porosty ostřic s výraznými degradacemi, zarůstající dřevinami a expanzními druhy (ostružiníky, rákos obecný, chrastice rákosovitá, kopřiva dvoudomá). Projevuje se zde také částečné vysoušení lokality. Vzhledem

k umístění a charakteru stavebního záměru nebude mít realizace záměru zásadní vliv na ekosystémy.

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

V rámci stavby dojde k výstavbě nových mostních objektů či rekonstrukci stávajících mostních objektů a budou tak dotčeny vodní toky, jakožto významné krajinné prvky ze zákona. V souvislosti s tím zažádá investor příslušný orgán ochrany přírody o udělení souhlasného stanoviska k zásahu do významného krajinného prvku – vodní tok.

Záměr nepřichází do kontaktu s žádným zvláště chráněným územím. Vzhledem k charakteru stavby a její vzdálenosti od chráněných území nedojde realizací záměru k žádnému ovlivnění těchto lokalit.

Z hlediska možného vlivu na územní systém ekologické stability lze konstatovat, že v blízkosti stavebního záměru se nenacházejí prvky ÚSES. Mezi nejbližší prvky ÚSES patří regionální biokoridor, jehož osu tvoří Rožnovská Bečva, s vloženými regionálními biocentry. V severní části obce se nacházejí prvky lokálního charakteru. Žádný prvek územního systému ekologické stability nebude realizací záměru dotčen.

D.1.3. Vlivy stavby na estetickou hodnotu krajiny

Estetická hodnota krajiny je vyjádřením přírodních a kulturních hodnot, harmonického měřítko a vztahů v krajině; předpokladem vzniku estetické hodnoty jsou subjektivní vlastnosti pozorovatele, objektivní okolnosti pozorování a objektivní vlastnosti krajiny (skladba a formy prostorů, konfigurace prvků, struktura složek). Je označována jako klíčový pojem v hodnocení kvalit krajiny, krajinářské kompozice a tvorby. Popsání a vyhodnocení znaků a hodnot, které utvářejí charakteristický ráz krajiny, umožňuje popsat a chránit krajinný ráz. Ten je dle zákona č. 114/1992 Sb. definován takto: „*Krajinný ráz, kterým je zejména přírodní, kulturní a historická charakteristika určitého místa či oblasti, je chráněn před činností snižující jeho estetickou a přírodní hodnotu. Zásahy do krajinného rázu, zejména umísťování a povolování staveb, mohou být prováděny pouze s ohledem na zachování významných krajinných prvků, zvláště chráněných území, kulturních dominant krajiny, harmonické měřítko a vztahy v krajině.*“

Předmětem stavby je lokální odklon železniční tratě v oblasti zastávky Zašová tak, aby byl vytvořen prostor pro rekonstrukci křižovatky na silnici I/35 při průjezdu obcí. V rámci stavby

jsou u pozemní komunikace navržena protihluková opatření ve formě protihlukových stěn v délce cca 180 m o výšce 2,5 m nad povrchem vozovky.

Vzhledem k tomu, že se stavba nachází v zastavěném území a de facto na stávající dopravní infrastruktuře (jedná se o odklon pouze o pár metrů), estetická hodnota krajiny nebude záměrem dotčena. Vliv realizace stavebního záměru na krajinný ráz bude akceptovatelný.

D.1.4. Vlivy na ovzduší, vliv klimatických změn

Vlivy v období výstavby

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

Vliv stavby na ovzduší v období výstavby lze omezit na emise tuhých částic do ovzduší při manipulaci se sypkými hmotami a na emise ze stavebních strojů a nákladních automobilů. Dopad vlastní stavební činnosti (včetně zemních prací) bude co nejvíce minimalizován zvolenou technologií zakládání a provádění stavby. Pro ochranu ovzduší při realizaci stavebního záměru doporučujeme dodržet následující opatření, která jsou navržena zejména k eliminaci prašnosti v zájmové lokalitě:

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

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

Vliv v období provozu

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

V etapě provozu se nepředpokládá navýšení intenzit železniční ani silniční dopravy (mimo přirozeného růstu dopravy na pozemních komunikacích), míra zatížení ovzduší znečišťujícími látkami z dopravy a vliv na kvalitu ovzduší budou tedy srovnatelné se současným stavem.

Vliv klimatických změn

V případě záměru „Křížení silnice I/35 Zašová se silnicí III/01876 a s železniční tratí Valašské Meziříčí - Rožnov pod Radhoštěm“ lze z hlediska dopadu klimatických změn uvažovat s poškozením železniční a silniční infrastruktury vlivem extrémních výkyvů teplot nebo zvýšenými nároky na spolehlivost dodávky energií.

Frekventovanější výskyt extrémních projevů počasí bude způsobovat častější vznik nesjízdnosti úseků dopravních cest v důsledku jejich zaplavení, fyzického poškození, zatarasení popadanými stromy následkem vichřice apod. To bude klást zvýšené nároky na jedné straně na zajištění kapacity a vůbec existence objízdných tras a na organizaci dopravy, na druhé straně na schopnost správců infrastruktury dostatečně rychle reagovat na vzniklé mimořádné události. Důležitá je i prevence a údržba zeleně a stožárů, které by mohly spadnout na dopravní cestu v důsledku silného větru, námrazy, vysoké sněhové pokrývky. Problémem je v tomto případě hrozba úplného přerušení provozu při neexistenci objízdne trasy.

Náhlé ledovky či sněhové úhrny v zimním období mohou mít negativní vliv na nehodovost, jakož i kvalitu infrastruktury a fungování dopravy.

Vlivem možnosti působení extrémních výkyvů teplot je předpokládáno vyšší zatížení např. železničního svršku. S těmito podmínkami je již uvažováno v návrhu používaných materiálů. V případě mimořádných meteorologických jevů jako je námraza na trakčním vedení, kdy dochází k ochromení dopravy elektrifikovaných tratí, musí být využívány telematické a inteligentní dopravní systém pro řízení dopravy, musí být také k dispozici dostatek dieselových pohonů pro tratě, na kterých musí být po dobu trvání mimořádných meteorologických podmínek provoz zachován.

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

D.1.5. Vlivy na půdu

Stavební záměr se nachází v ochranném pásmu dráhy a rovněž leží v silničním ochranném pásmu. Realizace stavby si vyžádá jak trvalý, tak dočasný zábor pozemků ZPF (zemědělský půdní fond). Trvalý zábor pozemků ZPF (celkem 2413 m²) je spojen především s odsunutím železniční tratě. Rozsah dočasného záboru je 1142 m².

Riziko pro půdy mohou představovat pouze možné havárie při realizaci stavby. Při dodržení navržených opatření na ochranu půd v souvislosti s prevencí proti haváriím, nepředpokládáme negativní vlivy tohoto záměru na půdy.

D.1.6. Vlivy na nerostné zdroje a geologické prostředí

Posuzovaný záměr neprochází žádným dobývacím prostorem těženým či netěženým, také neprochází přes chráněná ložisková území, plochy vymezených ložisek, prognózních zdrojů atd.

V bezprostřední blízkosti stavebního záměru se nachází ložisko nevyhrazených nerostů Zašová vymezené kvůli těžbě štěrkopísků. Vzhledem k charakteru záměru nepředpokládáme negativní vlivy na zdroje nerostných surovin ani na geologické prostředí.

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

Stavba protíná několik vodních toků (Tabulka 14), leží v chráněné oblasti přirozené akumulace vod, neprochází ochrannými pásmy vodních zdrojů. Vedle železniční tratě se nachází rybník (v km 6,4 – 6,5). Většina stavebního záměru se nachází mimo záplavové území. Pouze výstavba mostu přes Zašovský náhon vedoucí k soukromému objektu a část úpravy na místní komunikaci leží v záplavovém území Rožnovské Bečvy pro Q100.

Negativní vlivy mohou být spojeny pouze s havarijními stavy souvisejícími se samotnou

stavbou, např. při rekonstrukcích a výstavbě mostních objektů (únik pohonných látek nebo stavebních materiálů do půdy, resp. podzemní vody apod.). K prevenci těchto havárií byly navrženy podmínky a opatření (viz kapitola B.1.6. a D.4.), při jejichž dodržení bude sníženo riziko možné havárie na minimum. V případě úniku znečišťujících látek je třeba postupovat dle platného havarijního plánu, který bude součástí dalších stupňů přípravy projektové dokumentace. Při dodržení uvedených podmínek a opatření není dán předpoklad negativního ovlivnění vodních toků, vodních ploch ani vodních zdrojů. Stavební záměr nebude mít vliv na odtokové poměry území a funkce všech mostů a propustků (kromě v již v současnosti nefunkčních) zůstane zachována.

D.1.8. Vlivy stavby na veřejné zdraví

Zdravotní rizika

Hlavní faktory, které budou mít vliv na zdraví obyvatel, jsou chemické, fyzikální a socioekonomické. Působení těchto faktorů můžeme hodnotit pro období výstavby a období provozu záměru. Jako potenciálně nejvýznamnější možné vlivy spojené s výstavbou a provozem posuzovaného záměru byly tedy vytipovány vlivy spojené s hlukovým zatížením lokality a se znečišťováním ovzduší.

V období výstavby

V období výstavby budou ovlivněni obyvatelé žijící v blízkosti samotného staveniště a obyvatelé žijící v okolí přístupových komunikací na stavbu. Předmětná stavba se nachází v intravilánu obce. Pro období výstavby je proto nutné přijmout opatření především organizačního charakteru. Negativním vlivům bude předcházet logicky sestavený harmonogram prací a dodržování režimu výstavby tak, aby tyto nepříznivé vlivy byly minimalizovány. Například přístupové komunikace budou v suchém období pravidelně kropeny, bude zajištěno udržování sjízdnosti komunikací a jejich čištění, klopení ploch zařízení stavenišť v suchém a větrném počasí.

Pro minimalizaci hluku z výstavby na obyvatele budou dodržována následující opatření:

- Zařízení, která budou používána v době výstavby (stavební mechanizace) a která budou zdrojem hluku, musí být situována tak, aby okolí co nejméně ovlivňovala hlukem.
- V blízkosti obytné zástavby budou hlučné práce realizovány v denní době mimo dny pracovního klidu (soboty, neděle, svátky).

V období provozu

Pro posouzení míry zátěže obyvatelstva hlukem v období provozu byla vypracována hluková studie, která je přílohou č. 4.

Na základě výsledků hlukové studie lze konstatovat, že úpravami, tj. rekonstrukcí železničního svršku na železniční trati a položením nového asfaltového povrchu na pozemní komunikaci I/35, dojde k mírnému zlepšení hlukové situace.

Hluk ze železniční dopravy není v posuzované lokalitě dominantní. Ve stávajícím stavu nedochází k prokazatelnému překročení hlukové zátěže a hladiny akustického tlaku jsou vzhledem k relativně nízké intenzitě železniční dopravy výrazně podlimitní. Ve výhledovém stavu dojde sice k přeložení tratě a jejímu mírnému přiblížení k obytné zástavbě, ale kompletní novostavbou železničního spodku a užitím nového železničního svršku (bezstyková kolej) dojde k celkovému plošnému snížení hlučnosti.

Hluk na pozemní komunikaci I/35 je v posuzované lokalitě hlavním zdrojem hluku. Ve stávajícím stavu však u nejbližší obytné dochází k překročení příslušného hygienického limitu i s korekcí pro starou hlukovou zátěž (zejména v noční době). Ve výhledovém stavu je předpoklad mírného snížení hlučnosti vlivem rekonstrukce povrchu v rámci plánovaných úprav pozemní komunikace, ale tento stav bude eliminován přirozeným růstem intenzit dopravy.

I ve výhledovém stavu (při přiznání korekce pro starou hlukovou zátěž) je předpoklad překročení hygienického limitu. U nejzatíženějšího objektu (Zašová č.p. 312) dosahují hladiny akustického tlaku od silniční dopravy pro výhledový stav hodnot 68,1 dB pro den a 61,9 dB pro noc. Proto je nutné navrhnout dodatečné protihlukové opatření, aby došlo k prokazatelnému nepřekročení hygienického limitu u nejbližší obytné zástavby (v noční době). Jako protihlukové opatření bylo navrženo zbudování protihlukové stěny u pozemní komunikace v délce cca 180 m o výšce 2,5 m nad povrchem vozovky. Po výstavbě protihlukové stěny v uvedeném rozsahu je předpoklad nepřekročení hygienického limitu.

Jako doplňující protihlukové opatření pro splnění předpokladů uvažovaných v hlukové studii bude navrhované dopravní řešení (světelné vybavení křižovatky a místa pro přecházení) doplněno o systém, který by zajišťoval dodržování rychlosti silničních vozidel při průjezdu obcí (zejména v noční době). To bude zajištěno detekcí rychlosti vozidel blížících se ve směru do obce a následnou změnou světelné signalizace v závislosti na jeho rychlosti. V noční době zde bude celočervená fáze, která se detekci příjezdajícího vozidla změní, pokud vozidlo zpomalí na požadovanou rychlost.

Co se týče emisí, nebude v rámci realizace záměru instalován žádný vyjmenovaný zdroj znečišťování ovzduší dle zákona č. 201/2012 Sb. V etapě provozu nedojde ke zvýšení rychlostí (na železniční trati, resp. silniční komunikaci) ani ke změnám intenzit dopravy. Imisní zatížení lokality tak bude srovnatelné se současným stavem.

Socioekonomické vlivy

Realizace záměru bude mít pozitivní trvalý vliv na cestování v regionu. Zvýší se estetická úroveň zastávek a v důsledku navrhovaných změn dojde zejména k výraznému zvýšení bezpečnosti cestujících i samotné železniční a silniční dopravy.

Faktory psychické pohody by mohly být ovlivněny zejména v době výstavby. Rušivým faktorem může být jednak doprava stavebních materiálů na stavbu a pak vlastní stavební práce. Tyto dočasné vlivy však budou minimalizovány na nejnižší možnou míru dodržováním opatření pro omezení prašnosti a dále organizačními opatřeními uvedenými v kapitole B.1.6.

Počet obyvatel ovlivněných účinky stavby

Podle odborného odhadu po období výstavby může být ovlivněno několik desítek až stovek obyvatel především vlivem pojezdů stavebních mechanismů, resp. nákladních aut. V období provozu záměru bude ovlivněno obdobné množství obyvatel jako v současnosti.

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

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

Paleontologické nálezy (dle zákona ČNR č. 114/92 Sb., o ochraně přírody a krajiny, v platném znění) v zájmovém území nepředpokládáme.

D.1.10. Ostatní vlivy

V rámci stavby nebude budován žádný nový objekt určený k bydlení nebo delšímu pobytu osob, proto není třeba provádět měření úrovně objemové aktivity radonu.

Jiné ekologické vlivy (např. ionizující nebo elektromagnetické záření) nebyly v rámci zpracovávání oznámení prokázány.

D.1.11. Vliv produkce odpadů

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

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

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 řádově desítky obyvatel.

Za dodržení opatření uvedených v kapitole D.4 Opatření k prevenci, vyloučení a snížení všech významných nepříznivých vlivů na životní prostředí a popis kompenzací, pokud je to vzhledem k záměru možné a podmínek Zásad organizace výstavby uvedených v kapitole B.1.6. můžeme konstatovat, že rozsah negativních vlivů vzhledem k zasaženému území a populaci bude z hlediska životního prostředí minimální.

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

Nejsou předpokládány žádné nepříznivé vlivy přesahující hranice ČR.

D.4. Charakteristika opatření k prevenci, vyloučení a snížení všech významných nepříznivých vlivů na životní prostředí a popis kompenzací, pokud je to vzhledem k záměru možné

Investor dodrží veškerá nařízení, opatření a navazující rozhodnutí dle platných legislativních předpisů – viz jednotlivé kapitoly Oznámení a Tabulce 1.

Pro minimalizaci vlivů stavby na životní prostředí zejména v etapě realizace stavby bylo navrženo několik technických podmínek, které jsou zmíněny v kapitole B.1.6 a které budou zohledněny v projektové dokumentaci (zejména v částech Zásady organizace výstavby, případně Havarijní, Povodňový plán apod.). Vzhledem k charakteru stavby nejsou navrhována žádná kompenzační opatření. Kromě výše zmíněných podmínek doporučujeme dodržet následující opatření:

- ❑ *Požádat o výjimku ze zásahu do biotopu zvláště chráněných druhů dle § 56 zákona č. 114/1992 Sb., v platném znění, pro střevli potoční (*Phoxinus phoxinus*).*
- ❑ *Průhledné plochy výplní protihlukové stěny a stěn autobusové zastávky doporučujeme nahradit neprůhledným materiálem nebo tyto stěny zabezpečit polepem či rovnou při výrobě pískováním minimálně 2,5 cm širokými neprůhlednými vertikálními pruhy o rozteči maximálně 12 cm.*
- ❑ *Pod novými mosty přes Zašovský potok ponechat pobřežní lavice alespoň v obdobné šíři, jako je tomu u současných mostů.*
- ❑ *Po dobu stavebních prací doporučujeme zajistit kontrolu stavby formou ekodozoru. Osoba provádějící ekodozor by měla mít odpovídající vzdělání a zkušenosti z realizace podobných záměrů.*
- ❑ *Odstraňování dřevin (kácení, ořezávání) je třeba provádět pouze mimo hnízdní období ptáků a mimo vegetační období (tedy kácet a vyřezávat pouze od začátku listopadu do konce března). V případě, že nebude organizačně možné provést kácení v období mimo vegetační sezónu a mimo hnízdní období, bude kácení provedeno až po kontrole dřevin ekodozorem stavby či jinou odborně způsobilou osobou, aby bylo vyloučeno případné hnízdění ptáků či netopýrů.*
- ❑ *Při rekonstrukci je třeba dodržet opatření na ochranu dřevin vycházející z normy ČSN 83 9061. K ochraně před mechanickým poškozením dřevin je nutné stromy chránit plotem, který by měl obklopovat celou kořenovou zónu, ve výjimečných případech opatřit kmen*

pomocí vypolštěvaného bednění z fošen vysokým nejméně 2 m. Je nutné, aby ochranné bednění či plot zakrývali také kořenové náběhy!! Při zásahu do kořenové zóny stromu (např. hloubení jam, výkopů) bude výkop proveden ručně. Při výkopu nebudou přetínány kořeny s průměrem větším než 2 cm. Dále je nutné zabránit tomu, aby v blízkosti dřeviny nebyla půda zhutňována např. pojezdy stavební techniky nebo výkopovým materiálem! Musí být rovněž zabráněno tomu, aby byl prostor zamokřen např. vodou unikající ze stavby. V ochranném pásmu dřeviny nesmí být zakládána ohniště ani nesmí se zde nacházet žádné zdroje tepla. Je třeba zabránit jakýmkoli mechanickým, příp. chemickým poškozením dřevin a půdního prostoru!

- *Během stavebních prací doporučujeme zaměřit pozornost na případné šíření v současnosti se zde vyskytujících invazních druhů i na zavlečení nových invazních druhů v souvislosti s pohyby objemů stavebních materiálů a zeminy a v případě jejich výskytu přikročit k jejich okamžitému odstranění.*

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 upřesnění, případně změn v technickém řešení.

Určité nedostatky s sebou vždy nese modelové zpracování (hluková studie). Tyto nedostatky jsou dány přesností vstupních údajů, zatížením výpočtů chybou spojenou s vlastní výpočtovou metodou atd.

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

Při realizaci záměru je třeba respektovat další omezení, daná existujícími limity ochrany území tak, jak jsou výše popsány. Žádné další doplňující údaje nejsou známy. Mapová, resp. jiná dokumentace je součástí příloh tohoto oznámení, nebo byla uvedena přímo ve výše uvedeném textu.

G. VŠEOBECNĚ SROZUMITELNÉ SHRNUTÍ NETECHNICKÉHO CHARAKTERU

Důvodem pro vypracování Oznámení je skutečnost, že záměr **"Křížení silnice I/35 Zašová se silnicí III/01876 a s železniční tratí Valašské Meziříčí - Rožnov pod Radhoštěm"** svojí dikcí splňuje kritérium stanovené v zákoně o posuzování vlivů na životní prostředí, příloze I., kategorii II, bodu 9.2 *„Novostavby (záměry neuvedené v kategorii I.), rekonstrukce, elektrizace nebo modernizace železničních drah; novostavby nebo rekonstrukce železničních a intermodálních zařízení a překladišť“*. Dle této přílohy tak záměr podléhá zjišťovacímu řízení. Příslušným orgánem státní správy je v tomto konkrétním případě Krajský úřad Zlínského kraje.

Svým členěním odpovídá toto Oznámení příloze 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.

Záměr je situován v obci Zašová, na regionální železniční trati Valašské Meziříčí – Rožnov pod Radhoštěm, v prostoru stávající stykové křižovatky silnic I/35 a místní komunikace a dále průsečné křižovatky silnice I/35, III/01876 a místní komunikace. Silnice I/35 je zároveň silnicí pro mezinárodní provoz E 442 ve směru Liberec (Zittau) – Žilina.

Stavba řeší odsunutí polohy traťové koleje v prostoru zastávky a nákladiště Zašová do vzdálenosti zajišťující bezpečnost provozu na komunikacích, zrušení manipulační koleje č. 2 bez náhrady a výstavbu nového nástupiště na zastávce Zašová v délce 100 m. Po realizaci stavby zanikne nákladiště a zůstane pouze zastávka Zašová. S odsunem koleje souvisejí úpravy na pozemních komunikacích, přejezdech a mostních objektech.

Posuzovaný záměr zahrnuje jednu variantu technického a technologického řešení. Jiná varianta technického a technologického řešení záměru než hodnocená varianta v oznámení není investorem uvažována.

Stavební záměr se nachází v ochranném pásmu dráhy a rovněž leží v silničním ochranném pásmu. Realizací stavby dojde k trvalému i dočasnému záboru pozemků ZPF. Rozsah trvalého záboru pozemků je celkem 2413 m², rozsah dočasného záboru je 1142 m². V následných stupních projektové dokumentace bude nutné zažádat příslušný orgán ochrany ZPF, resp. lesů, o odnětí těchto pozemků.

Předmětná stavba se nachází v intravilánu obce Zašová. Přírodní či přírodě blízké biotopy v dotčeném území byly zaznamenány pouze na východním okraji obce. Jedná se o porosty mokřadních olšin a vlhkých pcháčových luk v mozaice s vysokými porosty ostřic s výraznými degradacemi, zarůstající dřevinami a expanzními druhy (ostružiníky, rákos obecný, chrastice rákosovitá, kopřiva dvoudomá). Projevuje se zde také částečné vysoušení lokality. Vzhledem k umístění a charakteru stavebního záměru nebude mít realizace záměru zásadní vliv na ekosystémy.

Záměrem dojde k dotčení významných krajinných prvků – vodní toky a jejich údolní nivy. Dojde k rekonstrukci stávajících či výstavbě nových mostních objektů. Obecně platí, že v případě zásahu do VKP je nutné si vyžádat předchozí stanovisko příslušného orgánu ochrany přírody. Při dodržení navržených opatření nepředpokládáme negativní ovlivnění vodních toků. Jiné VKP nebudou stavbou dotčeny.

Z hlediska možného vlivu na územní systém ekologické stability lze konstatovat, že v blízkosti stavebního záměru se nenacházejí prvky ÚSES a nedojde k žádnému ovlivnění funkce ÚSES.

Odběr vody lze předpokládat pouze ve fázi výstavby. Po dokončení stavby se voda bude odebírat a spotřebovávat pouze v rámci běžného provozu vlakových souprav a pozemních objektů. Odběr elektrické energie bude jak v etapě výstavby, tak v etapě provozu (v rámci provozu je spotřebovávána elektrická energie pro napájení zařízení souvisejících s provozem na železniční trati, světelné signalizace na pozemní komunikaci, veřejného osvětlení atd.).

Po dobu výstavby bude přístup na staveniště zajištěn stávající sítí komunikací, případně po provizorních komunikacích. Posuzovaný záměr bude v době vlastní výstavby klást zvýšené nároky na dopravní infrastrukturu především z důvodu dopravy materiálu na staveniště.

Z hlediska kvality ovzduší dojde v období výstavby k navýšení imisí podél příjezdových komunikací, v okolí zařízení stavenišť a v místech samotných stavebních prací. Toto navýšení imisní zátěže však bude dočasné a plně reverzibilní a bude usměrněno navrženými opatřeními na eliminaci emisí při stavbě. V etapě provozu se nepředpokládá navýšení intenzit železniční ani silniční dopravy (mimo přirozeného růstu dopravy na pozemních komunikacích), imisní zatížení lokality bude tedy srovnatelné se současným stavem.

Z hlediska hlukové zátěže lze konstatovat, že úpravami, tj. rekonstrukcí železničního svršku na železniční trati a položením nového asfaltového povrchu na pozemní komunikaci I/35, dojde k mírnému zlepšení hlukové situace. Lze očekávat mírný nárůst hluku v období výstavby, který bude spojen s pojezdy nákladních automobilů a se stavebními pracemi.

Ve stávajícím stavu nedochází k prokazatelnému překročení hlukové zátěže ze železniční dopravy a hladiny akustického tlaku jsou vzhledem k relativně nízké intenzitě železniční dopravy výrazně podlimitní. Ve výhledovém stavu dojde sice k přeložení tratě a jejímu mírnému přiblížení k obytné zástavbě, ale kompletní novostavbou železničního spodku a užitím nového železničního svršku (bezстыková kolej) dojde k celkovému plošnému snížení hlučnosti.

Hluk na pozemní komunikaci I/35 je v posuzované lokalitě hlavním zdrojem hluku. Ve stávajícím stavu dochází u nejbližší obytné zástavby k překročení příslušného hygienického limitu i s korekcí pro starou hlukovou zátěž (v noční době). Ve výhledovém stavu je předpoklad mírného snížení hlučnosti vlivem rekonstrukce povrchu v rámci plánovaných úprav pozemní komunikace, ale tento stav bude eliminován přirozeným růstem intenzit dopravy.

I ve výhledovém stavu (při přiznání korekce pro starou hlukovou zátěž) je předpoklad překročení hygienického limitu. Proto je nutné navrhnout protihlukové opatření, aby došlo k prokazatelnému nepřekročení hygienického limitu u nejbližší obytné zástavby (v noční době). Jako protihlukové opatření bylo navrženo zbudování protihlukové stěny u pozemní komunikace v délce cca 180 m o výšce 2,5 m nad povrchem vozovky. Po výstavbě protihlukové stěny v uvedeném rozsahu je předpoklad nepřekročení hygienického limitu.

Odpady budou vznikat především ve fázi výstavby. Odpady, které vzniknou v průběhu stavebních prací, budou odváženy a odstraňovány mimo staveniště. Tato činnost bude

zajištěna dodavatelem stavebních prací, popř. odbornou firmou. 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 hlediska zájmů hájených ochranou přírody a krajiny můžeme konstatovat, že lokalita se nachází mimo zvláště chráněná území i oblasti sítě NATURA 2000. Záměr nepřichází do kontaktu s žádným přírodním parkem.

Výstavba mostu přes Zašovský náhon k soukromému objektu a část úpravy na místní komunikaci bude realizována ve vymezeném záplavovém územím Q100 Rožnovské Bečvy. Většina stavby leží mimo toto záplavové území. V záplavovém území nebudou zřizována zařízení stavenišť, nebudou zde skladovány žádné stavební materiály apod. Lokalita stavebního záměru leží v chráněném území přirozené akumulace vod (CHOPAV). Stavba se nenachází v ochranném pásmu vodních zdrojů. Vzhledem k charakteru stavby a při dodržení uvedených podmínek a opatření není dán předpoklad negativního ovlivnění hydrologických charakteristik v zájmovém území.

V posuzovaném území byl proveden botanický průzkum, při kterém nebyla zaznamenána přítomnost druhů zvláště chráněných dle Vyhlášky Ministerstva životního prostředí České republiky č. 395/1992 Sb., v platném znění. Byly zde zaznamenány dva druhy zařazené v Červeném seznamu ČR (Grulich 2012), a sice v kategorii C4a – druhy vyžadující další pozornost – ostřice trsnatá (*Carex cespitosa*) ve vlhkých porostech na východním okraji obce a rozrazil břečťanolistý (*Veronica hederifolia* s.s.) ve vazbě na těleso železnice. Obdobně jako u jiných železnic či liniových staveb se i podél této železniční trati šíří některé invazní druhy rostlin.

V rámci posuzovaného záměru nepředpokládáme negativní či likvidační vliv na společenstva, resp. na populace jednotlivých druhů v území. Při dodržení navržených opatření můžeme označit vliv stavebního záměru na flóru za akceptovatelný.

V rámci přípravy Oznámení byl proveden také zoologický průzkum území. Během průzkumu byla ze zvláště chráněných živočichů dle § 56 zákona č. 114/1992 Sb., v platném znění, zaznamenána přítomnost pouze druhů vázaných na Zašovský potok. Jednalo se o střevli potoční (*Phoxinus phoxinus*) a o vydra říční (*Lutra lutra*). Pokud nedojde k úniku nebezpečných chemikálií do vodního toku a pokud bude pro vydru zajištěna migrační prostupnost pod novým železničním mostem alespoň v obdobné formě jako v případě dvou

sousedních současných mostů, neočekáváme dotčení těchto druhů. Aby nedošlo k ohrožení hnízdících ptáků, je nutné vhodně načasovat kácení dřevin. V oznámení jsou navrženy 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.

V rámci posuzovaného záměru dojde ke kácení dřevin rostoucích mimo les. V případě, že bude třeba kácet dřeviny s parametry danými vyhláškou 189/2013, o ochraně dřevin a povolování jejich kácení, bude nutné, aby investor v dalším stupni projektování zažádal o povolení ke kácení podle § 8 odst. 1 a § 76 odst. 1 zákona č. 114/1992 Sb.

Realizace záměru nebude mít negativní vliv na horninové prostředí a využívání horninových a nerostných zdrojů v širším okolí zájmové lokality.

Z hlediska vlivu na estetickou hodnotu krajiny lze konstatovat, že záměr vzhledem ke svému situování v intravilánu obce nebude mít významný vliv na krajinný ráz.

*Na základě komplexního zhodnocení všech dostupných údajů vztahujících se k posuzovanému záměru, současnému i výhledovému stavu jednotlivých složek životního prostředí a s přihlédnutím ke všem souvisejícím skutečnostem lze konstatovat, že navrhovaný záměr svými parametry nepřekračuje povolené limity, a proto jej **LZE** v navržené lokalitě **DOPORUČIT** k realizaci.*

H.PŘÍLOHY

Příloha 1	Přehledná situace záměru stavby
Příloha 2	Vyjádření stavebních úřadů k záměru z hlediska ÚPD
Příloha 3	Stanovisko orgánu ochrany přírody z hlediska území NATURA 2000
Příloha 4	Hluková studie
Příloha 5	Přírodovědný průzkum

Seznam vybraných podkladových materiálů

Zákony a jiné právní normy, metodické pokyny

- ☐ Zákon č. 20/1987 Sb., o státní památkové péči, v platném znění
- ☐ Zákon č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, v platném znění
- ☐ 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. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí, v platném znění
- ☐ Zákon č. 185/2001 Sb., o odpadech, v platném znění
- ☐ 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. 201/2012 Sb., o ochraně ovzduší, v platném znění
- ☐ Zákon č. 350/2011 Sb., o chemických látkách a chemických směsích a o změně některých dalších zákonů (chemický zákon), v platném znění
- ☐ Zákon č. 183/2006 Sb., o územním plánování a stavebním řádu (stavební zákon), v platném znění
- ☐ Zákon č. 18/1997 Sb., o mírovém využívání jaderné energie a ionizujícího záření (atomový zákon)
- ☐ 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. 93/2016 Sb., o Katalogu odpadů, v platném znění
- ☐ Vyhláška č. 94/2016 Sb., o hodnocení nebezpečných vlastností odpadů, v platném znění
- ☐ Vyhláška č. 383/2001 Sb., o podrobnostech nakládání s odpady
- ☐ Vyhláška č. 178/2012 Sb., kterou se stanoví seznam významných vodních toků a způsob provádění činností souvisejících se správou vodních toků
- ☐ 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
- ☐ Nařízení vlády č. 401/2015 Sb., o ukazatelích a hodnotách přípustného znečištění povrchových vod a odpadních vod, náležitostech povolení k vypouštění odpadních vod do vod povrchových a do kanalizací a o citlivých oblastech
- ☐ Nařízení vlády č. 262/2012 Sb., o stanovení zranitelných oblastí a akčním programu, v platném znění

Mapové podklady

- 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.

Publikace

- Anděra M. (2000): Atlas rozšíření savců v ČR – předběžná verze. III. Hmyzožravci (Insectivora). Národní muzeum, Praha.
- Anděra M. et Beneš B. (2001): Atlas rozšíření savců v České republice. Předběžná verze IV. Hlodavci (Rodentia) – část 1. Křečkovití (Cricetidae), hrabošovité (Arvicolidae), plchovití (Gliridae). Národní muzeum, Praha.
- Anděra M. et 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. et Červený J. (2003): Červený seznam savců České Republiky. In: Plesník J., Hanzal J. et Brejšková L. (eds.): Červený seznam ohrožených druhů České Republiky. Obratlovci. Příroda 22: 121–129.
- Anděra M., Červený J. (2004): Atlas rozšíření savců v ČR – předběžná verze. IV. Hlodavci (Rodentia) – část 3. Veverkovití (Sciuridae), bobrovití (Castoridae), nutriovití (Myocastoridae). Národní muzeum, Praha.
- Anděra M., Hanzal V. (1995): Atlas rozšíření savců v ČR – předběžná verze. I. Sudokopytníci (*Artiodactyla*), zajíci (*Lagomorpha*). Národní muzeum, Praha. 64 str.
- Anděra M., Hanzal V. (1996): Atlas rozšíření savců v ČR – předběžná verze. II. Šelmy (*Carnivora*). Národní muzeum, Praha.
- Culek M. et al. (1996): Biogeografické členění České republiky. Enigma, Praha.
- Danihelka J., Chrtěk J., Kaplan Z. (2012): Checklist of vascular plants of the Czech Republic. Seznam cévnatých rostlin České republiky. Preslia 84: 647-811.
- Demek J. (1987): Hory a nížiny. ČSAV, Praha.
- Farkač J., Král D., Škorpík M. (eds.) (2005): Červený seznam ohrožených druhů České republiky. Bezobratlí. AOPK ČR, Praha.
- Grulich V. (2012): Red list of vascular plants of the Czech Republic: 3rd edition. Preslia 84: 631-645.

- Chytrý M. et al. (2010): Katalog biotopů České republiky. Agentura ochrany přírody a krajiny ČR, Praha.
- Mikátová B. et Vlašín M. (2004): Obojživelníci a doprava, ČSOP, Veronika, Brno.
- Mikátová B. et al. (2001): Atlas rozšíření plazů v ČR. AOPK ČR, Brno – Praha.
- Moravec J. [ed.] (1994): Atlas rozšíření obojživelníků v ČR. Národní muzeum, Praha.
- Neuhauslová Z. et al. (1998): Mapa potenciální přirozené vegetace České republiky. Textová část. Academia, Praha.
- Quitt E. (1975): Klimatické oblasti ČSR. 1:500 000, Geografický ústav ČSAV, Brno.
- Šťastný K. et Bejček V. (2003): Červený seznam ptáků České Republiky. In: Plesník J., Hanzal J. et Brejšková L. (eds.): Červený seznam ohrožených druhů České Republiky
- Tolasz R. et. al. (2007) Atlas podnebí Česka: Climate atlas of Czechia. Praha: Český hydrometeorologický ústav; 255 pp.
- Tomášek M. (2007): Půdy České republiky, ČGS, Praha.
- Zavadil V. et Moravec J. (2003): Červený seznam obojživelníků a plazů České Republiky. In: Plesník J., Hanzal J. et Brejšková L. (eds.): Červený seznam ohrožených druhů České Republiky. Obratlovci. Příroda 22: 83–93.
- Plán dílčího povodí Moravy a přítoků Váhu 2016 - 2021

Internetové zdroje

- <http://monumnet.npu.cz/monumnet.php>
- <http://portal.gov.cz> (Portál veřejné správy ČR)
- <http://mapy.nature.cz>
- <http://mapy.geology.cz>
- <http://heis.vuv.cz> (Výzkumný ústav vodohospodářský)
- <http://www.uir.cz> (Územně identifikační registr)
- <http://www.enviweb.cz/katalog> (Katalog odpadů)
- <http://www.chmu.cz> (Český hydrometeorologický ústav)
- <http://nahliznidokn.cuzk.cz/> (Katastr nemovitostí)
- <http://ceson.org>
- <http://portal.nature.cz>
- info.sekm.cz