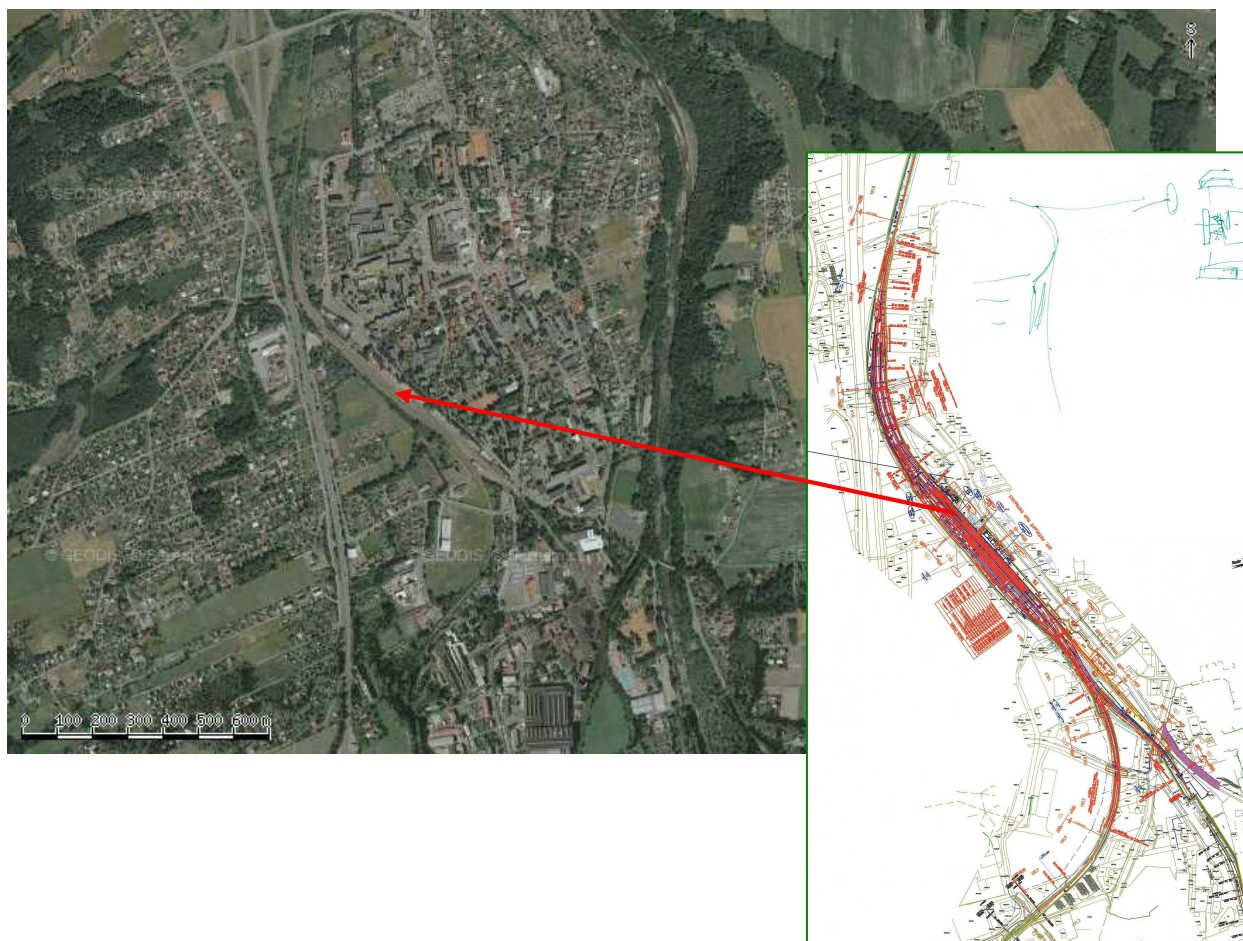


REKONSTRUKCE žst. FRÝDLANT NAD OSTRAVICÍ

**Oznámení
dle zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí a o
změně některých souvisejících zákonů**



Zpracovatel oznámení : Ing.Jarmila Paciorková
číslo osvědčení 15251/3988/OEP/92
Selská 43, 736 01 Havířov
Tel/fax 596818570, 602749482

Spolupracovali:
Ing.Petr Fiedler, Háj ve Slezsku
Ing.Komínek, Dopravní projektování, spol.s r.o. Ostrava

Ostrava, březen 2010

<i>Obsah:</i>	<i>Strana:</i>
A. Údaje o oznamovateli	5
B. Údaje o záměru	5
I. Základní údaje	5
1. Název záměru a jeho zařazení dle přílohy č.1	5
2. Kapacita (rozsah) záměru	5
3. Umístění záměru	6
4. Charakter záměru a možnost kumulace jeho vlivů s jinými záměry (realizovanými, připravovanými, uvažovanými)	7
5. Zdůvodnění potřeby záměru a jeho umístění, včetně přehledu zvažovaných variant a hlavních důvodů pro jejich výběr, resp. odmítnutí	10
6. Stručný popis technického a technologického řešení záměru	11
7. Předpokládaný termín zahájení realizace záměru a jeho ukončení	28
Výčet dotčených územně samosprávných celků	28
8. Výčet navazujících rozhodnutí podle §10 odst.4 a správních úřadů, které budou tato rozhodnutí vydávat	29
II. Údaje o vstupech	29
1. Záběr půdy	29
2. Odběr a spotřeba vody	29
3. Surovinové a energetické zdroje	29
4. Nároky na dopravní a jinou infrastrukturu	30
III. Údaje o výstupech	35
1. Množství a druh emisí do ovzduší	35
2. Odpadní vody	37
3. Kategorizace odpadů	38
4. Rizika havárií vzhledem k navrženému použití látek a technologií	40
5. Hluk	41
C. Údaje o stavu životního prostředí v dotčeném území	49
1. Výčet nejzávažnějších environmentálních charakteristik dotčeného území	49
1.1 Dosavadní využívání území a priority a jeho trvale udržitelného využívání	49
1.2 Relativní zastoupení, kvalita a schopnost regenerace přírodních zdrojů	49
1.3 Schopnost přírodního prostředí snášet zátěž se zvláštní pozorností	49
- na územní systémy ekologické stability	
- na zvláště chráněná území	
- na území přírodních parků	
- na významné krajinné prvky	

- na území historického, kulturního nebo archeologického významu	
- na území hustě zalidněná	
- na územní zatěžovaná nad míru únosného zatížení (včetně starých zátěží)	
2. Stručná charakteristika stavu složek životního prostředí v dotčeném území, které budou pravděpodobně významně ovlivněny	52
2.1 Ovzduší a klima	52
2.2 Voda	53
2.3 Půda, horninové prostředí a přírodní zdroje	54
2.4 Flóra, fauna a ekosystémy	54
2.5 Krajina, krajinný ráz	56
2.6 Hmotný majetek a kulturní památky	56
2.7 Hodnocení	57
D. Údaje o vlivech záměru na obyvatelstvo a na životní prostředí	58
1. Charakteristika možných vlivů a odhad jejich velikosti, složitosti a významnosti (z hlediska pravděpodobnosti, doby trvání, frekvence a vratnosti)	58
2. Rozsah vlivů vzhledem k zasaženému území a populaci	61
3. Údaje o možných vlivech přesahujících státní hranice	61
4. Opatření k prevenci, vyloučení, snížení, popřípadě kompenzaci nepříznivých vlivů	61
5. Charakteristika nedostatků ve znalostech a neurčitostí, které se vyskytovaly při specifikaci vlivů	62
E. Porovnání variant řešení záměru (pokud byly předloženy)	62
F. Doplnující údaje	62
1. Mapová a jiná dokumentace, týkající se údajů v oznámení	62
2. Další podstatné informace oznamovatele	62
G. Všeobecně srozumitelné shrnutí netechnického charakteru	63
H. Příloha	64
Vyjádření příslušného stavebního úřadu k záměru z hlediska souladu se schválenou územně plánovací dokumentací	

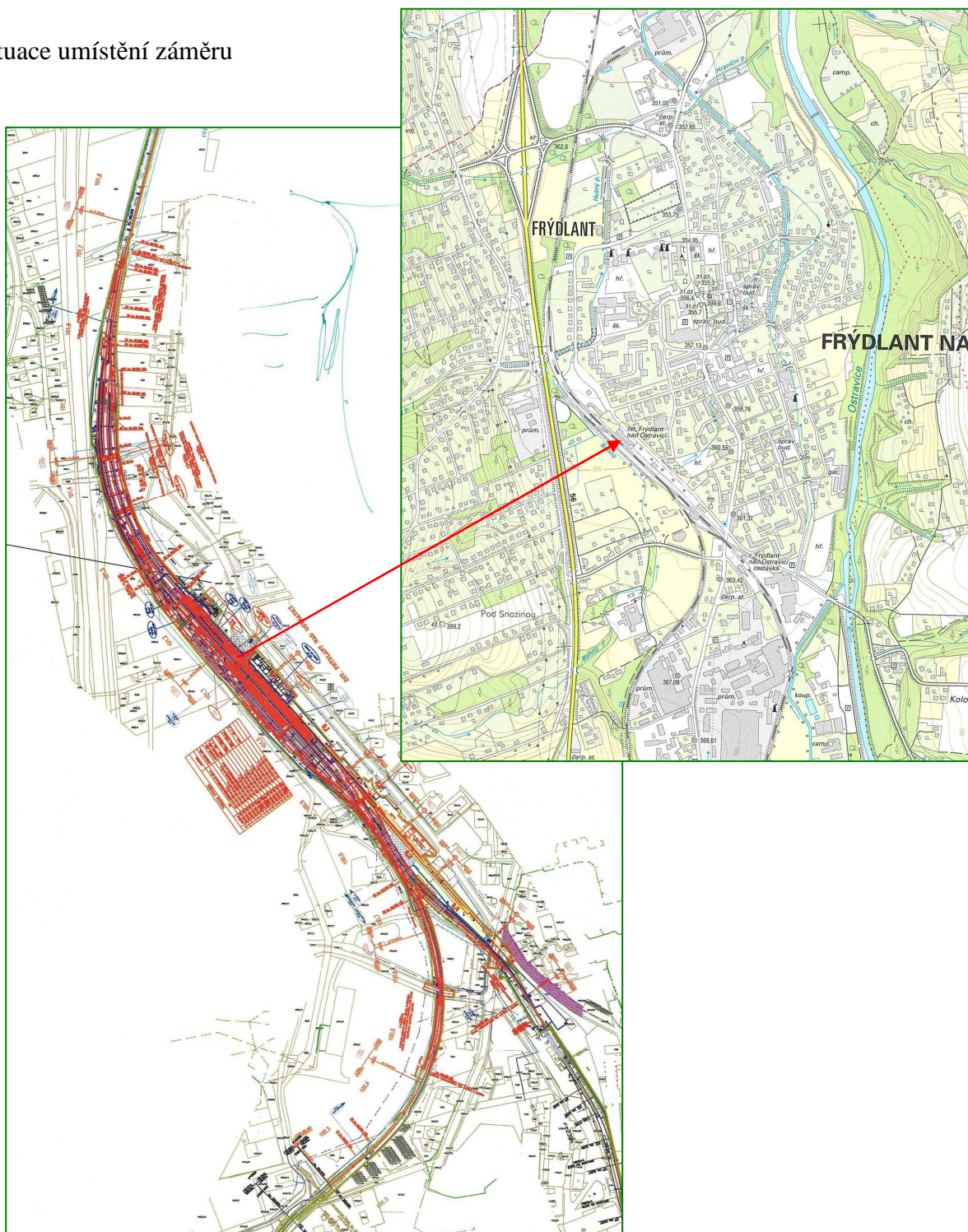
Část F. uvedena v příloze

Úvod

Pro stavbu "Rekonstrukce žst. Frýdlant nad Ostravicí" je zpracováno oznámení dle přílohy č.3 zákona č.100/2001 Sb. o posuzování vlivů na životní prostředí. Jedná se o aktualizaci záměru stavby, který byl přehodnocen a oznámení bylo doplněno zejména s ohledem na posouzení hlukové zátěže z provozu dopravy po realizaci navrhované rekonstrukce.

Podle zákona č.100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí, ve znění pozdějších předpisů, přílohy č.1 spadá předkládaný záměr do kategorie II - bodu 9.2. Novostavby (záměry neuvedené v kategorii I), rekonstrukce, elektrizace nebo modernizace železničních tratí; novostavby nebo rekonstrukce železničních a intermodálních zařízení a překladišť, sloupec B.

Situace umístění záměru



Použité zkratky

ŽST	Železniční stanice
SŽDC	Správa železniční dopravní cesty Praha, s.o.
SDC	Správa dopravní cesty
RCP	Regionální centrum provozu
KCOD	Krajské centrum osobní dopravy
ODOS	Ostravská dopravní společnost, a.s. Ostrava
SMD	Slezskomoravská dráha, a.s.
ASHS	Elektrická zabezpečovací signalizace
EZS	Samozhášecí zařízení
TRS	Traťový radiový systém
MRTS	Místní radiová technologická síť
JOP	Jednotné obslužné pracoviště
EPZ	Elektrické předtápěcí zařízení
SZZ	Staniční zabezpečovací zařízení
Zdroj UPS	Nezávislý zdroj (anglicky)
PZS	Přejezdové zabezpečovací zařízení
TZZ	Traťové zabezpečovací zařízení
NK mostu	Nosná konstrukce mostu
ŽB	Železobeton
EOV	Elektrický ohřev výměn
DOEZ	Dálkové ovládání silnoproudých zařízení
Síť TT	Označení dle normy
Rozvaděč RP	Rozvaděč podchodu
TS	Trafostanice
ZS	Zařízení staveniště

A. Údaje o oznamovateli

Investor	Správa železniční dopravní cesty, s.o. Stavební správa Olomouc
IČO	70994234
DIČ	CZ70994234
Sídlo	Dlážděná 1603/7 110 00 Praha 1, Nové Město
Projektant a oznamovatel	Dopravní projektování spol. s r.o.
Sídlo	Janáčkova 1194/12, 702 00 Moravská Ostrava
IČ	25361520
DIČ	CZ25361520
Statutární zástupce:	Ing. Miroslav Bezděk, ředitel společnosti
Ve věcech technických	Ing. Radovan Komínek tel. 595 155 011

B. Údaje o záměru**I. Základní údaje****1. Název záměru a jeho zařazení dle přílohy č.1**

Rekonstrukce žst. Frýdlant nad Ostravicí

Podle zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí, ve znění pozdějších předpisů, přílohy č. 1 spadá předkládaný záměr do kategorie II (záměry vyžadující zjišťovací řízení):

9.2. Novostavby (záměry neuvedené v kategorii I), rekonstrukce, elektrizace nebo modernizace železničních tratí; novostavby nebo rekonstrukce železničních a intermodálních zařízení a překladišť, sloupec B.

2. Kapacita (rozsah) záměru

Demontáž kolejového roštu	5 800 m
Zřízení kolejí	4 567 m
Zřízení výhybek	16 kusů
Úprava zemní pláně	26 000 m ²

3. Umístění záměru

Kraj Moravskoslezský
Město Frýdlant nad Ostravicí
k.ú. Frýdlant nad Ostravicí p.č. 494 , 1137, 1198/1, 2598, 4349/1, 4349/4, 4398/13, 4408/1, 4408/5, 4408/6, 4408/7, 4408/9, 4408/15, 4410, 4411, 4412, 4413, 4414, 4415/1, 4415/6, 4417/1, 4418, 4419, 4422/1, 4422/2, 4422/3, 4422/9, 4423, dočasné zábory(pro výběhy komunikací přejezdů) 1122/1, 2502/3, 4446, 4447/1, 4449 a k.ú. Pržno p.č. 778 a 925 (trvalý zábor)

4. Charakter záměru a možnost kumulace jeho vlivů s jinými záměry (realizovanými, připravovanými, uvažovanými)

Předmětem stavby je rekonstrukce železničního svršku a spodku včetně zabezpečovacího zařízení a nástupišť, řešen bude mimoúrovňový přístup. S ohledem na plánovanou elektrizaci trati se parametry objektů navrhuji již pro elektrizovanou trať.

Železniční stanice Frýdlant nad Ostravicí je součástí celostátní dráhy Ostrava hlavní nádraží - Valašské Meziříčí. Z železniční stanice Frýdlant nad Ostravicí odbočuje regionální dráha Frýdlant n.O. – Ostravice. Vlastníkem výše uvedených drah je Česká republika, vlastníka drah ve smyslu zákonných ustanovení zastupuje manažer infrastruktury, kterým je Správa železniční dopravní cesty Praha, s.o. (SŽDC).

Trať Ostrava uhelné nádraží - Valašské Meziříčí a trať Frýdlant nad Ostravicí - Ostravice provozují na základě smlouvy se SŽDC České dráhy a.s. Provozoschopnost zajišťuje SDC Ostrava, řízení provozu zajišťuje GŘ O11, RCP Ostrava. Organizačně je železniční stanice Frýdlant nad Ostravicí začleněna do uzlové železniční stanice Český Těšín.

Nejvýznamnějším dopravcem na trati Ostrava-Kunčice - Frýdek-Místek - Valašské Meziříčí a Frýdlant nad Ostravicí – Ostravice jsou České dráhy a.s. Organizační složkou zajišťující osobní drážní dopravu je GŘ ČD O16, regionální osobní drážní dopravu v Moravskoslezském kraji zajišťuje KCOD Ostrava. Nákladní dopravu na této trati zajišťuje dceřinná společnost ČD CARGO, a.s. V osobní dopravě jsou České dráhy, a.s. na těchto tratích jediným dopravcem. V nákladní dopravě, vedle Českých drah, provozuje na trati Ostrava Kunčice – Valašské Meziříčí drážní dopravu OKD Doprava, a.s. Ostrava, dále nákladní dopravu provozuje Ostravská dopravní společnost, a.s. Ostrava (ODOS), Slezskomoravská dráha, a.s. (SMD).

Celková charakteristika traťového úseku včetně navazujících tratí

Trať 302 A: Ostrava uhelné nádraží - Valašské Meziříčí (celostátní dráha)

Tabulka č.1

Začátek trati:	Ostrava hl.n. uh.nádr – km 0,000	
Konec trati:	Valašské Meziříčí – km 61,133	
Zábrzdná vzdálenost:	700 m	
Největší délka vlaku osobní dopravy:	nápravy	100 n
Největší délka vlaku nákladní dopravy:	metry/ nápravy	500 m/100 n
Rozchod kolejí:	1435 mm	
Provoz: Ostrava hl.n. - Vratimov Vratimov - Frýdek-Místek- Valašské Meziříčí	dvoukolejný, pravostranný jednokolejná trať, obousměrný	
Trakční soustava:	3 kV ss Ostrava hl.n. - O.-Kunčice nezávislá O-Kunčice – Val.Meziříčí	
Organizování a provozování drážní dopravy podle: ČD D2		
Traťový rádiový systém:	TRS	
Největší traťová rychlost na jednotlivých úsecích:		
Ostrava hl.n.- O.Kunčice	100 km h ⁻¹	
O.Kunčice - Frýdlant n.O.	80 km h ⁻¹	
Frýdlant n.O.- Val.Meziříčí	70 km h ⁻¹	
Traťová třída:	Ostrava hl.n.-O.Kunčice D4 O.Kunčice-Val.Meziříčí C3	

Odbočná trať 302 C Frýdlant n.O. - Ostravice (regionální dráha)

Tabulka č.2

Začátek trati:	Frýdlant n.O. – km 101,056	
Konec trati:	Ostravice – km 6,390	
Zábrzdňá vzdálenost:	400 m	
Největší délka vlaku osobní dopavy:	nápravy	30 n
Největší délka vlaku nákladní dopavy:	metry/ nápravy	150 m/30 n
Rozchod kolejí:	1435 mm	
Provoz:	jednokolejný obousměrný	
Trakční soustava:	nezávislá	
Organizování a provozování drážní dopavy podle: ČD D3		
Traťový rádiový systém:	SRD (X60 / X60)	
Největší traťová rychlost na jednotlivých úsecích:		
Frýdlant n.O.- Ostravice	50 km h ⁻¹	
Traťová třída:	B2	

Přípravná dokumentace Rekonstrukce ŽST Frýdlant n.O. navrhuje rekonstrukci železniční stanice v rámci před elektrizačních úprav trati Frýdek-Místek – Valašské Meziříčí. Navrhovaná rekonstrukce má za cíl zmodernizovat úsek dráhy v obvodu železniční stanice Frýdlant nad Ostravicí. Stavba je ohraničena cca km 99,630 - km 103,700 (nové kilometrické polohy předvěstí vjezdových návěstidel), celková délka řešeného úseku je 4,070 km.

V předmětném úseku se provede:

- rekonstrukce železničního svršku
- sanace železničního spodku
- výstavba nástupišť s mimoúrovňovým přístupem cestujících podchodem
- rekonstrukce mostních objektů
- rekonstrukce staničního zabezpečovacího zařízení

Součástí úprav bude i provedení nezbytných přeložek kabelové sítě dotčené úpravami železničního spodku a mostních objektů.

Navrženou rekonstrukcí se sníží náklady na údržbu železniční dopravní cesty, zvýší se bezpečnost dopavy, sníží se počet zaměstnanců organizujících drážní dopravu a obsluhujících zabezpečovací zařízení.

Stavba bude realizována na drážních pozemcích 4408/1, 4408/5, 4408/6, 4408/7, 4408/9, 4408/15, 4410, 4411, 4412, 4413, 4414, 4415/1, 4415/6, 4417/1, 4418, 4419, 4422/1, 4422/2, 4422/3, 4422/9, 4423 v katastru Frýdlant nad Ostravicí a 778 a 925 v katastru Pržno. Na nedrážních pozemcích budou provedeny nezbytné směrové úpravy kolejí a osazení zabezpečovacího zařízení přejezdů s nutnými úpravami chodníků. Dotčený úsek leží v traťovém úseku SŽDC 2131 jednokolejné trati Kojetín – Ostrava s tím, že hlavní stavební práce budou probíhat v km 100,465 až km 101,714. V ostatních úsecích půjde jen o směrovou a výškovou úpravu nebo práci na kabelových trasách.

Stávající traťová rychlost je vzhledem ke směrově náročnému vedení v obloucích 40 až 70 km/hod.

Základním předmětem je zřízení železničního svršku, spodku, přejezdů a nástupiště pro první a druhou kolej včetně vybavení zabezpečovacím zařízením, osvětlením, elektroohřevem a vyvolanými úpravami staniční budovy.

Dotčený úsek leží v traťovém úseku SŽDC 2131 jednokolejné trati Kojetín – Ostrava s tím, že hlavní stavební práce budou probíhat v km 100,465 až km 101,714. V ostatních úsecích půjde jen o směrovou a výškovou úpravu nebo práci na kabelových trasách.

Stávající traťová rychlost je vzhledem ke směrově náročnému vedení v obloucích 40 až 70 km/hod.

Základním předmětem je zřízení železničního svršku, spodku, přejezdů a nástupiště pro první a druhou kolej včetně vybavení zabezpečovacím zařízením, osvětlením, elektroohřevem a vyvolanými úpravami staniční budovy.

Uživatel a majitelem hmotných investičních prostředků bude Správa železniční dopravní cesty, s.o. Upravované chodníky v prostoru přejezdů přejdou do správy města Frýdlant nad Ostravicí. Správcům silničních komunikací zůstanou ve správě silnice od hranice nebezpečného pásma. Předány správcům budou i přeložky kabelových tras. (ČD Telematika)

Koordinace se souběžnými a navazujícími stavbami

- *Elektrizace trati Ostrava Kunčice – Valašské Meziříčí*
Stavba : „Rekonstrukce žst. Frýdlant nad Ostravicí“ je navržena jako před elektrizační úprava. Aby v rámci elektrizace nedocházelo k bourání nových konstrukcí, byl zpracován posudek na rozmístění trakčních stožárů včetně trakčního dělení.
- *Silnice III/48418 Frýdlant nad Ostravicí - průtah, rekonstrukce silnice km 0,000 - 1,150*
Stavba „Rekonstrukce žst. Frýdlant nad Ostravicí“ se s uvedenou stavbou stýká v místě přejezdu. Problém styku staveb bude řešen protažením úpravy chodníku až po nejbližší přechod, který musí být do stavby silnice III/48418 doplněn.

Žáden prvek chráněný dle zák.č.114/1992 Sb. ve znění pozdějších zákonů nebude stavbou dotčen. Stavba se nenachází v oblasti, které patří mezi území s archeologickými, kulturními nebo historickými reáliemi.

Nenachází se zde žádná chráněná oblast přirozené akumulace podzemních vod.

Možnost kumulace s jinými záměry než výše uvedenými v zájmovém území není vymezena.

5. Zdůvodnění potřeby záměru a jeho umístění, včetně přehledu zvažovaných variant a hlavních důvodů pro jejich výběr, resp. odmítnutí

Kunčické zhlaví v železniční stanici Frýdlant n.O. bylo rekonstruováno v roce 1979 poměrovými výhybkami tv.S49 na dřevěných pražcích. Vzhledem k použitým výhybkám tv. 1:7,5 -190 řazenými styk na styk jsou v dopravních kolejích protisměrné oblouky a zároveň výhybky nebylo možno svařit.

Konstrukční uspořádání zhlaví neumožňuje vyšší rychlost v hlavní a dopravních kolejích více než 40 km/h.

Dalším omezujícím prvkem je zaústění odbočné trati Frýdlant – Ostravice do zhlaví způsobem tvořícím hrdlo neumožňující současné jízdy do/ze stanice z této regionální trati. V současné době jsou výhybky provozem značně opotřebené, jejich další opravy a udržování je nerentabilní.

Obdobná situace je na frýdeckém zhlaví, výhybky v dopravních kolejích jsou s poloměry v odbočných větvích 190 m, řazení výhybek rovněž neodpovídá nové normě a není možné je svařit do BK . V dopravní koleji č. 4 jsou za výhybkami poloměry cca 200 m, což neodpovídá ustanovením vyhl.č.177/1995 Sb.

Nástupiště ve stanici jsou úrovně s výškou nástupištní hrany 200 mm, zhruba v polovině délky je nástupištní hrana přerušena úrovněm přechodem.

Zaústění odbočné tratě je ve stísněných směrových poměrech s protisměrnými oblouky o poloměru do 180 m, což vyhovuje pro rychlost max.30 km/hod. Na místním nádraží leží část stávajícího nástupiště v oblouku o poloměru 230 m, což je v rozporu s čl.13, odst.4 vyhl.177/1995 Sb. a čl.5.4 ČSN 73 4959.

Odstranění výše uvedených nedostatků vyvolává potřebu prací na dalších stavebních objektech a provozních souborech, protože dochází ke změnám směrového a výškového řešení kolejí.

Rekonstrukce žst.Frýdlant nad Ostravicí není řešena variantně, váže se k řešenému území a stávajícímu prostoru železniční stanice ve Frýdlantě nad Ostravicí stávajícím prostorovým vlastnostem zájmového území a způsobu jeho využití.

Městský úřad Frýdlant nad Ostravicí, odbor regionálního rozvoje a stavební úřad vydal souhlas s vydáním stavebního povolení speciálním stavebním úřadem – Drážním úřadem, oblast Olomouc, sekce stavební. Jedná se o stavební úpravy železničního svršku a spodku včetně zabezpečovacího zařízení a nástupišť včetně mimoúrovňového přístupu. V souladu s ustanovením §79 odst.3 stavebního zákona se jedná o stavební úpravy na stávajícím drážním tělese a stávajících drážních pozemcích, úpravy nevyžadují stavební úpravy.

V případě zájmové lokality je možné stavbu provést tak, aby tato odpovídala požadavkům na minimalizaci vlivů provozu na životní prostředí v oblasti stavební a následně provozní.

Minimalizace vlivu provozu navrhované rekonstrukce železniční stanice ve Frýdlantě nad Ostravicí je technicky realizovatelná a je možné určit parametry minimalizace možných vlivů.

6. Stručný popis technického a technologického řešení záměru

Připravovaná stavba „Rekonstrukce žst. Frýdlant nad Ostravicí“ zahrnuje rekonstrukci železničního svršku, spodku, přejezdů a nástupiště pro první a druhou kolej včetně vybavení zabezpečovacím zařízením, osvětlením, elektroohřevem a vyvolanými úpravami staniční budovy.

Stavba bude zahrnovat následující stavební objekty a provozní soubory:

- PS 01 Staniční zabezpečovací zařízení
- PS 02 Úpravy přejezdových zabezpečovacích zařízení
- PS 03 Místní kabelizace
- PS 04 Přeložky traťových kabelů
- PS 05 Sdělovací zařízení
- PS 06 ASHS a EZS
- PS 07 Rozhlas pro cestující
- PS 08 Informační zařízení
- PS 09 Ochrana nedrážních sdělovacích sítí
- PS 10 Trafostanice 22/0,4 kV – technologie
- PS 11 Výtahy
- PS 12 Doplnění TRS a MRTS

- SO 01, SO 02 Železniční svršek, Železniční spodek
- SO 03 Nástupiště
- SO 04 Železniční přejezd v km 100,574
- SO 05 Železniční přejezd v km 0,147
- SO 06 Most v km 100,853
- SO 07 Most v km 101,101 - podchod
- SO 08 Most v km 101,356
- SO 09 Most v km 101,431
- SO 10 Stavební úpravy budov
- SO 11 Zastřešení
- SO 12 Demolice budov
- SO 13 Elektrický ohřev výměn
- SO 14 Osvětlení stanice
- SO 15 Osvětlení nástupišť a podchodu
- SO 16 Elektroinstalace podchodu
- SO 17 Úprava rozvodů nn
- SO 18 Trafostanice 22/0,4 kV – vnější uzemnění
- SO 19 Kabelovod

Výše uvedené objekty charakterizují řešenou stavbu s vymezením možného rozsahu řešené problematiky.

Základní výměry

Demontáž kolejového roštu	5 800 m
Zřízení kolejí	4 567 m
Zřízení výhybek	16 kusů

Úprava zemní pláň	26 000 m ²
Zřízení nástupní hrany 550mm nad TK	840 m
Zřízení přejezdových konstrukcí	88 m ²
Nástupištní přístřešky	2 kusy
Mostní objekty malých rozpětí	3 kusy
Podchod	30 m
Demolice budov	3 000 m ³
Kabelovod	270 m
Elektroohřev	13 výhybek
Osvětlovací stožáry	67 kusů
Zabezpečení výhybkových konstrukcí	17 kusů
Zabezpečení přejezdů	2 kusy
Kabelové trasy	19 600 m

Železniční stanice Frýdlant nad Ostravicí

ŽST Frýdlant nad Ostravicí leží v km 101,056 jednokolejné neelektrizované trati Ostrava uhelné nádraží – Valašské Meziříčí. ŽST Frýdlant nad Ostravicí je stanicí smíšenou podle povahy práce, mezilehlou po provozní stránce, dirigující pro trať D3 Frýdlant nad Ostravicí - Ostravice.

Mezi stanicemi Pržno a Frýdlant n.O. odbočuje v km 102,296 výhybkou č.R1 vlečka Slezskomoravská dráha, a.s. a KOVINTRADE s.r.o.

Automatické hradlo Čeladná s návěstidly So v km 96,550 a Lo v km 96,266 dělí mezistaniční úsek Frýdlant n.O. – Kunčice p.O. na dva traťové oddíly.

Nástupiště:

V ŽST Frýdlant n. O. je u staniční budovy u koleje č.5 kryté nástupiště dlouhé 60 m.

U koleje č.1 je úrovnové jednostranné nástupiště v délce 275 m.

U koleje č.2 je úrovnové jednostranné nástupiště v délce 206 m.

U koleje č.3 je úrovnové jednostranné nástupiště v délce 275 m.

U koleje č.4 je úrovnové jednostranné nástupiště v délce 206 m.

U koleje č.5 je úrovnové jednostranné nástupiště v délce 152 m.

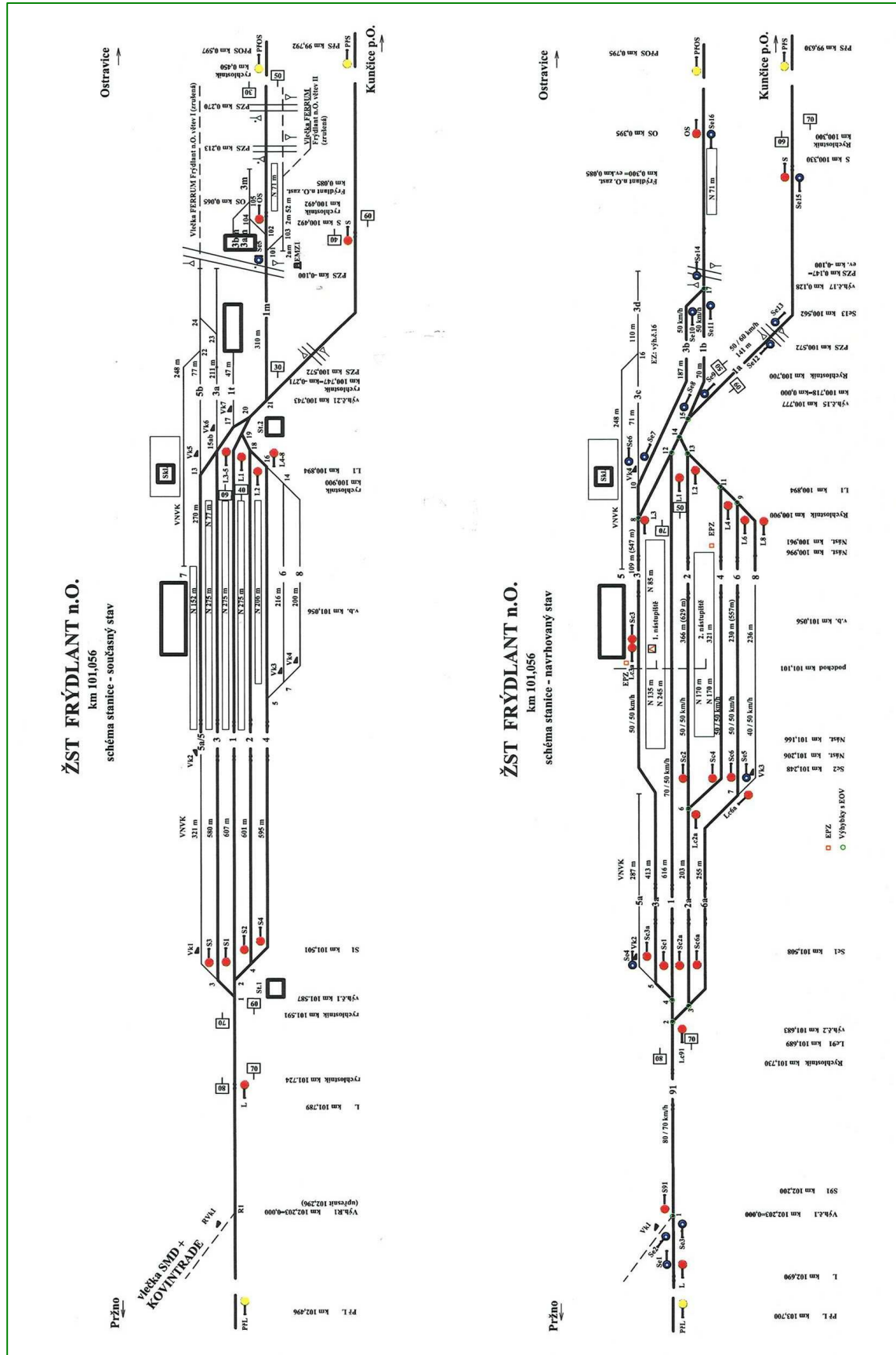
Mezi kolejemi č.3 a č.5 je oboustranné úrovnové nástupiště v délce 77m.

Železniční stanice Frýdlant nad Ostravicí je vybavena elektromechanickým zabezpečovacím zařízením 2.kategorie se světelnými návěstidly. Řídicí přístroj je umístěn v dopravní kanceláři výpravčího. Výměny v dopravních kolejích jsou stavěny ústředně z výhybkářských stavědel pomocí pák, drátovodů a mechanických přestavníků.

Zabezpečovací zařízení v přilehlých traťových úsecích:

V traťovém úseku Pržno - Frýdlant n.O. je v činnosti traťové zabezpečovací zařízení 3. kategorie (automatické hradlo bez oddílových návěstidel). V traťovém úseku - Frýdlant n.O. – Kunčice pod Ondřejníkem je v činnosti traťové zabezpečovací zařízení 3. kategorie (automatické hradlo s oddílovými návěstidly). V úseku Frýdlant n.O. – Ostravice se provádí řízení drážní dopravy podle předpisu ČD D3.

Schéma stanice současný a nový stav



Návrh rekonstrukce žst Frýdlant nad Ostravicí

Železniční stanice Frýdlant nad Ostravicí je stanicí smíšenou podle povahy práce, mezilehlou po provozní stránce, dirigující pro trať D3 Frýdlant nad Ostravicí - Ostravice. Železniční stanice bude tvořit jeden obvod.

Vlečky

Odbočení vlečky Slezskomoravská dráha, a.s.a KOVINTRADE s.r.o v km 102,203 výhybkou č.1. je navrženo zahrnout do obvodu železniční stanice Frýdlant n.O.

Zastávky k sousedním dopravním s kolejovým rozvětvením

Zastávka Čeladná leží v km 96,399 mezi ŽST Frýdlant n.O. – Kunčice p.O. Je vybavena jednostranným panelovým nástupištěm dlouhým 207 m a čekárnou, má výpravní oprávnění pro odbavování cestujících, zavazadel a spěšnin.

Zastávka Frýdlant n.O. zastávka leží v km 0,085 trati Frýdlant n.O. - Ostravice. Zastávka je neobsazena, nástupiště má délku 71 m, odbavení cestujících se provádí ve vlaku.

Zastávka Frýdlant n.O.-Nová Dědina leží v km 1,792 trati Frýdlant n.O. - Ostravice. Na zastávce je časově omezen výdej jízdenek, nástupiště je panelové dlouhé 61 m, cestujícím slouží čekárna.

Zastávka Ostravice zastávka leží v km 4,396 trati Frýdlant n.O. - Ostravice. Na zastávce je časově omezen výdej jízdenek, nástupiště je panelové dlouhé 193 m, cestujícím slouží čekárna.

Nástupiště v ŽST Frýdlant n.O.

- 1. nástupiště – ostrovní mezi kolejemi č.3+3a a č.1 délky 245 m, příchod na nástupiště podchodem.
- 2. nástupiště – ostrovní mezi kolejemi č.2 a č.4 délky 170 m, příchod na nástupiště podchodem.

Zabezpečovací zařízení ve stanicích:

Železniční stanice Frýdlant nad Ostravicí bude vybavena staničním zabezpečovacím zařízením 3. kategorie elektronického typu. Staniční zabezpečovací zařízení bude ovládáno z jednotného obslužného pracoviště (JOP) umístěného v dopravní kanceláři. Výhledově bude železniční stanice Frýdlant nad Ostravicí ovládána dálkově z regionálního dispečerského pracoviště.

Zabezpečovací zařízení v přilehlých traťových úsecích:

V traťovém úseku Pržno - Frýdlant n.O. bude zachováno v činnosti traťové zabezpečovací zařízení 3.kategorie (automatické hradlo bez oddílových návěstidel). V traťovém úseku Frýdlant n.O. – Kunčice pod Ondřejníkem bude zachováno v činnosti traťové zabezpečovací zařízení 3. kategorie (automatické hradlo s oddílovými návěstidly). Hradlo Čeladná s návěstidly v km 96,550 a v km 96,266 dělí mezistaniční úsek Frýdlant n.O. – Kunčice p.O. na dva traťové oddíly. V úseku Frýdlant n.O. – Ostravice bude prováděno řízení drážní dopravy podle předpisu ČD D3.

Elektrický ohřev výhybek (EOV)

V EOV budou zahrnuty výhybky: 1, 2, 3, 4, 6, 8, 9, 11, 12, 13, 14, 15, 17, celkem 13 výhybek.

Elektrické předtápěcí zařízení (EPZ)

V ŽST Frýdlant n.O. budou v noční době deponovány dvě klasické soupravy. Složení souprav: špičkově 2 x 6 vozů ř.B.

Umístění EPZ

- kolej č.4 mezi náv. L4 a začátkem nástupiště,
- kolej č.3a u návěstidla Lc3a.

Předtápěcí zařízení bude realizováno v rámci elektrizace trati Frýdek-Místek – Val.Meziříčí, nyní je uvedeno pro účely koordinace výstavby kabelové sítě v ŽST Frýdlant n.O.

Stručný popis navrženého technického řešení po jednotlivých skupinách PS a SO:**PS 01 Staniční zabezpečovací zařízení (SZZ), Část A definitivní zab. zařízení**

Předmětem provozního souboru je rekonstrukce staničního zabezpečovacího zařízení v žst. Frýdlant n. O. Stávající SZZ elektromechanického typu bude nahrazeno novým SZZ 3.kategorie elektronického typu s možností budoucího dálkového ovládání. Dopravní program ve stanici bude odpovídat nové konfiguraci kolejiště a potřebě dopravní technologie. Vjezdové a odjezdové rychlosti ve stanici budou dle možností konstrukčních rychlostí výhybek a kolejí. Hlavní napájení nového SZZ bude z veřejné distribuční sítě, náhradní a nouzové napájení bude zajišťovat baterie se zdroji UPS.

V rámci definitivního SZZ budou rekonstruována 2 nová přejezdová zab.zařízení, která nahradí stávající PZS na přejezdech v km 0,100 a v km 100,572.

Traťová rychlost ani zábrzdná vzdálenost na trati se realizací stavby nezmění. V mezistaničních úsecích zůstanou v provozu stávající TZZ 3. kategorie (automatická hradla), provoz na trati směr Ostravice bude nadále řízen dle předpisu D3.

Celkem bude dodáno v rámci definitivního SZZ 39 světelných návěstidel, 44 snímačů počítače náprav, 18 přestavníků, 4 výkolejky, 8 výstražníků, 6 pohonů závor, 2 reléové domky a vnitřní technologie SZZ a dvou PZS. Pro nová SZZ a PZS bude vybudována potřebná kabelizace.

PS 01 Staniční zabezpečovací zařízení, Část B provizorní zab. zařízení

Předmětem provozního souboru je zabezpečení jízd ve stanici Frýdlant n. O. po dobu provádění stavebních prací na nástupištích, mostech, železničním svršku a spodku. Před započítáním stavebních prací bude při vypnutí zabezpečovacích zařízení provedena přeložka zabezpečovacích kabelů zasažených stavebními pracemi. Během výstavby bude nejdříve celá stanice zabezpečena stávajícím elektromechanickým SZZ, pouze při porušení drátovodných tras nebude možné nadále provádět ústřední stavění mechanických přestavníků. Z tohoto důvodu budou výhybky opatřeny výměnovými zámky, jejichž klíče budou vkládány do pákových zámků na stavědlových přístrojích. Po změně konfigurace kolejiště bude provozovaná část zabezpečena jednoduchým mobilním provizorním zařízením, které bude 3. kategorie a s kontrolou volnosti kolejiště. Mobilní provizorní zařízení bude využívat venkovní prvky definitivního zabezpečovacího zařízení se kterými bude spojeno provizorní kabelizací, bude umístěno v mobilním kontejneru a bude ovládáno z mobilní provizorní dopravní kanceláře. Během činnosti provizorního zabezpečovacího zařízení zůstanou v provozu stávající TZZ na trati. Na přejezdech ve stanici budou již aktivována nová PZS. Pro aktivaci definitivního staničního zabezpečovacího zařízení bude nutné vypnutí zabezpečovacího zařízení ve stanici. Po dobu vypnutí bude stanice zabezpečena pomocí výměnových zámků jejichž klíče budou věšeny na tabule pro zavěšování klíčů. Součástí části B provozního

souboru bude také demontáž stávajícího zabezpečovacího zařízení. Jedná se o 14 světelných návěstidel, 17 mechanických přestavníků, 5 mechanických závořníků, 8 výkolejek, 12 izolovaných kolejnic, 6 výstražníků, 2 reléové domky, drátovodné trasy, řídicí a 2 stavědlové přístroje, 3 kolejové desky v DK a na stavědlech, 1 elektromagnetický zámek a vnitřní výstroj ve stávající reléové místnosti.

PS01 Staniční zabezpečovací zařízení, Část C klimatizace

Pro spolehlivé provozní podmínky technologie SZZ je požadováno zajistit klimatizování místností s technologií. V místnosti UNZ (106) je požadováno celoročně udržovat teplotu +20 °C s povolenou odchylkou $\pm 2K$, ve spojených místnostech stavědlové ústředny (107+108) je požadováno zajistit rozsah teplot v mezích 10 – 30 °C. Do uvedených místností bude instalována klimatizace zajišťující celoroční tepelnou pohodu v zadaných mezích. Výkon jednotek je dostatečný pro odvod vyzářeného tepla technologie a získaného tepla z oslunění i vyšší venkovní teploty. Pro místnost 106 je instalována samostatná jednotka typu split s venkovním tepelným čerpadlem o jmenovitém výkonu chlazení i topení 5 kW. V místnosti bude na stěně řídicí a programová jednotka pro styk s obsluhou, připojená kabelem na KJ. Pro spojené místnosti 107 a 108 bude instalována společná klimatizační jednotka twin split se společným tepelným čerpadlem o jmenovitém výkonu chlazení a topení 10 kW. V každé místnosti bude jedna vnitřní větrací jednotka. Předpokládá se v létě žádaná provozní teplota 25 °C, v zimě cca 15 °C. Řídicí a programová jednotka bude společná v místnosti 108.

PS 02 Úpravy přejezdových zabezpečovacích zařízení (PZZ)

Stávající PZZ v km 0,213 a 0,270 budou zrušena. Z důvodu rušení napájení a vnitřní části jednopásových kolejových obvodů KO37 (75Hz) ve stávajícím RD přejezdu ve stanici, je nutné provést u přejezdu v km 0,213, v km 0,270 a v km 0,997 náhradu kolejových obvodů počítačými úseky počítače náprav. Také bude provedena změna napájení traťových přejezdů směr Ostravice, nově budou napájeny ze stavědlové ústředny. Součástí stavby bude také úprava spouštění výstrahy na přejezdu ve stanici Ostravice při jízdách směrem ze stanice (k obsluze tlačítka „Výstraha při odjezdu“ bude zřízena ještě možnost spuštění výstrahy pomocí dálkového ovladače).

PS 03 Místní kabelizace

Místní kabelizace bude provedena v rozsahu výpravní budova, budova SŽDC, venkovní telefonní objekty u vjezdových návěstidel, přejezdů. Kabelizace bude provedena novými kabely, které budou položeny jednak do trasy překládaných traťových kabelů, jednak do společných tras se zabezpečovacími kabely.

PS 04 Přeložky traťových kabelů

V obvodu železniční stanice vedou stávající traťové kabely metalické a kabely optické, které brání výstavbě nového železničního spodku, svršku a nástupišť. Kabely budou přeloženy do nové kabelové trasy.

PS 05 Sdělovací zařízení

Stávající zapojovač v dopravní kanceláři typu INOMA se nahradí zapojovačem TTC 2000. V podchodu pro cestující budou zřízeny „majáčky pro nevidomé a slabozraké“ cestující a telefonní přístroje ve výtazích.

PS 06 ASHS a EZS

V nově zrekonstruované budově SŽDC bude řešeno zavedení elektrické zabezpečovací signalizace a samozhášecího zařízení.

PS 07 Rozhlas pro cestující

Realizována bude výstavba rozhlasového zařízení pro cestující na nových nástupištích. Využije se stávající rozhlasové ústředny ve sdělovací místnosti výpravní budovy. Na nástupištích budou umístěny reproduktory přichycené k zastřešení a mimo zastřešení na stožárech osvětlení.

PS 08 Informační zařízení

Ve vestibulu ve výpravní budově a v podchodu bude doplněn odjezdový informační panel. Dále budou zřízeny nástupištní panely v zastřešené části nástupišť. Kabelizace a propojení informačních panelů bude stažena do řídicího počítače v dopravní kanceláři.

PS 09 Ochrana nedrážních sdělovacích sítí

Provedena bude ochrana metalických kabelů O2 – Telefónica v prostoru železničních přejezdů a v prostoru výstupu z podchodu. U přejezdů se ochrana kabelů provádí z důvodů mírné směrové úpravy kolejí, v prostoru podchodu z důvodu kolize z koncovou částí výstupu z podchodu.

PS 10 Trafostanice 22/0,4kV – technologie

Tento provozní soubor řeší dispoziční úpravu trafostanice 22/0,4kV ČD tak, aby byla připravena na stavbu elektrizace trati Frýdek-Místek – Valašské Meziříčí. Stavbou elektrizace bude změněna koncepce napájení z napájení z rozvodu ČEZ a.s. na napájení ze závěsného kabelu rozvodu 22kV ČD, proto bude tímto provozním souborem připraven prostor pro montáž nového rozvaděče HR 22kV a stání pro dva transformátory. Tato varianta byla zvolena proto, aby v době přepojování neprobíhaly dlouhé napěťové výluky a nevznikaly zbytečné náklady na přepojování napájecích kabelů ČEZ a.s.

Rovněž bude provedena výměna stávajícího rozvaděče HR 400V, který je v kolizi s novou dispozicí a je zastaralý.

PS 11 Výtahy

Pro usnadnění pohybu osob s omezenou schopností pohybu (bezbariérový přístup) jsou navrženy tři výtahové šachty (bez strojovny - lanové výtahy, určené pro venkovní provoz). Dva výtahy budou umístěny na mimoúrovňových nástupištích. Tyto výtahové šachty budou s neprůchozí kabinou a s jednostraně posuvnými dveřmi. Třetí výtah je navržen u výpravní budovy. Tato výtahová šachta je navržena s průchozí kabinou, jednostrannými posuvnými dveřmi.

PS 12 Doplnění TRS a MTRS

Na základě požadavku RCP a uzlové žst. Český Těšín se stávající záznamové zařízení pro TRS nahradí novým zařízením REDAT 3 a přemístí se do zorného pole výpravčího externí signalizace. Stávající vysílačka Motorola se nahradí zařízením MTRS s napojením na záznamové zařízení.

SO 01 Železniční svršek

Žst. Frýdlant nad Ostravicí bude přestavěna na dopravnu s hlavní kolejí č.1 se čtyřmi předjízdovými kolejemi (č.2, 3, 4 a 6), manipulační kolejí č.8 a se dvěma kolejemi pro všeobecnou nakládku a vykládku č.5 a 3c. Rychlost v hlavní průjezdné koleji bude 70 km/h.

Ve zhlaví směr Kunčice n.O. bude rychlost 60 km/h včetně výběhu do traťové koleje ve směrovém oblouku o poloměru 300 m. Rychlost ve všech dopravních kolejích bude 50 km/h včetně odjezdu z manipulační koleje č.8 směr Kunčice n.O. Železniční svršek bude rekonstruován v hlavních kolejích z nového svršku – kolejnice S49 na pražcích B91. V ostatních kolejích bude rekonstrukce svršku přednostně z užitého materiálu (koleje č. 3, 4, 5, 6 a 8). Výhybky v hlavních kolejích budou opatřeny žlabovými pražci.

SO 02 Železniční spodek

Převážná část dopravy bude ve značném zdvihu. Pražcové podloží bude proto rekonstruováno předrcením a pokládkou odtěženého stávajícího kolejového lože do úrovně nové zemní pláně. Žst. bude odvodněna soustavou trativodů. Výběhy do traťové koleje budou opatřeny zpevněnými příkopy z tvárníc TZZ5.

SO 03 Nástupiště

Jsou navržena 2 ostrovní nástupiště. Nástupiště mezi kolejemi 1 a 3 je navrženo v délce 245 m s výškou nástupní hrany 550 mm nad TK. Nástupištní zídka bude tvořena nástupištním prefabrikátem typu L. Vzdálenost nástupní hrany od kolejí je 1670 mm.

Nástupiště mezi kolejemi 2 a 4 je navrženo v délce 170 m s výškou nástupní hrany 550 mm nad TK. Vzdálenost nástupní hrany od kolejí je navržena 1670 mm z obou stran. Vlastní plocha obou nástupišť bude tvořena zpevněnou plochou ze zámkové dlažby na zhutněném zásypu nástupištního prefabrikátu. Pro přístup zavazadlových vozíků je zřízena komunikace přes koleje. Přejezdy přes koleje budou celopryžové. Na kraji obou nástupišť je zřízena rampa. Na opačné straně budou nástupiště ukončena schůdky.

U kolejí č. 8 a č. 6 budou v průběhu výstavby zřízena provizorní sypaná nástupiště v délce 60 m.

SO 04 Železniční přejezd v km 100,574

Jedná se o jednokolejný přejezd na místní komunikaci III. třídy. Je navržena celopryžová konstrukce. Na vnější straně bude panel osazen do závěrné zídky. Volná šířka komunikace na přejezdu bude 7 m. Souběžně s komunikací je navržen chodník šířky 2 m. Celková šířka přejezdové konstrukce tak při úhlu křížení 104° činí 11,0 m. Komunikace a chodníky budou upraveny v nutné délce a napojeny na stávající stav. Komunikace bude asfaltová a chodníky ze zámkové dlažby.

SO 05 Železniční přejezd v km 0,147

Jedná se o jednokolejný přejezd. Je navržena celopryžová konstrukce. Volná šířka komunikace na přejezdu bude 8,5 m. Souběžně s komunikací je navržen po obou stranách chodník šířky 2 m. Celková šířka přejezdové konstrukce tak při úhlu křížení 52° činí 18 m. Komunikace a chodníky budou upraveny v nutné délce a napojeny na stávající stav. Komunikace bude asfaltová a chodníky ze zámkové dlažby.

SO 06 Most v km 100,854

Vzhledem k nově navrhovanému směrovému řešení kolejí a ke stavu nosné konstrukce se navrhuje vybourat stávající NK a úložné prahy a části spodní stavby pod drážními kolejemi až po dilataci za koleji č.7 (další pokračování pod stávající zpevněnou plochou vpravo nebude sanováno, ani dotčeno v rámci této stavby). Provedení nové ŽB rámové konstrukce o světlosti otvoru šířka 2,8 m, výška 1,52 m, izolace NK a odvodnění rubu opěr. Provedení nového čela s římsou a šikmých křídel na vtoku. Provedení navázání na stávající konstrukce pokračujícího mostu vpravo na výtoku, zřízení revizní šachty. Úpravy koryta pod mostem budou provedeny odlážděním lomovým kamenem.

SO 07, Most v km 101,101 – podchod

Jedná se o železniční most v km 101,101 (Podchod v žst. Frýdlant nad Ostravicí). Vzhledem k návrhu nových mimoúrovňových nástupišť v žst. Frýdlant nad Ostravicí a k bezbariérovému přístupu cestujících s omezenou schopností pohybu, se navrhuje nový železobetonový monolitický podchod, kterým bude zajištěno mimoúrovňové komunikační spojení s 1. a 2. nástupištěm s prostorem před výpravní budovou.

Charakteristika mostu

délka přemostění:	4,0 m
délka mostu:	4,80 m
rozpětí nosné konstrukce:	4,4 m
výška mostu:	3 860 m
šířka mostu:	38,850 m
světlost mostního otvoru (bez povrchových úprav)	4,0 mm
stavební výška:	1,050 m
volná výška pod mostem (podchodní výška):	2,800 m
osová vzdálenost kolejí (kolej č.1 a kolej č.3):	9,840 m
osová vzdálenost kolejí (kolej č.2 a kolej č.4):	9,840 m
přemostěná překážka:	koleje
úhel křížení:	90°
počet kolejí na mostě:	3
směrové poměry kolejí:	přímé

SO 08 Most v km 101,356

Vzhledem k nevyhovujícímu hydrotechnickému profilu, ke změně kol. řešení a zvýšení zatížení nosné konstrukce se navrhuje provést odstranění stávající nosné konstrukce, čel, úložných prahů, a částí spodní stavby. Provedení bude nové ŽB rámové konstrukce 4,0 x 2,0 m bez spodní příčle, provedení izolace NK a odvodnění rubu opěr, nových ŽB čel s římsami a zábradlím. Bude provedena úprava napojení koryta na vtoku a výtoku. Úpravy koryta pod mostem budou znamenat řešení do původního stavu před rekonstrukcí.

SO 09 Most v km 101,431

Vzhledem k nevyhovujícímu hydrotechnickému profilu, ke změně kol. řešení a zvýšení zatížení nosné konstrukce se navrhuje provést odstranění stávající nosné konstrukce, čel, úložných prahů, a spodní stavby. Ponechá se pouze část levé opěry (na konci mostu ve směru toku). Provede se nová ŽB rámová konstrukce bez spodní příčle, izolace NK a odvodnění rubu konstrukce. Provedou se nová ŽB čela s římsami a zábradlím, na vtoku budou vybudována šikmá křídla s římsami a zábradlím. Bude provedena úprava napojení koryta na vtoku a výtoku. Koryto pod mostem bude vyčištěno a odlážděno lomovým kamenem do bet. lože.

SO 10 Stavební úpravy budov

Stavební objekt řeší stavební úpravy stávajících objektů v žst. Frýdlant nad Ostravicí, které budou provedeny v návaznosti na doplnění a výměnu technologického zařízení. Stavbou bude dotčena budova sociálního zařízení (provozní budova) a výpravní budova. V 1.nadzemním podlaží. sociální budovy bude umístěna technologie zabezpečovacího a sdělovacího zařízení. Dále budou provedeny stavební úpravy ve stávající přístavbě, kde je v současnosti umístěna technologie silnoproudu.

V dopravní kanceláři ve výpravní budově bude provedena úprava ukončení kabelových chrániček v podlaze a bude proveden výstup z objektu ze stávajícího kabelové žlabu do nově provedeného kabelovodu.

SO 11 Zastřešení

Provedeno bude zastřešení vstupního schodiště do podchodu a dvou výstupních schodišťových ramen na nově budované ostrovní nástupiště mezi kolejemi č. 1 a 3 a č. 2 a 4. Zastřešení výstupů bude protaženo ve směru výstupů tak, aby vznikl prostor pro cestující chráněný před nepříznivým počasím. Chráněná půdorysná plocha na každém ostrovním nástupišti je 125 m².

Součástí objektu je provedení dešťové kanalizace, která bude napojena na nové svodné potrubí.

SO 12 Demolice budov

S ohledem na nové směrové řešení kolejiště, demontáž technologického vybavení stavědel a zemní práce prováděné v blízkosti dotčených objektů bude provedena demolice výtopny kolejových vozidel a stavědla č.1 a č.2.. Součástí demolice bude odpojení přípojek na inženýrské sítě.

SO13 Elektrický ohřev výměn

V žst. Frýdlant nad Ostravicí bude v rámci rekonstrukce stanice vybudován nový elektrický ohřev výměn. Vyhříváno bude 13 vybraných výhybek o celkovém příkonu 66 kW. Na každém zhlaví bude instalován jeden rozvaděč REOV, který bude vybaven silovými a ovládacími prvky a řídicími a komunikačními jednotkami pro autonomní řízení a dálkové ovládání EO. Napájení nového EOV bude provedeno z rekonstruované trafostanice 22kV/0,4kV. Ovládání EOV bude z místního dohledového počítače v DK žst. Frýdlant.

SO13.1 DOEZ

V žst. Frýdlant nad Ostravicí bude v rámci rekonstrukce stanice zřízeno dálkové ovládání silnoproudých zařízení. Systém monitoringu a ovládání je navržen tak, aby jej bylo možno v budoucnu začlenit v rámci připravované stavby elektrizace tratě do sítě železniční infrastruktury s možností ústředního ovládání.

Obsahem této části stavebního objektu je instalace nového rozvaděče v místnosti DRT v technologické budově, instalace dohledového pracoviště v dopravní kanceláři výpravní budovy a doplnění systému dálkového ovládání o vizualizaci žst. Frýdlant nad Ostravicí

SO 14 Osvětlení stanice

Předmětem tohoto stavebního objektu je rekonstrukce osvětlení železničního prostranství v žst. Frýdlant nad Ostravicí, které bude v celé rozsahu dotčeno úpravou kolejiště. Stávající stožáry osvětlení jsou zcela v nevyhovujícím stavu z hlediska nedostatečné intenzity osvětlení a z hlediska jeho údržby, která z bezpečnostních důvodů není možná. Stožáry typu JŽ v počtu 55 ks, které železniční stanici osvětlují jsou natolik zkorodované, že již u nich není možná výměna zdrojů a údržba svítidel. Z výše uvedených důvodů budou všechny stávající stožáry JŽ demontovány a nahrazeny novými stožáry výšky 12 m.

Součástí tohoto objektu jsou i kabelové rozvody nn uložené v zemi určené pro napájení osvětlení, které budou vyvedeny z rozvodny nn.

SO 15 Osvětlení nástupišť a podchodu

Provedeno bude osvětlení nově budovaného 1.a 2.ostrovního nástupiště a podchodu v žst. Frýdlant nad Ostravicí. Nové osvětlení nahradí nevyhovující osvětlení pomocí osvětlovacích

stožárů JŽ. Osvětlení nekryté části 1. a 2.nástupiště bude řešeno pomocí svítidel umístěných na sklopných stožárcích. Krytá část nástupišť a podchod budou osvětleny pomocí výbojkových a zářivkových svítidel.

Nová svítidla budou napojena novými kabely z nového rozvaděče RO-1, který bude umístěn na 2.nástupišti.

SO16 Elektroinstalace podchodu

Obsahem stavebního objektu je návrh elektroinstalace podchodu včetně napájení veškerých zařízení, která se v podchodu nacházejí a návrh kabelových tras v podchodu a prostupů do podchodu.

Elektroinstalace podchodu bude vzhledem k připravované elektrizaci provedena v síti TT. V rámci elektroinstalace podchodu budou z rozvaděče RP napájeny tři výtahy včetně tří přímotopných topidel pro temperování výtahových šachet, dvě nepřenosná ponorná čerpadla, a jeden zásuvkový okruh tvořený třemi zásuvkami.

SO17 Úprava rozvodů nn

Obsahem stavebního objektu je návrh kabelového rozvodu nn v rozsahu celé stanice včetně rozmístění kabelových skříní a návrhu tras kabelového vedení, které bude napájeno z rozvodny nn umístěné v technologické budově. Na kabelový rozvod budou připojeny následující stávající objekty: výpravní budova, strážní domek, bistro Lučina, budova skladiště, útulek-sklad sklenáře, obytná budova č. 305, bývalé sklady, sociální budova, rozvaděče RO1 pro osvětlení podchodu a nástupišť, rozvaděče RP pro elektroinstalaci podchodu a napájení stávajících čtyř přejezdů na širé trati směrem na Kunčice p.O.

SO 18 Trafostanice 22/0,4kV – vnější uzemnění

Předmětem tohoto stavebního objektu je výpočet a návrh uzemňovací soustavy pro zděnou TS 22/0,4 kV. Uzemňovací soustava trafostanice bude společná a bude sloužit pro ochranu před nebezpečným dotykem ve všech použitých napěťových soustavách. Zároveň bude sloužit jako pracovní uzemnění pro střed transformátoru 22/0,4kV.

SO 19 Kabelovod

Pro vedení silnoprůdu, sdělovacího a zabezpečovacího kabelového vedení bude v žst. Frýdlant nad Ostravicí proveden kabelovod. Kabelovod bude veden převážně v nově budovaném ostrovním nástupišti v km 100,920 – 101,230, součástí kabelovou budou odbočky do výpravní budovy a technologickým místnostem silnoprůdu, zabezpečovacího a sdělovacího zařízení.

Kabelovod bude proveden z typizovaných multikanálů a chrániček. Napojovací a lomové body a vstupy do kabelovou budou provedeny pomocí prefabrikovaných betonových kabelových šachtic. Křížení kabelové trasy s jednotlivými inženýrskými sítěmi bude provedeno dle ČSN 73 6005. Kabelovod bude proveden v celkové délce 310 m.

Stavební práce

Stavební práce jsou v ŽST Frýdlant n.O. členěny **do čtyř stavebních postupů** SP 0 – SP 3.

- přípravné práce - stavební postup SP 0
- hlavní stavební práce - stavební postup SP 1 (sudá kolejová skupina)
- stavební postup SP 2 (lichá kolejová skupina)
- závěrečné a dokončovací práce – stavební postup SP 3

Práce budou realizovány v denních a nepřetržitých výlukách kolejí a při výlukách staničního, přejezdových a traťových zabezpečovacích zařízení.

Denní výlukou se rozumí výluka trvající méně než 24 hodin zpravidla o době trvání 6 – 8 hod., nepřetržitou výlukou se rozumí výluka trvající déle než jeden den (předpis ČD D7/2).

Stavební postup SP 0 (přípravné práce)

Rozsah prací:

- a) Provedení přeložek inženýrských sítí a chrániček.
- b) Provádění výkopových prací pro nové inženýrské sítě a kabelové rozvody.
- c) Příprava kolejových polí (v dostatečném předstihu).
- d) Zahájení budování pažících štětovicových stěn u mostních objektů.

Délka stavebního postupu

30 dnů – duben r.2010.

Výluky kolejí

A) denní opakované výluky části staničních kolejí o době trvání 4-8 hod pro vybudování přeložek kabelových sítí a vybudování štětovicových pažících stěn mostních objektů v km 100,853, km 101,101, km 101,356, km 101,431.

Výluka zabezpečovacího zařízení

B) denní opakované výluky prvků staničního z.z., přejezdových z.z. a traťového zabezpečovacího zařízení při spojování kabelové sítě. Předpokládaná délka vypnutí jednotlivých prvků zabezpečovacích zařízení 2-4 hod.

Odstavení mechanismů

Koleje pro odstavení mechanismů v obvodu ŽST Frýdlant n.O. budou určeny po dohodě s vrchním přednostou uzlové železniční stanice Český Těšín.

Přístup ke staveništi

Kolejovými vozidly po stávající koleji a kolovými vozidly po místních komunikacích a provizorních přístupových cestách.

Činnost zabezpečovacího zařízení

Činnost zabezpečovacích zařízení za výluky A v provozované části kolejiště bez omezení.

Za výluky B budou opatření zajišťující bezpečnost železniční dopravy navržena podle dotčených prvků zabezpečovacích zařízení. Při spojování kabelové sítě budou jednotlivé prvky vylučovány postupně. Pro jízdu přes přejezdy s vypnutými kontrolními prvky bude zavedena opatrná jízda rychlostí 10 km/h, místní obsluha PZS nebo dočasné zrušení přejezdu. Při vypnutí traťového zabezpečovacího zařízení bude zavedeno telefonické dorozumívání. Při vypnutí prvků staničního zabezpečovacího zařízení bude zavedeno telefonické hlášení o správném postavení jízdní cesty, zavedena bude jízda na PN a RPN. Správná poloha výhybek bude kontrolována přeložením kolejového závěrníku. Celková doba trvání úprav staničního zabezpečovacího zařízení s postupným vypínáním prvků cca 2x2 dny. Doba trvání

vyloučení jednotlivých prvků z.z. při spojování kabelové sítě cca 2 – 4 hod na jeden prvek.

Omezení rychlosti

Při jízdě kolem pracovního místa bude rychlost omezena návěstidly pro pomalou jízdu na 40 km/h.

Stavební postup SP 1 (sudá kolejová skupina)

Rozsah prací

Budou provedeny práce v sudé kolejové skupině, dále v místním nádraží a postupně podle výlukových etap bude provedena rekonstrukce výhybek obou zhlaví. Práce budou zahrnovat tyto nejdůležitější objekty a provozní soubory:

- a) Dokončení pažicích stěn ze štetovnic u dotčených mostních objektů a v místě budoucího podchodu.
- b) Snesení kolejí č. 2, 4, 6, 8, 2am, 3am, 3bm, 3m, 1t, postupně podle výlukových etap se provede snesení výhybek č.1, 2, 4, 5, 7, 14, 16, 18, 19, 21, 101, 102, 103, 104, 105.
- c) Provedení sanačních vrstev spodku.
- d) Rekonstrukce části mostních objektů v sudé kolejové skupině.
- e) Zřízení nového svršku kolejí č.2a, 2, 4, 6a, 6, 8, 1a, 1b, 3b, dále podle výlukových etap postupné vložení nových výhybek č.2, 3, 6, 7, 9, 11, 13, 14, 15, 17.
- f) Zřízení bezstykové koleje.
- g) Výstavba 2.nástupiště a příslušné části podchodu pod sudou kolejovou skupinou.
- h) Výstavba provizorního nástupiště o délce 60 m u koleje č.8.
- i) Instalace nového značení a výstroje trati.
- j) Instalace nových prvků definitivního a provizorního zabezpečovacího zařízení včetně jejich přezkoušení a aktivace provizorního staničního zabezpečovacího zařízení v sudé kolejové skupině.

Po ukončení stavebního postupu SP1 budou v ŽST Frýdlant nad Ostravicí v provozu koleje č.2a, 6a, 2, 4, 6, 8, 1a, 1b, nástupiště u kolejí č.2 a č.4, provizorní nástupiště u koleje č.8.

Délka stavebního postupu

3 měsíce – květen, červen, červenec r.2010.

Výluky

C) Nepřetržitá výluka stávajících staničních kolejí č.2, 4, 6, 8 a přilehlého frýdeckého zhlaví od námezníku výhybky č.2 a frenštátského zhlaví od námezníku výhybky č.19 a dále výluka kolejí 1t, 2am, 2m, 3am, 3bm, 3m. Doba trvání tři měsíce – květen, červen, červenec r.2010. Koleje č. 1t, 2am, 2m, 3am, 3bm 3m budou zrušeny.

D) Nepřetržitá výluka frýdeckého zhlaví s výhybkami č.1 a č.2 a části záhlaví směr ŽST Pržno. Doba trvání 19 dnů – červenec r.2010 (13.7.-31.7.2010), výluka D bude realizována v závěru výluky C. Výluka D probíhá v souběhu s výlukou E.

E) Nepřetržitá výluka frenštátského a ostravického zhlaví, výluka záhlaví směr Ostravice a záhlaví směr Kunčice p.O. Doba trvání 19 dnů – červenec r.2010 (13.7.-31.7.2010), výluka E probíhá v závěru výluky C. Výluka E probíhá v souběhu s výlukou D.

Výluka zabezpečovacího zařízení:

F) Nepřetržitá výluka prvků zabezpečovacích zařízení příslušných vyloučeným kolejím a příslušné vyloučené části zhlaví. Výluka F probíhá v souběhu s výlukou C. V provozované části kolejiště zabezpečovacího zařízení v činnosti, omezeno ústřední stavění výhybek pomocí drátovodů, drátovody nahrazeny pákovými zámky. V závěru

kolejové výluky C bude provedena aktivace provizorního staničního zabezpečovacího zařízení (předpoklad trvání 10 dnů).

Odstavení mechanismů:

Koleje pro odstavení mechanismů v obvodu ŽST Frýdlant n.O. budou určeny po dohodě s vrchním přednostou uzlové železniční stanice Český Těšín.

Činnost zabezpečovacího zařízení

V provozované části kolejiště bude staniční zabezpečovací zařízení v činnosti, omezeno bude ústřední stavění výhybek pomocí drátovodů, zasažené drátovody budou nahrazeny pákovými zámky. V traťových úsecích budou v činnosti stávající automatická hradla, na přejezdech ve stanici budou v provozu stávající PZS. Na konci stavebního postupu bude pro sudou kolejovou skupinu za kolejové výluky C+D+E aktivováno jednoduché mobilní provizorní zab. zařízení 3. kategorie ovládané z JOP v provizorní DK.

Omezení rychlosti:

- Při jízdě kolem pracovního místa bude rychlost omezena pomalou jízdou na 40 km/h.
- Po ukončení nepřetržité výluky C první vlak rychlost 30 km/hod, další vlaky po dobu 30 dní 50 km/hod, potom traťová rychlost.

Za výluky C budou vlaky vjíždět ze směru od Pržna na koleje č.1 a č.3. Vlaky ze směru od Kunčic pod Ondřejníkem a od Ostravice budou vjíždět na koleje č.5, 3, 1. K dispozici budou nástupištní hrany u kolejí č. 5, 3, 1. Ložné manipulace na manipulačních nákladkových kolejích jsou zachovány. Vzhledem k omezené kapacitě kolejiště na pouhé dvě tranzitní dopravní koleje bude nutno upravit staniční a traťovou technologii osobní dopravy. Obsluhu nákladními vlaky lze realizovat v době sedla osobní dopravy.

Za výluky C + D + E bude osobní i nákladní drážní doprava přes železniční stanici Frýdlant n.O. přerušena. Doba přerušování drážní dopravy 19 dnů v měsíci červenci r.2010 (13.7.-31.7.2010).

Nákladní doprava

Obsluha dopravní Ostravice a obsluha manipulačních míst v ŽST Frýdlant n.O. nebude od 13.7. do 31.7.2010 možná. Obsluha vlečky Slezskomoravská dráha, a.s. + KOVINTRADE s.r.o. bude prováděna z ŽST Pržno. Obsluha ŽST Frenštát p.R. se bude uskutečňovat z ŽST Valašské Meziříčí.

Osobní doprava

Osobní drážní doprava bude v úseku Baška – Kunčice p.O. a v úseku Frýdlant n.O.-Ostravice nahrazena autobusy. Doba trvání náhradní dopravy bude 19 dnů v měsíci červenci 2010 (13.7.-31.7.2010).

Stavební postup SP 2 (lichá kolejová skupina)

Rozsah prací

- a) Snesení stávajících kolejí č. 5, 3, 1, části stávajících kolejí č. 5a, 5b, 3a, snesení zbývajících výhybek na obou zhlavích č.1, 2, 3, 13, 15ab, 17, 23, 24.
- b) Zřízení provizorních přechodů pro cestující: od provizorního nástupiště u koleje č.8 přes provozované koleje č.8, 6, 4, 2 a přes vyloučené koleje č.1, 3, 5.
- c) Provedení sanačních vrstev spodku.
- d) Rekonstrukce části mostních objektů v liché kolejové skupině.

- e) Zřízení nového svršku kolejí č.3a, 3, 1, 5a, na zhlavích vložení zbývajících výhybek č.4, 5, 8, 10, 12.
- f) Zřízení bezstykové koleje.
- g) Výstavba 1.nástupiště a příslušné části podchodu pod lichou kolejovou skupinou.
- h) Instalace nového značení a výstroje trati.
- i) Instalace nových prvků definitivního zabezpečovacího zařízení včetně jejich přezkoušení a aktivace definitivního staničního zabezpečovacího zařízení v obvodu celé železniční stanice.

Délka stavebního postupu

3 měsíce – srpen, září, říjen r.2010.

Výluky

Výluky kolejí

G) nepřetržitá výluka stávajících staničních kolejí č.5, 5a, 3, 1, 5b, 3a, přilehlého frýdeckého zhlaví od námezničku nové výhybky č.2, frenštátského a ostravického zhlaví od námezničku nové výhybky č.14 a od námezničku nové výhybky č.17. Doba trvání tři měsíce – srpen, září, říjen r.2010.

Výluka zabezpečovacího zařízení

H) nepřetržitá výluka prvků zabezpečovacích zařízení příslušných vyloučeným kolejím a příslušné vyloučené části zhlaví. Výluka H probíhá v souběhu s výlukou G. V provozované části kolejiště je v činnosti provizorní staniční zabezpečovací zařízení. V závěru kolejové výluky G aktivace definitivního staničního zabezpečovacího zařízení.

Přístup ke staveništi

Kolejovými vozidly po stávající koleji a kolovými vozidly po místních komunikacích a provizorních přístupových cestách.

Činnost zabezpečovacího zařízení

V provozované části kolejiště s novou konfigurací bude v činnosti mobilní provizorní staniční zabezpečovací zařízení. V traťových úsecích budou v činnosti stávající automatická hradla, na přejezdech ve stanici budou v provozu stávající PZS, jejichž kontrolní prvky budou umístěny společně s traťovými PZS na pracovišti JOP v provizorní DK. Pro aktivaci definitivního SZZ bude nutné na konci stavebního postupu po ukončení stavebních prací vypnutí provizorního zab. zařízení z činnosti. Aktivace bude provedena po zhlavích. Během výluky (2x5 dnů) budou postupně jednotlivá zhlaví zabezpečena zámky s tabulí na zavěšování klíčů na výhybkářských stanovištích St.I a St.II (stávající stavědla). Jízdy vlaků budou dovolovány na PN. Pro jízdu přes přejezdy s vypnutými kontrolními prvky bude zavedena opatrná jízda rychlostí 10 km/h nebo místní obsluha PZS. Jízdy v mezistaničních úsecích budou zabezpečeny telefonickým dorozumíváním.

Dočasné zvýšení personální potřeby během aktivace definitivního staničního zabezpečovacího zařízení: 2 výhybkáři ve směně po dobu vypnutí (10 dnů), 1 výpravčí ve směně po dobu aktivace návěstidel (dva dny).

Omezení rychlosti

- Při jízdě kolem pracovního místa bude rychlost omezena pomalou jízdou na 40 km/h.
- Po ukončení nepřetržité výluky G první vlak rychlost 30 km/hod, další vlaky po dobu 30 dní 50 km/hod, potom traťová rychlost.

Za výluky G jsou v ŽST Frýdlant nad Ostravicí v provozu koleje č.2a, 6a, 2, 4, 6, 8, 1a, 1b. Vlaky ze směru od Pržna budou vjíždět na koleje č.2a+2, 4, 6a+6. Vlaky ze směru od Kunčic

pod Ondřejníkem a od Ostravice budou vjíždět na koleje č.2+2a, 4, 6a+6, 8. K dispozici budou nástupištní hrany u kolejí č.2 a č.4 a provizorní nástupištní hrana u koleje č.8. Ložné manipulace na manipulačních nakládkových kolejích v ŽST Frýdlant n.O. nejsou možné, přístupové koleje k nakládkovým místům jsou vyloučeny z provozu. Vzhledem k omezené kapacitě kolejiště na pouhé dvě tranzitní dopravní koleje s nástupišti a s jedním provizorním nástupištěm pro osobní dopravu, nutno upravit staniční a traťovou technologii osobní dopravy. Obsluha nákladními vlaky se doporučuje realizovat v době sedla osobní dopravy. Nutno zajistit bezpečnost cestujících. Cestující přecházejí přes provozované koleje č.8, 6, 4, 2 a přes vyloučené koleje č.5, 3, 1, na kterých se provádějí stavební práce. Přístup cestujících bude zajištěn po provizorních přechodech, přechody za vlakové dopravy nutno střežit. Provizorní nástupiště u koleje č.8 se po ukončení výluky G zruší.

Stavební postup č. 3 (pro dokončovací práce)

Závěrečné práce v kolejišti, kromě dalších jiných prací mimo kolejiště, budou spočívat ve zřízení konečné geometrické polohy koleje (závěrečné podbití), dále bude spočívat ve zřízení definitivních přejezdových konstrukcí na přejezdech. Předpokládá se, že závěrečné podbití bude provedeno postupným vylučováním jednotlivých staničních kolejí v ŽST Frýdlant n.O. Při zřizování definitivních přejezdových konstrukcí bude drážní doprava v úseku Frýdlant n.O. - Kunčice p.O., Frýdlant n.O. - Ostravice přerušena. Předpokládají se opakované denní výluky kolejí v úseku Frýdlant n.O. - Kunčice p.O., Frýdlant n.O. – Ostravice. Zhlaví a záhlaví směr Pržno bude podbito v dohodnuté době mezi jízdami jednotlivých vlaků. Zhlaví a záhlaví směr Kunčice p.O. a Ostravice budou podbita za denních výluk v souběhu s úpravami přejezdových konstrukcí. Silniční doprava při zřizování přejezdových konstrukcí na přejezdech bude přerušena.

Celková doba trvání závěrečných prací: jeden měsíc – listopad 2010.

Náhradní autobusová doprava

Ve stavebním postupu SP1 za výluky C+ D + E bude osobní drážní doprava přes železniční stanici Frýdlant n.O. přerušena. Doba přerušování drážní dopravy 19 dnů od 13.7. do 31.7. 2010. Ve stavebním postupu SP 3 (závěrečné práce) bude v denních výlukách přerušena osobní drážní doprava mezi ŽST Frýdlant n.O. a dopravou Ostravice a mezi ŽST Frýdlant n.O. a ŽST Kunčice p.O.

Omezení a přerušování nákladní drážní dopravy

Za výluky C - (květen, červen, červenec – 2010)

Za výluky C bude umožněno vjíždět vlaky ze směru od Pržna pouze na koleje č.1 a č.3. Vlaky ze směru od Kunčic pod Ondřejníkem a od Ostravice budou vjíždět pouze na koleje č.5, 3, 1. Ložné manipulace na manipulačních nakládkových kolejích jsou zachovány. Vzhledem k omezené kapacitě kolejiště na pouhé dvě tranzitní dopravní koleje nutno upravit staniční a traťovou technologii nákladní dopravy a koordinovat ji s osobní dopravou. Obsluhu nákladními vlaky se doporučuje realizovat v době sedla osobní dopravy.

Za výluky C+D+E – (po dobu 19 dnů, 13.7-31.7.2010)

Za výluky C + D + E bude osobní i nákladní drážní doprava přes železniční stanici Frýdlant n.O. přerušena. Doba přerušování drážní dopravy 19 dnů.

Obsluha dopravní Ostravice a obsluha manipulačních míst v ŽST Frýdlant n.O. nebude možná. Obsluha vlečky Slezskomoravská dráha, a.s. + KOVINTRADE s.r.o. bude možná z ŽST Pržno. Obsluha ŽST Frenštát p.R. se bude uskutečňovat ze ŽST Valašské Meziříčí.

Za výluky G – (srpen, září, říjen 2010)

Za výluky G jsou v ŽST Frýdlant nad Ostravicí v provozu koleje č. 2a, 6a, 2, 4, 6, 8, 1a, 1b. Vlaky ze směru od Pržna budou vjíždět na koleje č.2a+2, 4, 6a+6. Vlaky ze směru od Kunčic pod Ondřejníkem a od Ostravice budou vjíždět na koleje č.2, 4, 6a+6, 8. Ložné manipulace na manipulačních nakládkových kolejích v ŽST Frýdlant n.O. nejsou možné, přístupové koleje jsou vyloučeny z provozu. Vzhledem k omezené kapacitě kolejiště se doporučuje obsluhu nákladními vlaky realizovat v době sedla osobní dopravy.

Ve stavebním postupu SP 3 (závěrečné práce - listopad 2010) budou konány denní výluky traťových kolejí Frýdlant n.O. - Ostravice a Frýdlant.O. - Kunčice p.O. opakovaně o době trvání 6-8 hod. Obsluha nákladními vlaky bude provedena s náskokem před zahájením výluky nebo nákladní vlaky vyčkají ve vhodné stanici na ukončení výluky.

Zařízení staveniště (ZS)

Umístění a rozmístění zařízení staveniště je navrženo tak, aby bylo možno realizovat jednotlivé stavební objekty. Technické i sociální vybavení zařízení staveniště, staveništní komunikace, jejich zpevnění, případně jejich úprava není předmětem řešení technické části projektové dokumentace.

Plocha zařízení staveniště bude sloužit pro krátkodobé skládkování materiálu na volné ploše a ve skladištních buňkách. Rovněž zde budou skladové buňky ručního nářadí a menší mechanizace. Rovněž tak mohou být v areálu buňky, kanceláře a šatna. Areál bude po dobu prací vybaven mobilními chemickými WC a rovněž soupravou ručních hasebních prostředků a hasícími přístroji. K vytápění kancelářských a šatnových buněk v období nepřízně počasí se doporučuje vytápění elektrické, které je z hlediska požárního nejbezpečnější.

Areál zařízení staveniště bude vybaven kontejnery ke shromažďování a separaci odpadů.

V areálu bude potřebný počet zachytných plechových nádob pro zamezení úkapů ropných látek. Rovněž bude ve skladištní buňce zajištěno několik balení Vapexu pro likvidaci nenadálých úniků při případné poruše mechanismů.

Všechny stavební stroje a nákladní automobily budou v dokonalém technickém stavu zejména z hlediska možných úkapů ropných látek. Bude vedena kniha o technických prohlídkách vozidel a technický dozor investora bude dohlížet na technický stav tohoto vozidlového parku.

Celková plocha zařízení staveniště bude 3 000 m².

Zřízení ZS a úpravy (zpevnění) staveništních a přístupových komunikací je navrženo provádět před započítáním konkrétních modernizačních prací v koleji na trati.

Návoz materiálu je uvažován po železnici i silnici, vlastní staveništní doprava je pak umožněna v převážné většině případů silniční dopravou.

Plochy ZS a komunikace (polní, účelové a místní komunikace) budou po dokončení modernizace uvedeny do původního stavu, v případě zemního povrchu se urovnají, zkyprí a osejí travním semenem. Některé plochy ZS a komunikace, zpevňované pro potřeby stavby, mohou, po dohodě s investorem v zájmu správců nebo uživatelů, zůstat ponechány takto upravené (nebudou se uvádět do původního stavu).

Hlavním příjezdem na staveniště bude sjezd na drážní pozemek ze silniční komunikace Hlavní. Další vjezd je možný z přednádražního prostoru z ulice Poštovní v místě zakládkové

plochy, v místě budoucího podchodu a v prostoru parkoviště spojeného s autobusovými zastávkami.

Se zpevnováním komunikací se neuvažuje. Komunikace budou před stavbou zdokumentovány a po stavbě uvedeny do stavu v jakém se nacházely před stavbou. Případné náklady zhotovitele stavby řeší procentní stavba pro zařízení staveniště.

Odpady budou převáženy přístupovými komunikacemi na skládku v Panských Nových Dvorech.

Pro stavbu bude použita stávající zpevněná plocha na drážním pozemku u demolované budovy na Ostravickém zhlaví. Pro účely zařízení staveniště je možno jednat o případném nájmu v objektu SŽDC.

Úroveň navrhovaného technického řešení

Záměr odpovídá požadovanému standardu pro obdobné stavby a je v souladu s platnou legislativou.

Navržené technické i stavební řešení je v souladu s požadavky na obdobné stavby. Navržena rekonstrukce železniční stanice je řešena přiměřeným způsobem s ohledem na zabezpečení dopravního provozu během rekonstrukce nádraží a dopravní charakteristiky území p o realizaci rekonstrukce. Technické řešení je koncipováno účelně s optimalizací využití doprovodných ploch a dopravních požadavků.

7. Předpokládaný termín zahájení realizace záměru a jeho dokončení

Začátek stavby: duben 2010
Konec stavby: listopad 2010

Po dokončení stavby bude zaveden zkušební provoz jehož délku stanoví drážní úřad. Následně bude stavba zkolaudována a předána jako celek uživateli. Předávání do provozu se provede v celku po ukončení výluk.

8. Výčet dotčených územně samosprávných celků

Kraj Moravskoslezský
Město Město Frýdlant nad Ostravicí

9. Výčet navazujících rozhodnutí podle §10 odst.4 a správních úřadů, které budou tato rozhodnutí vydávat

Stavební povolení vydá speciální stavební úřad Drážní úřad, oblast Olomouc, sekce stavební. V souladu s ustanovením §79 odst.3 stavebního zákona navrhované stavební úpravy územní rozhodnutí nevyžadují, jedná se o stavební úpravy na stávajícím drážním tělese a na stávajících drážních pozemcích (viz. Souhlas s vydáním stavebního povolení, Městský úřad Frýdlant nad Ostravicí, Odbor regionálního rozvoje a stavební úřad, zn.: MUFO 4904/2009 z 13.3.2009).

II. Údaje o vstupech

1. Zábor půdy

Stavba je řešena na pozemcích p.č. 494 , 1137, 1198/1, 2598, 4349/1, 4349/4, 4398/13, 4408/1, 4408/5, 4408/6, 4408/7, 4408/9, 4408/15, 4410, 4411, 4412, 4413, 4414, 4415/1, 4415/6, 4417/1, 4418, 4419, 4422/1, 4422/2, 4422/3, 4422/9, 4423, dočasné zábory (pro výběhy komunikací přejezdů) 1122/1, 2502/3, 4446, 4447/1, 4449 a k.ú. Pržno p.č. 778 a 925 (trvalý zábor), které jsou ostatní plochou nebo zastavěnou plochou.

Zemědělská půda nebude stavbou „Rekonstrukce žst. Frýdlant nad Ostravicí“ dotčena.

Půda určená k plnění funkce lesa PUPLF

Půda určená k plnění funkce lesa nebude záměrem dotčena.

2. Odběr a spotřeba vody

Období výstavby

Pitná voda pro sociální potřeby bude zajištěna při výstavbě obvyklým způsobem. Výše spotřeby bude relativně malá a nebude mít vliv na zásobování obyvatelstva pitnou vodou, předpoklad je maximálně cca 80 l/pracovníka/den.

Technologická voda pro přípravu směsí bude k dispozici přímo v místech výroby směsí, hotová směs bude dovážena na stavbu. Betonové směsi budou vyráběny ve stávajících betonárnách, které mají zajištěn dostatečný přísun vody. Případná potřeba vody přímo na stavbě bude zajišťována v rámci zabezpečení dodávky prací dodavatelem stavebních prací. Nároky na spotřebu vody pro tyto účely budou časově omezené na dobu výstavby. Budování nových přípojek vody není nutné.

Období provozu

Stavba „Rekonstrukce žst. Frýdlant nad Ostravicí“ nesouvisí v době provozu s potřebou vody. Spotřeba vody nebude pro provoz žst. Frýdlant nad Ostravicí rozhodujícím ani omezujícím faktorem.

Realizací záměru nedojde ke změně v odběru a spotřebě vody.

3. Surovinové a energetické zdroje

Elektrická energie

Energetická náročnost:

- napájení odběrů stanice	40 kW
- osvětlení stanice	24 kW
- elektrický ohřev výměn	90 kW
- zabezpečovací zařízení	30 kW
- instalovaný výkon	$P_i = 224 \text{ kW}$
- součinitel náročnosti	$\beta = 0,875$
- celkem	196 kW
- navrhovaný výkon transformátoru	250 kW
- rezerva	54 kW

Ostatní materiály

Materiál (stavební materiál) pro potřeby stavby bude specifikován a uveden v projektu stavby. Jeho množství odpovídá velikosti stavby „Rekonstrukce žst. Frýdlant nad Ostravicí“.

Odhaduje se celková potřeba přepravy materiálu na maximální úrovni 25 000 tun, což představuje 1 250 nákladních aut, tedy přibližně zatížení do 5 nákladních aut v průměru denně po dobu výstavby. Pro dopravu materiálu bude využita železnice, z toho vyplývá předpoklad, že bude doprava vozidly nižší.

4. Nároky na dopravní a jinou infrastrukturu**Stávající doprava**

(dle Rekonstrukce ŽST Frýdlant nad Ostravicí, Projekt, B.2 Provozní a dopravní technologie, 11/2009)

Rok 2008

Tabulka č.3

mezistaniční úsek	kolej	směr	Počty vlaků zakreslených v GVD													podle směru				oba směry			
			EC, IC, Ex	ruš.R	Sp	Os	Sv	llex	Rn	Vn	Pn	Mn	Lv	celkem	NO	NN	NL	Nprav Npp Ng	Celkem	NO	NN	NL	Nprav Npp Ng
Frýdek-Místek Frýdlant nad Ostravicí	1	T	prav	1	2	30	3					2	38	36	2	38	44	71	4			75	
		pp								5	1	6	6	5	1	6	44		10	2		12	
		Z	prav	1	1	31	2					2	37	35	2	37	43						87
		pp								5	1	6	6	5	1	6	43						87
Frýdlant nad Ostravicí Kunčice pod Ondř.	1	T	prav	1	2	22					2	27	25	2	27	33	52	4				56	
		pp								5	1	6	6	5	1	6	33		10	2		12	
		Z	prav	1	2	24						2	29	27	2	29	35						68
		pp								5	1	6	6	5	1	6	35						68
Frýdlant nad Ostravicí Ostravice	1	T	prav			19	1				1	21	20	1	21	24	41	2				43	
		pp								2	1	3	3	2	1	3	24		4	2		6	
		Z	prav			19	2				1	22	21	1	22	25							49
		pp								2	1	3	3	2	1	3	25						49

Rozsah vlakové dopravy je uveden k datu zahájení platnosti jízdního řádu 2008/2009, tj. k 14.12.2008

Tabulka č.4

mezistaniční úsek	kolej	směr	Počty vlaků zakreslených v GVD											podle směrů				oba směry					
			EC, IC, Ex	R	Sp	Os	Sv	Hex	Rn	Vn	Pn	Mn	Lv	celkem	NO	NI	IL	Nprav Npp Ng	Celkem	NO	NI	IL	Nprav Npp Ng
Pržno Frýdlant nad Ostravicí	1	T	prav			1	30	2					3	36	33	3	36	43	65	6	2	71	
			pp								5	1	1	7	32	6	1	7	42		12	2	14
		Z	prav				30	2					3	35	32	3	35	42					85
			pp								5	1	1	7	25	6	1	7	33				
Frýdlant nad Ostravicí Kunčice pod Ondř.	1	T	prav			1	25					1	27	26	1	27	34	51	2	2	53		
			pp								5	1	1	7	25	6	1	7	33		12	2	14
		Z	prav				25						1	26	25	1	26	33					67
			pp								5	1	1	7	20	2	1	3	24				
Frýdlant nad Ostravicí Ostravice	1	T	prav				19	1				1	21	20	1	21	24	40	2	2	42		
			pp								2	1	3	20	2	1	3	24		4	2	6	
		Z	prav				18	2				1	21	20	1	21	24					48	
			pp								2	1	3	20	2	1	3	24					

Nákladní doprava

Nákladní doprava v úseku Ostrava hl.n. uhelné nádraží – Ostrava-Kunčice – Valašské Meziříčí je zaměřena na obsluhu průmyslových areálů podél této trati. Tyto průmyslové areály jsou připojeny řadou vleček, jedná se především o Báňskou vlečku OKD Doprava v Zárubku, dále o vlečku Vítkovice, vlečku ARCELOR MITTAL v Ostravě-Kunčicích, vlečku Dolu Paskov OKD Doprava, vlečku BIOCELu v Paskově, vlečku ARCELOR MITTAL - Válcoven plechu Frýdek-Místek, vlečku Severomoravské energetiky-výtopny Sviadnov a další vlečky. Vlaková doprava má charakter rozvozu a svozu místní zátěže, po této trati nejsou v nákladní dopravě vedeny tranzitní přepravní proudy. V úseku Frenštát p.R. – Valašské Meziříčí není vedena pravidelná nákladní doprava, v tomto úseku jsou vedeny nákladní vlaky jen podle potřeby. V době snížené propustnosti trati Polanka n.O. – Hranice n.M., z důvodu rozsáhlých stavebních prací nebo nehodových událostí, je trať Ostrava uhelné nádraží – Valašské Meziříčí používána v nákladní dopravě i v osobní dopravě k odklonové vozbě. V době intenzivních stavebních prací na trati Polanka n.O. – Hranice n.M. při výstavbě II.koridoru bylo vedeno odklonem v úseku Ostrava Kunčice – Valašské Meziříčí špičkově denně 10 - 15 párů nákladních vlaků. Nejvýznamnější dopravci provozující nákladní dopravu na této trati jsou ČD CARGO a.s. a OKD Doprava a.s. Ostrava. Dále uvedené počty nákladních vlaků jsou uvedeny podle změny JŘ ke dni 14.6.2009

Nákladní doprava ČD CARGO, a.s.

Zátěž ČD CARGO a.s. pro trať Ostrava uhelné nádraží – Valašské Meziříčí je shromažďována ve vlakových stanicích Ostrava hl.n., Ostrava-Kunčice, Valašské Meziříčí a zpětně v těchto stanicích zpracována. Vlakové stanice tvoří v GVD 2009 pro trať Ostrava uhelné nádraží – Valašské Meziříčí tyto relace:

Ostrava hl.n. na pravém nádraží	- relace Paskov vlečka Biocel	4 Pn
Ostrava hl.n. na levém nádraží	- relace Lískovec u Fr.+Frýdek-Místek	3 Pn
Ostrava-Kunčice	- relace Vratimov+Důl Paskov	2 Mn
	- relace Lískovec u Fr, F-M	2 Pn

V úseku Ostrava hl.n. báňské nádraží VOK - Frýdek-Místek - Dobrá u F-M jsou vedeny dopravcem ČD CARGO tři páry pravidelných Mn (3 páry ucelených souprav pro vlečku Hyundai v Nošovicích).

Pro úsek Frýdek-Místek – Frýdlant n.O. – Frenštát p.R jsou vlaky tvořeny v ŽST Frýdek-Místek. V relaci Frýdek-Místek – Frenštát p.R. je veden jeden pár pravidelných manipulačních vlaků. Mezi Frýdlantem n.O. a Ostravicí je veden jeden pár pravidelných manipulačních vlaků. V ŽST Frýdlant n.O. se provádí obsluha nakládkových kolejí (5a-sypké substráty, 7-ostatní substráty) a obsluha vlečky na širé trati v km 102,296 mezi Pržnem a Frýdlantem n.O. Obsluha vlečky na širé trati se v GVD 2009 od změny JŘ dne 14.6.2009 provádí jednou obsluhou denně podle potřeby. Obsluha se provádí jízdou z ŽST Frýdlant n.O. na vlečku a zpět do stanice bez uvolnění traťové koleje.

Stanovení výhledové dopravy

*Rozsah dopravy dle Koncepce rozvoje dopravní infrastruktury v MSK
(aktualizace únor 2008)*

Tabulka č.5

VÝHLEDOVÝ ROZSAH VLAKOVÉ DOPRAVY ZA 24 HOD – PRACOVNÍ DEN						
Úsek trati	Směr jízdy	Rychlíky	Osobní doprava	Nákladní doprava	Osobní doprava oba směry	Nákladní doprava oba směry
Frýdek-Místek - Frýdlant n.O. 302 (JŘ ČD 323)	►	0	56	3	112	5
	◄	0	56	2		
Frýdlant n.O. - Frenštát p.R. 302 (JŘ ČD 323)	►	0	36	2	72	4
	◄	0	36	2		
Frýdlant n.O. - Ostravice 302 (JŘ ČD 324)	►	0	22	2	44	4
	◄	0	22	2		

VÝHLEDOVÝ ROZSAH VLAKOVÉ DOPRAVY NOČNÍ DOPRAVA 22-6 HOD						
Úsek trati	Směr jízdy	Rychlíky	Osobní doprava	Nákladní doprava	Osobní doprava oba směry	Nákladní doprava oba směry
Frýdek-Místek - Frýdlant n.O. 302 (JŘ ČD 323)	►	0	7	0	13	0
	◄	0	6	0		
Frýdlant n.O. - Frenštát p.R. 302 (JŘ ČD 323)	►	0	5	0	9	0
	◄	0	4	0		
Frýdlant n.O. - Ostravice 302 (JŘ ČD 324)	►	0	4	0	8	0
	◄	0	4	0		

Regionální osobní doprava dle koncepce KÚ Moravskoslezského kraje

Příměstská doprava osobními vlaky v relaci:

- Linka S5 Ostravice - Ostrava-Svinov, elektrická trakce, takt 60 min
- Linka S6 (Val. Meziříčí) Veřovice – Frenštát p.R. – Ostrava hl.n., elektrická trakce, takt 60 min

Proložením linek příměstské dopravy vznikne v úseku Frýdlant n.O. – Ostrava-Kunčice výsledný takt 30 min.

Rychlá regionální doprava spěšnými vlaky a zrychlenými vlaky v relaci:

- Linka R2 (Vsetín) Valašské Meziříčí – Ostrava Svinov, elektrická trakce, takt 120 min
- Linka S6 zrychlený Os Frenštát p.R./Ostravice – Ostrava hl.n./Ostrava-Svinov, elektrická trakce, takt 120 min

Proložením jednotlivých linek rychlé regionální dopravy vznikne v úseku Ostrava-Kunčice – Frýdlant n.O. výsledný takt 60 min v nabídce spěšných a zrychlených vlaků rychlé regionální dopravy.

Střídáním příměstských linek a linek rychlé regionální dopravy bude takt vlaků v úseku Frýdlant n.O. – Ostrava-Kunčice zahuštěn na výsledný interval 15 min, v úseku Frenštát p.R. – Frýdlant n.O. na 30 min. V úseku Ostravice – Frýdlant n.O. na 60 min, ráno a odpoledne jednotlivými vlaky na 30 min

Doba trvání dopravní špičky

Celková doba trvání špičky, kdy vlaky příměstské dopravy v úseku Frýdlant n.O. – Ostrava budou vedeny v taktu 30 min a vlaky rychlé regionální dopravy budou vedeny v taktu 60 min, se předpokládá od 4:30 - do 23:00 hod.

Dálková osobní doprava

Výhledově bude trať Ostrava uh.nádr.-Valašské Meziříčí bez dálkové osobní dopravy, případně v době zvýšené frekvence cestujících (pátek, neděle) budou vedeny jednotlivé vlaky například v relaci Ostrava hl.n. – Brno.

Nákladní doprava

V nákladní dopravě bude zajišťován svoz a rozvoz místní zátěže v relacích Frýdek-Místek – Frýdlant n.O. – Frenštát p.R., Frýdlant n.O. – Ostravice, z ŽST Frýdlant n.O. bude obsluhována vlečka SMD (provozovatel Slezskomoravská dráha) a KOVINTRADE odbočující v km 102,296 . V úseku Frýdek-Místek - Frenštát p.R. budou vedeny pravidelně dva páry vlaků, v úseku Frýdlant n.O. - Ostravice bude veden jeden pár vlaků. Podle potřeby je dále v trati O.-Kunčice - Valašské Meziříčí trasováno 5 párů nákladních vlaků, které v ŽST Frýdlant n.O. tranzitují a dva páry nákladních vlaků podle potřeby v trati Frýdlant n.O. - Ostravice.

V ŽST Frýdlant n.O. se navrhuje zřídit dvě nástupiště,

- a) ostrovní nástupiště mezi kolejemi č.2 a č.4 dl. 170 m a
- b) ostrovní nástupiště mezi kolejemi č.1 a č.3+3a délky 245 m.

U nástupištních hran vznikne 5 dopravních kolejí: 3+3a, 1, 2, 4. Nástupištní hrana u koleje 3+3a je rozdělena cestovými návěstidly.

Navržené řešení vyhoví v současném stavu vlakové dopravy v nezávislé trakci, tak cílovém stavu provozu v elektrické trakci na všech zaústěných tratích do Frýdlantu n.O. Navržené řešení vyhoví i dočasnému přechodnému stavu, kdy trať Ostrava - Valašské Meziříčí nebude elektrizována v celé délce a vlaky budou vedeny v elektrické i v dieselové trakci a v úseku Ostravice - Frýdlant n.O. bude vlaková doprava vedena v nezávislé trakci. V ŽST Frýdlant n.O. se nepředpokládají přepřahy vlaků ze závislé na nezávislou trakci a opačně.

II. Údaje o výstupech

1. Množství a druh emisí do ovzduší

Při výstavbě

Plošné zdroje emisí

V průběhu výstavby objektu bude zdrojem znečištění ovzduší automobilová doprava vyvolaná transportem stavebních materiálů a dále provoz stavebních mechanismů na ploše staveniště. Jejich množství je minimální, soustředěno do omezeného časového prostoru.

Při přepravě materiálu se předpokládá použití nákladních automobilů Tatra s nosností od 10 do 28 t. Předpoklad průměrného ložení je 20 t. Pro jízdy i prázdných nákladních automobilů je nutné počítat s dvojnásobkem těchto čísel.

Odhaduje se celková potřeba přepravy materiálu na maximální úrovni 25 000 tun, což představuje 1 250 nákladních aut, tedy přibližně zatížení do 5 nákladních aut v průměru denně po dobu výstavby, která je plánována na cca 240 dní. Předpokládá se pracovní doba 8 hodin denně. V některých dnech může docházet k vyšší koncentraci jízd vozidel, v době, kdy se budou provádět kabelové trasy nebo rekonstrukce budovy bude doprava naopak téměř nulová. Výše uvedená čísla platí v případě, že všechny materiál se doveze a odveze silniční dopravou, což není pravděpodobné. Je vysoce pravděpodobné že kolejovými prostředky bude zmanipulováno minimálně 10 % objemu stavebních materiálů. Výsledný poměr však bude znám až na základě technologie prací vítězného zhotovitele stavby.

Emise z tohoto pracovního procesu zahrnují emise vozidel dopravní obsluhy, stavebních strojů, jejichž množství závisí na množství nasazených dopravních a stavebních mechanismů, jejich technickém stavu a době provozu.

Množství emisí z plošných zdrojů v tomto případě nelze stanovit, neboť tyto závisí na době výstavby, ročním období, konkrétních klimatických podmínkách apod. Významným faktorem bude organizace výstavby v lokalitě. Za příznivých klimatických podmínek se vliv stavebních činností ve zhoršení kvality ovzduší v oblasti výstavby nad únosnou míru v oblasti Frýdlant nad Ostravicí neprojeví.

Rozsah stavební činnosti při přípravě území bude časově omezen na dobu vlastní realizace stavby. Zpracování programu organizace výstavby bude v lokalitě významným faktorem omezujícím negativní dopad nakloní území.

Množství emisí z plošných zdrojů v tomto případě nelze stanovit, neboť tyto závisí na době výstavby, ročním období, konkrétních klimatických podmínkách apod. Působení zdroje je možné odborným odhadem stanovit jako množství emitovaného prachu na cca

0,5 – 0,6 t/stavbu. Prašnost se může projevit především za nepříznivých klimatických podmínek a při špatné organizaci práce. Organizace práce bude významným faktorem omezení možných vlivů.

Imisní charakteristika lokality

Imisní situace vzhledem k poloze ovlivněna zejména provozem zdrojů v nedaleké průmyslové zóně, ležící západně od posuzované silnice, emisemi lokálních zdrojů (zejména v zimním období), v malé míře též dopravou na posuzované komunikaci.

Pro ilustraci stávající imisní situace v oblasti jsou níže uvedeny koncentrace znečišťujících látek, naměřené manuálním měřicím programem TCELM (staré číslo ISKO 1356 Čeladná) v roce 2005. Cílem měřicího programu je stanovení celkové hladiny pozadí koncentrací. Reprezentativnost naměřených údajů je oblastní měřítko - městské nebo venkov (4 - 50 km).

Imisní koncentrace znečišťujících látek - stanice TCELM [$\mu\text{g}/\text{m}^3$]

Tabulka č.6

Rok	Max. denní koncentrace NO ₂	Průměrná roční koncentrace NO ₂	Max. denní koncentrace PM ₁₀	Čtvrtletní koncentrace PM ₁₀ ³⁾	
				3. kvartál	4. kvartál
2007	73,6	20,8	121 (36 MV: 44)	26	38

- Pozn.: ¹⁾ Hodnoty pro průměrné denní koncentrace jsou uvedeny jako maximální z celého roku
²⁾ 19 (36) MV: 19. (36.) nejvyšší naměřená hodnota – určuje, zda je překročen přípustný počet překročení hodnoty limitu. V případě vyšší hodnoty než je limitní hodnota jsou imisní limity překračovány.
³⁾ Roční průměry nejsou k dispozici

Nejbližší stanice měřící imisní koncentrace benzenu jsou v Třinci a Ostravě. Pozad'ové koncentrace benzenu lze vzhledem k poloze lokality odhadnout do $2 \mu\text{g}/\text{m}^3$, benzo(a)pyrenu kolem $1 \text{ ng}/\text{m}^3$.

Město Frýdlant nad Ostravicí je uvedeno ve Věstníku MŽP č. 3/2007 jako oblast se zhoršenou kvalitou ovzduší (OZKO). Jsou zde překračovány imisní limity pro roční průměry koncentrací PM₁₀ (100 % území) a benzo(a)pyrenu (12,5 % území).

Imisní limity pro znečišťující látky

V současné době jsou platné imisní limity, stanovené Nařízením vlády č. 597/2006 Sb. Vzhledem k poloze území jsou v oblasti platné imisní limity pro ochranu zdraví lidí. V následující tabulce jsou uvedeny imisní limity znečišťujících látek.

Imisní limity – ochrana zdraví lidí

Tabulka č.7

Znečišťující látka	Doba průměrování	Imisní limit	Přípustná četnost překročení za kalendářní rok
Oxid dusičitý	1 hodina	200 µg/m ³	18
Oxid dusičitý	1 kalendářní rok	40 µg/m ³	-
Oxid uhelnatý	Maximální denní osmihodinový průměr	10 mg/m ³	-
PM ₁₀	24 hodin	50 µg/m ³	35
PM ₁₀	1 kalendářní rok	40 µg/m ³	-
Benzen	1 kalendářní rok	5 µg/m ³	-

Dopravní systémy jsou liniovým zdrojem znečištění ovzduší, železniční doprava je jedním z druhů dopravy nejméně zatěžujícím okolní systémy emisemi. Zvýšená zátěž prostředí se může projevit při přepravě, tj. dovozu stavebních materiálů a zároveň odvozu odpadů. Významná část materiálu bude dopravena železnicí. Při přepravě automobilové dopravy, je tato trasována mimo souvislou antropogenní zónu.

Doba působení zdroje emisí je soustředěna do období vlastní stavby, tj. cca 240 dní. Po ukončení stavby není očekáván zdroj znečištění ovzduší. Rekonstrukce železniční stanice zlepší dopravní charakteristiky území bez významného dopadu na ovzduší.

2. Odpadní vody

Období výstavby

V době výstavby mohou být očekávány odpadní vody pouze typu odpadních vod ze sociálního zařízení staveniště, tyto vody nejsou určujícím impaktem, sociální zařízení staveniště bude řešeno dodavatelem stavby stejným způsobem jako u obdobných staveb.

Předmětná stavba není situována v žádné z kategorií ochranných pásem zdrojů vod.

Období provozu

Rekonstrukcí se nemění rozsah stávajícího stavu, množství odváděných dešťových vod se nemění.

3. Kategorizace odpadů

Odpady z předpokládaného záměru je možné rozdělit do následujících částí:

- odpady vznikající během výstavby (z přípravy staveniště, odpady ze stavebních prací),
- odpady vznikající při vlastním provozu

Odpad vznikající během výstavby

Při výstavbě budou vznikat odpady uvedené v následující tabulce. Odpady jsou zařazeny dle vyhlášky MŽP č. 381/2001 Sb., kterou se stanoví Katalog odpadů, Seznam nebezpečných odpadů a seznamy odpadů a států pro účely vývozu, dovozu a tranzitu odpadů a postup při udělování souhlasu k vývozu, dovozu a tranzitu odpadů (Katalog odpadů).

Tabulka č.8

Kód druhu odpadu.	Název druhu odpadu	Popis	Kategorie odpadu
170504	Zemina a kamení neuvedené pod číslem 17 05 03	čistá výkopová zemina	O
170508	Štěrka ze železničního svršku neuvedený pod číslem 170507	štěrka z kolejíště	O
170107	Směsi nebo oddělené frakce betonu, cihel, tašek a keramických výrobků neuvedené pod číslem 17 01 06	stavební a demoliční suť	O
170101	Beton	beton z demolic objektů, základů , kůly a sloupy betonové	O
170302	Asfaltové směsi neuvedené pod číslem 17 03 01	vybouraný asf.beton (demolice vozovky), asf.stavební nátěry	O
170904	Směsné stavební a demoliční odpady neuvedené pod čísly 170901, 170902 a 170903	směsné stavební a demoliční odpady	O
170201	Dřevo	dřevo po stav.použití, z demolic	O
170405	Železo a ocel	železný šrot – konstrukce, stožáry, kolejnice	O
120101	Piliny a třísky železných kovů	piliny ze železných kovů	O
120103	Piliny a třísky neželezných kovů	piliny z neželezných kovů	O
160118	Neželezné kovy	šrot neželezných kovů	O
160213	Vyřazená zařízení obsahující nebezpečné složky neuvedené pod čísly 160209 až 160212	výhybky znečištěné mazadly	N
170402	Hliník	odpad hliníku	O
170401	Měď, bronz, mosaz	odpad mědi a jejích slitin	O
170411	Kabely neuvedené pod 17 04 10	zbytky kabelů vodičů	O
080111	Odpadní barvy a laky obsahující organická rozpouštědla nebo jiné nebezpečné látky	odpadní nátěr.hmoty	N
080117	Odpady z odstraňování barev nebo laků obsahujících organická rozpouštědla nebo jiné nebezpečné látky	odpadní ředidla, zbytky, staré nátěrové hmoty	N
150110	Obaly obsahující zbytky nebezpečných látek nebo obaly těmito látkami znečištěné	obaly od nátěrových hmot	N
150102	Plastové obaly	obaly plastové	O
150101	Papírové a lepenkové obaly	obaly papírové	O
170103	Tašky a keramické výrobky	izolátory porcelánové	O
170604	Izolační materiály neuvedené pod čísly 170601 a 170603	pryžové podložky	O
170203	Plasty	plast, PE podložky	O

*Přesný výčet jednotlivých odpadů včetně množství bude uveden v projektu na základě výkazu výměr.

Vymezení základních množství odpadů dle projektového řešení

Tabulka č.9

Katalogové číslo	Kateg.	Popis	Jedn.	Množství	Koef.	Jedn.	Množství
17 01 01	O	beton z demolic objektů, zákl.TV	m ³	1 240	2,20	t	396
17 02 01	O	dřevo po stav. použití z demolic	m ³	120	2,20	t	396
17 02 02	O	odpad z interiérů rekonstr.-sklo	m ³	4	2,20	t	396
17 03 02	O	vybouraný asfaltový beton	m ³	90	2,00	t	0
17 04 05	O	žel. šrot-konstr., stožáry, kolej	t	30	1,000	t	30
17 04 07	O	šrot z neželezných kovů	t	1	1,00	t	1
17 04 08	O	zbytky kabelů, vodičů	t	4	1,000	t	4
17 05 01	O	čistá výkopová zemina-odkop	m ³	18 500	1,8	t	10 980
17 05 07	O	lokálně znečištěný štěrk z výhyb.	t	240	1,000	t	4

Poznámka: Specifikace množství odpadů bude upřesněna dodavatelem stavby při realizaci.

Za zneškodnění odpadů je odpovědný investor stavby, ten svou povinnost může přenést na dodavatele. Odpady kategorie N budou zneškodněny specializovanými firmami. Jejich specifikace je možná dle seznamu specializovaných firem, majících licenci, seznam oprávněných firem k nakládání s výše uvedenými odpady.

Investor a dodavatel stavby zabezpečí způsob nakládání s odpady dle jednotlivých kategorií v souladu se stávajícími legislativními požadavky. Podle uvedené legislativy je původce povinen vznik odpadů omezovat a vytvářet podmínky pro využívání odpadů a jejich zneškodňování.

Odpady, které vzniknou v průběhu stavebních prací, budou odvázeny a likvidovány mimo staveniště, což bude zajištěno prováděcí firmou nebo odbornou firmou. Stavební dodavatel je povinen vést evidenci odpadů.

Doporučuji, aby investor při uzavírání smluv na jednotlivé dodávky stavebních prací zakotvil ve smlouvách povinnost zhotovitele k odstraňování odpadů způsobených jeho činností.

Odpady vznikající v průběhu provozu po realizaci stavby

Tabulka č. 10

Kód druhu odpadu	Název druhu odpadu	Kategorie odpadu	Předpokládaný způsob zneškodnění
15 01 06	Směsné obaly	O	odborná firma
20 02 01	Biologicky rozložitelný odpad	O	odborná firma
20 03 01	Směsný komunální odpad	O	odborná firma
20 01 21	Zářivky a/nebo ostatní odpad s obsahem rtuti	N	odborná firma

* odborný odhad množství dle obdobných zařízení

Původce bude dle povinností uvedených v zák.č. 185/2001:

- odpady zařazovat podle druhů a kategorií stanovených v Katalogu odpadů,
- vzniklé odpady které nemůže sám využít, trvale nabízet k využití jiné právnické nebo fyzické osobě k možnému využití,
- nelze-li odpady využít, zajistit jejich zneškodnění,
- kontrolovat nebezpečné vlastnosti odpadů a nakládat s nimi podle jejich skutečných vlastností,
- shromažďovat utříděné podle druhů a kategorií,
- zabezpečit je před nežádoucím znehodnocením, odcizením nebo únikem ohrožujícím životní prostředí.

Odvoz a zneškodnění odpadů bude smluvně zajištěno odbornou firmou. Nakládání s odpady bude řešeno v souladu s požadavky schváleného Programu odpadového hospodářství kraje, zejména z hlediska třídění odpadů a možnosti jejich recyklace.

4. Rizika havárií vzhledem k navrženému použití látek a technologií

Možnost vzniku havárií

Navržený záměr není takovým záměrem, který by sebou nesl zásadní riziko vyplývající z používání látek nebo technologií.

Možnost vzniku havárie s negativním dopadem na ovzduší a klima, vodu, půdu, geologické podmínky a zdraví obyvatel vycházející z dopravy používané v rámci stavebních prací lze technickými opatřeními omezit na minimum.

Problémy by mohly nastat při nesprávném nakládání s odpady, při nedodržení protipožárních opatření, při havárii vozidel na přilehlých komunikacích v rámci stavby. Případný únik motorového oleje, nafty či benzínu bude eliminován pravidelnou kontrolou technického stavu a pravidelnou údržbou vozidel a stavebních mechanismů v průběhu vlastní stavby.

Možnost vzniku havárií může souviset s:

- úniky látek
- selháním lidského faktoru

Úniky látek

Předpokládat lze pouze úniky ropných látek z dopravních a mechanizačních prostředků. Případné úniky ropných látek je nutno okamžitě zabezpečit využitím sorpčních prostředků, případně zajistit sanaci horninového prostředí postižené lokality. Postižená lokalita musí být v co nejkratším časovém horizontu sanována.

Mechanizace využívané v rámci železniční stanice budou udržovány v dobrém technickém stavu bez předpokladu negativního úniku škodlivin z těchto zařízení uvedena do původního stavu.

Selhání lidského faktoru

Riziko ohrožení kvality životního prostředí vlivem selhání lidského faktoru souvisí zejména s nehodami. Pokud dojde během provozu k jakékoli poruše na zařízení nebo havárii, budou učiněna opatření, aby se podobná situace následně neopakovala.

Zajištění bezpečnosti provozu stavby při jejím užívání.

Při stavebních pracích je nutno respektovat zákon č. 309/2006 Sb. a nařízení vlády č. 591 ze dne 12. prosince 2006 o bližších minimálních požadavcích na bezpečnost a ochranu zdraví při práci na staveništích a dále je nutné dodržovat ustanovení zákona č. 22/1997 Sb. v platném znění. Při provozu stavby musí zaměstnavatel respektovat zásady stanovené vyhláškou 309/2006.

5. Hluk

Stavbou „Rekonstrukce žst. Frýdlant nad Ostravicí“ bude provedena rekonstrukce stávajícího nádraží ve Frýdlantu nad Ostravicí.

Stavební práce

Podle nařízení vlády číslo 148/2006 Sb., o ochraně zdraví před nepříznivými účinky hluku a vibrací, příloha č. 2, část B, činí nejvyšší přípustná hodnota hluku ze stavební činnosti:

V chráněném vnitřním prostoru budov:

základní hladina hluku $L_{Aeq,T} = 40$ dB (§ 10, odst.2 NV č.148/2006 Sb.)

korekce na druh chráněného prostoru dle příl. č. 2, část A, NV 148/2006 Sb.)

obytné místnosti - v denní době 0 dB

- v noční době -10 dB

Z toho : $L_{Aeq,T} = 40$ dB pro denní dobu

$L_{Aeq,T} = 30$ dB pro noční dobu

Pro denní dobu pak bude hygienický limit :

a) při provádění stavební činnosti 8 hodin v době mezi 7. a 21. hodinou :

$$L_{Aeq,T} = 40 \text{ dB}$$

$$t_1 = 8 \text{ hodin}$$

$$L_{Aeq,s} = L_{Aeq,T} + 10 \cdot \lg(429 + t_1)/t_1 = 40 + 10 \cdot \lg(429 + 8)/8 = 57,4 \text{ dB}$$

b) při provádění stavební činnosti 14 hodin v době mezi 7. a 21. hodinou :

$$L_{Aeq,T} = 40 \text{ dB}$$

$$t_1 = 14 \text{ hodin}$$

$$L_{Aeq,s} = L_{Aeq,T} + 10 \cdot \lg(429 + t_1)/t_1 = 40 + 10 \cdot \lg(429 + 14)/14 = 55,0 \text{ dB}$$

V chráněném venkovním prostoru ostatních staveb a chráněném ostatním venkovním prostoru

základní hladina hluku $L_{Aeq,T} = 50$ dB (§ 11, odst.4 NV č.148/2006 Sb.)

korekce na druh chráněného prostoru dle příl. č. 3, část A, NV 148/2006 Sb.)

chráněné venkovní prostory - v denní době 0 dB

- v noční době -10 dB

korekce na hluk ze stavební činnosti (7 až 21 hod.) +15 dB

Z toho : $L_{Aeq,T} = 65$ dB pro denní dobu

Provoz po realizaci stavby

Vnitřní prostor

Nejvyšší přípustná maximální hladina akustického tlaku A uvnitř staveb pro bydlení a staveb občanského vybavení se stanoví pro hluky šířící se ze zdrojů uvnitř budovy součtem základní maximální hladiny hluku $L_{pAmax} = 40$ dB a korekcí přihlížejících k využití prostoru a denní době podle přílohy č.5 k tomuto nařízení. Obsahuje-li hluk výrazné tónové složky nebo má výrazně informativní charakter, jako například řeč nebo hudba, přičítá se další korekce -5 dB. Za hluk ze zdrojů uvnitř budovy se pokládá i hluk ze stacionárních zdrojů, umístěných mimo posuzovaný objekt, pronikající do těchto objektů jiným způsobem než vzduchem, to znamená konstrukcemi nebo podložími. Při provádění povolených stavebních úprav uvnitř budovy je přípustná korekce +15 dB k základní maximální hladině akustického tlaku v době od 7 do 21 hod.

Příloha č. 5

Korekce pro stanovení hodnot hluku v obytných stavbách a ve stavbách občanského vybavení

Tabulka č.11

Druh chráněné místnosti		Korekce /dB/
Nemocniční pokoje	6.00 až 22.00 h	0
	22.00 až 6.00 h	-15
Operační sály	Po dobu používání	0
Lékařské vyšetřovny, ordinace	Po dobu používání	-5
Obytné místnosti	6.00 až 22.00 h	0*
	22.00 až 6.00 h	-10*
Hotelové pokoje	6.00 až 22.00 h	+10
	22.00 až 6.00 h	0
Přednáškové síně, učebny a pobytové místnosti škol, jeslí, mateřských škol a školských zařízení		+5
Koncertní síně, kulturní střediska		+10
Čekárny, vestibuly veřejných úřadoven a kulturní zařízení, kavárny, restaurace		+15
Prodejny, sportovní haly		+20

* V okolí hlavních komunikací, kde je hluk z těchto komunikací převažující a v ochranném pásmu drah je přípustná další korekce + 5 dB

Pro jiné prostory, v tabulce jmenovitě neuvedené, platí hodnoty pro prostory funkčně obdobné.

Venkovní prostor

Stanovení nejvyšší přípustné ekvivalentní hladiny hluku vychází ze základní hladiny hluku $L_{AZ} = 50$ dB(A) a korekcí přihlížejících k místním podmínkám a denní době.

Korekce pro výpočet hodnot hluku ve venkovním prostoru

Podle nařízení vlády č. 148/2006 Sb. o ochraně zdraví před nepříznivými účinky hluku a vibrací pak platí korekce pro základní hladinu 50 dB(A) pro stanovení hodnot hluku ve venkovním prostoru následující:

Tabulka č.12

Způsob využití území	Korekce dB(A)			
	1)	2)	3)	4)
Chráněné venkovní prostor staveb lůžkových zdravotnických zařízení včetně lázní	-5	0	+5	+15
Chráněné venkovní prostor lůžkových zdravotnických zařízení včetně lázní	0	0	+5	+15
Chráněné venkovní prostor ostatních staveb a chráněný ostatní venkovní prostor	0	+5	+10	+20

- 1) Korekce se použije pro hluk z veřejné produkce hudby, hluk z provozoven služeb a dalších zdrojů hluku (§30 odst.1 zák.č.258/2000 Sb.), s výjimkou letišť, pozemních komunikací, nejde-li o účelové komunikace, a dále s výjimkou drah, nejde-li o železniční stanice zajišťující vlakové práce. Zejména rozřadování a sestavu nákladních vlaků, prohlídky vlaků a opravy vozů.
- 2) Použije se pro hluk z pozemní dopravy na pozemních komunikacích s výjimkou účelových komunikací, a drahách.

- 3) *Použije se pro hluk z dopravy na hlavních pozemních komunikacích v území, kde hluk z dopravy na těchto komunikacích je převažující nad hlukem z dopravy na ostatních pozemních komunikacích. Použije se na hluk na drahách v ochranném pásmu dráhy.*
- 4) *Použije se v případě staré hlukové zátěže z dopravy na pozemních komunikacích a drahách, který je v chráněných venkovních prostorech staveb a v chráněném venkovním prostoru vznikl do 31. prosince 2000. Tato korekce zůstává zachována i po položení nového povrchu vozovky, výměně kolejového svršku, popřípadě rozšíření vozovek při zachování směrového nebo výškového vedení pozemní komunikace nebo dráhy, při které nesmí dojít ke zhoršení stávající hlučnosti v chráněném venkovním prostoru staveb a v chráněném, venkovním prostoru a pro krátkodobé objízdné trasy.*

Pro zájmové území platí – chráněné venkovní prostory ostatních staveb a chráněné ostatní venkovní prostory:

Hluk z dopravy na drahách v ochranném pásmu dráhy den $L_{Aeq} = 60$ dB, noc $L_{Aeq} = 55$ dB

Hluk z dopravy na drahách mimo ochranné pásmo dráhy den $L_{Aeq} = 55$ dB, noc $L_{Aeq} = 50$ dB

Zdroje hluku

Stavební práce

Při přepravě materiálu se předpokládá použití nákladních automobilů Tatra s nosností od 10 do 28 t. Předpoklad průměrného ložení je 20 t. Pro jízdy i prázdných nákladních automobilů je nutné počítat s dvojnásobkem těchto čísel.

Při celkové přepravě materiálu na maximální úrovni 25 000 tun bude potřeba 1 250 nákladních aut, 5 nákladních aut v průměru denně po dobu výstavby. Doba výstavby je odhadována na 240 dní s pracovní dobou 8 hodin denně. V některých dnech může docházet k vyšší koncentraci jízd vozidel, v době, kdy se budou provádět kabelové trasy nebo rekonstrukce budovy bude doprava naopak téměř nulová.

Jedná se o maximální zátěž, která bude ve skutečnosti nižší, protože bude využita pro dovoz materiálu železnice. Kolejovými prostředky bude zmanipulováno minimálně 10 % objemu stavebních materiálů. Výsledný poměr však bude znám až na základě technologie prací vítězného zhotovitele stavby. Z toho důvodu je použita pro zhodnocení možné hlukové zátěže v době stavby maximální možná zátěž, tj. dovoz materiálu vozidly. Skutečný vliv bude nižší.

Způsob (množství, kvalitativní a kvantitativní složení) nasazení stavebních mechanismů v území bude záviset na dodavatelské stavební firmě, tento vliv bude sledován v omezenou dobu, pouze po dobu stavby. Každá stavební činnost má na danou lokalitu vliv, v předmětném případě je možné konstatovat, že doba stavby bude omezená.

V průběhu stavebních prací lze krátkodobě očekávat zvýšené zatížení území hlukem ze stavebních strojů, zvláště při provádění zemních prací. Tyto činnosti jsou prováděny téměř výhradně v denní době. Nepředpokládá se stavební činnost v noční době, ve dnech pracovního klidu a o svátcích. Při výstavbě bude užitá řada strojů, které většinou patří k významným zdrojům hluku. Dle způsobu šíření hluku do okolí se bude jednat o zdroje liniové (např. doprava zeminy, stavebních materiálů) a bodové (např. míchače, kompresory, vrtné soupravy apod.).

Předpoklad parametrů použitých strojů - zemní práce

Tabulka č.13

Číslo zdroje hluku	Typ stroje, název	Akustický výkon	Hladina akustického tlaku ve vzdálenosti r [m]	Doba používání stroje
		L_W v dB	L_{pAr} v dB	hod/den
ZEMNÍ PRÁCE				
1	Buldozer	-	$L_{pA10} = 95$ dB(A)	4
4	Nakladač UNC	-	$L_{pA10} = 83$ dB(A)	3
5	Nákladní automobily		$L_{pA10} = 88$ dB(A)	Četnost jízd nákladních automobilů na stavenišť a ze stavenišť – 5/den
5	Čerpadlo betonové směsi	-	$L_{pA10} = 80$ dB(A)	2
6	Domíchávače betonové směsi	92 dB(A)	-	4

Způsob (množství, kvalitativní a kvantitativní složení) nasazení stavebních mechanismů v území bude záviset na dodavatelské stavební firmě, tento vliv bude sledován v omezenou dobu, pouze po dobu stavby. Každá stavební činnost má na danou lokalitu vliv, v předmětném případě je možné konstatovat, že doba stavby bude omezená.

Doprava

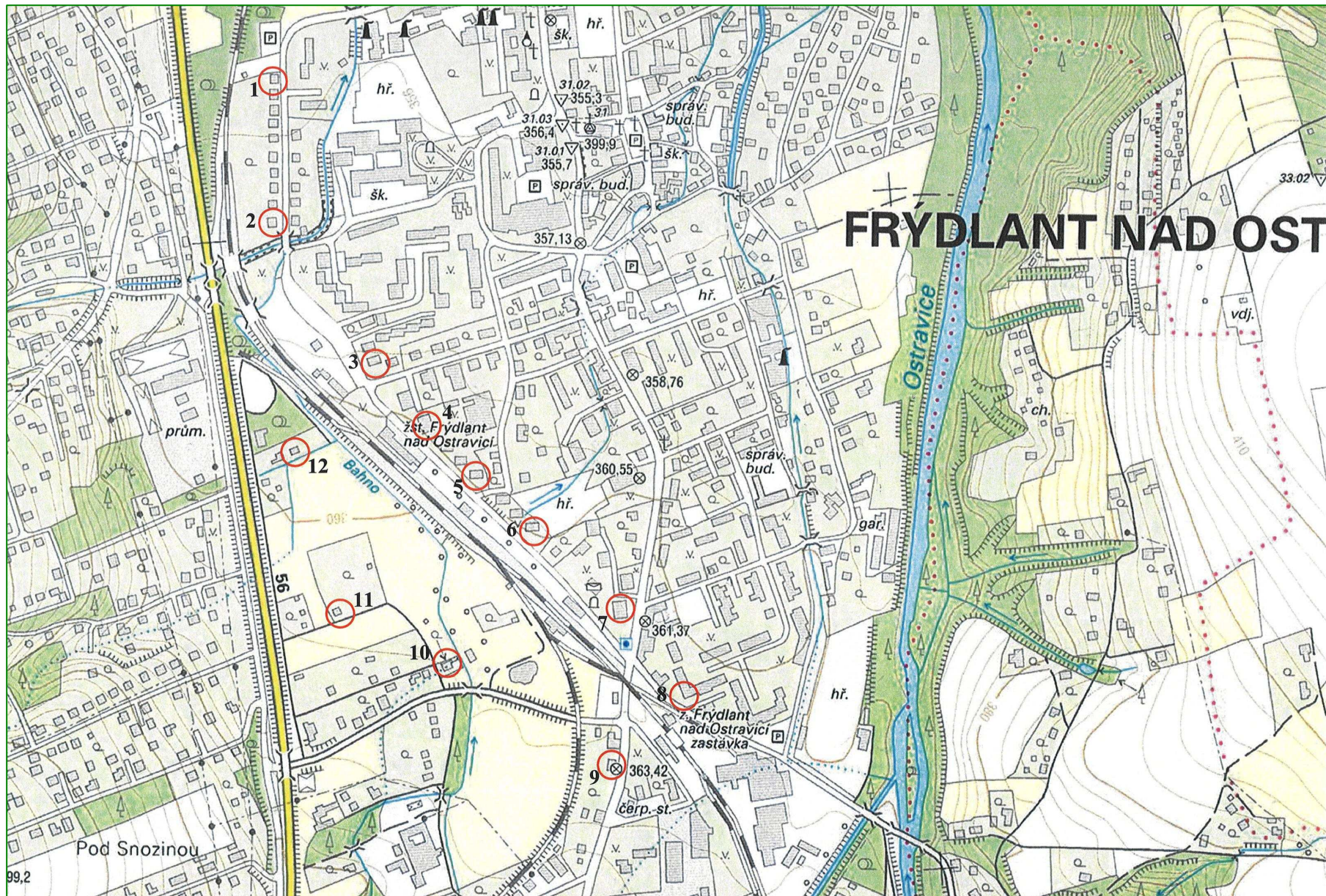
Použita dopravní zátěž dle Rekonstrukce ŽST Frýdlant nad Ostravicí, Projekt, B.2 Provozní a dopravní technologie, 11/2009 uvedena na straně 30-31 tohoto oznámení.

Referenční body

V zájmové lokalitě byly vytipovány kontrolní (referenční) body (objekty ochrany a chráněný venkovní prostor). Výpočtové body jsou zvoleny u nejbližší obytné zástavby v chráněném venkovním prostoru chráněných objektů ve výšce 3 a 6 m.

Tabulka č.14

Označení	Popis
1	p.č. 571, zastavěná plocha a nádvoří, č.p. 663, LV 238, rodinný dům
2	p.č. 543, zastavěná plocha a nádvoří, č.p. 441, LV 1377, rodinný dům
3	p.č. 374/2, zastavěná plocha a nádvoří, č.p. 1217, LV 5539, bytový dům
4	p.č. 345/2, zastavěná plocha a nádvoří, č.p. 1306, LV 60000, bytový dům
5	p.č. 343/2, zastavěná plocha a nádvoří, č.p.1308, LV 6137, bytový dům
6	p.č. 339/1, zastavěná plocha a nádvoří, č.p. 1369, LV 60000, bytový dům
7	p.č. 329/1, zastavěná plocha a nádvoří, č.p. 1374, LV 60000, bytový dům
8	p.č. 1000/24, zastavěná plocha a nádvoří, č.p. 1483, LV 60000, bytový dům
9	p.č. 1200/2, zastavěná plocha a nádvoří, č.p. 3473, LV 1450, jiná stavba
10	p.č. 2519/3, zastavěná plocha a nádvoří, č.p. 1495, LV 452, objekt obč.vybavenosti
11	p.č. 2572, zastavěná plocha a nádvoří, č.p. 759, LV 1255, rodinný dům
12	p.č. 2591, zastavěná plocha a nádvoří, č.p. 737, LV 424, rodinný dům



FRYDLANT NAD OST

Výsledky výpočtu

Sledována byla hluková zátěž:

- A. Stavební práce
- B. Hluk v době provozu
 - stávající stav
 - nový stav

A. Vyhodnocení hluku ze stavební činnosti

Stavební práce budou probíhat pouze v omezeném časovém období – stavba bude řešena po omezenou dobu realizace.

V rámci uvedené stavební činnosti při součtu všech stavebních prací bude hluková zátěž ve venkovním chráněném prostoru okolí stavby při součtu vymezených stavebních prací:

Tabulka č.15

Kontrolní bod	Hluk v době výstavby – stavební práce	
	Přípustná hodnota	Zjištěná hodnota
	Den	Den
	L_{Aeq} dB(A)	L_{Aeq} dB(A)
1	65	62,1
2	65	62,4
3	65	62,3
4	65	62,8
5	65	62,7
6	65	62,8
7	65	62,8
8	65	62,7
9	65	61,2
10	65	62,1
11	65	62,2
12	65	63,5

Nejistota výpočtu $\pm 1,2$ dB

Pro provádění zemních a stavebních prací během výstavby bude zpracován plán organizace nasazení strojů. Je nutno dbát na důslednou kontrolu stavu strojů, jejich seřízení, vypínání při pracovních přestávkách a snižování počtu vozidel jejich vytížením. Také je nutno dbát na omezení doby nasazení hlučných mechanismů a jejich méně častější využití.

Za podmínky respektování těchto požadavků lze očekávat splnění příslušných hygienických limitů ($L_{Aeq} = 65$ dB v době od 7⁰⁰ do 21⁰⁰ hod).

Hodnoty chráněného venkovního prostoru vykazují nepřekročení přípustných hodnot dle platné legislativy. Pokud hodnoty chráněného venkovního prostoru jsou splněny, hodnoty uvnitř chráněných objektů budou rovněž dodrženy.

Ve venkovním chráněném prostoru (hranice parcel chráněných objektů) a v chráněném prostoru chráněných objektů nebude přípustná hodnota hlukové zátěže v době stavby překračovat přípustné hodnoty. Při stavebních pracích je možné vůči prostoru objektů bydlení použít protihlukové odclonění.

B. Hluk v době provozu

Stávající stav

Zjištěné hodnoty

Tabulka č.16

Kontrolní bod	Stávající stav	
	Den	Noc
	L_{Aeq} dB	L_{Aeq} dB
1	57,0	53,0
2	57,2	53,2
3	56,1	51,1
4	56,6	52,6
5	56,8	52,8
6	57,2	53,2
7	57,4	53,4
8	56,6	52,6
9	55,3	51,3
10	52,4	48,4
11	52,2	48,2
12	55,5	51,5

Nejistota výpočtu $\pm 1,2$ dB

Nový stav

Tabulka č.17

Kontrolní bod	Nový stav			
	Den		Noc	
	Přípustná hodnota	Zjištěná hodnota	Přípustná hodnota	Zjištěná hodnota
	L_{Aeq} dB	L_{Aeq} dB	L_{Aeq} dB	L_{Aeq} dB
1	60	57,3	55	52,9
2	60	57,5	55	53,1
3	60	56,4	55	51,0
4	60	56,8	55	52,4
5	60	57,0	55	52,6
6	60	57,4	55	53,1
7	60	57,6	55	53,2
8	60	56,8	55	52,5
9	60	55,4	55	51,2
10	55	52,5	50	48,2
11	55	52,3	50	48,1
12	60	55,7	55	51,4

Nejistota výpočtu $\pm 1,2$ dB

Objekty ref.body 1, 2, 3, 4, 5, 6, 7, 8, 9 a 12 jsou situovány v ochranném pásmu dráhy, objekty 10 a 11 jsou již mimo ochranné pásmo dráhy.

Závěr

Sledována byla hluková zátěž v době stavebních prací a porovnání stávajícího stavu hlukové zátěže a nového stavu po realizaci stavby „Rekonstrukce žst.Frýdlant nad Ostravicí“.

V zájmové lokalitě byly vytipovány kontrolní (referenční) body (objekty ochrany a chráněný venkovní prostor). Výpočtové body jsou zvoleny u nejbližší obytné zástavby v chráněném venkovním prostoru chráněných objektů ve výšce 3 m.

Objekty ref.body 1, 2, 3, 4, 5, 6, 7, 8, 9 a 12 jsou situovány v ochranném pásmu dráhy, objekty 10 a 11 jsou již mimo ochranné pásmo dráhy (ochranné pásmo dráhy tvoří dle zák.č. 266/1994 Sb., o dráhách, ve znění pozdějších zákonů, prostor po obou stranách dráhy 60 m od osy krajní koleje, ale nejméně 30 m od hranic obvodu dráhy u drah celostátních a regionálních).

Sledován je vliv provozu dopravy na železniční trati v daném úseku vymezeném provozu rekonstrukce žst. Frýdlant nad Ostravicí, není zahrnuta doprava silniční.

Pro realizaci zemních a stavebních prací **během výstavby** bude zpracován plán organizace nasazení strojů. Je nutno dbát na důslednou kontrolu stavu strojů, jejich seřízení, vypínání při pracovních přestávkách a snižování počtu vozidel jejich vytížením. Také je nutno dbát na omezení doby nasazení hlučných mechanismů a jejich méně častější využití. Za podmínky respektování těchto požadavků lze očekávat splnění příslušných hygienických limitů ($L_{Aeq} = 65$ dB v době od 7⁰⁰ do 21⁰⁰ hod). Stavba bude prováděna pouze ve dne.

Pro dobu stavebních prací je možné garantovat, že nebude hluková zátěž v chráněném prostoru chráněných objektů znamenat překročení přípustných hodnot, tj. pro den (stavební práce budou probíhat v denní době) 65 dB.

Ve venkovním chráněném prostoru (hranice parcel chráněných objektů) a v chráněném prostoru chráněných objektů nebude přípustná hodnota hlukové zátěže v době stavby překračovat přípustné hodnoty. Při stavebních pracích je možné vůči prostoru objektů bydlení použít protihlukové odclonění.

Po realizaci záměru stavby „Rekonstrukce žst.Frýdlant nad Ostravicí“ je na základě zjištěných hodnot možné konstatovat, že provozem železniční dopravy na základě uplatněných hodnot hlukové zátěže budou dodrženy limity hluku pro chráněné objekty dle nařízení vlády č.148/2006 Sb. o ochraně zdraví před nepříznivými účinky hluku a vibrací, tj. pro den 60 dB a pro noc 55 dB v ochranném pásmu dráhy a pro den 55 dB a noc 50 dB mimo ochranné pásmo dráhy. Ve zvolených referenčních bodech budou dodrženy přípustné hodnoty dle nařízení vlády č.148/2006 Sb., o ochraně zdraví před nepříznivými účinky hluku a vibrací. Pokud hodnoty chráněného venkovního prostoru jsou splněny, hodnoty uvnitř chráněných objektů budou rovněž dodrženy. Jak je zřejmé z předcházejících tabulek, dojde k mírnému navýšení hodnot hlukové zátěže – pro den o 0,1 – 0,3 dB oproti stávajícímu stavu hlukové zátěže z železniční dopravy. Tato hluková zátěž není pro organismus dle odborných údajů pro sluch postižitelná. Pro noc dojde ke snížení o 0,1 až 0,2 dB oproti stávajícímu stavu.

Dojde sice k navýšení dopravy ve dne oproti původnímu stavu, ale dojde zejména k úpravě v rámci rekonstrukce kolejíště, která příznivě ovlivní vliv provozu na trati. Zabezpečena bude příznivá průjezdnost územím a obsluha dopravy.

V rámci tohoto posouzení není možné zahrnout jinou hlukovou zátěž vycházející v rámci provozu dopravy (zahřívání lokomotiv nebo rozmrazování strojů v zimě, umístění a směřování hlásičů apod.). Zde je nutné zabezpečit ze strany provozu dodržování technologické kázně s ohledem na situování těchto stacionárních zdrojů hlukové zátěže.

Hodnoty hlukové zátěže nebudou překračovat přípustné hodnoty dle nařízení vlády č.148/2006, o ochraně zdraví před nepříznivými účinky hluku.

C. Údaje o stavu životního prostředí v dotčeném území

1. Výčet nejzávažnějších environmentálních charakteristik dotčeného území

1.1 Dosavadní využívání území a priority jeho trvale udržitelného využívání

Navržena stavba „Rekonstrukce žst.Frýdlant nad Ostravicí“ je stavbou, která je situována v prostoru železniční stanice ve Frýdlantě nad Ostravicí a navazujících drážních pozemcích. Stavba řeší rekonstrukci železničního svršku a spodku včetně zabezpečovacího zařízení a nástupišť, řešení bude mimoúrovňový přístup. S ohledem na plánovanou elektrizaci trati jsou parametry objektů navrženy již pro připravovanou elektrizovanou trať.

Komplexní využití území a priority jeho trvale udržitelného využívání jsou řešeny záměrem stavby.

1.2 Relativní zastoupení, kvalita a schopnost regenerace přírodních zdrojů

Přímo zájmové území, v němž je realizován záměr rekonstrukce žst.Frýdlant nad Ostravicí, neobsahuje přírodní zdroje, jejichž kvalita a schopnost regenerace z toho důvodu nesmí být negativně ovlivněna.

Záměr je řešen s ohledem na uvedenou problematiku a vzhledem ke způsobu návrhu realizace. Projekt musí být řešením, které nad přijatelnou míru nezpůsobí nevratitelný vliv působení na přírodní zdroje, jejich kvalitu a schopnost regenerace. Tato skutečnost je dána řešením rekonstrukce žst.Frýdlant nad Ostravicí na stávajících drážních pozemcích..

Všechna opatření zahrnující realizaci rekonstrukce a provozu železniční stanice v území mají záměr řešit s ohledem na obnovitelnost přírodních zdrojů a možnost nevstupování rekonstrukce žst. mimo území železniční stanice a drážních pozemků. Tato skutečnost se projevuje i při řešení rekonstrukce žst dle předloženého projektu.

Realizací stavby nebude narušena kvalita a schopnost regenerace území.

1.3 Schopnost přírodního prostředí snášet zátěž se zvláštní pozorností

- na územní systémy ekologické stability

Územní systémy ekologické stability dle Generelu lokálního systému ekologické stability jsou zahrnuty v územně plánovací dokumentaci města. Územní systém ekologické stability je tvořen soustavou biocenter vzájemně propojených biokoridory. Principiálně je rozlišován územní systém ekologické stability na třech měřítkových úrovních - nadregionální, regionální a lokální ÚSES.

Územní systém ekologické stability (dále jen ÚSES) je definován zákonem č. 114/1992 Sb. jako vzájemně propojený soubor přirozených i pozměněných, avšak přírodě blízkých ekosystémů, které udržují přírodní rovnováhu. Základními pojmy používanými v souvislosti s ÚSES jsou biocentrum, biokoridor a interakční prvek.

Nejblíže situované a související prvky ÚSES (číselné označení dle Vyhodnocení systému ekol.stability v okrese Frýdek – Místek,1997, v závorce uvedeno označení dle územního plánu jehož součástí prvek je) vodoteč Ostravice, která je situována mimo předmětné území.

Zájmové území pro stavbu je situováno mimo prvky územních systém ekologické stability.

- na zvláště chráněná území

Stavba se nenachází ve zvláště chráněném území ve smyslu zák. ČNR č. 114/92 o ochraně přírody a krajiny.

- na území přírodních parků

Zájmové území není součástí přírodního parku.

- území NATURA 2000 – ptačí oblast, evropsky významné lokality

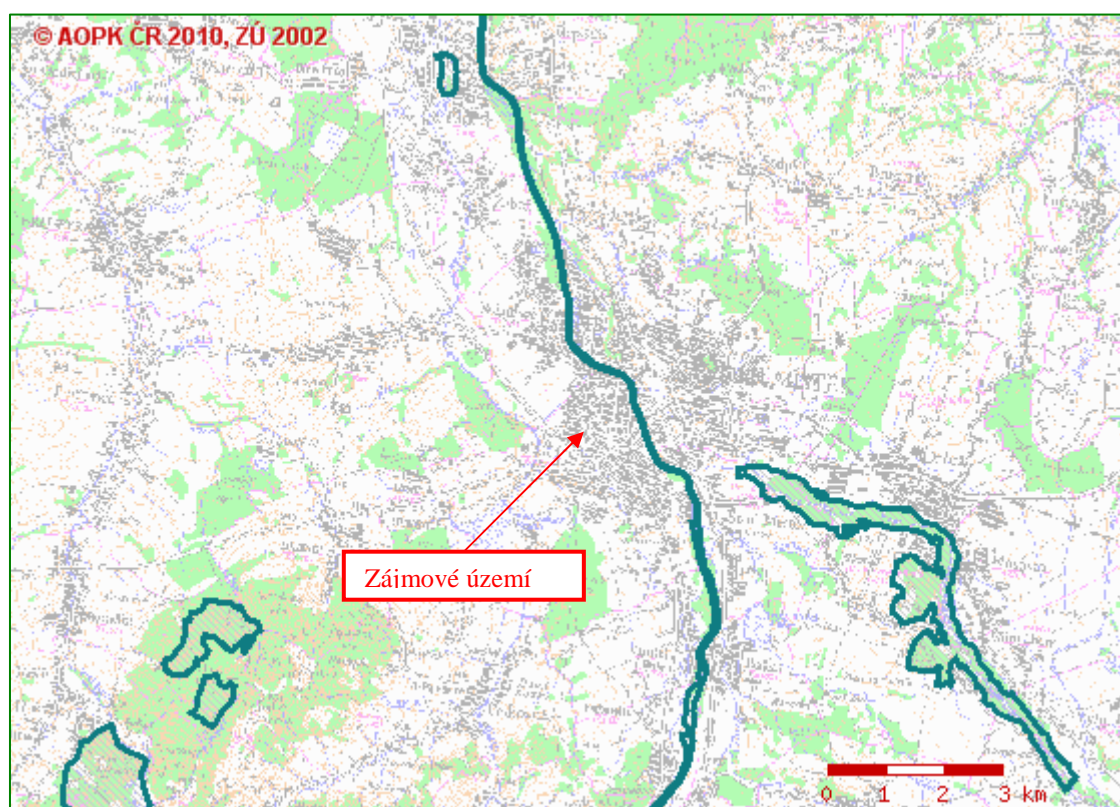
Předmětné území není situováno ani neleží v blízkosti lokality, která by byla zařazena do programu Natura 2000 jako významná ptačí lokalita nebo evropsky významná lokalita.

Realizace předloženého záměru nebude mít významný vliv (přímý ani dálkový) na evropsky významné lokality vyhlášené nařízením vlády č. 132/2005 Sb., ani na ptačí oblasti (viz. Vyjádření k záměru „Rekonstrukce žst.Frýdlant nad Ostravicí“, Krajský úřad Moravskoslezského kraje, Odbor životního prostředí a zemědělství.- č.j. MSK 25152 z 13.2.2009 – část posouzení dle §45i odst.1 zák. č.114/1992 Sb.).

Nejbližší evropsky významnou lokalitou je řeka Ostravice

Kód lokality	CZ0813462
Biogeografická oblast	kontinentální
Rozloha lokality	155,4480 ha
Navrhovaná kategorie zvláště chráněného území	PP
Druhy	vranka obecná (<i>Cottus gobio</i>)
Kraj	Moravskoslezský kraj
Katastrální území	Baška, Frýdek, Hodoňovice, Kunčičky u Bašky, Lískovec u Frýdku-Místku, Místek, Paskov, Řepiště, Staré Město u Frýdku-Místku, Sviadnov, Žabeň

Situace EVL



- na významné krajinné prvky

Ve smyslu zákona č.114/1992 Sb. o ochraně přírody a krajiny je významný krajinný prvek ekologicky, geomorfologicky nebo esteticky hodnotná část krajiny, utvářející její vzhled nebo přispívající k udržení její stability. Významnými prvky ze zákona jsou rašeliniště, lesy, vodní toky, rybníky, jezera, údolní nivy a ty části krajiny, které zaregistruje orgán ochrany přírody.

VKP jsou chráněny před poškozováním a ničením. Ten, kdo zamýšlí zásah do VKP, si musí opatřit závazné stanovisko příslušného orgánu ochrany přírody. Obecně tak již v rámci projekčních prací vyplývá pro investora povinnost volit takové technologie a stavební postupy, které v maximálně možné míře ochrání dotčené VKP, popřípadě minimalizují negativní dopady spojené se stavebními pracemi a následným užíváním staveb.

V zájmovém území se nenachází registrovaný významný krajinný prvek ani prvek jmenovaný zák.č.114/1992 Sb.

- na území historického, kulturního nebo archeologického významu

Zájmové území je mimo území historického, kulturního nebo archeologického významu, nenalézají se zde objekty uvedeného významu.

Osídlení území v okolí řeky Ostravice je datováno již na konec 13. století. Řeka Ostravice tehdy tvořila hranici mezi knížectvím těšínským a panstvím, jež náleželo olomouckému biskupovi. Samotná osada Frýdlant byla založena ve čtrnáctém století a stala se součástí frýdeckého panství.

Frýdlant je prvně připomínán počátkem 14. století. Obyvatelé obce se původně živili zemědělstvím, dřevorubectvím a pálením dřevěného uhlí, později (v 17. století) byly v městě a jeho okolí postaveny hamry zpracovávající místní železnou rudu. Městem je Frýdlant od roku 1948. Ve městě se dnes nachází řada architektonických památek, mezi jinými je možno jmenovat farní kostel Svatého Bartoloměje z druhé poloviny 17. století, Mariánský sloup Panny Marie Karmelitské z roku 1731 a areál kláštera (dnes Domov důchodců) s hodnotným parkem a s několika sakrálními plastikami

Přímo zájmové území, tj. území rekonstrukce železniční stanice, je mimo území historického, kulturního nebo archeologického významu.

- na území zatěžovaná nad míru únosného zatížení (včetně starých zátěží)

Přímo zájmové území není územím se starou zátěží. Podle Systému evidence starých ekologických zátěží, který byl zřízen a je spravován a aktualizován MŽP, nejsou v místě realizace stavby staré zátěže evidovány.

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

Při přípravě stavby „Rekonstrukce žst.Frýdlant nad Ostravicí“ byly sledovány následující složky životního prostředí, které by mohly být ovlivněny:

- ovzduší a klima
- voda
- půda, horninové prostředí a přírodní zdroje
- flóra, fauna a ekosystémy
- krajina a krajinný ráz
- hmotný majetek a kulturní památky

2.1 Ovzduší a klima

Klimatické poměry

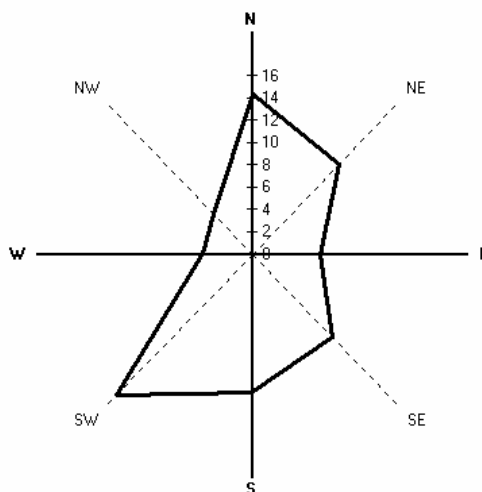
Dle "Klimatických oblastí Československa" (Quitt,1971) je území řazeno k oblasti mírně teplé s označením MT9, která je charakterizována dlouhým, teplým a suchým létem, krátkým přechodným obdobím, s mírně teplým jarem a mírně teplým podzimem. Zima je převážně mírně suchá s krátkým trváním sněhové pokrývky. Klimatická charakteristika jednotky MT9 je uvedena v následující tabulce:

Klimatická jednotka MT9	
Počet letních dnů	40-50
Počet dnů s průměr. tepl. 10 °C a více	140-160
Počet mrazových dnů	110-130
Počet ledových dnů	30-40
Prům. teplota v lednu (°C)	-2 až -4
Prům. teplota v červenci (°C)	17-18
Prům. teplota v dubnu (°C)	6 - 7
Prům. teplota v říjnu (°C)	7 - 8
Prům. poč. dnů se srážkami 1mm a více	100-120
Srážkový úhrn ve veget. období v mm	400-450
Srážkový úhrn v zimním období v mm	250-300
Počet dnů se sněhovou pokrývkou	60-80
Počet dnů zamračených	120-150
Počet dnů jasných	40-50

Větrná růžice

Podklady (větrná růžice) byly získány od ČHMÚ Praha v podobě 5 tříd stability a 3 rychlostech větru pro Frýdlant ve výšce 10 m nad povrchem země, jak vyžaduje zmíněná metodika v bodě 2.0.

Stabilitní větrná růžice



Tabulka hodnot větrné růžice

Tabulka č.18

třída	[m/s]	N	NE	E	SE	S	SW	W	NW	CALM	Součet
I.tř.	1,7	0,73	0,62	0,39	0,84	0,85	0,59	0,2	0,21	5,54	9,97
II.tř.	1,7	1,92	1,91	1	1,84	2,63	1,77	0,44	0,39	6,16	18,06
II.tř.	5	0,13	0,18	0,11	0,19	0,12	0,18	0,05	0,06	0	1,02
III.tř.	1,7	2,31	2,05	0,91	1,54	2,53	2,09	0,56	0,6	2,69	15,28
III.tř.	5	3,22	3,21	1,41	1	1,39	3,96	0,99	0,53	0	15,71
III.tř.	11	0,05	0,01	0	0	0,04	0,13	0,02	0,02	0	0,27
IV.tř.	1,7	1,09	0,74	0,51	0,87	0,92	0,84	0,32	0,56	1,64	7,49
IV.tř.	5	3,03	1,79	1,19	1,24	1,7	5,53	1,46	0,95	0	16,89
IV.tř.	11	0,22	0,06	0,08	0,37	0,5	1,69	0,17	0,12	0	3,21
V.tř.	1,7	0,99	0,67	0,5	0,66	0,63	0,66	0,33	0,62	1,37	6,43
V.tř.	5	0,6	0,14	0,25	2,01	1,13	0,41	0,09	1,04	0	5,67
Sum (Graf)		14,29	11,38	6,35	10,56	12,44	17,85	4,63	5,1	17,4	100/100

Město Frýdlant nad Ostravicí je uvedeno ve Věstníku MŽP č. 3/2007 jako oblast se zhoršenou kvalitou ovzduší (OZKO). Jsou zde překračovány imisní limity pro roční průměry koncentrací PM₁₀ (100 % území) a benzo(a)pyrenu (12,5 % území).

Hlavním zdrojem znečištění ovzduší při realizaci stavby mohou být práce související zejména s přesunem materiálů, pohybem stavebních mechanismů a manipulaci s materiály.

Minimalizaci znečištění ovzduší lze dosáhnout zejména organizačními opatřeními - koordinací stavebních prací, snižováním prašnosti kropením, udržováním techniky v dobrém technickém stavu a čistotě. Všechna tato opatření jsou v kompetenci dodavatele stavby. Při dodržování uvedených opatření lze vliv emisí tuhých látek (zejména prachu) na okolí považovat za malý.

Množství znečišťujících látek, které mohou být emitovány je nízké, z hlediska vlivu na zdraví málo významné. Tato množství nebudou mít významný vliv na veřejné zdraví.

2.2 Voda

Zájmové území náleží do povodí Ostravice. Zájmová lokalita náleží do úmoří Baltského moře. Řeka Ostravice jako nejvýznamnější vodní tok zájmového území protékající ve směru J-S.

Hydrograficky je zájmové území řazeno k povodí Odry, dílčí povodí Ostravice, číslo hydrologického pořadí je 2-03-01-027.

Jiné vodní plochy jako např. rybníky a vodní nádrže se ve zkoumané lokalitě a jejím nejbližším okolí nevyskytují.

Vlastní etapa výstavby nepředstavuje významnější riziko ohrožení kvality vod v případě respektování dobrého stavu techniky používané při výstavbě.

Pro snížení rizika (kvalitativní podmínky vod) během provádění stavebních prací jsou navržena následující opatření:

- všechny mechanismy, které se budou pohybovat na staveništi, musí být v dokonalém technickém stavu, nezbytná bude jejich kontrola zejména z hlediska možných úkapů ropných látek,

2.3 Půda, horninové prostředí a přírodní zdroje

Geomorfologicky náleží území k Ostravské pánvi (Demek 1987). Z hlediska geologických poměrů je zájmové území řazeno k oblasti Západních vněkarpatských sníženin, celku Moravské brána, podcelku Oderská brána a okrsku Bartošovická pahorkatina. Podloží je tvořeno terciárními sedimenty mořské geneze, které jsou deponovány na horninách slezského příkrovu. V povrchové vrstvě se nachází předkvartérní poloskalní zvětralé horniny. Kvartérní sedimenty jsou tvořeny holocenními fluviálními sedimenty říční terasy Odry. Terasa je v bazální vrstvě budována písčítými a štěrkovými vrstvami s různým podílem peletické frakce. Bazální štěrky jsou překryty vrstvou hlín půdního typu luvičké pseudogleje (Weissmannová et al. 2004). Hojně jsou v dané lokalitě zastoupeny sprašové hlíny, které překrývají v různě mocných vrstvách starší geologické formace a horniny kulmu, resp. karpatského flyše.

Základní rysy reliéfu mají původ v akumulaci kvartérních glacienních, fluviálních a eolických sedimentů, které vytvořily rozsáhlé ploché akumulační pokryvné útvary. Tyto tvary byly vystaveny erozním a denudačním procesům bezprostředně po jejich vzniku a neporušeny zůstaly pouze nejmladší roviny údolních niv. Předkvartérní reliéf byl v prostoru celé sníženiny rozrušen nebo pohřben glacienními modelačními procesy z období sálského zalednění. Na modelaci reliéfu terénu se významnou měrou podílel nově vytvořený říční systém z interglaciálních období, jež stále přetváří soudobý obraz reliéfu krajiny. Sprašové pokryvy Ostravské pánve stírají ostré geomorfologické hranice a ztěžují přesnou klasifikaci tvarů paleoreliéfu.

Současný geomorfologický ráz krajiny v okolí zájmové lokality můžeme charakterizovat jako plochou pahorkatinu.

Půda

V souladu s klimatickými podmínkami a za spolupůsobení dalších půdotvorných faktorů se na sprašových hlínách v lokalitě vytvořily hnědozemě a ilimerizované půdy. Jedná se o poměrně hluboké produkční půdy. Vyznačují se dobrými fyziologickými vlastnostmi, které se projevují dobrým hospodařením s vláhou. Vodní režim mají periodicky promyvný. Jejich agronomická hodnota je velmi dobrá.

Zemědělská půda nebude záměrem stavby dotčena.

Horninové prostředí a přírodní zdroje nebudou záměrem souvisejícím se stavbou ovlivněny.

2.4 Flóra, fauna a ekosystémy

Geobotanická charakteristika šetřené lokality

Zařazení šetřené lokality do fyto geografického systému:

Fyto geografická oblast:	Mezofyticum
Fyto geografický obvod:	Karpatské mezofyticum
Fyto geografický okres:	č. 84 Podbeskydská pahorkatina
Fyto geografický podokres:	a) Beskydské podhůří

(dle Květena ČR, Skalický in Hejný et Slavík, Praha 1988)

Zařazení zkoumané lokality do biogeografického systému:

Provincie středoevropských listnatých lesů

Podprovincie: 2. Polomská

Biogeografický region: 2.3a Ostravský (a - niva řeky Ostravice)

(dle Biogeografické členění České republiky, Martin Culek – editor a kolektiv, Praha 1998)

Potenciální přirozená vegetace ve zkoumané lokalitě:

Zájmová lokalita se nachází v potencionálním přirozeném společenstvu, a to:

Společenstvo č. 10 Karpatská ostřicová dubohabřina (*Carici pilosae - carpinetum*)

(dle Mapa potenciální přirozené vegetace České republiky, Zdenka Neuhaslová a kolektiv, ACADEMIA, Praha 2001)

Při přípravě lokality vymezené pro stavbu bylo provedeno posouzení předmětné lokality s ohledem na sledování výskytu flory a fauny v předmětném území.

Po provedeném průzkumu přímo pro zájmovou lokalitu je možné jednoznačně konstatovat, že se v území lokality vzhledem k jejímu situování nenacházejí žádné druhy flory nebo fauny chráněné ve smyslu ustanovení Zákona ČNR č. 114/1992 Sb. o ochraně přírody a krajiny a prováděcí vyhlášky č. 395/1992 Sb. MŽP ČR.

Při přípravě záměru v území bylo provedeno rámcové posouzení předmětné lokality s ohledem na sledování výskytu flory a fauny v předmětném území.

Flora

Rekonstrukce je navržena v prostoru stanice, kde se nenachází keřové ani stromové patro.

Pouze pro protažení úpravy chodníku až po nejbližší přechod budou zřejmě dotčeny dva stromy. Při přípravě stavby bude provedena inventarizace zeleně (jde o soulad se stavbou silnice III/48418.

V prostoru žst.Frýdlant nad Ostravicí a navazujících drážních pozemcích se nachází lokálně bylinné patro.

Výčet druhů determinovaných v bylinném patře přímo v zájmovém území při biologickém průzkumu:

Agropyron repens (pýr plazivý), *Agrimonia eupatoria* (řepík lékařský), *Ajuga reptans* (zběhovec plazivý), *Alchemilla vulgaris* (kontryhel obecný), *Alopecurus pratensis* (psárka luční), *Artemis* (rmen), *Bellis perennis* (sedmikráska chudobka), *Capsella bursa pastoris* (kokoška pastuší tobolka), *Dactylis glomerata* (srha říznačka), *Elytrigia reensp* (pýr plazivý) (*ens*), *Galium aparine* (svízel přítula), *Geranium robertianum* (kakost krvavý), *Geum urbanum* (kuklík městský), *Glechoma hederacea* (popenec břečťanovitý), *Poa annua* (lipnice roční), *Potentilla anserina* (mochna husí), *Ranunculus repens* (pryskyřník plazivý), *Taraxacum officinale* (smetánka lékařská), *Urtica dioica* (kopřiva dvoudomá)..

Fauna

Urbanizované území a dopravními cestami je na živočichy chudé. Vyskytují se běžní zástupci hmyzu, hmyzožravci a drobní hlodavci, běžní zástupci ptactva (vrabec domácí *Passer domesticus*, vrabec polní *Passer montanu* sýkora babka *Parus palustris*, sýkora koňadra *Parus major*, sýkora modřinka *Parus caeruleus*, špaček obecný *Sturnus vulgaris*,).

Pokud se zde přechodně vyskytují některé synantropní druhy fauny, jedná se výhradně o hmyz, hlodavce nebo ptáky uvyklé pohybu člověka.

Po provedeném průzkumu přímo pro zájmovou lokalitu je možné jednoznačně konstatovat, že v území lokality vzhledem k jejímu situování se nenacházejí žádné druhy flory nebo fauny chráněné ve smyslu ustanovení Zákona ČNR č. 114/1992 Sb. o ochraně přírody a krajiny a prováděcí vyhlášky č. 395/1992 Sb. MŽP ČR.

2.5 Krajina, krajinný ráz

Krajinný ráz je kategorií smyslového vnímání, je utvářen přírodními a kulturními prvky, složkami a charakteristikami, jejich vzájemným uspořádáním, vazbami a projevy v krajině.

Hodnocení krajinného rázu se týká především hodnocení prostorových vztahů, uspořádání jednotlivých prvků krajiny v určitém prostoru s ohledem na zvláštnost, působivost a neopakovatelnost tohoto prostorového uspořádání.

Každá charakteristika se navenek uplatňuje v prostorových, vizuálně vnímaných vztazích krajiny, zároveň také hodnotami vycházejícími z prostorového uplatnění estetických hodnot, harmonického měřítko a vztahů v krajinném systému.

Záměr nebude lokálně znamenat zásah do vzhledu stávajícího systému, jedná se o rekonstrukci stávající železniční stanice, zahrnující rekonstrukce železničního svršku a sanaci železničního spodku, výstavbu nástupišť s mimoúrovňovým přístupem cestujících podchodem, rekonstrukci mostních objektů a staničního zabezpečovacího zařízení. Navrhovaná rekonstrukce nebude znamenat změnu řešeného území z hlediska krajiny

Kontakt záměru s obytnou zástavbou města pohledově území neznehodnotí vzhledem k umístění záměru – řešení rekonstrukce a typu řešení navrhované stavby. Estetická kvalita území nebude záměrem narušena.

2.6 Hmotný majetek a kulturní památky

Posuzovaná stavba bude realizována v prostoru stávajícího nádraží a navzujících drážních pozemků ve městě Frýdlant nad Ostravicí.

Hmotný majetek představují různé přísně účelové stavby, odstavné a skladovací plochy, včetně vesměs krátkých účelových komunikací a přípojky na síť městské infrastruktury. V bezprostředním okolí zájmové plochy se nenachází žádná kulturní památka.

Realizací záměru nedojde k ovlivnění hmotného majetku nebo kulturních památek.

2.7 Hodnocení

Řešení hlavních problémových okruhů

Tabulka č.19

Předmět hodnocení	Kategorie významnosti		
	I.	II.	III.
Vlivy na obyvatelstvo		x	
Vlivy na ovzduší a klima		x	
Vliv na hlukovou situaci		x	
Vliv na povrchové a podzemní vody		x	
Vliv na půdu			x
Vliv na horninové prostředí a nerostné zdroje			x
Vliv na floru a faunu			x
Vliv na ekosystémy			x
Vliv na krajinu			x
Vliv na hmotný majetek a kulturní památky			x

Vysvětlivky:

- I. - složka mimořádného významu, je proto třeba jí věnovat pozornost
- II. - složka běžného významu, aplikace standardních postupů
- III. - složka v daném případě méně důležitá, stačí rámcové hodnocení

Složky životního prostředí jsou zařazeny do 3 kategorií podle charakteru záměru, lokality, do níž má být záměr umístěn, a podle stavu životního prostředí v okolí realizace záměru. Tabulka byla vyplněna po podrobném studiu dané problematiky.

Vliv výstavby a provozu stavby na ekosystémy, jejich složky a funkce.

Tabulka č.20

Vlivy	Typ ovlivnění	Odhad významnosti vlivu
Emise z dopravy při výstavbě	přímé, krátkodobé	nepříznivý vliv, zmírňující opatření jsou dostupná – řešena v rámci přípravy stavby
Prach a hluk při výstavbě	přímé, krátkodobé	nepříznivý vliv, zmírňující opatření jsou dostupná – řešena v rámci přípravy stavby – program organizace výstavby
Vliv na jakost povrchové vody	přímé	minimální nepříznivý vliv, nedojde e změně odtokových charakteristik území
Půda	nepřímé	nedojde k záboru zemědělského půdního fondu nedojde k dotčení půdy určené k plnění funkce lesa
Vliv na flóru a faunu v době stavby	přímé	Nedojde k zásahu do lokalit s florou nebo faunou
Vliv na krajinný ráz	přímé	minimální vliv
Vliv na flóru a faunu v době provozu	nepřímé	minimální nepříznivý vliv imisí v okolí

D. Údaje o vlivech záměru na obyvatelstvo a na životní prostředí

1. Charakteristika možných vlivů a odhad jejich velikosti, složitosti a významnosti (z hlediska pravděpodobnosti, doby trvání, frekvence a vratnosti)

Vlivy na obyvatelstvo

Základní kritéria pro posouzení míry nebo možnosti ovlivnění této skutečnosti jsou dokladována. Možné přímé a nepřímé vlivy na obyvatelstvo je možno charakterizovat s ohledem na jednotlivé složky životního prostředí ve vztahu k obyvatelstvu a z hlediska časového rozložení záměru, v případě rekonstrukce zejména po dobu stavby. Realizována bude rekonstrukce stávajícího nádražního prostoru a navazujících objektů. Provedena bude rekonstrukce železničního svršku, sanace železničního spodku, výstavba nástupišť s mimoúrovňovým přístupem cestujících podchodem, rekonstrukce mostních objektů a rekonstrukce staničního zabezpečovacího zařízení

V době realizace stavby může být ovlivněno obyvatelstvo zejména s ohledem na stavební práce. Délka stavby bude pouze omezenou dobu. Předpokládá se doba rekonstrukce 240 dní.

Případnou sekundární prašnost z vlastního staveniště lze technicky omezit. Pro minimalizaci negativních vlivů jsou pro etapu výstavby formulována následující doporučení:

- Dodavatel stavby bude poskytovat garance na minimalizování negativních vlivů stavby na životní prostředí a na celkovou délku stavby se zohledněním požadavků na používání moderních a progresivních postupů výstavby (s využitím méně hlučných a životnímu prostředí šetrných technologií).
- Celý proces výstavby bude organizačně zajištěn tak, aby maximálně omezoval možnost narušení faktorů pohody pro obyvatele a zabezpečil dopravní obslužnost území.

Z hlediska doby realizace záměru, jeho rozsahu a současným respektováním výše uvedených doporučení lze záměr i v době stavebních prací akceptovat.

Zdravotní rizika, sociální důsledky, ekonomické důsledky

Základní kritéria pro posouzení míry nebo možnosti ovlivnění této skutečnosti jsou dokladována v tomto oznámení. Posouzení vlivu záměru na zdraví obyvatelstva bylo provedeno z hlediska období výstavby a období provozu.

Možné vlivy na jednotlivé složky životního prostředí a eventuelní přímé a nepřímé vlivy na obyvatelstvo je možno charakterizovat následovně:

Vliv znečištěného ovzduší

V době výstavby budou do volného ovzduší emitovány škodliviny z provozu dopravních prostředků stavby. Doprava bude soustředěna do období řešení realizace předmětného záměru, rozsah vlivů může být omezen organizací práce a prováděných pracovních operací.

Stavba „Rekonstrukce žst.Frýdlant nad Ostravicí“ nebude znamenat změnu dopravních intenzit. Nedojde ke změně dopravy ani ke změně vlivů na emise z provozu dopravy.

V období výstavby bude zdrojem plošného znečištění ovzduší celá plocha staveniště. Jedná se především o prašnost v rámci realizace úprav železničního spodku a svršku.

Do prostředí budou emitovány tuhé znečišťující látky rozvířené z povrchu půdy zejména za nepříznivých klimatických podmínek.

Tyto zdroje budou nahodilé a krátkodobé, bez možnosti přesnějšího stanovení produkce emisí. Množství prachu nelze kvantifikovat, tyto zdroje je třeba důsledně eliminovat v závislosti na charakteru prací a vlhkosti materiálů. V době výstavby je za zhoršených klimatických podmínek nutné zabezpečit zkrápění dotčené komunikace a čištění, zejména při převozech.

Vzhledem ke krátkodobému charakteru stavebních prací (240 dní) považujeme případné plynné emise z mobilních zdrojů v průběhu stavby za málo významné a omezené pouze na dobu stavby.

V době po provedené stavbě nebude ovzduší znečištěno nad přípustnou úroveň.

Vliv hlukové zátěže

Stavbou „Rekonstrukce žst.Frýdlant nad Ostravicí“ nebudou stávající hlukové zdroje změněny - bude provedena rekonstrukce stávající železniční stanice, ale dopravní intenzity se v důsledku rekonstrukce nezmění.

V hlukovém posouzení bylo provedeno posouzení hlukového zatížení území v okolí chráněných objektů a chráněného venkovního prostoru v době stavby.

Chráněné objekty (objekty bydlení) a chráněný venkovní prostor objektů včetně ostatního chráněného prostoru nebude ovlivněno nad přípustnou úroveň. Stavební práce (rekonstrukce) budou probíhat pouze ve dne.

Vliv produkce odpadů

Zneškodnění odpadu bude prováděno externí firmou na základě smluvního vztahu, zneškodnění bude zajišťovat specializovaná firma.

Odhad zdravotních rizik pro exponované obyvatelstvo

Dle předpokládaných závěrů nebude hodnot souvisejících s odezvou na organismus obyvatel dosahováno, realizace stavby bude možná bez nadměrného ovlivnění nejbližších antropogenních systémů. Při použití navrhovaných opatření nebude antropogenní zóna významně dotčena nad únosnou míru.

Podmínkou vzniku zdravotního rizika je obecně kromě přítomnosti nebezpečného faktoru existence reálné situace, kdy jsou tomuto faktoru, resp. jím kontaminované složce prostředí, exponováni lidé. Relativně významné přicházejí v daném případě do úvahy i nepřímé aspekty záměru, které se zprostředkovaným vlivem též dotýkají ochrany veřejného zdraví v smyslu ovlivnění podmínek a stylu života, rizikových faktorů chování, vyvolání stresových reakcí apod., kde významnou úlohu hrají i faktory socioekonomické.

Hodnocení zdravotních rizik je zaměřeno na expozici hluku z provozu železniční dopravy po realizaci rekonstrukce železniční stanice ve Frýdlante nad Ostravicí. Je řešeno v souladu s obecnými metodickými postupy WHO a autorizačními návody Státního zdravotního ústavu Praha AN/14/03 verze 2 a AN 15/04 VERZE 2 pro hodnocení zdravotních rizik dle § 83e zákona č. 258/00 Sb., v platném znění.

Zdravotní riziko hluku

Výstupem hlukové studie použitým pro hodnocení expozice jsou ekvivalentní hladiny akustického tlaku pro denní a noční dobu ve výpočtových bodech (referenční objekty) zohledňujících nejbližší chráněné objekty situované kolem trasy železnice. Při kvalitativní charakteristice možných zdravotních účinků hluku je možné orientačně vycházet z následující tabulky, ve které jsou vybarvením znázorněny prahové hodnoty hlukové expozice pro nepříznivé účinky hluku ve venkovním prostředí, které se dnes považují za dostatečně

prokázané. Tyto prahové hodnoty platí pro větší část populace s průměrnou citlivostí vůči účinkům hluku.

Prahové hodnoty prokázaných účinků hlukové expozice

Tabulka č.21

Nepříznivý účinek	dB(A)						
	< 45	45-50	50-55	55-60	60-65	65-70	70+
Sluchové postižení [⌘]							
Zhoršené osvojení řeči a čtení u dětí							
Ischemická choroba srdeční							
Zhoršená komunikace řečí							
Silné obtěžování							
Mírné obtěžování							

[⌘] přímá expozice hluku v interiéru

Z výsledků je patrný známý fakt, že účinek hluku je do jisté míry bezprahový a pro citlivou část populace se obtěžující efekt projevuje i při podlimitní úrovni expozice. Proti současné situaci se úroveň obtěžujícího účinku hluku významně nezmění. Pro část obyvatelstva bude hluková zátěž mírně obtěžující, při sledování přípustných hodnot dle platné legislativy nebudou tyto hodnoty překročeny. Významným prvkem bude dodržování kázně zejména v zimním období a stacionární zdroje (např. předtápění vlakových souprav) hluku přemístit v souladu s provozními podmínkami nádraží mimo dosah chráněných objektů. Tento jev se jeví v daném území jako obtěžující.

Z výsledků hlukové studie vyplývá, že provoz dopravy po realizaci stavby „Rekonstrukce žst.Frýdlant nad Ostravicí“ nebude pro obyvatele okolní zástavby zdrojem neúnosného zdravotního rizika hluku.

Dle předpokládaných závěrů nebude hodnot souvisejících s odezvou na organismus obyvatel dosahováno a realizace stavby bude možná bez nadměrného ovlivnění nejbližších antropogenních systémů.

Sociální, ekonomické důsledky

Vlastní realizace záměru nemá pro obyvatelstvo nadměrně negativní vliv v uvedených oblastech. Stavba nebude znamenat pro obyvatelstvo sociální ani ekonomické důsledky.

Narušení faktoru pohody

Dle dokladovaných skutečností za předpokladu dodržování základní technologické kázně ze strany dodavatele stavby není předpoklad narušení faktoru pohody nad únosnou míru. Stavba bude probíhat po omezenou dobu. Přijata budou opatření pro zabezpečení dopravní obslužnosti území i po dobu stavby.

2. Rozsah vlivů vzhledem k zasaženému území a populaci

Negativní účinky záměru se za předpokladu technologické kázně ze strany dodavatele a zodpovědně zpracovaného plánu organizace výstavby neprojeví. Realizace stavby řeší stávající a předpokládaný negativní stav v území. Vlivy na zdraví obyvatelstva budou v souladu s požadavky platné legislativy.

3. Údaje o možných vlivech přesahujících státní hranice

Předmětný záměr není zdrojem možných vlivů přesahujících státní hranice.

4. Opatření k prevenci, vyloučení, snížení, popřípadě kompenzaci nepříznivých vlivů

☞ Negativní dopad stavebních prací spojený s dovozem stavebního materiálu a se stavebními pracemi bude správnou organizací stavby snížen a omezen.

☞ Při stavebních pracích bude dbáno na dodržování všech zásad ochrany vod, realizací a provozem záměru nesmí dojít ke znečištění podzemních a povrchových vod.

☞ Investor stavby vytvoří v rámci zařízení staveniště podmínky pro třídění a shromažďování jednotlivých druhů odpadů v souladu se stávajícími předpisy v oblasti odpadového hospodářství, o vznikajících odpadech v průběhu stavby a způsobu jejich zneškodnění nebo využití bude vedena odpovídající evidence; součástí smlouvy se zhotovitelem stavby bude požadavek vznikající odpady v etapě výstavby nejprve nabídnout k využití. Nakládání s odpady bude prováděno v souladu s regulativy schváleného plánu odpadového hospodářství kraje. Před vydáním kolaudačního rozhodnutí budou stavebnímu úřadu předány doklady prokazující, že se stavebními odpady bylo nakládáno v souladu s ustanoveními zákona o odpadech.

☞ S odpady, které budou vznikat, bude nakládáno v souladu s ustanoveními zák. o odpadech, včetně předpisů vydaných k jeho provedení.

☞ Kontrolována budou všechna riziková místa a neprodleně odstraňovány vzniklé úkapy závadných látek.

☞ Prováděn bude monitoring jednotlivých vlivů na životní prostředí v souladu s uloženými podmínkami provozu.

Významným prvkem bude dodržování kázně zejména v zimním období a stacionární zdroje (např. předtápění vlakových souprav) hluku přemístit v souladu s provozními podmínkami nádraží mimo dosah chráněných objektů (řešení nesouvisí s navrhovanou stavbou rekonstrukce nádraží).

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

Vlivy zpracované v tomto oznámení nebyly řešeny na základě zásadních nedostatků nebo neurčitostí, které by mohly ovlivnit rozsah závěrů tohoto posouzení realizovaného v rámci oznámení. Pro zhodnocení vlivů záměru na životní prostředí a obyvatelstvo jsou v dostatečném rozsahu známy všechny podstatné podklady. Záměr byl posouzen na základě podkladů poskytnutých zpracovatelem projektu (Dopravní projektování spol.s r.o.). Všechny vlivy jsou doložitelné a předvídatelné s potřebnou přesností.

E. Porovnání variant řešení záměru (pokud byly předloženy)

Předmětný záměr stavby je vázán k předmětnému území a není řešen variantně. Rekonstrukce se váže ke stávajícímu prostoru železniční stanice. Stavba bude realizována na pozemcích drážního tělesa.

Variantu navrhovanou oznamovatelem je možné považovat za přijatelnou a je možno ji hodnotit jako vhodnou za předpokladu uplatnění všech doporučení a navrhovaných opatření.

F. Doplnující údaje

1. Mapová a jiná dokumentace, týkající se údajů v oznámení

Oznámení je doplněno mapovou dokumentací:

Situace širších vztahů

Rekonstrukce žst.Frýdlant nad Ostravicí

Železniční stanice Frýdlant nad Ostravicí, km 101,056 – schéma stanice – současný stav

Železniční stanice Frýdlant nad Ostravicí, km 101,056 – schéma stanice – navrhovaný stav

(Dopravní projektování spol.s r.o)

Hluková studie, EPRO, 03/2010

2. Další podstatné informace oznamovatele

Oznamovatel všechny známé informace o předmětném záměru uvedl ve výše zpracovaném oznámení.

G. Všeobecně srozumitelné shrnutí netechnického charakteru

Předmětem stavby je rekonstrukce železničního svršku a spodku včetně zabezpečovacího zařízení a nástupišť, řešen bude mimoúrovňový přístup. S ohledem na plánovanou elektrizaci trati se parametry objektů navrhuji již pro elektrizovanou trať.

Železniční stanice Frýdlant nad Ostravicí je součástí celostátní dráhy Ostrava hlavní nádraží - Valašské Meziříčí. Z železniční stanice Frýdlant nad Ostravicí odbočuje regionální dráha Frýdlant n.O. – Ostravice. Vlastníkem výše uvedených drah je Česká republika, vlastníka drah ve smyslu zákonných ustanovení zastupuje manažer infrastruktury, kterým je Správa železniční dopravní cesty Praha, s.o. (SŽDC).

Trať Ostrava uhelné nádraží - Valašské Meziříčí a trať Frýdlant nad Ostravicí - Ostravice provozují na základě smlouvy se SŽDC České dráhy a.s. Provozní schopnost zajišťuje SDC Ostrava, řízení provozu zajišťuje GR O11, RCP Ostrava. Organizačně je železniční stanice Frýdlant nad Ostravicí začleněna do uzlové železniční stanice Český Těšín.

Přípravná dokumentace Rekonstrukce ŽST Frýdlant n.O. navrhuje rekonstrukci železniční stanice v rámci předelektrizačních úprav trati Frýdek-Místek – Valašské Meziříčí. Navrhovaná rekonstrukce má za cíl zmodernizovat úsek dráhy v obvodu železniční stanice Frýdlant nad Ostravicí. Stavba je ohraničena cca km 99,630 - km 103,700 (nové kilometrické polohy předvěstí vjezdových návěstidel), celková délka řešeného úseku je 4,070 km.

V předmětném úseku se provede: rekonstrukce železničního svršku, sanace železničního spodku, výstavba nástupišť s mimoúrovňovým přístupem cestujících podchodem, rekonstrukce mostních objektů, rekonstrukce staničního zabezpečovacího zařízení.

Součástí úprav bude i provedení nezbytných přeložek kabelové sítě dotčené úpravami železničního spodku a mostních objektů.

Navrženou rekonstrukcí se sníží náklady na údržbu železniční dopravní cesty, zvýší se bezpečnost dopravy, sníží se počet zaměstnanců organizujících drážní dopravu a obsluhujících zabezpečovací zařízení.

Dotčený úsek leží v traťovém úseku SŽDC 2131 jednokolejně trati Kojetín – Ostrava s tím, že hlavní stavební práce budou probíhat v km 100,465 až km 101,714. V ostatních úsecích půjde jen o směrovou a výškovou úpravu nebo práci na kabelových trasách.

Stávající traťová rychlost je vzhledem ke směrově náročnému vedení v obloucích 40 až 70 km/hod.

Základním předmětem je zřízení železničního svršku, spodku, přejezdů a nástupiště pro první a druhou kolej včetně vybavení zabezpečovacím zařízením, osvětlením, elektroohřevem a vyvolanými úpravami staniční budovy.

Uživatelem a majitelem hmotných investičních prostředků bude Správa železniční dopravní cesty, s.o. Upravované chodníky v prostoru přejezdů přejdou do správy města Frýdlant nad Ostravicí. Správcům silničních komunikací zůstanou ve správě silnice od hranice nebezpečného pásma. Předány správcům budou i přeložky kabelových tras. (ČD Telematika)

Žáden prvek chráněný dle zák.č.114/1992 Sb. ve znění pozdějších zákonů nebude stavbou dotčen. Stavba se nenachází v oblasti, které patří mezi území s archeologickými, kulturními nebo historickými reáliemi.

Nenachází se zde žádná chráněná oblast přirozené akumulace podzemních vod.

Stavební práce jsou v ŽST Frýdlant n.O. členěny do čtyř stavebních postupů SP 0 – SP 3.

- přípravné práce
- stavební postup SP 0

- hlavní stavební práce - stavební postup SP 1 (sudá kolejová skupina)
- stavební postup SP 2 (lichá kolejová skupina)
- závěrečné a dokončovací práce – stavební postup SP 3

Práce budou realizovány v denních a nepřetržitých výlukách kolejí a při výlukách staničního, přejezdových a traťových zabezpečovacích zařízení.

Denní výlukou se rozumí výluka trvající méně než 24 hodin zpravidla o době trvání 6 – 8 hod., nepřetržitou výlukou se rozumí výluka trvající déle než jeden den (předpis ČD D7/2).

Umístění a rozmístění zařízení staveniště je navrženo tak, aby bylo možno realizovat jednotlivé stavební objekty. Technické i sociální vybavení zařízení staveniště, staveništní komunikace, jejich zpevnění, případně jejich úprava není předmětem řešení technické části projektové dokumentace.

Plocha zařízení staveniště bude sloužit pro krátkodobé skládkování materiálu na volné ploše a ve skladištních buňkách. Rovněž zde budou skladové buňky ručního náradí a menší mechanizace. Rovněž tak mohou být v areálu buňky, kanceláře a šatna. Areál bude po dobu prací vybaven mobilními chemickými WC a rovněž soupravou ručních hasebních prostředků a hasícími přístroji. K vytápění kancelářských a šatnových buněk v období nepřízně počasí se doporučuje vytápění elektrické, které je z hlediska požárního nejbezpečnější.

Záměr odpovídá požadovanému standardu pro obdobné stavby a je v souladu s platnou legislativou.

Navržené technické i stavební řešení je v souladu s požadavky na obdobné stavby. Navržena rekonstrukce železniční stanice je řešena přiměřeným způsobem s ohledem na zabezpečení dopravního provozu během rekonstrukce nádraží a dopravní charakteristiky území pro realizaci rekonstrukce. Technické řešení je koncipováno účelně s optimalizací využití doprovodných ploch a dopravních požadavků.

H. Příloha

Vyjádření příslušného stavebního úřadu k záměru z hlediska souladu se schválenou územně plánovací dokumentací

Městský úřad Frýdlant nad Ostravicí, Odbor regionálního rozvoje a stavební úřad, zn.: MUFO 4904/2009 z 12.3.2009

Stanovisko orgánu ochrany přírody k možnosti existence významného vlivu na evropsky významné lokality a ptačí oblasti (Natura 2000)

Krajský úřad Moravskoslezského kraje, odbor životního prostředí a zemědělství, MSK 25152/2009 z 13.2.2009

Na základě komplexního zhodnocení všech dostupných údajů o stavbě, o současném a výhledovém stavu jednotlivých složek životního prostředí a s přihlédnutím ke všem souvisejícím skutečnostem lze konstatovat, že navrhovaná stavba " Rekonstrukce žst.Frýdlant nad Ostravicí" je přijatelná a lze ji

doporučit
k realizaci v navrženém řešení.

Oznámení bylo zpracováno: březen 2010

Zpracovatel oznámení: Ing.Jarmila Paciorková
číslo autorizace - osvědčení 15251/3988/OEP/92
Selská 43, 736 01 Havířov
Tel/fax 596818570, 602749482
e-mail eproj@volny.cz

Spolupracovali:

Ing.Petr Fiedler, Háj ve Slezsku
Ing.Komínek, Dopravní projektování, spol.s r.o. Ostrava

Podpis zpracovatele oznámení:

.....

F. DOPLŇUJÍCÍ ÚDAJE

Situace širších vztahů

Rekonstrukce žst.Frýdlant nad Ostravicí

Železniční stanice Frýdlant nad Ostravicí, km 101,056 – schéma stanice – současný stav

Železniční stanice Frýdlant nad Ostravicí, km 101,056 – schéma stanice – navrhovaný stav

(Dopravní projektování spol.s r.o)

Hluková studie, EPRO, 03/2010

H. Příloha

Vyjádření příslušného stavebního úřadu k záměru z hlediska souladu se schválenou územně plánovací dokumentací

Městský úřad Frýdlant nad Ostravicí, Odbor regionálního rozvoje a stavební úřad, zn.: MUFO 4904/2009 z 12.3.2009

Stanovisko orgánu ochrany přírody k možnosti existence významného vlivu na evropsky významné lokality a ptačí oblasti (Natura 2000)

Krajský úřad Moravskoslezského kraje, odbor životního prostředí a zemědělství, MSK 25152/2009 z 13.2.2009