

P O S U D E K

o vlivech záměru

Optimalizace a elektrizace trati Ostrava-Kunčice – Frýdek-Místek

na životní prostředí

**podle zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí
a o změně některých souvisejících zákonů
(zákon o posuzování vlivů na životní prostředí),
ve znění pozdějších předpisů**

(září 2022)

P O S U D E K

o vlivech záměru

Optimalizace a elektrizace trati Ostrava-Kunčice – Frýdek-Místek

na životní prostředí

**podle zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí
a o změně některých souvisejících zákonů
(zákon o posuzování vlivů na životní prostředí),
ve znění pozdějších předpisů**

zpracovatel posudku:

RNDr. Tomáš Bajer, CSc.

*držitel osvědčení odborné způsobilosti ke zpracování dokumentací a posudků dle zákona
č.100/2001 Sb., č. osvědčení 2719/4343/OEP/92/93, autorizace prodloužena rozhodnutím č. j.
MZP/2021/710/3906*

spolupráce:

Ing. Jana Bajerová

Prohlášení

Posudek o vlivech záměru „Optimalizace a elektrizace trati Ostrava-Kunčice – Frýdek-Místek“ na životní prostředí jsem zpracoval podle požadavků vyplývajících z § 9 zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí a o změně některých souvisejících zákonů (zákon o posuzování vlivů na životní prostředí), ve znění pozdějších předpisů, (dále jen „zákon č. 100/2001 Sb.“), jako držitel osvědčení o odborné způsobilosti č. j. 2719/4343/92/93, vydaného dne 28. 1. 1993 Ministerstvem životního prostředí České republiky v dohodě s Ministerstvem zdravotnictví České republiky. Autorizace prodloužena rozhodnutím č. j. MZP/2021/710/3906.

OBSAH:

I. ZÁKLADNÍ ÚDAJE	7
I. 1. Název záměru	7
I. 2. Kapacita (rozsah) záměru	7
I. 3. Umístění záměru (kraj, obec, katastrální území).....	7
I. 4. Obchodní firma oznamovatele	8
I. 5. IČ oznamovatele	8
I. 6. Sídlo (bydliště) oznamovatele	8
II. POSOUZENÍ DOKUMENTACE	9
II. 1. Úplnost dokumentace	9
II.2. Správnost údajů uvedených v dokumentaci včetně použitých metod hodnocení	11
A. Údaje o oznamovateli	11
B. Údaje o záměru	11
B.I. Základní údaje	11
B.I.1. Název záměru a jeho zařazení podle přílohy č.1	11
B.I.2. Kapacita (rozsah) záměru	11
B.I.3. Umístění záměru (kraj, obec, katastrální území)	12
B.I.4. Charakter záměru a možnost kumulace s jinými záměry.....	13
B.I.5. Zdůvodnění potřeby záměru a popis oznamovatelem zvažovaných variant s uvedením hlavních důvodů vedoucích k volbě daného řešení, včetně srovnání vlivů na životní prostředí	13
B.I.6. Popis technického a technologického řešení záměru včetně případných demoličních prací nezbytných pro realizaci záměru; v případě záměrů spadajících do režimu zákona o integrované prevenci včetně porovnání s nejlepšími dostupnými technikami, s nimi spojenými úrovněmi emisí a dalšími parametry.....	13
B.I.7. Předpokládaný termín zahájení realizace záměru a jeho dokončení.....	14
B.I.8. Výčet dotčených územně samosprávných celků.....	14
B.I.9. Výčet navazujících rozhodnutí podle § 9 odst. 3 a správních orgánů, které budou tato rozhodnutí vydávat.....	14
B.II. Údaje o vstupech.....	15
B.II.1 Půda.....	15
B.II.2 Voda	15
B.II.3 Ostatní přírodní zdroje (například surovinové zdroje)	15
B.II.4 Energetické zdroje	15
B.II.5 Biologická rozmanitost	16
B.II.6 Nároky na dopravní a jinou infrastrukturu.....	16
B.III. Údaje o výstupech	18
B.III.1 Znečištění ovzduší, vody, půdy a půdního prostředí.....	18
B.III.2 Odpadní vody	18
B.III.3 Odpady	20
B.III.4 Ostatní emise a rezidua	21
B.III.5 Doplnující údaje.....	22
C. Údaje o stavu životního prostředí v dotčeném území	23
C.I Výčet nejzávažnějších environmentálních charakteristik dotčeného území	23
C.I.1 Struktura a ráz krajiny	23
C.I.2 Geomorfologie a geologie	23
C.I.3 Hydrologie a hydrogeologie	23
C.I.4 Fauna a flora.....	24
C.I.5 Zvláště chráněná území, přírodní parky, VKP, Natura 2000.....	24
C.I.6 Územní systémy ekologické stability krajiny (ÚSES)	25
C.I.7 Ložiska nerostů.....	25

Optimalizace a elektrizace trati Ostrava-Kunčice – Frýdek-Místek

C.I.8 Území historického, kulturního nebo archeologického významu	25
C.I.9 Území hustě zalidněná	25
C.I.10 Území zatěžovaná nad míru únosného zatížení.....	26
C.I.11 Staré ekologické zátěže	26
C.I.12 Extrémní poměry v dotčeném území	26
C.II Charakteristika současného stavu životního prostředí, resp. krajiny v dotčeném území a popis jeho složek nebo charakteristik, které mohou být záměrem ovlivněny.....	27
C.II.1 Ovzduší	27
C.II.2 Voda	27
C.II.3 Půda.....	27
C.II.4 Přírodní zdroje.....	28
C.II.5 Biologická rozmanitost	28
C.II.6 Klima.....	28
C.II.7 Obyvatelstvo a veřejné zdraví	28
C.II.8 Hmotný majetek, kulturní dědictví.....	28
C.III Celkové zhodnocení stavu životního prostředí v dotčeném území z hlediska jeho únosného zatížení a předpoklad jeho pravděpodobného vývoje v případě neprovedení záměru, je-li možné jej na základě dostupných informací o životním prostředí a vědeckých poznatků posoudit	29
D. Komplexní charakteristika a hodnocení možných významných vlivů záměru na životní prostředí a veřejné zdraví.....	30
D.I. Charakteristika a hodnocení velikosti a významnosti předpokládaných přímých, nepřímých, sekundárních, kumulativních, přeshraničních, krátkodobých, střednědobých, dlouhodobých, trvalých i dočasných, pozitivních i negativních vlivů záměru	30
D.I.1 Vlivy na obyvatelstvo a veřejné zdraví.....	30
D.I.2 Vlivy na ovzduší a klima	32
D.I.3 Vlivy na hlukovou situaci a event. Další a fyzikální a biologické charakteristiky	34
D.I.4 Vlivy na povrchové a podzemní vody.....	39
D.I.5 Vlivy na půdu.....	41
D.I.6 Vlivy na přírodní zdroje	43
D.I.7 Vlivy na biologickou rozmanitost	43
D.I.8 Vlivy na krajinu a její ekologické funkce	50
D.I.9 Vlivy na hmotný majetek a kulturní dědictví včetně architektonických a archeologických aspektů	50
D.II. Charakteristika rizik pro veřejné zdraví, kulturní dědictví a životní prostředí při možných nehodách, katastrofách a nestandardních stavech a předpokládaných významných vlivů z nich plynoucích	51
D.III. Komplexní charakteristika vlivů záměru podle části D bodů I a II z hlediska jejich velikosti a významnosti včetně jejich vzájemného působení, se zvláštním zřetelem na možnost přeshraničních vlivů.....	52
D.IV. Charakteristika a předpokládaný účinek navrhovaných opatření k prevenci, vyloučení a snížení všech významných negativních vlivů na životní prostředí a veřejné zdraví	53
D.V. Charakteristika použitých metod prognózování a výchozích předpokladů a důkazů pro zjištění a hodnocení významných vlivů záměru na životní prostředí.....	58
D.VI. Charakteristika všech obtíží (technických nedostatků nebo nedostatků ve znalostech), které se vyskytly při zpracování dokumentace a hlavních nejistot z nich plynoucích.....	58
E. Porovnání variant řešení záměru	59
F. Závěr	59
G. Všeobecné srozumitelné shrnutí netechnického charakteru	59
H. Přílohy	59
II.3. Pořadí variant (pokud byly předloženy) z hlediska vlivů na životní prostředí.....	60
II.4. Hodnocení významných vlivů záměru na životní prostředí přesahujících státní hranice	60

III.	POSOUZENÍ TECHNICKÉHO ŘEŠENÍ ZÁMĚRU S OHLEDEM NA DOSAŽENÝ STUPEŇ POZNÁNÍ POKUD JDE O ZNEČIŠŤOVÁNÍ ŽIVOTNÍHO PROSTŘEDÍ.....	61
IV.	POSOUZENÍ NAVRŽENÝCH OPATŘENÍ K PREVENCÍ, VYLOUČENÍ, SNÍŽENÍ, POPŘÍPADĚ KOMPENZACI NEPŘÍZNIVÝCH VLIVŮ NA ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ A VEŘEJNÉ ZDRAVÍ A K JEJICH MONITOROVÁNÍ.....	61
V.	VYPOŘÁDÁNÍ VŠECH OBDRŽENÝCH VYJÁDŘENÍ K DOKUMENTACI.....	67
VI.	CELKOVÉ POSOUZENÍ AKCEPTOVATELNOSTI ZÁMĚRU Z HLEDISKA VLIVŮ NA ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ A VEŘEJNÉ ZDRAVÍ.....	86
VII.	NÁVRH ZÁVAZNÉHO STANOVISKA K POSOUZENÍ VLIVŮ PROVEDENÍ ZÁMĚRU NA ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ.....	89

Přílohy:

Příloha 1 – Vyjádření k dokumentaci

I. ZÁKLADNÍ ÚDAJE

I. 1. Název záměru

Optimalizace a elektrizace trati Ostrava-Kunčice – Frýdek-Místek

I. 2. Kapacita (rozsah) záměru

Předmětem dokumentace je elektrizace trati, zdvoukolejnění úseku Vratimov – Frýdek-Místek, celková rekonstrukce kolejového svršku a spodku v celém úseku stavby, komplexní rekonstrukce nástupišť v žst. Vratimov, Paskov, Lískovec u Frýdku a Frýdek-Místek. Dále vybraných inženýrských objektů dráze přilehlých jako pozemní stavby, mosty, zdi a sanace skalních zářezů.

Současně dojde k zrušení vybraných železničních přejezdů a nahrazením některých z nich silničními podjezdy. Rekonstrukce zasáhne také provozní soubory např. zabezpečovací zařízení, informační, rozhlasové a kamerové systémy. Výsledkem bude zkrácení jízdních dob regionálních a nákladních vlaků a zlepšení bezpečnosti a komfortu cestujících.

Délka stavby v rozsahu rekonstrukce kolejí:	14,5 km
Maximální traťová rychlost:	V150= 120 km/h
Zřízení nového svršku S49	49 106 bm
Zřízení konstrukčních vrstev železničního spodku	49 106 bm
Pluhování HDPE trubek podél železnice	69,3 km
Železniční přejezdy - rekonstrukce	7 ks
Podchody	5 ks
Železniční mosty	5 ks
Železniční propustky	19 ks
Zárubní a opěrné zdi	10 ks
Silniční mosty	2 ks
Návěstní lávky a krakorce	9 ks
Komunikace kryt asfaltový	29 884 m ²
Zpevněné plochy	21 425 m ²
Dálkový optický kabel	16,8 km
Traťový optický kabel	23,9 km

I. 3. Umístění záměru (kraj, obec, katastrální území)

Kraj: Moravskoslezský

Obec:

hlavní úpravy: Ostrava, Vratimov, Řepiště, Frýdek-Místek, Staré Město, Sviadnov

kabelová trasa: Dobrá, Nošovice, Havířov, Paskov, Žabeň, Šenov

Katastrální území:

hlavní úpravy: Kunčice nad Ostravicí, Vratimov, Řepiště, Lískovec u Frýdku, Sviadnov, Frýdek, Staré Město u Frýdku-Místku
kabelová trasa: Nošovice, Horní Datyně, Havířov-město, Panské Nové Dvory, Bartovice, Dobrá u Frýdku-Místku, Paskov, Žabeň, Šenov u Ostravy

I. 4. Obchodní firma oznamovatele

Správa železnic, státní organizace

I. 5. IČ oznamovatele

70994234

I. 6. Sídlo (bydliště) oznamovatele

Dlážděná 1003/7, 110 00 Praha 1 – Nové Město

Stanovisko zpracovatele posudku:

Uvedená kapitola obsahuje všechny potřebné informace; ze strany zpracovatele posudku bez připomínek.

II. POSOUZENÍ DOKUMENTACE

II. 1. Úplnost dokumentace

Dokumentace záměru je zpracována v členění podle přílohy č.4 zákona č. 100/2001 Sb. v platném znění, a z tohoto pohledu odpovídá požadavkům citovaného zákona.

Dokumentace o hodnocení vlivů na životní prostředí předmětné stavby v rozsahu Přílohy č. 4 zákona č. 100/2001 Sb. v platném znění byla zpracována oprávněnou osobou Mgr. Lucií Peterkovou, Ph.D., která je držitelkou osvědčení odborné způsobilosti autorizace č. j. 79570/ENV/13, autorizace prodloužena č. j. MZP /2022/710/2465.

Pokud jde o vlastní obsah a rozsah dokumentace, je podle názoru zpracovatele posudku vzhledem k charakteru záměru a jeho lokalizaci tato akceptovatelná k možnosti posoudit vlivy předloženého záměru na životní prostředí a ukončit proces posuzování podle zákona č. 100/2001 Sb. v platném znění.

Vlastní dokumentace v části A – Údaje o oznamovateli - charakterizuje základní údaje o oznamovateli předkládaného záměru. Údaje jsou předloženy odpovídajícím a dostatečným způsobem.

Část B – Údaje o záměru – popisuje základní charakteristiky stavby a splňuje po formální stránce požadavky přílohy číslo 4 zákona č. 100/2001 Sb. v platném znění. Z hlediska věcné náplně je tato kapitola komentována v další části předkládaného posudku.

Z hlediska části C – Údaje o stavu životního prostředí v dotčeném území lze označit ve vztahu k uvažovanému záměru za postačující.

Část D – Komplexní charakteristika a hodnocení vlivů záměru na obyvatelstvo a životní prostředí – obsahuje všechny kapitoly této části dokumentace:

- ❖ Charakteristika a hodnocení velikosti a významnosti předpokládaných přímých, nepřímých, sekundárních, kumulativních, přeshraničních, krátkodobých, střednědobých, dlouhodobých, trvalých i dočasných, pozitivních i negativních vlivů záměru, které vyplývají z výstavby a existence záměru, použitých technologií a látek, emisí znečišťujících látek a nakládání s odpady, kumulace záměru s jinými stávajícími nebo povolenými záměry se zohledněním požadavků jiných právních předpisů na ochranu životního prostředí
- ❖ Charakteristika rizik pro veřejné zdraví, kulturní dědictví a životní prostředí při možných nehodách, katastrofách a nestandardních stavech a předpokládaných významných vlivů z nich plynoucích
- ❖ Komplexní charakteristika vlivů záměru podle části D bodů I a II z hlediska jejich velikosti a významnosti včetně jejich vzájemného působení, se zvláštním zřetelem na možnost přeshraničních vlivů
- ❖ Charakteristika a předpokládaný účinek navrhovaných opatření k prevenci, vyloučení a snížení všech významných negativních vlivů na životní prostředí a veřejné zdraví a popis kompenzací, pokud jsou vzhledem k záměru možné, popřípadě opatření k monitorování možných negativních vlivů na životní prostředí, které se vztahují k fázi výstavby a provozu záměru, včetně opatření týkajících se připravenosti na mimořádné situace podle kapitoly II a reakcí na ně

Optimalizace a elektrizace trati Ostrava-Kunčice – Frýdek-Místek

- ❖ Charakteristika použitých metod prognózování a výchozích předpokladů a důkazů pro zjištění a hodnocení významných vlivů záměru na životní prostředí
- ❖ Charakteristika všech obtíží, které se vyskytly při zpracování dokumentace, a hlavních nejistot z nich plynoucích

Část E - Porovnání variant řešení záměru

Předkládaná Dokumentace dle přílohy 4 zákona č. 100/2001 Sb. hodnotí záměr pouze v jedné variantě. Jiná varianta technického řešení nebyla pro vyhodnocení vlivu na životní prostředí investorem uvažována. Investor a projektant stavby se dříve zabýval dílčím variantním řešením určitých částí jednotlivých profesí – zejména řešení objízdné trasy nákladní dopravy, kdy bude nutné z rekonstruovaného úseku trati odklonit nákladní železniční dopravu, a dále realizací tzv. Vítkovické spojky v žst. Frýdek-Místek.

Předložená dokumentace dále obsahuje požadované kapitoly F. Závěr, G. Všeobecné srozumitelné shrnutí netechnického charakteru a H. Přílohy.

Součástí posuzované Dokumentace EIA jsou dále následující přílohy:

- Příloha 1 Celková situace záměru
- Příloha 2 Koordinační situace záměru
- Příloha 3 Dopočet hluku z nákladní vlakové a náhradní autobusové dopravy v období výstavby
- Příloha 4 Hodnocení vlivu závažného zásahu na zájmy ochrany přírody a krajiny podle § 67 zákona č. 114/1992 Sb., v platném znění + migrační studie
- Příloha 5 Hluková studie
- Příloha 6 Rozptylová studie
- Příloha 7 Posouzení vlivu stavby na krajinný ráz
- Příloha 8 Posouzení souladu s rámcovou směrnicí o vodách
- Příloha 9 Studie vyhodnocení vlivu na klima
- Příloha 10 Vyjádření příslušných úřadů územního plánování o souladu s ÚPD
- Příloha 11 Vyjádření orgánu ochrany přírody z hlediska vlivu na soustavu Natura 2000
- Příloha 12 Dotčené dřeviny a zapojené porosty
- Příloha 13 Technické řešení mostních objektů
- Příloha 14 Osvědčení o autorizaci

Stanovisko zpracovatele posudku:

Zpracovatel posudku po formální stránce pokládá dokumentaci za úplnou. Komentáře k jednotlivým kapitolám posuzované dokumentace jsou uvedeny v další části předkládaného posudku.

Veškerá obdržaná vyjádření k dokumentaci jsou doložena v Příloze 1 předkládaného posudku.

II.2. Správnost údajů uvedených v dokumentaci včetně použitých metod hodnocení

Úplnost dokumentace ve vztahu k vlivům záměru „Optimalizace a elektrizace trati Ostrava-Kunčice – Frýdek-Místek“ na životní prostředí považuje zpracovatel posudku za akceptovatelnou k možnosti posoudit vlivy na životní prostředí a zdraví obyvatelstva jakož i formulovat návrh závazného stanoviska k posouzení vlivů provedení záměru na životní prostředí (dále jen „stanovisko“) pro příslušný úřad – KÚ Moravskoslezského kraje, OŽPZ – a ukončit proces posuzování podle zákona č. 100/2001 Sb. v platném znění vydáním závazného stanoviska o hodnocení vlivů. Rozsah a podrobnost přiložených odborných studií odpovídá stupni projektové přípravy.

A. Údaje o oznamovateli

V této kapitole jsou uvedeny základní údaje o oznamovateli: obchodní firma, IČ, jméno a příjmení oznamovatele.

Stanovisko zpracovatele posudku:

Bez připomínek. Kapitola naplňuje informace požadované zákonem.

B. Údaje o záměru

B.I. Základní údaje

Kapitola je rozdělena na dílčí kapitoly, jejichž názvy odpovídají požadavkům uvedeným v zákoně.

B.I.1. Název záměru a jeho zařazení podle přílohy č.1

Předmětem předkládané dokumentace je posouzení záměru „Optimalizace a elektrizace trati Ostrava-Kunčice – Frýdek-Místek“. Dle dokumentace záměr odpovídá bodu bod 45 „Železniční a intermodální zařízení, překladiště a železniční dráhy s délkou od stanoveného limitu (2 km)“. Příslušným úřadem je Krajský úřad Moravskoslezského kraje.

Stanovisko zpracovatele posudku:

Z hlediska zařazení záměru ze strany zpracovatele posudku bez připomínek.

B.I.2. Kapacita (rozsah) záměru

Předmětem dokumentace je elektrizace trati, zdvoukolejnění úseku Vratimov – Frýdek-Místek, celková rekonstrukce kolejového svršku a spodku v celém úseku stavby, komplexní rekonstrukce nástupišť v žst. Vratimov, Paskov, Lískovec u Frýdku a Frýdek-Místek. Dále vybraných inženýrských objektů dráze přilehlých jako pozemní stavby, mosty, zdi a sanace skalních zářezů.

Současně dojde ke zrušení vybraných železničních přejezdů a nahrazení některých z nich silničními podjezdy. Rekonstrukce zasáhne také provozní soubory např. zabezpečovací zařízení, informační, rozhlasové a kamerové systémy. Výsledkem bude zkrácení jízdních dob regionálních a nákladních vlaků a zlepšení bezpečnosti a komfortu cestujících.

Délka stavby v rozsahu rekonstrukce kolejí:	14,5 km
Maximální traťová rychlost:	V150= 120 km/h
Zřízení nového svršku S49	49 106 bm
Zřízení konstrukčních vrstev železničního spodku	49 106 bm
Pluhování HDPE trubek podél železnice	69,3 km
Železniční přejezdy - rekonstrukce	7 ks
Podchody	5 ks
Železniční mosty	5 ks
Železniční propustky	19 ks
Zárubní a opěrné zdi	10 ks
Silniční mosty	2 ks
Návěstní lávky a krakorce	9 ks
Komunikace kryt asfaltový	29 884 m ²
Zpevněné plochy	21 425 m ²
Dálkový optický kabel	16,8 km
Traťový optický kabel	23,9 km

Stanovisko zpracovatele posudku:

K popisu kapacity a rozsahu záměru ze strany zpracovatele posudku bez připomínek.

B.I.3. Umístění záměru (kraj, obec, katastrální území)

Kraj: Moravskoslezský

Obec:

hlavní úpravy: Ostrava, Vratimov, Řepiště, Frýdek-Místek, Staré Město, Sviadnov

kabelová trasa: Dobrá, Nošovice, Havířov, Paskov, Žabeň, Šenov

Katastrální území:

hlavní úpravy: Kunčice nad Ostravicí, Vratimov, Řepiště, Lískovec u Frýdku, Sviadnov, Frýdek, Staré Město u Frýdku-Místku

kabelová trasa: Nošovice, Horní Datyně, Havířov-město, Panské Nové Dvory, Bartovice, Dobrá u Frýdku-Místku, Paskov, Žabeň, Šenov u Ostravy

Stanovisko zpracovatele posudku:

Z hlediska lokalizace záměru prezentované v příslušné kapitole posuzované dokumentace ze strany zpracovatele posudku bez připomínek.

B.I.4. Charakter záměru a možnost kumulace s jinými záměry

Dokumentace specifikuje v tabulce 1 záměry, které by se mohly projevit kumulativním působením.

Stanovisko zpracovatele posudku:

Ze strany zpracovatele posudku bez připomínek. Z hlediska vyjmenovaných záměrů, majících souvislost s realizací předkládaného záměru nelze dle názoru zpracovatele posudku očekávat výraznější synergické, respektive kumulativní vlivy v oblasti vlivů na životní prostředí a na veřejné zdraví.

B.I.5. Zdůvodnění potřeby záměru a popis oznamovatelem zvažovaných variant s uvedením hlavních důvodů vedoucích k volbě daného řešení, včetně srovnání vlivů na životní prostředí

Dokumentace konstatuje, že stavba „Optimalizace a elektrizace trati Ostrava-Kunčice – Frýdek-Místek“ je stavbou krajského významu. Význam stavby spočívá v elektrizaci a zkapacitnění dané trati, které přinesou zlepšení dopravní obslužnosti daného regionu v souladu s požadavky Moravskoslezského kraje.

Rekonstrukce traťového úseku bude mít pozitivní efekt i na životní prostředí, kde hlavním přínosem bude snížení hlukové zátěže díky rekonstrukci železničního svršku a sanaci železničního spodku.

Stanovisko zpracovatele posudku:

Ze strany zpracovatele posudku bez připomínek.

B.I.6. Popis technického a technologického řešení záměru včetně případných demoličních prací nezbytných pro realizaci záměru; v případě záměrů spadajících do režimu zákona o integrované prevenci včetně porovnání s nejlepšími dostupnými technikami, s nimi spojenými úrovněmi emisí a dalšími parametry

V rámci popisu technického a technologického řešení dokumentace popisuje směrové a výškové vedení trasy, je popisována konstrukce železničního svršku a spodku. Dále je popisováno stavební řešení nástupišť, přejezdů, mostů, propustků a zdí, pozemní komunikace a zpevněné plochy, protihlukové objekty, demolice apod. Dále je uveden popis všech stavebních objektů.

Stanovisko zpracovatele posudku:

Z hlediska vlivů na jednotlivé složky životního prostředí jsou rozhodující stavební objekty popsány v kapitole B.I.6. Zpracovatel posudku pouze postrádá podrobnější popis technického řešení některých stavebních objektů a souvisejících studií, z čehož vyplývá i formulace podmínek formulovaných v návrhu závazného stanoviska.

B.I.7. Předpokládaný termín zahájení realizace záměru a jeho dokončení

Dokumentace uvádí následující termíny stavby:

Zahájení stavby: 01. 02. 2026

Ukončení stavby: 30. 04. 2029

Stanovisko zpracovatele posudku:

Ze strany zpracovatele posudku bez připomínek.

B.I.8. Výčet dotčených územně samosprávných celků

Obec:

hlavní úpravy: Ostrava, Vratimov, Řepiště, Frýdek-Místek, Staré Město,
Sviadnov

kabelová trasa: Dobrá, Nošovice, Havířov, Paskov, Žabeň, Šenov

Stanovisko zpracovatele posudku:

Ze strany zpracovatele posudku bez připomínek.

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

Dokumentace uvádí pouze vydání územního rozhodnutí, stavebního povolení a řízení o vydání povolení provozu stacionárního zdroje.

Stanovisko zpracovatele posudku:

K uvažované kapitole lze vznést připomínku v tom smyslu, že absentují další navazující rozhodnutí, související například se zábořem ZPF, PUPFL, výjimkou ze zákona 114/1992 Sb. v platném znění, zásahy do VKP apod. Jedná se tedy o metodické pochybení s tím, že navazující rozhodnutí nesouvisí přímo se zákonem o posuzování vlivů na životní prostředí, protože bezprostředně souvisí s příslušnými složkovými zákony, a proto jejich výčet nijak nemůže ovlivnit závěr procesu posuzování vlivů na životní prostředí v rámci posuzovaného záměru.

B.II. Údaje o vstupech

B.II.1 Půda

Dokumentace uvádí, že realizací záměru dojde jak k záboru zemědělského půdního fondu, tak i pozemků určených k plnění funkce lesa.

Z hlediska trvalého záboru ZPF se bude jednat o celkový zábor 15 088 m² a dočasný zábor nad 1 rok 8 903 m².

Z hlediska trvalého záboru PUPFL se bude jednat o celkový zábor 10 788 m² a dočasný zábor nad 1 rok 6 682 m².

Ostatní nároky na plochy budou realizovány převážně na ostatních plochách.

Stanovisko zpracovatele posudku:

Ze strany zpracovatele posudku z hlediska nároků na plochy bez připomínek. Nejsou definovány pozemky, kde bude stavba realizována v ochranném pásmu lesa – tato skutečnost bude upřesněna v rámci souhlasu k vydání rozhodnutí o umístění stavby nebo využití území do 50 m od okraje lesa.

B.II.2 Voda

Výstavba

Dokumentace konstatuje, že při výstavbě bude docházet ke spotřebě technologické vody, a to zejména na kropení materiálu při hutnění náspů, kropení betonu při betonářských pracích, čištění spár, resp. čištění techniky před výjezdem ze staveniště. Velikost spotřeby vody bude záviset na ročním období provádění prací a souvisejícím počasím. Zásobování vodou bude řešeno ze stávajících veřejných vodovodních řadů a hydrantů. Do lokalit bez stávající vodovodní sítě bude voda dle potřeby dovážena.

Provoz

V etapě provozu se významnější nároky na vodu nepředpokládají.

Stanovisko zpracovatele posudku:

Ze strany zpracovatele posudku bez připomínek. Nároky na vodu nemohou nijak významně ovlivnit závěry procesu posuzování vlivů.

B.II.3 Ostatní přírodní zdroje (například surovinové zdroje)

Dokumentace uvádí, že v rámci realizace budou pro výstavbu používány běžné stavební materiály a suroviny. Přesné množství jednotlivých surovin není v současné době možné přesně specifikovat, proto bude přesné množství uvedeno v navazujících stupních projektové dokumentace.

Stanovisko zpracovatele posudku:

K uvedeným údajům není ze strany zpracovatele posudku podstatných připomínek.

B.II.4 Energetické zdroje

V období výstavby bude elektrická energie spotřebovávána při provozu zařízení staveniště. Zařízení staveniště budou napojena na stávající rozvody nebo, u zařízení v mezistaničních úsecích, bude využito mobilních agregátů.

Optimalizace a elektrizace trati Ostrava-Kunčice – Frýdek-Místek

V rámci provozu trať spotřebovává určité množství elektrické energie (množství elektrické energie bude upřesněno v dalších stupních projektové dokumentace) pro napájení sdělovacích a zabezpečovacích zařízení, dispečerského ovládání, na osvětlení venkovního prostranství, elektrický ohřev výhybek, přeložky silnoproudých rozvodů a zařízení apod.

Stanovisko zpracovatele posudku:

Dle názoru zpracovatele posudku nároky na energii v rámci hodnoceného záměru nejsou podstatné pro hodnocení vlivů na životní prostředí a veřejné zdraví.

B.II.5 Biologická rozmanitost

Druhová biodiverzita území je popsána v Hodnocení dle § 67, a to v příloze č. 6. Železniční trať se dotýká ochranných pásem dvou maloplošných zvláště chráněných území (PP Mokřad u Rondelu, PP Kamenec), kde je navrženo umístění zabezpečovacího zařízení. Zásah vyžaduje úzký výkop pro kabeláž poblíž kolejiště, přičemž nemohou být ovlivněny předměty ochrany PP. V blízkosti záměru se nachází tři evropsky významné lokality, na něž však realizace záměru nebude mít vliv. Uvedená území jsou zároveň (nadregionálním) centrem druhové diverzity a jejich funkce je zásadní rovněž pro tok genů mezi populacemi živočichů a rostlin (význam tedy souvisí i s průchodností krajiny, která podmiňuje genovou diverzitu).

Hlavní přírodní charakteristikou dotčeného území je řeka Ostravice s navazujícími mokřadními ekosystémy. Železnice vede podél jejího pravého břehu; v některých úsecích se k řece přibližuje na vzdálenost jednotek m.

Charakteristickým rysem krajiny je silné narušení těžbou uhlí, průmyslem, dopravními stavbami a hustým osídlením. V traťovém úseku podél bývalého dolu Paskov se nachází vysoká halda hlušiny.

Stanovisko zpracovatele posudku:

Metodický výklad MŽP z října 2017 uvádí, že relevantní části kapitol B.II a B.III „musí obsahovat zejména údaje o tom, jak je v rámci předkládaného záměru řešeno udržitelné využívání přírodních zdrojů a ovlivnění druhů a ekosystémů, jejich zábor (resp. zábor jejich stanovišť v případě druhů) nebo znečišťování záměrem, opatření k rozvíjení tzv. zelené a modré infrastruktury (např. propojující prvky a plochy zeleně s vodními plochami včetně využití ploch objektů, zadržování a zasakování nebo využívání srážkové vody, aj.), příp. další opatření k podpoře biodiverzity. Ve smyslu využívání zdrojů vázaných na zajišťování biologické rozmanitosti v zájmovém území pak, jak jsou tyto prvky a infrastruktury záměrem využívány, zabírány, spotřebovány apod.“

Ze strany zpracovatele posudku tedy s výše uvedenou připomínkou s tím, že opatření pro eliminaci vlivů na přírodní složky ekosystémů jsou komentovány v další části předkládaného posudku.

B.II.6 Nároky na dopravní a jinou infrastrukturu

Dokumentace uvádí, že předmětný záměr bude klást zvýšené nároky na dopravní infrastrukturu v období výstavby. Převážná část materiálu pro stavbu, zejména kolejová pole, výhybky, materiál pro montáž trakčního vedení a kabelového vedení, vnější prvky sdělovacích a zabezpečovacích zařízení, veškeré prefabrikáty pro mosty, propustky, nástupiště apod. bude přepravována na stavbu přímo po

Optimalizace a elektrizace trati Ostrava-Kunčice – Frýdek-Místek

železnici. Po silničních komunikacích budou přepravovány zejména sypké materiály a odpadní materiály.

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

Nákladní doprava, která je vedena na trati Ostrava – Frýdek-Místek, bude v převážné části výstavby vedena po obvyklé trase, v průběhu jedné stavební sezóny (předpoklad rok 2028) pak bude vedena po trati Dobrá – Český Těšín, příležitostně i po trati Dobrá – Frýdek-Místek – Frenštát pod Radhoštěm – Valašské Meziříčí. Během vedení nákladních vlaků po trati přes Hnojník a Český Těšín bude na této trati v úseku Dobrá – Český Těšín vyloučena osobní doprava a budou zde jezdit výhradně nákladní vlaky, a to z důvodu zajištění dostatečné kapacity tratě.

Po uvedení stavby do provozu dojde k navýšení počtu projíždějících vlaků na trati (Frýdek-Místek – Ostrava-Kunčice). Je uvažováno s navýšením u souprav osobních i nákladních vlaků. Současné intenzity dopravy a výhledové intenzity dopravy jsou uvedené v tabulkách č.24 a č.25 dokumentace.

Stanovisko zpracovatele posudku:

Ze strany zpracovatele posudku bez připomínek. Je patrné, že problematika hlukové zátěže v etapě výstavby vyvolaná nutností zajištění pohybů nákladních vlaků po objezdových trasách, jakož i etapa provozu spojená s navýšením intenzity dopravy v důsledku zdvoukolejnění trasy je jedním z nejvýznamnějších vlivů posuzovaného záměru.

B.III. Údaje o výstupech

B.III.1 Znečištění ovzduší, vody, půdy a půdního prostředí

Z hlediska znečištění ovzduší dokumentace uvádí, že staveniště bude zdrojem znečištění díky provozu nákladní techniky během provádění zemních prací a při dovozu stavebního materiálu. Jedná se jednak o prach z přemísťování sypkých materiálů a z pojíždění mechanismů po nezpevněných plochách staveniště, jednak o emise z výfukových plynů stavebních strojů a nákladních vozidel. Působení zdroje bude nahodilé. Množství emisí v tomto případě nelze stanovit, neboť tyto závisí na době výstavby, ročním období, konkrétních klimatických podmínkách apod. Prašnost bude vznikat zejména v období nepříznivých klimatických podmínek (suché větrné počasí).

V případě emisí ze stavby bude rozhodující dodržování obvyklých opatření, kterými lze emise omezit na nevýznamnou úroveň, např. zařazením vhodných organizačních opatření v rámci plánu organizace výstavby, používání stavebních mechanismů v odpovídajícím technickém stavu, realizace stavebních prací v co nejkratším možném termínu.

Dalším zdrojem emisí bude i plánovaná recyklační základna, kde bude deponováno a tříděno šterkové lože. Emise z provozu recyklační linky budou tvořeny zejména emisemi tuhých znečišťujících látek (TZL) vznikajících během procesu třídění a drcení materiálu a během všech přesypů při manipulaci s materiálem, dále pak výfukové emise vznikající při pojezdu mechanismů po recyklační ploše a výfukové emise nákladních vozidel.

Dokumentace dále specifikuje zvolené emisní faktory použité v rozptylové studii, jakož i bilance materiálů, se kterými bude manipulováno v etapě výstavby a od kterých se i odvíjí generovaná doprava v etapě výstavby.

Znečištění vody, půdy a půdního podloží se, vzhledem k povaze záměru, vyjma havarijních stavů nepředpokládá. Pokud budou dodržena všechna standardní bezpečnostní opatření, bude možné riziko kontaminace půd a půdního podloží během výstavby a provozu záměru vlivem havárií zcela minimalizováno.

Pokud budou dodržena všechna standardní bezpečnostní opatření, bude možné riziko znečištění vod během výstavby a provozu vlivem havárií zcela minimalizováno.

Stanovisko zpracovatele posudku:

Ve vztahu k závěrům dokumentace pro etapu výstavby ze strany zpracovatele posudku bez připomínek. Omezování emisí v etapě výstavby bude podrobněji řešeno opatřeními v rámci zpracovaných zásad organizace výstavby, obdobně jako minimalizace rizik ve vztahu ke znečištění vody a půdy. V tomto smyslu jsou formulována odpovídající doporučení do závazného stanoviska.

B.III.2 Odpadní vody

Výstavba

Technologické a splaškové vody

Dokumentace uvádí, že odpadní vody, které budou produkovány v době výstavby, budou představovat především vody znečištěné v průběhu stavebních prací. Odpadní voda bude vznikat především v rámci technologických postupů a v rámci

Optimalizace a elektrizace trati Ostrava-Kunčice – Frýdek-Místek

mytí stavební techniky a zařízení. Množství této odpadní vody není možné v současnosti odhadnout.

Ve fázi výstavby vznikající odpadní vody budou likvidovány v souladu s vodním zákonem a nař. vl. č. 401/2015 Sb. Množství těchto vod bude omezené. Důvodem je používání chemických WC na jednotlivých zařízeních stavenišť. Případně budou vody převáženy k čištění na nejbližší ČOV nebo vypouštěny do kanalizace pro veřejnou potřebu, s předchozím souhlasem provozovatele této infrastruktury. K tomu účelu zajistí dodavatel stavby smlouvu s provozovatelem uvedené ČOV, resp. kanalizace, včetně potřebné finanční úhrady. Skutečnost převozu by se měla promítnout do provozního řádu ČOV.

Provoz

Technologické a splaškové vody

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

Ve fázi provozu záměru budou vznikat odpadní vody v rámci běžného provozu vlakových souprav a pozemních objektů. Likvidace splaškových odpadních vod bude řešena standardním způsobem, se snahou o minimalizaci jejich množství.

Dešťové (povrchové) vody

Dešťové vody budou vznikat jak v období výstavby, tak v době provozu železnice a budou odváděny v místech náspů na okraj tělesa do příkopů. Příkopy jsou buď vsakovací, osazené na vnější straně zatravněvacími tvárniciemi nebo se dnem zpevněným příkopovou tvárnici. Systém odvodnění bude tvořen soustavou trativodů, šachet a svodných potrubí podél trati. Příkopy a trativody jsou převážně vyústěny do stávajících vodotečí nebo na terén. Vsakování srážkových vod je řešeno ve vazbě na geologický průzkum a koeficient vsaku druhu zeminy v řešené lokalitě. Vsakování srážkových vod je řešeno v souladu s ČSN 75 9010 - Vsakovací zařízení srážkových vod a TNV 75 9011 - Hospodaření se srážkovými vodami.

Stanovisko zpracovatele posudku:

Nakládání se splaškovými vodami musí být v souladu se zákonem č. 254/2001 Sb., o vodách a o změně některých zákonů a s nařízením vlády č. 401/2015, o ukazatelích a hodnotách příslušného znečištění povrchových vod a odpadních vod, náležitostech povolení k vypouštění odpadních vod do vod povrchových a do kanalizací a o citlivých oblastech. Při dodržení standardních postupů produkce splaškových vod nemůže nijak ovlivnit závěry procesu posuzování vlivů na životní prostředí.

Dodavatel stavby je dle zákona č. 254/2001 Sb. povinen učinit odpovídající opatření, aby jím používané závadné látky nevnikly do povrchových nebo podzemních vod. Z tohoto důvodu bude zpracován plán opatření pro případ havárie pro období výstavby, který obsahuje náležitosti vyhlášky č. 450/2005 Sb. v platném znění.

Vzhledem ke skutečnosti, že dle dokumentace zůstane systém odvodnění železniční tratě téměř nezměněn, ze strany zpracovatele posudku bez zásadnějších připomínek.

B.III.3 Odpady

Výstavba

Dokumentace uvádí předpokládanou strukturu vznikajících odpadů. Z dokumentace vyplývá, že při realizaci posuzované stavby vzniknou odpady různých skupin a druhů a to jak v kategorii „ostatní“ tak odpady kategorie „nebezpečný“. Z dokumentace vyplývá, že zadavatel stavby bude postupovat při veškerém nakládání s těmito odpady (tzn. jejich soustředování, shromažďování, skladování, přepravě a dopravě, využívání, úpravě, odstraňování atd.) dle příslušných platných legislativních opatření v oblasti nakládání s odpady.

Dle dokumentace při realizaci stavby je již v rámci zpracování projektové dokumentace kladen důraz na materiálové využití odpadů. Štěrkové lože bude recyklováno. Odpad podsítného zařazený pod katalogové číslo 17 05 08 bude následně ovzorkován a bude buď využit v rámci rekultivačních zařízení, nebo využit k technickému zabezpečení skládky, případně uložen na skládku. V rámci projektové dokumentace pak je v souladu se směrnicemi SŽ, s.o. řešena předkategorizace materiálu, kdy použitelný a technicky vyhovující materiál (např. betonové pražce, koleje) zůstávají v majetku investora a jsou využity na jiných stavbách.

Předpokládaný seznam odpadů vznikajících v etapě výstavby je doložen v tabulce č.29 dokumentace.

Provoz

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

Odpady vznikající při odstranění záměru

V případě odstranění záměru by docházelo ke vzniku odpadů skupiny č. 17 Stavební a demoliční odpady (včetně vytěžené zeminy z kontaminovaných míst). Největší množství odpadů by beze sporu tvořil štěrk a zemina z odtěžovaného drážního tělesa.

Stanovisko zpracovatele posudku:

Ve vztahu k nakládání s odpady v etapě výstavby ze strany zpracovatele posudku bez podstatnějších připomínek. Před zahájením stavby se doporučuje provést kontrolní vzorkování odtěženého materiálu a poté provést jejich finální zatřídění. Uvedený požadavek vyplývá z příslušné legislativy v odpadovém hospodářství, a proto není nezbytné k této problematice formulovat podmínky do stanoviska o hodnocení vlivů.

Nakládání s odpady v etapě provozu se bude řídit platnou legislativou v odpadovém hospodářství, a to bez ohledu na proces posuzování vlivů na životní prostředí.

B.III.4 Ostatní emise a rezidua

Hluk

Výstavba

Dokumentace uvádí, že přesný průběh stavebních postupů a využití stavebních zařízení se odvíjí od možností budoucího zhotovitele stavby, jehož stupeň mechanizace, pracovní kapacita a technologie nejsou známy. Na základě zkušeností z hodnocení obdobných záměrů se proto uvažuje dlouhodobější nasazení mechanizace, na straně bezpečnosti. Akusticky významná zařízení použitá při realizaci stavby jsou uvedena v tabulce č.31 dokumentace.

V souvislosti s posouzením dopadů přesunu nákladní železniční dopravy z rekonstruované trati na trať Frýdek-Místek – Český Těšín byl provedeno vyhodnocení vlivu navýšení nákladní dopravy v tomto úseku z hlediska akustické situace. Údaje o nákladní dopravě přesunutě pro rozhodující rok etapy výstavby jsou uvedeny v kapitole B.II.6 dokumentace.

Provoz

Po uvedení stavby do provozu dojde k navýšení počtu projíždějících vlaků na trati (Frýdek–Místek – Ostrava–Kunčice). Je uvažováno s navýšením u souprav osobních i nákladních vlaků. Současné intenzity dopravy a výhledové intenzity dopravy jsou uvedené v tabulkách č.24 a č.25 dokumentace.

Dále byl v rámci hlukové studie posouzen stav po realizaci trakční napájecí stanice v blízkosti obce Lískovec. Obsahem areálu trakční napájecí stanice jsou tři zastřešená stání pro transformátory (T101, T102 a T103) a technologická budova o rozměrech cca 20x35 metrů.

Vibrace

Dle dokumentace na rekonstruované trati lze vlivem rekonstrukce očekávat nižší projev vibrací z důvodu lepších vlastností železničního spodku a zejména železničního svršku. Pro vyhodnocení vibrací v současném stavu bylo provedeno měření vibrací ve dvou měřicích bodech. Výsledky v obou měřicích místech prokazatelně splňují hygienický limit pro denní i noční dobu.

Na základě požadavků ze zjišťovacího řízení bylo provedeno doměření vibrací i pro objekty na objízdné trase nákladní dopravy (Frýdek-Místek – Český Těšín). Měření bylo provedeno v objektech Ropice 18 a Dobrá 496. V obou místech je prokazatelně splněn hygienický limit pro denní i noční dobu u všech zachycených průjezdů s dostatečnou rezervou.

Stanovisko zpracovatele posudku:

Hluk

Vzhledem ke skutečnosti, že dosud není znám dodavatel stavby ani zásady organizace výstavby, lze považovat za logické to, že hlukovou studii pro etapu výstavby lze považovat za předběžnou, avšak stanovující primární požadavky na zhotovitele stavby. Požadavek na vypracování hlukové studie pro fázi výstavby je zapracován do podmínek návrhu závazného stanoviska příslušného úřadu.

Podmínky pro etapu provozu z hlediska hlukové zátěže jsou formulovány v další části předkládaného posudku.

Vibrace

Dle názoru zpracovatele posudku díky položení nových kolejnic, jejich pružnému upevnění s přímým uložením kolejnice, výměně pražců, obnově železničního spodku a zkvalitněním šterkového lože dojde ke zlepšení schopnosti pohlcovat vibrace.

Záření radioaktivní, elektromagnetické

Posuzovaná stavba nebude zdrojem radioaktivního nebo elektromagnetického záření.

Zápach

Posuzovaná stavba nebude zdrojem zápachu.

B.III.5 Doplnující údaje

Dokumentace uvádí, že významné terénní úpravy a zásahy do krajiny nejsou očekávány.

Stanovisko zpracovatele posudku:

Ze strany zpracovatele posudku bez připomínek.

C. Údaje o stavu životního prostředí v dotčeném území

C.I Výčet nejzávažnějších environmentálních charakteristik dotčeného území

C.I.1 Struktura a ráz krajiny

Dokumentace uvádí, že trať prochází převážně městskou zástavbou a průmyslovými areály. Umístění stavby je dáno současným situováním tratě a novým trasováním druhé traťové koleje v úseku jejího zdvoukolejnění.

Stanovisko zpracovatele posudku:

Ze strany zpracovatele posudku bez podstatnějších připomínek s tím, že trať neprochází pouze městskou zástavbou a průmyslovými areály, jak je uvedeno v dokumentaci.

C.I.2 Geomorfologie a geologie

Z dokumentace vyplývá, že z geologického hlediska leží severní část traťového úseku Ostrava-Kunčice – Frýdek-Místek (po žst. Paskov) v miocénu vněkarpatské předhlubně, jižní část trasy (úsek Paskov – Frýdek-Místek) ve slezské a podslezské jednotce karpatských příkrovů. Z hlediska geomorfologického členění (Demek a kol., 1987) zájmová lokalita náleží k provincii Západní Karpaty.

Stanovisko zpracovatele posudku:

K uvedenému konstatování ze strany zpracovatele posudku bez připomínek.

C.I.3 Hydrologie a hydrogeologie

Zájmová lokalita náleží k povodí Odry a úmoří Baltského moře. Nejvýznamnějším vodním tokem v oblasti je Ostravice, která kopíruje stávající železniční trať od Frýdku-Místku až po Ostrava-Kunčice. Vodní tok Ostravice je dle vyhlášky Ministerstva zemědělství č. 178/2012 Sb., kterou se stanoví seznam významných vodních toků a způsob provádění činností související se správou vodních toků, v platném znění, významným vodním tokem. Dále jsou v tabulce 39 dokumentace uvedeny vodní toky křižující posuzovaný úsek trati.

Těleso rekonstruované trati vede v celé své délce v souběhu se stanoveným zátopovým územím pro průtoky v řece Ostravici na úrovni Q_{100} . V několika úsecích tvoří těleso železniční trati hranici stanoveného záplavového území, v krátkém úseku jím prochází a prochází jím i kabelové úpravy. Rekonstruovaná trať přechází přes Morávku v místě hranice mezi záplavovým územím Ostravice a Morávky. Kabelové úpravy zasahují na hranici záplavového území vymezeného pro průtoky na úrovni Q_{100} toku Baštica a dále procházejí záplavovým územím stanoveným pro průtoky na úrovni Q_{100} toku Datyňka, Lučina a Venclůvka.

Území dle dokumentace náleží do 2 hydrogeologických rajónů: Ostravská pánev – ostravská část a Flyš v povodí Ostravice.

Stanovisko zpracovatele posudku:

Z hlediska popisu této složky životního prostředí ze strany zpracovatele posudku bez připomínek; s ohledem na prezentované skutečnosti uvedené v dokumentaci jsou ve vztahu k ochraně vod formulována odpovídající doporučení do závazného stanoviska.

C.I.4 Fauna a flora

Z dokumentace vyplývají následující skutečnosti:

- záměr bude realizován v ochranných pásmech přírodní památky Mokřad u Rondelu v k. ú. Havířov-město, a přírodní památky Kamenec v k. ú. Dobrá u Frýdku-Místku; v ochranných pásmech přírodní památky Kamenec a přírodní památky Mokřad u Rondelu je zamýšleno vybudování zabezpečovacího zařízení; po drážním tělese se předpokládá pouze výkop pro kabeláž - předměty ochrany či jiné zájmy ochrany přírody při tomto zásahu nemohou být dotčeny
- v území či v jeho blízkosti byl zaznamenán výskyt několika zvláště chráněných druhů rostlin a živočichů dle Vyhlášky č. 395/1992 Sb., v platném znění; dále byly nalezeny druhy ohrožené dle Červeného seznamu ČR

Stanovisko zpracovatele posudku:

Z hlediska popisu této složky životního prostředí ze strany zpracovatele posudku bez připomínek. S odkazem na zjištěné výsledky jsou formulována odpovídající doporučení do závazného stanoviska.

C.I.5 Zvláště chráněná území, přírodní parky, VKP, Natura 2000

Lokalita záměru neleží na území žádného velkoplošného ani maloplošného chráněného území.

Předmětný záměr dle předložených dokladů vyžaduje kácení dřevin (cca 2 ks olší, 6 ks vrb, 8 ks topolů, 7 ks lip, 4 ks jasanů, 2 ks jilmů, 4 ks dubů, 3 ks trnovníků) na území EVL Řeka Ostravice. Konkrétně se jedná o pozemky parc. č. 1596/3, 1596/26, 1596/19, 1596/24, 1600/3, 1570/5, 1570/4, 1540/1 v k. ú. Řepiště, parc. č. 7651/1, 7651/4, 7652/3 v k. ú. Lískovec u Frýdku-Místku, parc. č. 5226/1 v k. ú. Sviadnov.

Dle stanoviska Krajského úřadu Moravskoslezského kraje předmětný záměr nebude zasahovat do vodního toku Ostravice, výskyt vranky obecné nebyl v současné době prokázán, nelze předpokládat negativní ovlivnění předmětu ochrany. Ekosystémy významné pro předmětný druh budou i nadále zachovány. Realizací záměru v dané lokalitě nebudou rovněž dotčena přírodní stanoviště, bylinná vegetace podél břehů řeky Ostravice, dřevinná vegetace s vrbou šedou řeky Ostravice. Ve stavbu řešené lokalitě se nevyskytují biotopy, které jsou předmětem ochrany EVL Řeka Ostravice. Rozsah zásahu lze navíc vzhledem k délce EVL Řeka Ostravice (26 km) považovat pouze za malý a bodový. Záměrem tedy nedojde k ovlivnění předmětů ochrany a ani nebude narušena celistvost evropsky významných lokalit ani ptačí oblasti. Přímé i dálkové vlivy záměru na ostatní evropsky významné lokality a ptačí oblasti lze s ohledem na charakter, rozsah a umístění záměru rovněž vyloučit.

V okolí stavebního záměru se žádné ptačí oblasti nevyskytují.

Stavba nezasahuje do žádného registrovaného VKP dle §6 zákona č. 114/1992 Sb. Záměrem jsou dotčeny VKP ze zákona (dle §3 zákona č.114/1992 Sb.), a to při překonávání v dokumentaci uvedených vodotečí, údolní nivy a PUPFL.

Stanovisko zpracovatele posudku:

Z hlediska popisu této složky životního prostředí ze strany zpracovatele posudku bez připomínek. Ve vztahu k vedení trati a zjištěným výsledkům biologického

průzkumu jsou formulována odpovídající doporučení do návrhu závazného stanoviska.

C.I.6 Územní systémy ekologické stability krajiny (ÚSES)

Z dokumentace vyplývá, že podél řeky Ostravice je vymezen nadregionální biokoridor NRBK K101, do kterého jsou vložena regionální biocentra (RBC) zaujímající přírodní plochy podél železnice. Oba prvky místy sahají až k okraji trati. V územním plánu Vratimova a Řepiště k dráze sahá RBC 236 U dolu Paskov. Z východu se k žst. Paskov přibližuje RBC 276 Zaryje, které tvoří porost polonské dubohabřiny. Na území Řepiště a Frýdku-Místku je do NRBK K101 vloženo RBC 251 U Žabně, které se také přimyká k železnici. V místech styku s tratí formují RBC nejčastěji lužní lesy. Podél Ostravické Datyňky vede lokální biokoridor, který poblíž železnice ústí do RRC U Žabně.

Stanovisko zpracovatele posudku:

Z hlediska popisu této složky životního prostředí ze strany zpracovatele posudku bez připomínek.

C.I.7 Ložiska nerostů

Dokumentace popisuje chráněná ložisková území, dobývací prostory, výhradní ložiska a poddolovaná území v kontaktu s hodnoceným záměrem.

Stanovisko zpracovatele posudku:

Z hlediska popisu této složky životního prostředí ze strany zpracovatele posudku bez připomínek.

C.I.8 Území historického, kulturního nebo archeologického významu

V zájmovém území se nenacházejí žádné kulturní památky, národní kulturní památky ani chráněná památková území.

Dle Státního archeologického seznamu území spadá do oblasti s archeologickými nálezy kategorie UAN 1 - 3.

Stanovisko zpracovatele posudku:

Je tedy patrné, že území, na kterém se uskuteční stavba, je nutné pokládat za území s možnými archeologickými nálezy ve smyslu zák. č. 20/1987 Sb. v platném znění. Postup, který je nutné dodržet v kontextu výše uváděných skutečností, jasně vyplývá z příslušného složkového zákona a musí být respektován bez ohledu na proces posuzování vlivů na životní prostředí.

C.I.9 Území hustě zalidněná

Dle dokumentace Moravskoslezský kraj je počtem obyvatel třetí nejlidnatější v ČR, se svými 300 obcemi však patří k regionům s nejmenším počtem sídel. Tomu odpovídá i hustota osídlení 220 obyvatel na km².

Stanovisko zpracovatele posudku:

Z hlediska popisu této složky životního prostředí ze strany zpracovatele posudku bez připomínek.

C.I.10 Území zatěžovaná nad míru únosného zatížení

Dokumentace uvádí následující skutečnosti:

- Pravý břeh Ostravice v prostoru na východ od železniční trati v úseku mezi Vratimovem a Frýdkem je nejvýznamnější sesuvnou oblastí celého Ostravska.
- V registru sesuvů a jiných nebezpečných svahových deformací Geofondu Praha je evidováno na svazích lemujících východní stranu trati Vratimov – Frýdek-Místek několik aktivních a potenciálně stabilizovaných sesuvů.
- Dle registru poddolovaných území Geofondu Praha trasa předmětného traťového úseku protíná poddolované území Slezská Ostrava I, Vítkovice, Paskov a poddolované území Staříč.
- Zájmová lokalita leží v těsné blízkosti záplavového území řeky Ostravice. V některých místech záplavové území pro Q_{100} dosahuje hranice železničního náspu.

Stanovisko zpracovatele posudku:

S uvedeným konstatováním dokumentace lze souhlasit. Lze upozornit, že zájmové území je nadlimitně zatěžováno imisními charakteristikami prachových částic a benzo(a)pyrenu.

C.I.11 Staré ekologické zátěže

Dokumentace podává informace o lokalitách staré ekologické zátěže, které jsou situovány nejbližší hodnocenému záměru.

Stanovisko zpracovatele posudku:

Z hlediska popisu této složky životního prostředí ze strany zpracovatele posudku bez připomínek.

C.I.12 Extrémní poměry v dotčeném území

Posuzovaný záměr se nachází v oblasti s nízkým radonovým rizikem. U předmětné stavby není zapotřebí činit zvláštní opatření. Ostatní extrémní poměry v dotčeném území jsou v dokumentaci popsány v kapitole týkající se území zatěžovaném nad míru únosného zatížení

Stanovisko zpracovatele posudku:

Z hlediska popisu této složky životního prostředí ze strany zpracovatele posudku bez připomínek.

C.II Charakteristika současného stavu životního prostředí, resp. krajiny v dotčeném území a popis jeho složek nebo charakteristik, které mohou být záměrem ovlivněny

C.II.1 O vzduší

Dokumentace v této kapitole popisuje imisní pozadí zájmového území z hlediska 5 – letých aritmetických průměrů sledovaných škodlivin publikovaných ČHMÚ.

Stanovisko zpracovatele posudku:

Z hlediska popisu této složky životního prostředí ze strany zpracovatele posudku bez připomínek. Vzhledem k elektrifikované trati není vývoj imisního pozadí zcela podstatný, pro dočasnou etapu výstavby jsou pro omezení emisí formulována v závazném stanovisku odpovídající doporučení.

C.II.2 Voda

Dokumentace odkazuje, že přehled útvarů povrchových vod kategorie řeka, ve kterých je stavební záměr umístěn je uveden v kapitole C.I.4. Těleso rekonstruované trati vede v celé své délce v souběhu se stanoveným záplavovým územím pro průtoky v řece Ostravici na úrovni Q_{100} . V několika úsecích tvoří těleso železniční trati hranici stanoveného záplavového území, v krátkém úseku jím prochází a prochází jím i kabelové úpravy. Rekonstruovaná trať přechází přes Morávku v místě hranice mezi záplavovým územím Ostravice a Morávky. Kabelové úpravy zasahují na hranici záplavového území vymezeného pro průtoky na úrovni Q_{100} toku Baštica a dále procházejí záplavovým územím stanoveným pro průtoky na úrovni Q_{100} toku Datyňka, Lučina a Venclůvka. Stavební záměr leží mimo území chráněné oblasti přirozené akumulace vod (CHOPAV). V posuzovaném území nejsou vyhlášena ochranná pásma vodních zdrojů, ochranná pásma vodních nádrží ani ochranná pásma přírodních léčivých zdrojů.

Stanovisko zpracovatele posudku:

Z hlediska popisu této složky životního prostředí ze strany zpracovatele posudku bez připomínek. Ve vztahu k minimalizaci rizik ovlivnění jakosti povrchových a podzemních vod, jakož i odtokových poměrů v lokalitě, jsou v závazném stanovisku formulována odpovídající doporučení.

C.II.3 Půda

Dokumentace uvádí, že řešené území je charakteristické zastoupením půd typu glej fluvický a arenický, fluvizem modální, kambizem modální a psefická, luvizem glejová a pseudoglej modální.

Stanovisko zpracovatele posudku:

Ze strany zpracovatele posudku bez připomínek. Dokumentace na úrovni procesu EIA poskytuje základní informaci o charakteru BPEJ z hlediska nároků na půdy v kategorii ZPF. Detailní záborový elaborát bude součástí dokumentace pro stavební povolení a jeho vypracování musí být provedeno v souladu s příslušným složkovým zákonem i bez ohledu na proces posuzování vlivů na životní prostředí. Obdobné závěry lze konstatovat i ve vztahu k záborům PUPFL, který v této kapitole uveden není, je však dokladován v jiných částech posuzované dokumentace.

C.II.4 Přírodní zdroje

Z dokumentace vyplývá, že posuzovaný záměr prochází těženými dobývacími prostory a řadou výhradních ložisek nerostů.

Stanovisko zpracovatele posudku:

Z hlediska popisu této složky životního prostředí ze strany zpracovatele posudku bez připomínek.

C.II.5 Biologická rozmanitost

Dokumentace uvádí, že v rámci zpracování podkladů pro oznámení a dokumentaci bylo zpracováno Hodnocení vlivu závažného zásahu na zájmy ochrany přírody a krajiny podle § 67 zákona č. 114/1992 Sb. Dále jsou v této kapitole uvedeny vybrané odstavce z tohoto hodnocení. Podrobnější charakteristika daného území z hlediska biologické rozmanitosti je uvedena v příloze 4. dokumentace.

Stanovisko zpracovatele posudku:

Z hlediska popisu této složky životního prostředí ze strany zpracovatele posudku bez připomínek.

C.II.6 Klima

Z klimatického hlediska (Quitt, 1971) zasahuje lokalita záměru do teplé oblasti MT10 charakteristické dlouhým, teplým a suchým létem, krátkým přechodným obdobím s mírně teplým jarem i podzimem a krátkou, mírně teplou a velmi suchou zimou.

Stanovisko zpracovatele posudku:

Z hlediska popisu této složky životního prostředí ze strany zpracovatele posudku bez připomínek.

C.II.7 Obyvatelstvo a veřejné zdraví

Dokumentace uvádí, že kraj se skládá z celkem 6 okresů (od západu Bruntál, Opava, Nový Jičín, Ostrava-město, Karviná a Frýdek-Místek) a území 22 obcí s rozšířenou působností. Se svými 300 obcemi (6 statutárních měst, 36 měst a 4 městyse) však patří k regionům s nejmenším počtem sídel.

Stanovisko zpracovatele posudku:

Z hlediska popisu této složky životního prostředí ze strany zpracovatele posudku bez připomínek.

C.II.8 Hmotný majetek, kulturní dědictví

Dle dokumentace se v zájmovém území nenachází žádná památka kategorie světové kulturní dědictví, národní kulturní památky, archeologické památkové rezervace, ostatní památkové rezervace, městské památkové rezervace, vesnické památkové rezervace, krajinné památkové zóny nebo vesnické památkové zóny. Při realizaci záměru by nemělo dojít ani k ovlivnění památek místního významu (kapličky, kříže apod.). Dle Státního archeologického seznamu území spadá do oblasti s archeologickými nálezy kategorie UAN 1 - 3.

Stanovisko zpracovatele posudku:

Z hlediska popisu této složky životního prostředí ze strany zpracovatele posudku bez připomínek.

C.III Celkové zhodnocení stavu životního prostředí v dotčeném území z hlediska jeho únosného zatížení a předpoklad jeho pravděpodobného vývoje v případě neprovedení záměru, je-li možné jej na základě dostupných informací o životním prostředí a vědeckých poznatků posoudit

Dokumentace uvádí, že:

- Dominantním z hlediska životního prostředí je rušivý vliv hluku jak z rekonstruované železniční trati, tak z okolních silničních komunikací a průmyslových podniků.
- Významné zatížení dané lokality je způsobeno významným zatížením kvality ovzduší, kdy dochází k dlouhodobému překračování imisních limitů některých znečišťujících látek (prachové částice, benzo(a)pyren).
- Únosnost zatížení daného území se odvíjí od míry významnosti zásahu spojeného s ovlivněním životního prostředí dané oblasti. Ten je posouzen v příslušných kapitolách dokumentace s ohledem na jednotlivé složky životního prostředí. V případě významnějších zásahů jsou navržena opatření k eliminaci či zmírnění nepříznivých vlivů.
- Při neprovedení záměru by nedošlo k zásahům do VKP, ÚSES, mimolesní zeleně, záborům ZPF a PUPFL apod. Vlivem realizace záměru naopak dojde ke snížení hlukové zátěže vyvolané provozem na železniční trati, ale rekonstrukce a zdvoukolejnění železniční trati má v širším kontextu samozřejmě pozitivní dopad na životní prostředí tím, že převezme část silniční osobní, ale zejména nákladní dopravy v regionu.

Na základě výše provedeného zhodnocení je patrné, že realizace záměru představuje únosné zatížení životního prostředí.

Stanovisko zpracovatele posudku:

S ohledem na zákonem stanovené požadavky přílohy č.4 zákona k tomuto bodu dokumentace není ze strany zpracovatele posudku připomínek.

D. Komplexní charakteristika a hodnocení možných významných vlivů záměru na životní prostředí a veřejné zdraví

D.I. Charakteristika a hodnocení velikosti a významnosti předpokládaných přímých, nepřímých, sekundárních, kumulativních, přeshraničních, krátkodobých, střednědobých, dlouhodobých, trvalých i dočasných, pozitivních i negativních vlivů záměru

D.I.1 Vlivy na obyvatelstvo a veřejné zdraví

Narušení faktoru pohody

Dokumentace uvádí, že narušení faktoru pohody ve fázi výstavby je možné očekávat především v souvislosti s dopravou stavebního materiálu a hlukem ze stavební činnosti. Dotčené obyvatelstvo bude včas informováno o plánovaných činnostech a tak jim bude umožněna odpovídající úprava režimu dne.

Etapa výstavby – hluk

Dokumentace uvádí, že hluk z výstavby není z hlediska zdravotních rizik hodnocen, protože se jedná o krátkodobou expozici hluku, pro jejíž zhodnocení nejsou zatím k dispozici dostatečné odborné podklady. Přesto je třeba, aby při výstavbě, při provádění náročných prací v blízkosti chráněné zástavby, byla dodržována opatření ke snížení hluku uvedená v hlukové studii.

Nákladní železniční doprava bude po dobu výstavby převedena na objízdnu trať Dobrá – Český Těšín. Podle propočtů intenzit nákladní dopravy v porovnání se stávající hlukovou zátěží způsobené dopravou na objízdne trase dojde v referenční vzdálenosti 12 m během roku 2027 k poklesu hlukové zátěže o 0,2 dB během denní doby. Během roku 2028 v denní době dojde k navýšení do 0,1 dB.

Během noční doby dojde k navýšení o hodnotu až 4,0 dB během roku 2028 a o hodnotu do 0,1 dB během roku 2029.

V kritické vzdálenosti 12,5 m se nachází v blízkosti objízdne trasy cca 15 objektů určených pro bydlení, vesměs rodinných domů. Ovlivněno vyšší hladinou hluku tedy může být na objízdne trati cca 30 obyvatel.

Náhradní autobusová doprava bude nahrazovat osobní železniční dopravu po dobu výluky v rozsahu dva autobusy za jeden vlak, tzn. 64 autobusů ve dne a 16 autobusů v noční době. Dokumentace uzavírá, že v rámci změny dopravy (nárůstu vlivem náhradní autobusové dopravy) na posuzovaných úsecích dojde ke zhoršení oproti stavu bez náhradní autobusové dopravy max. o 0,2 dB v denní době a max. o 0,7 dB v noční době. Tyto hodnoty se však dle nařízení vlády č. 272/2011 Sb. §20 nepovažují za hodnotitelnou změnu.

Etapa provozu – hluk

Dokumentace uvádí, že hodnocení zdravotního rizika hluku bylo provedeno na základě modelových výpočtů akustické studie a bylo zaměřeno na obyvatele nejvíce exponované obytné zástavby obcí situované nejbližší podél posuzované trati.

Na základě vyhodnocení hlukové expozice obyvatel je možné konstatovat, že realizací záměru lze očekávat, že v hodnocených částech obcí dojde oproti stávajícímu stavu ke snížení rizika hluku.

Optimalizace a elektrizace trati Ostrava-Kunčice – Frýdek-Místek

Dle dokumentace je třeba zdůraznit, že vztahy expozice a účinku, které byly odvozeny pro obtěžování vyvolané dlouhodobou hlukovou expozicí a zprůměrovány na celou populaci, nemusí platit pro jednotlivce nebo malé soubory exponovaných osob, jako je tomu v daném případě u obyvatel hodnocených nejbližších domů, kde může být obtěžující a rušivý účinek hluku významně modifikován jak individuální vnímavostí konkrétních osob vůči hluku, tak jejich osobním vztahem ke zdrojům hluku, konkrétní orientací oken hlavních obytných místností a dalšími faktory a významně se může lišit od vypočtených údajů.

Vlivy na veřejné zdraví

Etapa výstavby – ovzduší

Z dokumentace vyplývá, že byl hodnocen vliv imisních koncentrací látek během výstavby plánovaného záměru na základě odhadu stávající situace a koncentrací uvedených v rozptylové studii. Zdrojem znečištění ovzduší bude plocha recyklační základny, která bude využita k recyklaci štěrkového lože, související manipulace se štěrkovým ložem na této ploše a doprava na komunikacích související s přepravou štěrku. Z provedeného odhadu zdravotních rizik lze konstatovat, že pokud budou dodržována výše uvedená opatření na snížení prašnosti, jsou změny imisní zátěže v období výstavby akceptovatelné a výstavba i vzhledem k omezené době nebude představovat významně zvýšené zdravotní riziko pro exponované obyvatelstvo.

Stanovisko zpracovatele posudku:

Z hlediska ovlivnění faktorů pohody v rámci stávající projektové přípravy záměru a očekávaných úpravách například z hlediska požadavku umístění recyklační základny nemusí být jednoznačně identifikovány všechny příjezdové trasy pro stavbu. Nelze proto vyloučit případné negativní dopady etapy výstavby ve vztahu k faktorům pohody a majetku (jak obcí, tak soukromého majetku). Ve vztahu k vlivům na faktory pohody jsou v návrhu závazného stanoviska formulovány následující podmínky pro další přípravu záměru, které reflektují i doporučení dokumentace:

- *investor stavby zajistí smluvně se zhotovitelem stavby, že po celou dobu přípravy a výstavby bude zajištěn kontakt s veřejností v oblasti komunikace a informování o průběhu přípravy a realizace projektu a jeho potenciálních dopadech na okolí, včetně operativního reagování na vznesené podněty a dotazy*
- *investor stavby zajistí smluvně se zhotovitelem stavby, že před zahájením stavby bude provedeno místní šetření o stavu vybraných používaných komunikací a pasportizace stavu obytných objektů a jiného soukromého majetku podél těchto komunikací; dodavatel stavby bude odpovědný za zajištění řádné údržby a sjízdnosti všech jím využívaných přístupových cest k zařízením stavenišť po celou dobu výstavby a za uvedení komunikací do původního stavu; tato skutečnost bude potvrzena místním šetřením po ukončení stavby, vydání kolaudačního rozhodnutí bude podmíněno uvedením příjezdových komunikací ke stavbě do původního stavu; obdobně po ukončení stavebních prací budou vyhodnoceny případné škody na obytných objektech a jiném soukromém majetku, který bude ovlivněn etapou výstavby; následně budou provedeny příslušné opravy nebo přijata odpovídající kompenzační opatření za způsobené škody na náklady investora; vydání kolaudačního rozhodnutí bude podmíněno provedením příslušných oprav nebo realizací kompenzačních opatření*

Z hlediska vlivů na veřejné zdraví je tedy nezbytné minimalizovat zdroje hluku a znečištění ovzduší v etapě výstavby, jakož i realizovat odpovídající protihluková opatření v rámci optimalizované trati.

Ze strany zpracovatele posudku je doporučeno k územnímu řízení předložit aktualizovanou hlukovou studii pro etapu provozu, která bude vycházet

Optimalizace a elektrizace trati Ostrava-Kunčice – Frýdek-Místek

z podrobnějšího projekčního řešení stavby, na jejichž základě bude případně aktualizována délka a výška protihlukových clon, respektive realizace individuálních protihlukových opatření. Toto doporučení je formulováno i v podmínkách závazného stanoviska.

V rámci obdržených vyjádření byl vysloven nesouhlas s navrhovaným zrušením přejezdu P8308 (SO 21-13-01), kdy by v obci Dobrá došlo k významné změně v dopravní obslužnosti na území obce. Je uváděno, že uvedený železniční přejezd kříží jednu z páteřních místních komunikací, která je důležitou spojnici dvou lokalit obce. Frekvence užívání přejezdu jak vozidly, tak i chodci, je velmi vysoká a možnost využití sousedních přejezdů způsobí mnoha občanům značné komplikace.

Ve vztahu k výše uvedenému požadavku dokumentace EIA nepodává odpovídající zdůvodnění navrhovaného řešení. Ani ze strany zpracovatele posudku nebyly v dokumentaci EIA nalezeny relevantní důvody pro zrušení tohoto přejezdu. V návrhu závazného stanoviska je proto formulována následující podmínka:

- *v rámci dokumentace pro územní řízení prověřit možnost zachování železničního přejezdu P8308 (SO 21-13-01) v obci Dobrá a konečné řešení projednat s obcí Dobrá*

Z hlediska celkové koncepce navrhovaného řešení zpracovatel posudku konstatuje, že vyhodnocení velikosti a významnosti vlivů vychází z navrženého řešení záměru; je proto nezbytné, dle názoru zpracovatele posudku, pro další přípravu záměru formulovat do návrhu závazného stanoviska v souladu s dokumentací následující doporučení:

- *v rámci každé žádosti o stanovisko pro navazující řízení dle §9a odstavce 6 zákona bude k zákonem stanoveným podkladům rovněž Krajskému úřadu, odboru životního prostředí a zemědělství doloženo plnění podmínek tohoto závazného stanoviska*

Tato podmínka zabezpečuje realizaci záměru v podobě předložené do procesu posuzování vlivů na životní prostředí.

D.I.2 Vlivy na ovzduší a klima

Vlivy na ovzduší

Součástí posuzované dokumentace je rozptylová studie, vyhodnocující imisní příspěvky záměru v etapě výstavby. Cílem této studie bylo zhodnotit vliv vyjmenovaného zdroje emisí – recyklační linky na imisní situaci v zájmové oblasti. Tato linka je určena ke zpracování šterkového lože ze železničního svršku v souvislosti s realizací hodnocené stavby.

Dle dokumentace lze vliv stavby na ovzduší v období výstavby omezit na emise tuhých částic do ovzduší při manipulaci se sypkými hmotami a na emise ze stavebních strojů a nákladních automobilů.

V plánované lokalitě dochází k překračování imisního limitu pro průměrnou denní koncentraci PM₁₀ a dále průměrnou roční koncentraci benzo(a)pyrenu a PM_{2,5}. Ostatní sledované znečišťující látky se pohybují pod stanoveným imisním limitem dle přílohy č. 1 zákona č. 201/2012 Sb., o ochraně ovzduší.

Dokumentace uvádí, že z výsledků rozptylové studie vyplývá, že k největšímu příspěvku dojde u maximální denní koncentrace PM₁₀. U nejbližší dotčené obytné zástavby to může být až na úrovni několika desítek µg.m⁻³ (až 32 µg.m⁻³ u nejbližšího referenčního bodu č. 1). Vzhledem k tomu, že imisní pozadí překračuje

Optimalizace a elektrizace trati Ostrava-Kunčice – Frýdek-Místek

stanovený imisní limit, je předpoklad, že i při provozu recyklační linky bude zejména při nepříznivých rozptylových podmínkách docházet k překročení imisního limitu. Provoz recyklační linky při maximálním výkonu (100 t/hod, provoz 10 hod/den) bude činit cca 25 dní. Při nižším výkonu recyklační linky budou dosahované hodnoty příspěvků imisních koncentrací daleko nižší.

Příspěvky ostatních hodnocených škodlivin lze označit za nízké.

Dokumentace uzavírá, že vypočtené hodnoty porovnávané s imisními limity jsou maximální vypočtené koncentrace, kterých je dosaženo za nejnepříznivějšího provozu zdroje (kumulace manipulace s větším množstvím sypkého materiálu do krátkého období) a za nepříznivých povětrnostních podmínek v okolí zdroje znečištění (špatné rozptylové podmínky).

Dokumentace uvádí, že při dodržení opatření doporučených v závěru této studie lze konstatovat, že vlivem realizace záměru nedojde k významným dopadům na zdraví populace, resp. citlivých skupin obyvatel.

Vlivy na klima

V samostatné příloze dokumentace je vyhodnocen záměr z hlediska globálních změn klimatu. Z provedeného vyhodnocení vyplývá, že riziko ovlivnění klimatu realizací posuzovaného záměru není významné.

Stanovisko zpracovatele posudku:

Z hlediska vlivů na ovzduší je zřejmé, že vlivy lze očekávat pouze v rámci etapy výstavby, kterou lze považovat za dočasný zdroj znečišťování ovzduší, a proto je nezbytné požadovat, aby byla realizována veškerá opatření omezující imisní zátěž (zejména emisí PM_{10} a $PM_{2,5}$), a to i s ohledem na poměrně vysoké příspěvky denních koncentrací PM_{10} .

Zpracovatel posudku konstatuje, že etapa výstavby nepochybně může být zdrojem emisí ovlivňujících imisní situaci, avšak omezování emisí lze úspěšně řešit v rámci zásad organizace výstavby z hlediska omezování sekundární prašnosti čištěním komunikací a zařízením stavenišť, zkrápěním apod.

V rámci veřejného projednání byl vysloven nesouhlas s navrženým umístěním recyklační základny zejména z hlediska hlukové zátěže související s generovanou dopravou, jakož i z hlediska vlivů na ovzduší ve vztahu k nejbližší obytné zástavbě s tím, že oznamovatel záměru potvrdil požadavek jiného umístění této recyklační základny.

Z dokumentace vyplývá, že v zásadách organizace výstavby (ZOV) je uvažováno s tím, že doprava související s recyklací štěrkového lože bude k recyklační lince realizována pouze nákladními automobily. Dle názoru zpracovatele posudku je běžným standardem podobných staveb, že pokud je to možné, je štěrkové lože k recyklační lince dopravováno po železnici nebo v t. V návrhu závazného stanoviska je proto formulována zpracovatelem posudku následující podmínka:

- v rámci dokumentace pro územní řízení vyhodnotit reálné možnosti dopravy štěrkového lože k recyklační základně po železnici, respektive po tělese trati po odstranění železničního svršku a tak snížit pro etapu výstavby dopravu nákladními automobily na nejbližším komunikačním systému*

Ve vztahu k navrženému umístění recyklační základny se zpracovatel posudku ztotožňuje s obdrženými vyjádřeními i s otázkami vnesenými na veřejném projednání k nevhodnému umístění recyklační základny. Jedná se zejména o vlivy

Optimalizace a elektrizace trati Ostrava-Kunčice – Frýdek-Místek

související s příspěvkem k imisní zátěži zájmového území. Dle dostupných podkladů je sice linka pro recyklaci umístěna mimo PUPFL, respektive ZPF, ale je umístěna na pozemcích, vyžadující kácení dřevin rostoucích mimo les. Zpracovateli posudku nepřísluší určovat nové umístění recyklační linky, ale dle názoru zpracovatele posudku je účelné formulovat do návrhu závazného stanoviska následující podmínku:

- **v rámci dokumentace pro územní řízení zvážit umístění recyklační linky v navržené poloze a navrhnout takové umístění, které bude méně problematické z hlediska vlivů na ovzduší, hlukovou zátěž a na prvky dřevin rostoucích mimo les**

Dokumentace EIA z hlediska minimalizace vlivů na ovzduší navrhuje doporučení, která zpracovatel posudku reflektuje a částečně modifikuje s tím, že není patrné doporučení týkající se požadavku, aby při čištění trub STL plynovodu otryskáváním bylo použito přístroje se zpětným odsáváním otryskávaného materiálu.

V rámci stávající přípravné dokumentace není znám zhotovitel stavby a tedy nejsou ani známy podrobnější zásady organizace výstavby. Proto je pro etapu výstavby formulováno následující doporučení, které by mělo být zapracováno do smlouvy se zhotovitelem stavby a které by mělo směřovat k minimalizaci vlivů na ovzduší:

- **pro stavbu budou vypracovány zásady organizace výstavby (ZOV), které z hlediska minimalizace vlivů na ovzduší budou obsahovat následující požadavky:**
 - pokud se na staveništi vyskytují jednotlivé emisně významné, avšak prostorově omezené zdroje prašnosti (např. drtiče apod.), umisťovat je co nejdále od chráněné zástavby a osadit kolem nich clony z tkaniny
 - staveništní komunikace budou pravidelně čištěny, skrápěny nebo používány aktivní látky k potlačení prašnosti
 - po dobu stavby je nutné dodržovat zásady správné manipulace s nakladačem, obsluhu strojů vyškolenými pracovníky, tj. plnit nákladní vozidla ve správné poloze tak, aby nedocházelo k násypu materiálu mimo vozidlo
 - po dobu stavby je nutné redukovat volnoběhy nákladních automobilů a strojů mimo silniční techniky na minimum
 - skrápět materiál určený k recyklaci s dostatečným předstihem před recyklací
 - v případě sucha bude zajištěno skrápění staveništních ploch včetně plochy pro recyklaci
 - v případě dlouhodobého sucha a při vyšším větru omezit stavební práce, případně zamezit šíření prachových částic do okolí zacloněním po obvodu staveniště
 - k zajištění kontrolovatelnosti realizace protiprašných opatření při suchém, nebo větrném počasí, je nezbytné průběžně sledovat aktuální údaje minimálně o směru a rychlosti větru, vlhkosti vzduchu a teplotě a také předpovědi vývoje těchto údajů. Údaje ze sledování vývoje výše uvedených parametrů průběžně zaznamenávat ve stavebním deníku pro potřebu zpětné kontroly
 - minimalizovat nebo zcela vyloučit volné deponování jemnozrnného materiálu o zrnitosti do 4 mm na staveništi; dlouhodoběji ukládaný materiál shromažďovat v silech nebo v boxech, ohradit jednotlivé materiály a zamezit vyfoukání jemných částic do okolí
 - umisťovat venkovní skládky na závětrnou stranu a současně materiály na deponie umisťovat tak, aby horní vrstvu tvořil vždy nový přirozeně vlhký materiál
 - při tvorbě deponií a mezideponií minimalizovat vyfoukání prachu větrem:
 - preferovat jednu velkou haldu namísto více menších (realizace jedné haldy místo dvou zmenší aktivní povrch až o 25 %)
 - podélné haldy vytvářet rovnoběžně s převažujícím směrem větru
 - lze využívat i existující překážky, například stromy, keře apod., popřípadě budovat vlastní překážky z přenosných materiálů
 - zaplachtovat korby nákladních vozidel odvázejících podsítné po recyklaci
 - materiál bude zpracováván výhradně za mokra, to je vlhký po celou dobu zpracování od dovozu ke zpracování až po odvoz nebo jeho zpracování v místě
 - recyklační linka bude v provozu pouze při činnosti skrápěcího či mlžícího zařízení, a to pouze za dobrých rozptylových podmínek (tedy ne za inverzních situací); v případě, že dojde k poruše skrápěcího zařízení, bude výrobní zařízení neprodleně odstaveno z provozu
 - doba provozu recyklační linky bude omezena na denní dobu 08.00 - 18.00 hod., mimo neděle a svátky s tím, maximální výkon linky bude omezen na 100 t/hod po dobu maximálně 10 hod/den s tím, že budou zakrytována veškerá třídící a drtící zařízení včetně dopravních cest a pravidelného úklidu pod dopravními pásy a zařízením

Optimalizace a elektrizace trati Ostrava-Kunčice – Frýdek-Místek

- *provozovatel bude zajišťovat pravidelnou údržbu, servis a revize všech zařízení dle doporučení výrobce*
- *instalovat čisticí systém nebo zavést postupy čištění při výjezdu ze staveniště v prostoru napojení na veřejné komunikace tak, aby se zamezilo znečištění komunikace staveništní technikou; vhodná jsou např. šterková lože, případně roštové pásy, které pomocí otřesů odstraňují nečistoty z podvozků nákladních automobilů*
- *provádět pravidelně kontrolu technického stavu strojní techniky a podmínky na staveništi (technický stav hrazení, povětrnostní podmínky, dostupnost protiprašných opatření) před zahájením jednotlivých etap stavebních prací*
- *používat nákladní vozidla splňující alespoň emisní normu EURO IV; pokud nelze prokázat úroveň plnění mezních hodnot emisí, musí být prokázáno, že vozidlo bylo vyrobeno po 1. 10. 2005*
- *omezit rychlost dopravy na staveništních komunikacích tak, aby bylo zamezeno nadměrné prašnosti z pojezdu stavebních strojů; maximální rychlost by neměla překročit 20 km/hod.; značení omezující rychlost umístit u vjezdu na staveniště*

Vlivy na klima

Z hlediska vlivů na klima ze strany zpracovatele posudku bez připomínek.

D.I.3 Vlivy na hlukovou situaci a event. Další a fyzikální a biologické charakteristiky

Problematika hluku

Posuzovaná stavba vyvolá hlukovou zátěž, jak v období vlastní realizace stavebních prací, tak v období provozu. Pro etapu výstavby a pro provoz byla zpracována Hluková studie (příloha 5).

Etapa výstavby

Dokumentace uvádí, že přesný průběh stavebních postupů a využití stavebních zařízení se odvíjí od možností budoucího zhotovitele stavby, jehož stupeň mechanizace, pracovní kapacita a technologie nejsou známy. Na základě zkušeností z hodnocení obdobných záměrů se proto uvažuje dlouhodobější nasazení mechanizace, na stranu bezpečnosti. Zdroje hluku shrnují nejhluchnější stavební mechanizaci dané etapy a jsou do výpočtového modelu vsazeny jako liniové zdroje hluku pro každou rekonstruovanou kolej.

Jak již bylo uvedeno v předcházející části posudku, nákladní železniční doprava bude po dobu výstavby převedena na objízdnu trať Dobrá – Český Těšín. Podle propočtů intenzit dopravy nákladní dopravy v porovnání se stávající hlukovou zátěží způsobené dopravou na objízdne trase dojde v referenční vzdálenosti 12 m během roku 2027 k poklesu hlukové zátěže o 0,2 dB během denní doby. Během roku 2028 v denní době dojde k navýšení do 0,1 dB.

Během noční doby dojde k navýšení o hodnotu až 4,0 dB během roku 2028 a o hodnotu do 0,1 dB během roku 2029.

V kritické vzdálenosti 12,5 m se nachází v blízkosti objízdne trasy cca 15 objektů určených pro bydlení, vesměs rodinných domů. Ovlivněno vyšší hladinou hluku tedy může být na objízdne trati cca 30 obyvatel.

Náhradní autobusová doprava bude nahrazovat osobní železniční dopravu po dobu výluky v rozsahu dva autobusy za jeden vlak, tzn. 64 autobusů ve dne a 16 autobusů v noční době. Dokumentace uzavírá, že v rámci změny dopravy (nárůstu vlivem náhradní autobusové dopravy) na posuzovaných úsecích dojde ke zhoršení oproti stavu bez náhradní autobusové dopravy max. o 0,2 dB v denní době a max. o 0,7 dB v noční době. Tyto hodnoty se však dle nařízení vlády č. 272/2011 Sb. §20 nepovažují za hodnotitelnou změnu.

Optimalizace a elektrizace trati Ostrava-Kunčice – Frýdek-Místek

Etapa provozu

Dokumentace uvádí, že na základě výstupů výpočtového modelu je možné konstatovat, že ve stávajícím stavu dochází k překračování hygienického limitu bez korekce na SHZ. Rekonstrukcí železniční trati dojde ke zlepšení akustické situace v posuzované oblasti i přesto, že se předpokládá zvýšení intenzit dopravy a traťové rychlosti až na 120 km/h. Zlepšení ovšem nebude dostatečné, a proto jsou navrhována protihluková opatření ve formě protihlukových stěn (PHS). Pro zajištění nepřekračování hygienických limitů je po dohodě s objednatelem navrhována realizace 16 protihlukových stěn. Jejich umístění je uvedeno v hlukové studii. Všechny stěny jsou navrhovány v kategorii vzduchové neprůzvučnosti B3 dle ČSN EN 1793-2. U PHS č. 1–7 a 9 je navržena pohltivost kategorie A2 dle ČSN EN 1793-1 také z vnější strany z důvodu redukce odrazů hluku od silniční dopravy na sousedících pozemních komunikacích. Zbytek stěn (PHS 8 a 10–16) je z vnější strany navrhován bez požadavku.

Dále byl v hlukové studii posouzen stav po realizaci trakční napájecí stanice v blízkosti obce Lískovec. Obsahem areálu trakční napájecí stanice jsou tři zastřešená stání pro transformátory (T101, T102 a T103) a technologická budova o rozměrech cca 20x35 metrů. Hodnoty hlukové zátěže u nejbližších objektů (výpočtové body V1T a V2T) během nejhlučnějších osmi hodin i nejhlučnější noční hodiny jsou nižší než 15 dB, což je zanedbatelná hodnota.

Problematika vibrací

Na rekonstruované trati lze vlivem rekonstrukce očekávat nižší projev vibrací z důvodu lepších vlastností železničního spodku a zejména železničního svršku. Pro vyhodnocení vibrací v současném stavu bylo provedeno měření vibrací ve dvou měřicích bodech:

- ✓ Měřicí místo M1 – Mourová 725/5, Vratimov
- ✓ Měřicí místo M2 – Křížíkova 2674, Frýdek-Místek

Dokumentace uzavírá, že výsledky v obou měřicích místech prokazatelně splňují hygienický limit pro denní i noční dobu. Ve výhledovém stavu pak dojde vlivem rekonstrukce ke snížení hodnot vibrací. Lze tedy předpokládat, že i po provedení stavby budou hygienické limity v denní i noční době splněny.

Stanovisko zpracovatele posudku:

Problematika hluku

Etapa výstavby

Lze konstatovat, že na úrovni stávající projektové přípravy, kdy není dosud známý dodavatel stavby ani postup stavebních prací, lze pouze odhadnout přepravní bilance pro etapu výstavby.

Podstatné je však jednoznačně požadovat, aby v rámci další projektové přípravy byly detailně diskutovány navrhované přepravní trasy pro etapu výstavby tak, aby byla významně eliminována rizika narušení faktorů pohody bydličního obyvatelstva.

V rámci veřejného projednání byla diskutována problematika odvozu hlušiny v rámci záměru „Likvidace Dolu Frenštát“, kdy bylo upozorňováno na skutečnost, že tento záměr byl podroben procesu EIA na úrovni MŽP pod kódem OV9214, aniž by obec Paskov z důvodu využití odvalu „D“ dolu Paskov byla dotčenou obcí a byla hodnocena zejména doprava související s uvedeným záměrem z hlediska hluku a

Optimalizace a elektrizace trati Ostrava-Kunčice – Frýdek-Místek

vibrací. Byl vysloven nesouhlas s tím, aby doprava související s hodnoceným záměrem byla kumulována se záměrem „Likvidace Dolu Frenštát“, protože oba záměry budou využívat stejný komunikační systém v obci Paskov: Cihelní, Národního odboje, Bělská a U Dálnice směrem k Exitu 43 na D56.

V rámci vypracování posudku byl kontaktován zpracovatel oznámení na záměr „Likvidace Dolu Frenštát“. Z obdržených podkladů vyplynulo, že uvedený záměr návozu z odvalu D Paskov by měl být ukončen nejpozději v červnu 2023. V rámci předkládaného posudku jsou respektovány odůvodněné obavy obyvatel Paskova z kumulativních vlivů souvisejících se souběhem hodnoceného záměru se záměrem „Likvidace Dolu Frenštát“. I přes skutečnost, že hodnocený záměr by měl být započat realizován v roce 2026 a návoz by měl skončit v roce 2023, je na straně bezpečnosti do návrhu závazného stanoviska formulována následující podmínka:

- **pro vyloučení kumulativních vlivů hluku a ovzduší na komunikačním systému obce Paskov bude zahájení stavby Optimalizace a elektrizace trati Ostrava-Kunčice – Frýdek-Místek podmíněno tím, že již nebude provozován návoz hlušiny v rámci záměru „Likvidace Dolu Frenštát“**

Z dokumentace vyplývá, že v zásadách organizace výstavby (ZOV) je uvažováno s tím, že doprava související s recyklací štěrkového lože bude k recyklační lince realizována pouze nákladními automobily. Dle názoru zpracovatele posudku je běžným standardem podobných staveb, že pokud je to možné, je štěrkové lože k recyklační lince dopravováno po železnici. V návrhu závazného stanoviska je proto formulována zpracovatelem posudku následující podmínka:

- **v rámci dokumentace pro územní řízení vyhodnotit reálné možnosti dopravy štěrkového lože k recyklační základně po železnici, respektive po tělese trati po odstranění železničního svršku a tak snížit pro etapu výstavby dopravu nákladními automobily na nejbližším komunikačním systému**

V rámci veřejného projednání byla diskutována otázka, zda-li v hlukové studii pro etapu výstavby bylo na dotčeném komunikačním systému řešeno kromě nákladní dopravy generované výstavbou a náhradní autobusové dopravy během výluky také navýšení dopravy související s přestavbou železničních přejezdů, což bude vyvolávat jiné rozdělení automobilové dopravy než za běžného stavu. Konkrétně byl zmiňován přejezd 7399. Zpracovatel dokumentace upřesnil, že se jedná se o železniční přejezd ve Vratimově na ulici Buničitá, ten bude měněn na podjezd, a tato rekonstrukce bude trvat cca 12 měsíců. „Objízdná“ trasa se předpokládá po ulici Nádražní, která bude v souvislosti s tímto záměrem zkapacitněna, a dále po ulici Výletní (automobily do 12,5 t). Automobily nad 12,5 t budou vedeny přes Šenov. Tedy ani jedna trasa není plánována přes Paskov. Jedná se o informaci upřesněnou na veřejném projednání záměru. Není patrná souvislost s případnou přestavbou dalších železničních přejezdů, a proto je tento aspekt zpracován do příslušné podmínky návrhu závazného stanoviska.

Vyhodnocení velikosti a významnosti vlivu hluku v etapě výstavby bude součástí další projektové přípravy, protože je nutné se touto problematikou seriózně zabývat až po vypracování zásad organizace výstavby. V této souvislosti je formulováno pro další projektovou přípravu doporučení, aby součástí prováděcích projektů po výběru zhotovitele stavby a konečném upřesnění navržených přepravních tras byla akustická studie pro etapu výstavby, která bude organizačními opatřeními (vyloučením souběhu nejhluchnějších stavebních mechanismů) a technickými opatřeními dokladovat plnění hygienického limitu pro etapu výstavby, případně

Optimalizace a elektrizace trati Ostrava-Kunčice – Frýdek-Místek

bude navrhovat další opatření technického respektive organizačního charakteru. Jsou proto formulovány následující podmínky:

- pro stavbu budou vypracovány zásady organizace výstavby, které z hlediska minimalizace vlivů hluku v etapě výstavby budou obsahovat následující požadavky:
 - celý proces výstavby bude organizačně zajištěn tak, aby maximálně omezoval možnost narušení faktorů pohody, a to zejména v nočních hodinách a ve dnech pracovního klidu
 - veškeré stavební práce spojené s návozem stavebního a technologického materiálu budou uskutečňovány v obytné zástavbě pouze v denní době
 - všechny hlučné stavební práce v blízkosti chráněných objektů budou prováděny pouze v denní době, a to od 08.00 až 16.00 hodin; další práce je možné provádět v době od 07.00 do 19.00 hod.
 - v případě, že okolností stavby budou vyžadovat noční práce, bude nezbytné tyto práce konzultovat s KHS a posoudit je zvlášť na základě typů, dob trvání a lokalizací prací
 - v rámci výstavby budou použity stroje s garantovanou nižší hlučností; budou kombinovány hlučně náročně práce s pracemi o nízké hlučnosti, bude zkrácen provoz výrazných hlukových zdrojů v jednom dni – práce budou rozděleny do více dnů po menších časových úsecích
 - staveništní doprava bude organizována dle možností mimo obydlené zóny
 - při dopravě objemných stavebních materiálů primárně využívat železniční dopravu
 - při začátku stavebních prací bude provedeno kontrolní měření hluku u nejbližší obytné zástavby a budou konkretizována protihluková opatření
- součástí prováděcích projektů po výběru zhotovitele stavby bude akustická studie pro etapu výstavby, která bude organizačními opatřeními (vyloučením souběhu nejhlučnějších stavebních mechanismů) a technickými opatřeními (použitím méně hlučné stavební techniky) dokladovat plnění hygienického limitu pro etapu výstavby, respektive budou navržena další technická nebo organizační opatření, která budou zajišťovat plnění hygienického limitu; v rámci hlukové studie pro etapu výstavby budou upřesněny přepravní trasy a doprava na těchto trasách, která bude zohledňovat:
 - dopravu generovanou samotnou etapou výstavby
 - náhradní autobusovou dopravu v době výluky železniční dopravy
 - jiné rozdělení dopravy na komunikačním systému způsobené přestavbou železničních přejezdů

Etapa provozu

Vzhledem ke skutečnosti, že proces EIA je prvním ucelenějším materiálem, vyhodnocující dopady záměru na jednotlivé složky životního prostředí a veřejné zdraví, lze i akustickou studii chápat jako primární podklad, který bude v rámci další projektové přípravy zpřesňován jak z hlediska technického řešení, tak i z hlediska případné aktualizace dopravy na železnici.

V návrhu závazného stanoviska jsou formulovány následující podmínky:

- součástí dokumentace pro územní řízení bude aktualizovaná akustická studie zpracovaná na konkrétní technické parametry řešeného záměru podle platné legislativy v době zpracování DÚR; aktualizovaná akustická studie bude zahrnovat ověření všech navrhovaných protihlukových stěn:

typ	strana	výška nad TK [m]	vzdálenost od osy koleje [m]	staničení		délka [m]	pohitvost	
				počátek	konec		k železnici	od železnice
PHS1	L	2,0	3,5	8,911	9,009	97,8	A3	A2
PHS2	P	3,5	3,5	8,932	9,183	250,1	A3	A2
PHS3	L	3,0	3,5	9,219	9,999	679,5	A3	A2
PHS4	P	3,5	3,5	9,507	9,723	215,7	A3	A2
PHS5	P	2,0	3,5	10,348	10,617	269,2	A3	A2
PHS6	P	2,0	3,5	10,652	10,883	230,3	A3	A2
PHS7	L	2,5	3,5	10,756	11,077	321,4	A3	A2
PHS8	L	2,0	3,5	11,243	11,404	160,3	A2	-
PHS9	L	3,5	3,5	19,849	19,896	47,4	A3	A2
PHS10	L	2,0	3,5	20,406	20,515	108,5	A3	-
PHS11	L	2,0	3,5	20,654	20,768	113,5	A3	-
PHS12	P	3,0	3,1	22,698	22,758	59,7	A3	-
PHS13	P	4,0	3,1	22,834	22,890	54,1	A3	-
PHS14	L	2,0	3,1	22,830	22,893	63,3	A3	-
PHS15	L	3,0	3,1-5,0	23,187	23,278	91,5	A3	-
PHS16	P	3,5	3,4-6,7	23,220	23,278	57,1	A3	-

Optimalizace a elektrizace trati Ostrava-Kunčice – Frýdek-Místek

- *v průběhu zkušebního provozu bude na optimalizované trati, jakož i z provozu trakční napájecí stanice provedeno měření hluku v denní i noční době akreditovanou nebo autorizovanou osobou pro měření hluku; volba bodů pro měření bude konzultována s orgánem ochrany veřejného zdraví*
- *k žádosti o vydání závazného stanoviska k užívání stavby bude předložen protokol (zpracovaný akreditovanou nebo autorizovanou osobou) o výše uvedeném měření prokazujícím nepřekročení přípustných hlukových limitů pro denní, respektive noční dobu*

Problematika vibrací

V rámci modernizace řešeného úseku dojde k výměně za nové kolejnice s pružným bezpodkladnicovým upevněním. Současně dojde ke zkvalitnění šterkového lože. Toto vše povede i ke zlepšení schopnosti pohlcovat vibrace. Tedy ze strany zpracovatele posudku bez připomínek.

D.I.4 Vlivy na povrchové a podzemní vody

Etapa výstavby

Dokumentace uvádí ve vztahu k jakosti vod, že negativní ovlivnění jakosti vod během výstavby záměru může být způsobeno únikem závadných látek do horninového prostředí (ropné látky ze stavebních mechanismů) a únikem závadných látek do vodních toků nebo kanalizace (ropné látky, zemina, stavební materiály, vypouštění odpadních vod). Výše uvedené možnosti znečištění vodního prostředí mohou nastat především v důsledku nestandardních a havarijních stavů, tedy zejména v případě technické závady či selhání lidského faktoru.

Pro eliminování možnosti havarijního úniku závadných látek do okolního prostředí je zapotřebí dbát na dodržování pracovní kázně, udržování stavebních mechanismů v řádném technickém stavu a dodržovat zásady pro práci s látkami závadnými pro vodní prostředí. Pokud by i přes tato opatření došlo k úniku nebezpečných látek do vodního či horninového prostředí, je zapotřebí postupovat podle předem schváleného havarijního plánu.

Vlivy na povrchové vody

Z dokumentace vyplývá, že v rámci dopravní stavby jsou překračovány vodní toky železničními mosty a železničními propustky. Na vybraných vodních tocích jsou navrženy úpravy vedení koryta z důvodu situování nových stavebních objektů.

Těleso rekonstruované trati vede v celé své délce v souběhu se stanoveným zátopovým územím pro průtoky v řece Ostravici na úrovni Q_{100} . V několika úsecích tvoří těleso železniční trati hranici stanoveného záplavového území, v krátkém úseku jim prochází a prochází jím i kabelové úpravy. Rekonstruovaná trať přechází přes Morávku v místě hranice mezi záplavovým územím Ostravice a Morávky. Kabelové úpravy zasahují na hranici záplavového území vymezeného pro průtoky na úrovni Q_{100} toku Baštica a dále procházejí záplavovým územím stanoveným pro průtoky na úrovni Q_{100} toku Datyňka, Lučina a Venclůvka.

Dešťové vody budou vznikat jak v období výstavby, tak v době provozu železnice a budou odváděny v místech náspů na okraj tělesa do příkopů. Příkopy jsou buď vsakovací, osazené na vnější straně zatravněvacími tvárniciemi nebo se dnem zpevněným příkopovou tvárnici. Systém odvodnění bude tvořen soustavou

Optimalizace a elektrizace trati Ostrava-Kunčice – Frýdek-Místek

trativodů, šachet a svodných potrubí podél trati. Příkopy a trativody jsou převážně vyústěny do stávajících vodotečí nebo na terén.

Vsakování srážkových vod je řešeno ve vazbě na geologický průzkum a koeficient vsaku druhu zeminy v řešené lokalitě. Vsakování srážkových vod je řešeno v souladu s ČSN 75 9010 - Vsakovací zařízení srážkových vod a TNV 75 9011 - Hospodaření se srážkovými vodami.

Při odvádění srážkových vod do dotčených vodních toků bude hydrotechnickými výpočty doloženo zachování stávajících odtokových poměrů, včetně návrhů regulačních technických opatření (viz TNV 75 9011).

U pozemních komunikací a pozemních objektů je při návrhu odvádění dešťových vod upřednostňováno vsakování či volné vypouštění na terén. Vypouštění na terén bude zajištěno proti škodám na přilehlých pozemcích.

Dokumentace uzavírá, že stavba železniční trati je navržena s cílem nezhoršit odtokové poměry v lokalitě, nezatížit stávající vodoteče zvýšenými průtoky a odtokem z území.

Vlivy na podzemní vody

Dokumentace uvádí, že podzemní voda se v zájmové oblasti váže zejména na fluviální sedimenty údolních niv. Vzhledem k charakteru záměru mohou být negativní vlivy na vodní útvary podzemních vod spojeny pouze s havarijnými stavy souvisejícími se samotnou stavbou. Vzhledem k tomu, že není dán předpoklad negativního ovlivnění vodních toků, vodních ploch ani vodních zdrojů, je možno na základě dále uvedených podmínek vliv záměru na stav vodních útvarů podzemních vod posoudit jako nevýznamný.

Stanovisko zpracovatele posudku:

V dalším stupni projektové přípravy bude vypracován povodňový plán stavby pro období výstavby, který bude splňovat náležitosti TNV 752931 Povodňové plány. Zhotovitel stavby je povinen při povodňové situaci postupovat dle tohoto plánu, schváleného povodňovým orgánem dotčené obce. Do aktivní zóny záplavových území nelze umísťovat plochy zařízení stavenišť.

Při návrhu odvodnění uvedených stavebních objektů – železničního tělesa, nástupišť, pozemních komunikací a objektů budov bude respektován požadavek §5, odst.3 zákona č. 254/2001 Sb. o vodách resp. zákona č. 183/2006 Sb. o územní plánování a stavebním řádu a jeho prováděcí vyhlášky č. 501/2006 Sb. o obecných požadavcích na využívání území (§20 odst.5).

Z hlediska etapy výstavby je patrné, že vzhledem k situování stavby nelze vyloučit riziko kontaminace povrchových a podzemních vod. Proto je v návrhu závazného stanoviska pro eliminaci tohoto rizika formulována následující podmínka:

- **pro stavbu budou vypracovány zásady organizace výstavby, které z hlediska minimalizace vlivů na povrchové a podzemní vody budou obsahovat následující požadavky:**
 - *v zátopových územích nebudou zřizována trvalá zařízení stavenišť jakož i mezideponie stavebního materiálu*
 - *bude specifikován způsob odvodnění zařízení stavenišť ve vztahu k eliminaci úniků nepolárních extrahovatelných látek (NEL) a mechanických usazenin*
 - *na plochách zařízení stavenišť v zátopovém území bude vyloučeno skladování látek, které mohou ohrozit jakost povrchových nebo podzemních vod, včetně zásob PHM pro stavební mechanizmy; nebudou zde odstavovány žádné stavební mechanizmy*
 - *objekty, ve kterých se v rámci stavby bude nakládat se závadnými látkami, budou zabezpečeny proti jejich úniku do okolí*

Optimalizace a elektrizace trati Ostrava-Kunčice – Frýdek-Místek

- *při případném stavebním zásahu do vodních toků bude vytvořen derivační obtok (nebo průtok) tak, aby bylo zabráněno dlouhodobému zakalení vody toku*
- *všechny mechanismy, které se budou pohybovat na staveništi, musí být v dokonalém technickém stavu, zejména z hlediska možných úkapů ropných látek; v případě, že nebude v provozu, bude tato technika umístěna mimo koryta vodních toků a podložena vanami*

Útvary podzemních vod mohou být negativně ovlivněny především kvalitativně a to při havarijním úniku závadných látek. Tomuto ovlivnění lze při výstavbě předejít nastavením vhodných opatření a jejich dodržováním.

Z dokumentace EIA však není patrné, zda-li se v nejbližším okolí nacházejí individuální zdroje podzemních vod, které by mohly být kvantitativně nebo kvalitativně hodnoceným záměrem ovlivněny.

V souvislosti s možnými dopady záměru na zdroje podzemních vod lze upozornit na povinnosti investora vyplývající z §29 odst. 2. vodního zákona - v tomto paragrafu je uvedeno, že osoba, která způsobí při provozní činnosti ztrátu podzemní vody nebo podstatné snížení možnosti odběru ve zdroji podzemních vod, popřípadě zhoršení jakosti vody v něm, je povinna nahradit škodu, která tím vznikla tomu, kdo má povoleno odebírat podzemní vodu z tohoto vodního zdroje, a dále provést podle místních podmínek potřebná opatření k obnovení původního stavu. Náhrada spočívá v opatření náhradního zdroje vody. Není-li to možné nebo účelné, je povinna poskytnout jednorázovou náhradu odpovídající snížení hodnoty tohoto nemovitého majetku, s jehož užíváním je povolení spojeno. Ve sporech o náhradu škody nebo o její výši rozhoduje soud. Tím nejsou dotčeny obecné předpisy o náhradě škody.

V návrhu závazného stanoviska je do návrhu závazného stanoviska formulována zpracovatelem posudku následující podmínka:

- *v rámci dokumentace pro stavební povolení bude zpracován podrobný hydrogeologický průzkum, který:*
 - *bude vyhodnocovat všechny potenciálně dotčené individuální zdroje podzemní vody a bude navrhopat opatření, která by eliminovala negativní ovlivnění těchto zdrojů vody*
 - *bude specifikovat termín zahájení hydrogeologického monitoringu před zahájením výstavby na základě podrobného hydrogeologického průzkumu a dle požadavku příslušných vodoprávních úřadů, během výstavby a v rámci zkušebního provozu; v rámci monitoringu budou sledovány hladiny monitorovaných zdrojů podzemních vod a jakosti podzemních vod*

Dokumentace se podrobněji nevěnuje případným rizikům z hlediska odvodnění území spočívající v případném narušení různých odvodňovacích zařízení. Proto je v návrhu závazného stanoviska formulována následující podmínka:

- *v rámci dokumentace pro územní řízení budou navržena taková opatření, která budou zachovávat funkčnost stávajících drenážních systémů, trativodů, odvodňovacích příkopů*

D.I.5 Vlivy na půdu

Dokumentace uvádí, že celkový trvalý zábor ZPF vyvolaný stavbou činí cca 15 088 m² s tím, že trvalý zábor je realizovaný na pozemcích v třídách ochrany I., II., IV. a V. s tím, že většina záborů je realizována v třídách ochrany I. a II.

Stanovisko zpracovatele posudku:

Ze strany zpracovatele posudku ve vztahu k této kapitole bez podstatnějších připomínek.

Optimalizace a elektrizace trati Ostrava-Kunčice – Frýdek-Místek

Dokumentace na úrovni procesu EIA poskytuje základní informaci o charakteru BPEJ z hlediska nároků na půdy v kategorii ZPF. Detailní záborový elaborát bude součástí dokumentace pro stavební povolení a jeho vypracování musí být provedeno v souladu s příslušným složkovým zákonem i bez ohledu na proces posuzování vlivů na životní prostředí.

Třídy ochrany jsou stanoveny na základě Vyhlášky MŽP č. 48/2011 Sb. o stanovení tříd ochrany ze dne 22.2.2011. Třídy ochrany se stanovují pomocí BPEJ dle vyhlášky č. 546/2002 Sb. ze dne 12. prosince 2002, kterou se mění vyhláška č. 327/1998 Sb., kterou se stanoví charakteristika bonitovaných půdně ekologických jednotek a postup pro jejich vedení a aktualizaci.

Upřesnění odnímání půdy ze zemědělského půdního fondu bylo provedeno v Metodickém pokynu odboru ochrany lesa a půdy MŽP ČR ze dne 1.10.1996 č.j. 00LP/1067/96, který nabyl účinnosti k 1.1.1997. Tento Metodický pokyn v článku III Odnímání půdy ze zemědělského půdního fondu (§ 9 zákona) stanovuje:

- 1) Při posuzování žádosti o odnětí zemědělské půdy ze ZPF přihlíží orgán ochrany ZPF k zásadám jeho ochrany podle § 4 zákona a k tomu, zda požadované odnětí je na ploše určené schválenou dokumentací.
- 2) Pokud se zemědělská půda požadovaná k odnětí nalézá mimo plochu uvedenou v odstavci 1, orgán ochrany ZPF postupuje podle článku II a souhlas § 9 odstavce 6 zákona vydá zejména:
 - a) pro stavbu veřejně prospěšnou (kromě staveb liniových),
 - b) v zájmu ochrany základních složek životního prostředí,
 - c) pro stavbu rodinného domu pro fyzickou osobu, na pozemku bezprostředně navazujícím na plochy určené k nezemědělskému využití schválenou dokumentací nebo navazující na stávající zástavbu a to do velikosti maximálně 1 200 m²,
 - d) na plochách bezprostředně navazujících na stávající zástavbu v těch sídlech, kde není uvažováno s pořízením dokumentace,
 - e) tam, kde byl již udělen souhlas orgánu ochrany ZPF podle § 7 odst. 3 zákona.

V článku IV tohoto Metodického pokynu jsou stanoveny třídy ochrany zemědělského půdního fondu, které jsou pro účely ochrany ZPF uvedeny v příloze, nazvané třídy ochrany zemědělské půdy. Tato příloha stanovuje:

1. Do I. třídy zemědělské půdy jsou zařazeny bonitně nejcennější půdy v jednotlivých klimatických regionech, převážně v plochách rovinných nebo jen mírně sklonitých, které je možno odejmout ze zemědělského půdního fondu pouze výjimečně, a to převážně na záměry související s obnovou ekologické stability krajiny, případně pro liniové stavby zásadního významu.
2. Do II. třídy ochrany jsou situovány zemědělské půdy, které mají v rámci jednotlivých klimatických regionů nadprůměrnou produkční schopnost. Ve vztahu k ochraně zemědělského půdního fondu jde o půdy vysoce chráněné, jen podmíněně odnímatelné a s ohledem na územní plánování také jen podmíněně zastavitelné.
3. Do III. třídy ochrany jsou sloučeny půdy v jednotlivých klimatických regionech s průměrnou produkční schopností a středním stupněm ochrany, které je možno územním plánováním využít pro eventuální výstavbu.
4. Do IV. třídy ochrany jsou sdruženy půdy s převážně podprůměrnou produkční schopností v rámci příslušných klimatických regionů, s jen omezenou ochranou, využitelné i pro výstavbu.
5. Do V. třídy ochrany jsou zahrnuty zbývající bonitované půdně ekologické jednotky (dále jen „BPEJ“), které představují zejména půdy s velmi nízkou produkční schopností včetně půd mělkých, velmi svažitých, hydromorfních, štěrkovitých až kamenitých a erozně nejvíce ohrožených. Většinou jde o zemědělské půdy pro zemědělské účely

postradatelné. U těchto půd lze předpokládat efektivnější nezemědělské využití. Jde většinou o půdy s nižším stupněm ochrany, s výjimkou vymezených ochranných pásem a chráněných území a dalších zájmů ochrany životního prostředí.

Po odsouhlasení dokumentace pro stavební povolení a po zpracování geometrických plánů bude zpracován detailní záborový elaborát, vyhodnocující trvalé a dočasné zábory ZPF. Ztrátu zemědělské půdy lze považovat za částečně přijatelnou (i s ohledem na skutečnost, že se jedná o veřejně prospěšnou stavbu), neboť v širším okolí je dostatek půd podobných vlastností a nebude významněji ovlivněno zemědělské obhospodařování navazujícího území. Před zahájením stavby bude provedena skrývka kulturních vrstev půdy, které následně budou deponovány v místě stavby. Provedení rekultivací na plochách dočasného záboru musí být součástí projektu bez ohledu na proces posuzování vlivů na životní prostředí.

D.I.6 Vlivy na přírodní zdroje

Z dokumentace vyplývá, že posuzovaná trasa železniční trati prochází chráněnými ložiskovými územími a dobývacími prostory. V trase záměru se rovněž nachází na základě dostupných údajů sesuvná území. Část tratě zasahuje do poddolovaného území. Pro realizaci stavby je potřeba souhlasu příslušného krajského úřadu. Vlivy na zdroje nerostných surovin a na geologické prostředí předpokládáme minimální.

Stanovisko zpracovatele posudku:

Ze strany zpracovatele posudku bez podstatnějších připomínek. Z dokumentace vyplývá, že záměr neovlivní horninové prostředí a přírodní zdroje. Znečištění horninového prostředí vlivem záměru může být způsobeno pouze technologickou nekázní a v případě havarijních situací, které mohou nastat jen při nedodržování obecných zásad bezpečnosti provozu. Tyto situace budou řešeny v souladu s havarijním plánem staveniště a provozního zařízení.

D.I.7 Vlivy na biologickou rozmanitost

Vlivy na floru

Z dokumentace vyplývá, že silnějšího vlivu dosahují zábory lesních biotopů (L2.4 měkké luhy nížinných řek s přechody do L2.3 tvrdé luhy nížinných řek, podél potoků i L2.2 údolní jasanovo-olšové luhy, L3.2 polonské dubohabřiny). Přestože jsou místy rozsáhlé, lze je v kontextu širšího území a často značné míry degradace (ruderalizace) považovat za únosné.

Riziko nadměrné ruderalizace území, resp. expanze nepůvodních invazních druhů, v souvislosti se stavební činností, je vyhodnoceno jako akceptovatelné. Riziko lze částečně snížit eradikací porostů invazních neofytů před zahájením výstavby. Tento postup by ovšem vyžadoval aplikaci značného množství herbicidu, který by mohl kontaminovat okolní vodní prostředí, a pokračující expanzi v nivě Ostravice by pravděpodobně zásadně nezvrátil. Proto není doporučen.

Ze zvláště chráněných rostlin jsou dotčeny druhy vázané na drážní těleso – lomikámen trojprstý (*Saxifraga tridactylites*, SO), přeslička větevnatá (*Equisetum ramosissimum*, O, C2b). Ovlivnění těchto druhů je hodnoceno jako nevýznamné. Po provedení zásahu lze ze zachovaných diaspor očekávat opětovnou kolonizaci železničního svršku. Transfery jednoletých druhů jsou prakticky neproveditelné. Vlivy na ostatní zástupce flóry jsou posouzeny jako nevýznamné.

Optimalizace a elektrizace trati Ostrava-Kunčice – Frýdek-Místek

Dokumentace uzavírá, že ve vztahu ke zvláště chráněným rostlinám bude nezbytné povolení výjimky podle § 56 ZOPK (114/1992 Sb. v platném znění) pro lomikámen trojprstý (*Saxifraga tridactylites*), přeslička větevnatá (*Equisetum ramosissimum*).

Vlivy na prvky dřevin rostoucích mimo les

Dokumentace uvádí, že za nejsilnější vlivy záměru lze označit plošné odstranění porostů dřevin, které jsou kromě VKP součástí i nadregionálního ÚSES. Bližší komentář k tomuto aspektu dokumentace neobsahuje.

Vlivy na faunu a migraci živočichů

Dokumentace uvádí, že během zoologického průzkumu byla v území zjištěna celá řada živočichů, a to jak zvláště chráněných, které jsou komentovány níže, tak druhů ohrožených či zcela běžných. Pro realizaci záměru bude nutné požádat o udělení výjimky ze základních podmínek ochrany zvláště chráněných druhů dle § 56 zákona č. 114/1992 Sb., v platném znění. Z dokumentace vyplývají následující závěry:

Vodní bezobratlí

Vlivy na vodní bezobratlé při zásazích do vodních toků jsou přijatelné za předpokladu dodržení opatření na jejich ochranu. Pro ochranu populace raka říčního (*Astacus astacus*) před račím morem je nezbytná dezinfekce všech prostředků přicházejících pravidelně do styku s vodním prostředím (kráčejíci bagr, holínky pracovníků apod.). Před zahájením stavby v korytě Ostravické Datyňky je nutné dotčený úsek oboustranně přehradit sítí (velikost ok 15-20 mm) a opakovaně zde pomocí vrší s návnadou raky odlovit a následně transferovat na vhodné místo s vhodnými mikrobioty po toku výše. Odchyty z uzavřeného úseku by měly probíhat opakovaně po dobu alespoň 20 dní před zásahem; pro úspěšné použití vrší je optimální teplota vody nad 8 °C. Odlovy by rozhodně neměly probíhat za dlouhodobě chladného počasí.

Terestriční bezobratlí

Dokumentace uvádí, že přestože je jejich výskyt plošný, lze vliv s ohledem na jejich širokou dostupnost v okolí považovat za akceptovatelný. Na podporu saproxylických bezobratlých je vhodné v lesních porostech ponechat část odstraněné dřevní hmoty na místě k zetlení.

Ryby a mihule

Vlivy na rybí společenstva při zásazích do vodních toků jsou dle dokumentace přijatelné za předpokladu dodržení opatření na jejich ochranu. Před zahájením prací v korytech Ostravické Datyňky a Podšajarky bude nezbytné dotčené úseky oboustranně ohradit sítí a opakovaně v nich provést elektroodlov ryb a jejich následný transfer na vhodné místo výše po toku.

Obojživelníci

Záměrem nejsou dotčeny vodní biotopy se stabilním výskytem obojživelníků. Zaniknout mohou dle dokumentace převážně efemérní vodní plochy, které obojživelníci rychle osídlují, ale jejichž výskyt není možno predikovat. Riziko mortality obojživelníků lze snížit kontrolou staveniště ekologickým dozorem, který jedince vnikající na stavbu transferuje na vhodné místo. Takovou lokalitou může být i tůň, kterou je vhodné vybudovat u přeložky Podšajarky, jakožto kompenzační opatření za veškeré vlivy na vodní stanoviště.

Optimalizace a elektrizace trati Ostrava-Kunčice – Frýdek-Místek

Zábory terestrických biotopů lze s ohledem na jejich dostupnost v okolí dle dokumentace považovat za akceptovatelné. Zánik úkrytových možností lze při okrajích porostů kompenzovat ponecháním části odstraněné dřevní hmoty na místě k zetlení.

Plazi

Vlivy na plazy jsou vyhodnoceny dokumentací jako málo významné. Riziko mortality plazů lze snížit kontrolou staveniště ekologickým dozorem, který jedince vnikající na stavbu transferuje na vhodné místo. V prostoru se nachází dostatek refugií, tzn., že není nutné požadovat náhradní opatření.

Ptáci

Vlivy na ptáky jsou vyhodnoceny jako málo významné. Zábory biotopů jsou s ohledem na jejich širokou dostupnost v okolní krajině lokální. Zcela nezbytné je ale dodržet termínové omezení při kácení dřevin pro zamezení mortality při hnízdění. Rušení ptactva během stavby i provozem záměru nebude mít dle dokumentace významné dopady na místní populace.

Savci

Vlivy na savce jsou vyhodnoceny jako málo významné. Migrační propustnost savců bude i přes vyšší rušivý vliv provozu železnice zachována. Železnice obecně představují pro migraci savců řádově menší problém než silniční infrastruktura.

Dokumentace uzavírá, že ve vztahu ke zvláště chráněným živočichům bude nezbytné povolení výjimky podle § 56 ZOPK (114/1992 Sb. v platném znění) pro následující živočichy: rak říční (*Astacus astacus*), čmeláci rodu *Bombus*, lesák rumělkový (*Cucujus cinnaberinus*), kuňka žlutobřichá (*Bombina variegata*), kuňka obecná (*B. bombina*), ještěrka obecná (*Lacerta agilis*) a užovka obojková (*Natrix natrix*).

Stavba neprochází žádným dálkovým migračním koridorem z hlediska průchodnosti krajiny pro velké savce.

Migrační propustnost obojživelníků územím bude po realizaci záměru zachována. Vodní toky, které představují možné migrační trasy, jsou pod železnicí převedeny světlými mostními objekty či rámovými propustmi s postranními břehovými lavicemi pro zajištění suché cesty.

Vlivy na VKP

Dle dokumentace vliv na vodní tok Ostravická Datyňka a Podšajarka jsou únosné za předpokladu dodržení opatření na ochranu vodních živočichů. Samovolný vývoj toků bude po úpravách koryt do značné míry nadále možný, neboť opevnění břehů je navrženo pouze místy za účelem ochrany železničního tělesa. Koryta obou toků jsou na přeložkách navržena převážně jako přírodní. Většina úseků zahrnuje nezpevněné břehy i dno odpovídající mírám současného stavu.

U Ostravické Datyňky jsou navrženy menší oblouky, které dají základ budoucímu směru vývoji meandrů. V případě Podašajarky bude mít úprava i pozitivní dopady na migraci vodní fauny, neboť na přeložce již nebude bariéra v podobě drobného jezu. Celkově lze tak konstatovat, že u obou vodních toků je adekvátně zajištěna obnova přirozeného průtokového a splaveninového režimu a hydraulické členitosti.

Dále se dle dokumentace jedná o zásah do VKP lesa; dle dokumentace se jedná o různé typy lužních lesů, které jsou kromě VKP součástí i nadregionálního ÚSES. Zábory lesních biotopů, které jsou součástí VKP údolní niva (Ostravice, Ostravická Datyňka) a les jsou vyhodnoceny jako silný vliv. Přestože jsou místy plošné, lze je v kontextu širšího území a často značné míry degradace (ruderalizace) považovat za akceptovatelné.

Dokumentace popisuje z hlediska vlivů na vodní toky jako VKP technická řešení jejich překonávání. Dokumentace uzavírá, že odtokové poměry v území zůstanou zachovány. Vlivy jsou vyhodnoceny jako málo významné či zcela nevýznamné.

Vlivy na evropsky významné lokality a ptačí oblasti

Dle stanoviska KÚ Moravskoslezského nemůže mít posuzovaný záměr vliv na evropsky významné lokality a ptačí oblasti.

Vlivy na zvláště chráněná území

Dle dokumentace záměrem nedojde k zásahu do žádného zvláště chráněného území.

Vlivy na ÚSES

Dokumentace uvádí, že budou dotčeny zelené plochy nadregionálního biokoridoru NRBK K101, regionálních biocenter RBC 236 U dolu Paskov, RBC 276 Zaryje a RBC 276 U Žabně, a to především zábory. Lokální biokoridor vymezený podél Ostravické Datyňky je ovlivněn úpravou koryta toku v úseku 291 m.

Vlivy stavby na ÚSES jsou hodnoceny jako akceptovatelné, neboť jeho ekologicko-stabilizační funkce nebude zásadně oslabena. Biokoridor vymezený podél Ostravické Datyňky je převeden dostatečně světlým a s ohledem na migrace živočichů vhodně řešeným mostním objektem.

Stanovisko zpracovatele posudku:

Vlivy na prvky dřevin rostoucích mimo les

Záměr představuje dle názoru zpracovatele poměrně významný rozsah kácení prvků dřevin rostoucích mimo les.

Lze upozornit na skutečnost, že orgán ochrany přírody může ve svém rozhodnutí o povolení kácení dřevin uložit žadateli přiměřenou náhradní výsadbu ke kompenzaci ekologické újmy vzniklé pokácením dřevin. Současně může uložit následnou péči o dřeviny po nezbytně nutnou dobu, nejvýše však na dobu pěti let.

Náhradní výsadbu lze uložit na pozemcích, které nejsou ve vlastnictví žadatele o kácení, jen s předchozím souhlasem jejich vlastníka. Obce vedou přehled pozemků vhodných pro náhradní výsadbu ve svém územním obvodu po předběžném projednání s jejich vlastníkem.

Pokud orgán ochrany přírody neuloží provedení náhradní výsadby, je ten, kdo kácí dřeviny z důvodů výstavby a s povolením orgánu ochrany přírody povinen zaplatit odvod do rozpočtu obce, která jej použije na zlepšení životního prostředí. Výši odvodů, podmínky pro jejich ukládání i případné prominutí stanoví zvláštní zákon.

Zajištěním náhradní výsadby nebo zaplacením odvodu je zároveň splněna povinnost náhradního opatření i náhrady ekologické újmy.

Optimalizace a elektrizace trati Ostrava-Kunčice – Frýdek-Místek

Dokumentace konstatuje, že navzdory značnému rozsahu kácení mimolesních dřevin, lze jejich úbytek považovat za málo významný. Dle názoru zpracovatele posudku však nelze kácení 2 412 stromů a 117 199 m² keřů označit za nevýznamné. Současně je z dokumentace patrné, že požadovaný rozsah kácení i z důvodů kácení v ochranném pásmu dráhy nebude náhradní výsadbou zcela jistě nahrazen. Příloha č. 12 je označena jako „Inventarizace dřevin rostoucích mimo les“. Tato příloha však neobsahuje žádný mapový podklad, ze kterého by byla patrná situace kácených dřevin. Dokumentace uvádí 2 412 kácených stromů, avšak poslední položka u kácených stromů má číslo 3 150. Kromě toho ve vysvětlivkách k tabulkovému seznamu je uvedeno, že „stromy psané zelenou barvou se nacházejí na pozemcích určených k plnění funkce lesa“, tudíž je patrné, že v tabulce jsou zahrnuty i plochy PUPFL. Z dokumentace je dále patrné, že záměr zasahuje do prvků územního systému ekologické stability a do EVL Řeka Ostravice (i když příslušný úřad vyloučil vliv na EVL). Lze proto navrhnout a doporučit, aby jako další kompenzační opatření byly provedeny náhradní výsadby právě ve stavbu dotčených prvcích ÚSES a EVL. Z uvedených důvodů jsou v návrhu závazného stanoviska formulovány zpracovatelem posudku následující podmínky:

- v rámci dokumentace pro stavební povolení prověřit a minimalizovat rozsah kácení prvků dřevin rostoucích mimo les a aktualizovat dendrologický průzkum s cílem stanovit maximálně přípustný odůvodněný rozsah kácení dřevin včetně ocenění celospolečenské (ekologické) újmy; nad rámec náhradní výsadby stanovené jednotlivými dotčenými obcemi navrhnout další kompenzační opatření ve formě náhradní výsadby ve stavbu dotčených prvcích ÚSES (NRBK K101, RBC 236 U dolu Paskov, RBC 276 Zaryje a RBC U Žabně) a dotčené EVL (Řeka Ostravice); aktualizovaný dendrologický průzkum bude zároveň identifikovat mimořádně hodnotné dřeviny ve zkoumaném území a evidenci prvků dřevin zachovávaných, včetně návrhu opatření na minimalizaci zásahů do vzrostlé zeleně (umístění zařízení staveníště, příjezdové cesty, opatření během stavby); jako další kompenzační opatření minimálně zdvojnásobit navrhovaný počet ptačích budek minimálně na 60 kusů; jejich instalaci do vhodného prostředí navrhne ekologický dozor
- před zahájením stavební činnosti bude nutno zachovávané dřeviny zajistit dle ČSN 83 9061 – Technologie vegetačních úprav v krajině – Ochrana stromů, porostů a vegetačních ploch při stavebních pracích; zejména bude nutné minimalizovat výkopové práce, vyloučit pojezdy těžké techniky, minimalizovat mechanická poranění kmene a větví a skladování nebezpečných látek v kořenové zóně, což je plocha povrchu půdy pod korunou stromu ohraničená okapovou linií koruny (obvodem půdorysného průmětu koruny) zvětšená o 1,5 m po celém obvodu okapové linie koruny

Vlivy na floru

Z hlediska vlivů na floru ze strany zpracovatele posudku bez připomínek.

Vlivy na faunu a migraci živočichů

Z hlediska vlivů na faunu včetně vyhodnocení vlivů fragmentace území a tím dopadů na možnosti migrace není nutno ze strany zpracovatele posudku vznášet závažnější připomínky, problematika je podrobně s přihlédnutím ke stupni přípravy záměru popsána ze všech podstatných aspektů.

Pro minimalizaci vlivů na biologickou rozmanitost je dále v návrhu stanoviska formulována v souladu s dokumentací následující podmínka:

- investor záměru bude povinen po celou dobu výstavby záměru zajistit biologický (ekologický) dozor stavby osobou s vysokoškolským vzděláním přírodovědného, zemědělského nebo lesnického směru, nezávislou na dodavateli stavby, která bude oprávněna stanovovat vhodné termíny pro minimalizaci negativních vlivů záměru na životní prostředí (upřesnění termínů terénních prací, kácení dřevin, záchranných transferů) a dohlížet na provádění prací a realizaci staveb, které mohou mít vliv na

Optimalizace a elektrizace trati Ostrava-Kunčice – Frýdek-Místek

jednotlivé složky životního prostředí (ověřování migrace obojživelníků, instalace ptačích budek, realizace tůně v prostoru přeložky koryta Podšajarky, dodržování uplatňování opatření k omezování prašnosti, kontrola dodržování opatření pro předcházení kontaminace vod a půd, nakládání s odpady a dalších opatření stanovených podmínkami závazného stanoviska)

Vzhledem k obvyklému prodlení mezi přípravou stavby a případným vydáním stavebního povolení, i vzhledem k mobilitě většiny živočišných druhů, je obvyklým standardem takovýchto staveb aktualizace zoologického průzkumu před vlastním zahájením stavby. V návrhu závazného stanoviska je proto formulována následující podmínka:

- *v jarním období roku uvažované výstavby provést aktualizaci zoologického průzkumu formou ověření výskytu ochránářsky významných druhů živočichů; výsledky průzkumů je třeba následně promítnout do prováděcí dokumentace stavby a kontrolovat jejich plnění v rámci ekologického dozoru stavby*

Ve vztahu k minimalizaci vlivů na faunu je v souladu s dokumentací v návrhu závazného stanoviska formulována následující podmínka:

- *z hlediska minimalizace a kompenzace vlivů na faunu budou v rámci dokumentace pro stavební řízení a pro etapu výstavby respektována následující opatření:*
 - *skleněné protihlukové stěny nebo jiné skleněné plochy je v rámci ochrany ptáků před střety nezbytné opatřit z vnější strany povrchovou úpravou (optimálně pískováním) svislými nebo vodorovnými pruhy (podle norem SŽ případně technických podmínek Ministerstva dopravy č. 104: Protihlukové clony pozemních komunikací)*
 - *kácení dřevin provádět v období od 1. 11. do 31. 3.; v případě nutnosti kácení v jiném termínu je nutná kontrola dřevin odborně způsobilou osobou; před každým kácením dřevin spojeným s realizací záměru bude proveden průzkum přítomnosti hmyzu (průzkum přítomnosti využitelných dutin s přítomností červeného trouchu; vizuální prohlídka dutin, hledání imag brouků, hledání larev prohrabáváním trouchu, hledání zbytků a pobytočných stop a hledání požerků a závrtů a doupatů drobných savců; v případě prokázání výskytu zvláště chráněných druhů bude navrženo opatření, kterým je ponechání dřeviny, popřípadě souše, torza a zlomu na místě, pokud to umožní realizace záměru*
 - *na podporu výskytu saproxylických organismů a vzniku úkrytů pro obratlovce bude alespoň 20 stromů (vrb, topolů či dubů) s obvodem nad 80 cm ponecháno při okrajích porostů dřevin na místě k zetlení. Vhodné je k tomuto účelu přednostně využít starší odumírající stromy. Velikost klád musí být řešena s ohledem na jejich možné odcizení či přemístění*
 - *z důvodu ochrany populace raka říčního (*Astacus astacus*) před infekcí račího moru lze do Ostravické Datyňky vstupovat jen s řádně dezinfikovanou mechanizací a výstrojí personálu; za minimum je možno považovat dokonalé očištění od bláta a následné úplné vysušení*
 - *před zahájením prací v korytě Ostravické Datyňky bude dotčený úsek toku přehrazen sítí (velikost ok 15–20 mm) a opakovaně v něm budou použitím vrší s návnadou odchyťováni raci říční (*Astacus astacus*); lov bude probíhat soustavně 20 dní před zásahem při teplotě vody cca 8 °C; odchytení jedinci budou bezprostředně transferováni výše po toku do míst s dostatkem potenciálních úkrytů*
 - *před zahájením prací v korytech Ostravické Datyňky a Podšajarky budou zasažené úseky přehrazeny sítí (velikost ok 15-20 mm) a opakovaně v nich budou provedeny elektroodlovy ryb; odchytení jedinci budou transferováni na příhodné místo výše po toku (min. 500 m); záchranný odlov zajistí ekologický dozor v součinnosti s uživatelem rybářského revíru a po projednání s rybářským orgánem státní správy*
 - *zásah do vodních biotopů obojživelníků bude kompenzován vybudováním tůně v prostoru přeložky koryta Podšajarky; plocha tůně bude cca 30 m², max. hloubka cca 1,5 m, sklony břehů cca 1:3; tůň bude vytvořena za součinnosti ekologického dozoru při výkopu nového koryta Podšajarky*
 - *pro navýšení hydraulické členitosti dna Ostravické Datyňky a Podšajarky budou do koryta v úsecích úprav vloženy místy pařezy nebo části kmenů z vykácených stromů, případně i větší balvany z místních zdrojů*

Vlivy na VKP

Z dokumentace je patrné, že se záměrem budou spojeny zásahy do VKP. Tato problematika většinou souvisí s příslušným složkovým zákonem.

Optimalizace a elektrizace trati Ostrava-Kunčice – Frýdek-Místek

Ve vztahu k zásahu do vodních toků je v návrhu závazného stanoviska formulována zpracovatelem posudku následující podmínka:

- *v rámci dokumentace pro územní řízení důsledně vycházet ze zásady, že nezbytně nutné a odůvodněné zásahy do koryt toků budou minimalizovány na nejnižší technicky a hydraulicky odůvodněnou míru a pokud možno jen do oblastí podmostí s tím, že nezbytná úprava profilů koryt bude navržena a dále realizována tak, aby co nejvíce odpovídala stávajícímu přirozenému stavu toků a jejich průtočnému profilu v místě křížení*

Dalším významným zásahem do VKP budou zásahy do lesních porostů. Tato problematika mohla být dle názoru zpracovatele posudku v dokumentaci rozpracována poněkud podrobněji, i když dle dokumentace byl již vydán souhlas k trvalému odnětí z PUPFL.

S ohledem na uvedené skutečnosti dle názoru zpracovatele posudku by měly být v rámci další projektové přípravy záměru ve vztahu k nárokům na PUPFL respektovány následující podmínky, které jsou zapracovány do návrhu závazného stanoviska:

- *v rámci dokumentace pro stavební povolení minimalizovat výměru dočasných záborů pozemků v kategorii PUPFL na nejnutnější míru; zařízení staveniště umísťovat mimo významné krajinné prvky; v území maximální mírou bude respektována územní ochrana pozemků určených k plnění funkce lesa včetně jejich ochranných pásem; u vykáčených lesních biotopů provádět postupnou přeměnu současné druhové skladby v ekotonových liniích podél železniční trati ve prospěch dřevin, které poskytují vysoký produkční a mimoprodukční funkční efekt*
- *v rámci etapy výstavby:*
 - *minimalizovaný rozsah odlesnění řešen postupně a výhradně v obdobích bude projednaný vegetačního klidu na základě přesného zaměření nezbytného rozsahu odlesnění v terénu*
 - *v profilech, kde dojde vlivem kolize tělesa trati s lesním porostem k nevhodnému otevření porostu, provádět podporu porostního pláště např. dosadbou keřů podél nového okraje zejména na návětrné straně; minimalizovat riziko vodní eroze lesní půdy šetrným postupem výstavby*

Jak je patrné i z obdržených vyjádření k dokumentaci, realizací záměru dojde k dotčení i jiných VKP, které nejsou zmíněny. Např. úpravou zabezpečovacího zařízení vlečky č. 6020 zřejmě dojde k zásahu do břehového porostu sousedních rybníků a křížení vodního toku Ščučí a Oprechtický potok (IDVT10215238). Při úpravách zabezpečovacího zařízení vlečky č. 6023 a úpravách jiných sítí dojde rovněž ke křížení vodních toků.

V návrhu závazného stanoviska je proto formulována následující podmínka:

- *v rámci dokumentace pro územní řízení budou upřesněny veškeré zásahy do významných krajinných prvků (VKP) v rámci stavby, včetně návrhů opatření k minimalizaci vlivů na tyto VKP*

Vlivy na evropsky významné lokality a ptačí oblasti

Z hlediska vlivů na evropsky významné lokality a ptačí oblasti vzhledem k vyjádření KÚ Moravskoslezského kraje ze strany zpracovatele posudku bez připomínek.

Vlivy na zvláště chráněná území

Z hlediska vlivů na zvláště chráněná území ze strany zpracovatele posudku bez připomínek.

Vlivy na ÚSES

Z hlediska vlivů na ÚSES ze strany zpracovatele posudku bez podstatnějších připomínek za předpokladu respektování podmínek formulovaných v předcházejících částech předkládaného posudku.

D.I.8 Vlivy na krajinu a její ekologické funkce

Pro vyhodnocení vlivu záměru na zákonná kritéria krajinného rázu byl zpracován samostatný dokument, který je přílohou dokumentace (příloha 7). Z něho vyplývá, že realizace stavebního záměru se vizuálně nejvíce projeví v jeho bezprostřední blízkosti (zdvoukolenění, trakční vedení, protihlukové stěny, trakční měnič, kácení dřevin). Míra vlivu na znaky krajinného rázu tohoto místa byla, vzhledem k nízké krajinářské hodnotě, vyhodnocena nejvýše jako slabý zásah, převažujícím hodnocením však byl zásah „žádný“ (nulový). Celkově je možné uvést, že přímo ve městě bude mít realizace záměru pozitivní dopad na estetickou hodnotu místa, jelikož modernizací dojde k odstranění nevzhledných míst.

Na základě výše uvedeného hodnocení dokumentace považuje realizaci stavebního záměru jako únosný zásah do estetických hodnot krajinného rázu.

Stanovisko zpracovatele posudku:

Z hlediska vlivu na krajinný ráz jsou z obecného pohledu nejkonfliktnější a nejproblémovější takové zásahy, které ovlivní identifikované jedinečné a neopakovatelné hodnoty jednotlivých charakteristik krajinného rázu (přírodních, kulturně historických a estetických hodnot krajinného rázu). Ve vztahu k uvedenému lze konstatovat, že posuzovaný záměr neovlivní negativně ráz krajiny. Záměr nebude představovat vznik nové bariéry v krajině. Ze strany zpracovatele posudku bez připomínek.

D.I.9 Vlivy na hmotný majetek a kulturní dědictví včetně architektonických a archeologických aspektů

Dle dokumentace nedojde k nepříznivému ovlivnění hmotného majetku nebo nemovité kulturní památky. Celé zájmové území je dle dokumentace zahrnuto do UAN III., tj. území, na němž nebyl dosud rozpoznán a pozitivně prokázán výskyt archeologických nálezů a ani tomu nenasvědčují žádné indicie, ale jelikož předmětné území mohlo být osídleno či jinak využito člověkem, existuje 50 % pravděpodobnost výskytu archeologických nálezů. Dále posuzovaný stavební záměr kříží ve Frýdku-Místku území kategorie UAN I. a UAN II.

Stanovisko zpracovatele posudku:

Ve vztahu k předloženému záměru lze dle zpracovatele posudku konstatovat, že v rámci předkládaného záměru musí být postupováno ve smyslu zákona č.20/1987 Sb. o státní památkové péči v platném znění, a to bez ohledu na proces posuzování vlivů na životní prostředí.

D.II. Charakteristika rizik pro veřejné zdraví, kulturní dědictví a životní prostředí při možných nehodách, katastrofách a nestandardních stavech a předpokládaných významných vlivů z nich plynoucích

Z dokumentace vyplývá, že pro řešené území a posuzovaný záměr jsou relevantní následující rizika plynoucí z možných havárií a nestandardních stavů vznikajících vlivem klimatických změn. Jedná se o tato potenciální rizika:

- Kontaminace povrchových a podzemních vod (zdrojů pitné vody)
- Kontaminace půdy a půdního podloží
- Kontaminace cenných biotopů v území
- Požáry, exploze

Z pohledu možných nehod existuje především riziko úniku ropných látek a olejů, které mohou mít negativní vliv na jakost vody a půdu v území a s tím související biotopy navázané na dotčené vodní toky.

Za hlavní rizika vzniku havarijních stavů při výstavbě a realizaci záměru lze tak označit požár a havarijný únik látek škodlivých vodám.

Vzhledem k uváděnému rozsahu a zejména pak charakteru stavby lze pokládat riziko vzniku požáru za minimální a zároveň lze předpokládat, že by případný požár neovlivnil významně objekty nejbližší obytné zástavby. Likvidace následků požáru souvisí zejména s odstraněním a zneškodněním zbytků hořlavých látek, produktů hoření, znečištění půdy, hasebních vod nebo jiných hasebních látek - tj. odstraněním jednorázových a mimořádných druhů odpadů. Tento aspekt bude řešen v havarijním, resp. požárním řádu stavby.

V rámci realizace výstavby bude docházet k provozu a pohybům stavebních strojů, stavebních mechanismů a motorových vozidel v místě stavby a po veřejných komunikacích. Nelze proto zcela vyloučit možnost havarijních úniků látek škodlivých vodám (zejména pak únikům pohonných hmot, mazadel a olejů ze stavební techniky).

Riziko úniku závadných látek do okolního prostředí bude minimalizováno obvyklými postupy, které budou obsaženy v POV. Na zařízení staveniště bude k dispozici telefon nebo vysílačka pro případ havárie.

Z výše uvedených skutečností dokumentace uzavírá, že při dodržení pracovní kázně a veškerých závazných předpisů je riziko vzniku havárií minimální.

Stanovisko zpracovatele posudku:

Část dokumentace „D – Komplexní charakteristika a hodnocení možných významných vlivů záměru na životní prostředí a veřejné zdraví“ části D. II. je zpracována v rozsahu stanoveném přílohou č.4 zákona EIA. Citovaná příloha zákona požaduje v dokumentaci EIA uvést charakteristiku rizik pro veřejné zdraví, kulturní dědictví a životní prostředí při možných nehodách, katastrofách a nestandardních stavech a předpokládaných významných vlivů z nich plynoucích. Dokumentace popisuje možné havárie a nestandardní stavy a postupy k jejich předcházení. Kapitola D. II. je zpracována ve vztahu k charakteru řešeného záměru v dostatečném rozsahu k posouzení vlivů záměru na životní prostředí, a zpracovatel posudku nemá ke kapitole zásadních výhrad.

D.III. Komplexní charakteristika vlivů záměru podle části D bodů I a II z hlediska jejich velikosti a významnosti včetně jejich vzájemného působení, se zvláštním zřetelem na možnost přeshraničních vlivů

Dokumentace konstatuje, že vzhledem k rozsahu a charakteru záměru na straně jedné a vzdálenosti lokality záměru od státní hranice je možno jakékoliv nepříznivé vlivy přesahující státní hranice vyloučit.

Stanovisko zpracovatele posudku:

Ze strany zpracovatele posudku je nezbytné konstatovat, že tato kapitola měla metodicky obsahovat „komplexní charakteristiku vlivů záměru podle části D bodů I a II z hlediska jejich velikosti a významnosti včetně jejich vzájemného působení“. Toto však uvedená kapitola neobsahuje. Protože však lze velikost a významnost vlivů na jednotlivé složky životního prostředí a veřejné zdraví vysledovat z jiných částí dokumentace, je možné absenci údajů, které by zde měly být uvedeny, tolerovat.

Lze souhlasit, že záměr svým vlivem nepřesáhne hranice České republiky, ani při nestandardních stavech a haváriích.

Odpovídající podmínky pro etapy přípravy, výstavby a provozu, které vyplývají z dokumentace EIA a z obdržených vyjádření jsou zapracovány do návrhu závazného stanoviska příslušnému úřadu.

D.IV. Charakteristika a předpokládaný účinek navrhovaných opatření k prevenci, vyloučení a snížení všech významných negativních vlivů na životní prostředí a veřejné zdraví

Opatření k prevenci, vyloučení a snížení všech významných negativních vlivů na životní prostředí a veřejné zdraví navrhovaná v dokumentaci jsou uvedena v kapitole D. IV. dokumentace.

Z dokumentace vyplývají následující doporučení:

Opatření z hlediska ochrany ovzduší

- Použitá recyklační linka bude v provozu pouze při činnosti skrápěcího či mlžícího zařízení, kterým bude prašnost částečně eliminována. Zkrápění bude v provozu vždy, kromě deštivého počasí a teplot klesajících pod 3°C.
- Doba provozu recyklačního zařízení bude omezena na denní dobu (8 – 18 hod.), mimo neděle a svátky.
- Maximální výkon recyklační linky bude 100 t/hod, po dobu max. 10 hodin za den.
- Budou dodržována opatření pro zamezení emisí tuhých znečišťujících látek ze stavby – viz níže.
- Recyklační základna bude provozována pouze za dobrých rozptylových podmínek (ne za inverzního počasí).
- Recyklovaný materiál (mezideponie) a zařízení staveniště budou pravidelně kropeny. V případě delšího uložení a nevyužívání mezideponie (déle než dva týdny), bude mezideponie zakrytována, případně zatravněna.
- Zařízení staveniště bude pravidelně skrápěno a uklíženo, pravidelně čištěny budou rovněž příjezdové komunikace, nákladní automobily a technika přepravující stavební materiál. Pravidelně kropena bude rovněž mezideponie skladovaného zrecyklovaného materiálu a materiálu určeného k recyklaci.
- Recyklační základna bude v rámci daného zařízení staveniště umístěna v jeho nejsevernějším okraji, a to tak, aby byla v co největší vzdálenosti od obytné zástavby.
- Při čištění trub STL plynovodu otryskáváním bude použito přístroje se zpětným odsáváním otryskávaného materiálu.

Další opatření, která je nutno při provozu recyklační linky dodržet, vycházejí z dokumentu „Podpůrná opatření k aktualizovaným Programům zlepšování kvality ovzduší pro období 2020+“ (Ministerstvo životního prostředí 2021) (výběr):

Recyklační linky:

- dostatečná vzdálenost od nejbližší obytné zástavby, ideálně 500 m a více
- během suchých a prašných dnů (bez srážkového období v lokalitě umístění zdroje), v trvání déle než 3 dnů (v případě potřeby i častěji) bude prováděno skrápění pojezdových a manipulačních ploch,
- minimálně 1 x týdně (v průběhu měsíců březen – listopad) bude zabezpečeno očištění komunikací s živičným povrchem pomocí metacího čistícího vozu, v případě jejich silného znečištění i častěji.

Optimalizace a elektrizace trati Ostrava-Kunčice – Frýdek-Místek

- systém mlžení resp. skrápění se skládá z rozvaděče vody, rozvodného potrubí, vodních trysek a vodního čerpadla. V případě, že je k dispozici zdroj tlakové vody, je tato tlaková voda přivedena do rozvaděče vody. Z rozvaděče vody je několik vývodů, odkud je tlaková voda rozváděna ke kritickým místům, kde je třeba potlačit prašnost. Na všech těchto místech jsou umístěny trubky, osazené několika vodními tryskami, které mají za úkol vytvářet jemnou vodní mlhu a tím potlačit prašnost. A to především:
 - na vstupu do drtící komory,
 - na výstupu z drtící komory,
 - na konci vynášecího dopravníku.
- u ostatních drtičů, kde není skrápění pevnou součástí stroje, platí:
 - při provozu těchto drtičů bude omezování znečišťování ovzduší zajištěno pomocí ponorného čerpadla, přenosné nádrže na vodu a systému hadic s tryskami. Vyústění hadic s tryskami by mělo být nasměrováno do vstupu drtící komory, výstupu z drtící komory a na konec vynášecího dopravníku.
 - zakrytování třídících a drtících zařízení a všech dopravních cest, pravidelný úklid pod dopravními pásy a zařízením.

Opatření pro skladování prašných materiálů:

- umístování venkovních skládek na závětrnou stranu/ochrannou zeď/zabezpečení proti vzniku prašnosti skrápěním/zakrýváním, naskladněný materiál v kójkách (betonových boxech) nesmí převyšovat výšku ohrazení.

Opatření pro přepravu materiálů:

- pravidelná očista a skrápění komunikací a manipulačních ploch (skrápění v letních měsících) tak, aby při průjezdu obslužných vozidel byla omezena prašnost. Zakrytování materiálu při přepravě jemných frakcí typu 0-2, 0-4 na nákladním prostoru expedujících dopravních prostředků.
- při provozu recyklační linky je vhodné používat zařízení a mechanismy splňující nejlepší emisní úroveň (min. emisní úroveň EURO 4 a vyšší).
- skrápěcí zařízení bude vždy v provozu (pokud bude výrobní zařízení využíváno v daném čase k výrobní činnosti), s výjimkou zimního období, tj. v období, kdy vnější teplota klesne pod 3 °C, nebo za deště.
- v případě, že dojde k poruše skrápěcího zařízení, bude výrobní zařízení neprodleně odstaveno z provozu.
- materiál bude zpracováván výhradně za mokra, tj. vlhký po celou dobu zpracování kameniva nebo stavebního odpadu od dovozu ke zpracování až do odvozu výrobku nebo jeho zpracování v místě.
- v případě třídících bude vždy, i v případě třídění bez drcení, nutno materiál skrápět před jeho tříděním v dostatečném předstihu.
- provozovatel bude zajišťovat pravidelnou údržbu, servis a revize všech zařízení dle doporučení výrobce.

Opatření z hlediska ochrany přírody a krajiny

- Realizace záměru bude prováděna za přítomnosti ekologického dozoru. K tomu bude sjednána odborně způsobilá a kvalifikovaná osoba, disponujícími potřebnými znalostmi, zkušenostmi a prostředky k provádění biomonitoringu a zajištění včasného i úspěšného transferu zvláště chráněných živočichů a ryb do náhradních lokalit a s oprávněním zastavit provádění činnosti v případě pouhé hrozby závažného poškození chráněných zájmů. Cílem biomonitoringu bude kontrola výskytu živočichů v prostoru stavby, dodržování ochranných opatření a vyhodnocování skutečných vlivů prováděných zásahů na místní populace rostlin a živočichů. Ekologický dozor zajistí odbornou součinnost při plnění náhradních (kompenzačních) opatření.
- Z důvodu ochrany populace raka říčního (*Astacus astacus*) před infekcí račího moru lze do Ostravické Datyňky vstupovat jen s řádně dezinfikovanou mechanizací a výstrojí personálu. Za minimum je možno považovat dokonalé očištění od bláta a následné úplné vysušení.
- Před zahájením prací v korytě Ostravické Datyňky bude dotčený úsek toku přehrazen sítí (velikost ok 15–20 mm) a opakovaně v něm budou použitím vrší s návnadou odchyťováni raci říční (*Astacus astacus*). Lov bude probíhat soustavně 20 dní před zásahem při teplotě vody cca 8 °C. Odchytení jedinci budou bezprostředně transferováni výše po toku do míst s dostatkem potenciálních úkrytů.
- Před zahájením prací v korytech Ostravické Datyňky a Podšajarky budou zasažené úseky přehrazeny sítí (velikost ok 15-20 mm) a opakovaně v nich budou provedeny elektroodlovy ryb. Odchytení jedinci budou transferováni na příhodné místo výše po toku (min. 500 m). Záchranný odlov zajistí ekologický dozor v součinnosti s uživatelem rybářského revíru a po projednání s rybářským orgánem státní správy.
- Kácení dřevin bude provedeno bezprostředně před realizací stavby. V zájmu ochrany volně žijících druhů ptáků nedojde při kácení dřevin k úmyslnému poškozování nebo ničení jejich hnízd a vajec nebo k jejich usmrcování. Přednostně bude kácení provedeno mimo hnízdní období ptáků od 1. října do 15. března.
- Zachované dřeviny, které mohou být dotčeny, budou chráněny před poškozením a ničením v nadzemní i podzemní části. Při výkopech nebudou přetínány kotvící kořeny, nezpevněný povrch na ploše do 2,5 m od kmene stromu nebude hutněn.
- Ekologická újma v důsledku zániku hnízdních a úkrytových příležitostí při odstranění dřevin bude kompenzována 15 ptačími budkami typu sýkorník, pěti většími budkami pro sovy a 10 budkami pro netopýry. Jejich instalaci do vhodného prostředí v dotčených porostech dřevin provede ekologický dozor.
- Na podporu výskytu saproxylických organismů a vzniku úkrytů pro obratlovce bude alespoň 20 stromů (vrb, topolů či dubů) s obvodem nad 80 cm ponecháno při okrajích porostů dřevin na místě k zetlení. Vhodné je k tomuto účelu přednostně využít starší odumírající stromy. Velikost klád musí být řešena s ohledem na jejich možné odcizení či přemístění.

Optimalizace a elektrizace trati Ostrava-Kunčice – Frýdek-Místek

- Zásah do vodních biotopů obojživelníků bude kompenzován vybudováním tůň v prostoru přeložky koryta Podšajarky. Plocha tůň bude cca 30 m², max. hloubka cca 1,5 m, sklony břehů cca 1:3. Tůň bude vytvořena za součinnosti ekologického dozoru při výkopu nového koryta Podšajarky.
- Pro navýšení hydraulické členitosti dna Ostravické Datyňky a Podšajarky budou do koryta v úsecích úprav vloženy místy pařezy nebo části kmenů z vykácených stromů, případně i větší balvany z místních zdrojů.
- Skleněné protihlukové stěny nebo jiné skleněné plochy je v rámci ochrany ptáků před střety nezbytné opatřit z vnější strany povrchovou úpravou (optimálně pískováním) svislými nebo vodorovnými pruhy (podle norem SŽ případně technických podmínek Ministerstva dopravy č. 104: Protihlukové clony pozemních komunikací).

Opatření z hlediska hluku

- Venkovní stavební práce spojené se zvýšenou hlučností (např. terénní úpravy apod.) nebudou realizovány ve dnech pracovního klidu, ve státem uznávaných svátcích a v nočních hodinách. Veškeré stavební práce spojené s návozem stavebního a technologického materiálu přes okolní obytnou zástavbu budou uskutečňovány v denní dobu. V případě, že okolnosti stavby budou vyžadovat noční práce, bude nezbytné tyto konzultovat se zástupcem KHS a posoudit je zvlášť na základě typů, dob trvání a lokalizací prací.
- S ohledem na hygienické limity je vhodné provádět nejhlučnější fáze prací (plný pracovní výkon těžké mechanizace) až po 7:00, aby nedocházelo k překročení nejvyšších přípustných hodnot.
- Je doporučeno nezkracovat doby činnosti strojů pro dodržení hygienických limitů, protože neúměrně prodlužují celkové trvání stavby, a to je většinou obyvatel vnímáno negativněji než krátkodobé ovlivnění hlukem. V případě překročení hygienických limitů bude požádáno o časově omezené povolení.
- Noční práce nejsou uvažovány a je doporučeno nasazení těžké mechanizace během časového pásma 7:00 – 21:00. V případě, že okolnosti stavby budou vyžadovat noční práce, bude nezbytné tyto konzultovat se zástupcem KHS a posoudit je zvlášť na základě typů, dob trvání a lokalizací prací.
- Budou realizovány protihlukové stěny dle aktuální hlukové studie.

Opatření z hlediska ochrany vod

- Dbát na prevenci havarijních stavů spojených s únikem nebezpečných chemických látek do vodních toků.
- Na plochách staveniště nebudou skladovány látky závadné vodám, a to ani pohonné hmoty (s výjimkou množství pro jednodenní potřebu), ať již z důvodu použití látek pro výstavbu či jako PHM do ručního nářadí (motorové pily apod.).
- Plochy zařízení staveniště budou situovány mimo záplavové území pro Q₁₀₀
- Na zařízeních staveniště budou minimalizovány zásoby sypkých stavebních materiálů a ostatních potenciálních zdrojů prašnosti; vlastní zemní práce budou prováděny po etapách vždy v rozsahu nezbytně nutném.
- V průběhu krátkodobé odstávky mechanismů budou tyto podloženy záchytnými vanami pro zachycení případných úkapů ropných látek.

Optimalizace a elektrizace trati Ostrava-Kunčice – Frýdek-Místek

- Látky závadné vodám pro jednodenní potřebu budou skladovány v k tomuto účelu vyhrazených prostorách, zabezpečených proti úniku znečištění do půdy nebo vod.
- Plnění pohonnými hmotami v areálu stavby bude prováděno pouze v nezbytných případech, kdy by plnění mimo areál bylo organizačně neschůdné nebo technicky nerealizovatelné.
- Na staveništi nebude prováděna údržba mechanismů, s výjimkou běžné denní údržby.
- Čerpání pohonných hmot nesmí být prováděno v korytě vodních toků ani v jejich těsné blízkosti. Technika pohybující se v blízkosti vodních toků musí být v takovém technickém stavu, aby nedocházelo k úniku provozních kapalin během stavební činnosti. V případě, že nebude v provozu, bude umístěna mimo koryta vodních toků a podložena vanami. Na březích nesmí být skladovány žádné nebezpečné chemické látky.

Opatření z hlediska ochrany půd

- Veškerá zařízení stavenišť v rámci stavby budou po ukončení stavebních prací uvedena do původního stavu.
- Skrytá zemina z ploch dočasného záboru nad 1 rok bude po ukončení stavební činnosti rozprostřena ve stejné mocnosti na stejné pozemky a následně bude zahájena rekultivace.
- Na plochách dočasného záboru pozemků náležejících do ZPF bude provedena rekultivace. V první fázi biologické rekultivace se mechanicky upravená plocha zahojí organickými hnojivy a hladina živin se doplní minerálními hnojivy. Dále bude provedena příprava půdy a vysetí ozimé směsky. Ve druhé fázi bude ozimá směs zaorána, pozemky zahojeny a vyseta jarní směska, která bude koncem roku zaorána hlubokou orbou. K výsevu bude použita krajinná travní směs ve složení: jílek vytrvalý 'Doton' 15%, jílek mnohokvětý jednoletý 'Prokop' 5%, kostřava červená dlouze výběžkatá 'Bossanova' 20%, kostřava červená krátce výběžkatá 'Viktorka' 10%, kostřava červená trsnatá 'Eurocrown' 15%, kostřava drsnolistá 'Mentor' 25%, lipnice luční 'Baronial' 5% a psineček obecný 'Vítek' 5%. Doporučený výsevek je 25-30 g/m².

Stanovisko zpracovatele posudku:

Pro posouzení vlivu posuzovaného záměru byla zpracována dokumentace v rozsahu přílohy č. 4 zákona číslo 100/2001Sb. v platném znění. Odpovídající opatření formulovaná v dokumentaci byla upravena, respektive doplněna na základě obdržení vyjádření k dokumentaci a doporučení zpracovatele posudku a jsou přehledně uvedena v kapitole IV. Posouzení navržených opatření k prevenci, vyloučení, snížení, popřípadě kompenzaci nepříznivých vlivů na životní prostředí a veřejné zdraví a k jejich monitorování. Z výše uvedených podmínek není zcela zřejmá souvislost mezi hodnoceným záměrem a podmínkou týkající se čištění trub STL plynovodu otryskáváním.

D.V. Charakteristika použitých metod prognózování a výchozích předpokladů a důkazů pro zjištění a hodnocení významných vlivů záměru na životní prostředí

Dokumentace konstatuje, že při zpracování dokumentace byly použity následující podklady:

- literární údaje
- terénní průzkumy

Pro zpracování byla použita metoda přímého hodnocení výsledků získaných z podkladových materiálů, terénních průzkumů a výsledků získaných modelovým zpracováním dílčích otázek. Prognózní zhodnocení vlivu stavby na životní prostředí je následně provedeno na základě znalosti stávajících podmínek a znalosti vývoje dané lokality, který je dán realizací záměru. Kromě využití modelů (hluková studie, rozptylová studie) byl použit i expertní odhad vycházející z našich zkušeností s obdobným typem záměrů.

Stanovisko zpracovatele posudku:

Kapitola „D.V. Charakteristika použitých metod prognózování a výchozích předpokladů a důkazů pro zjištění a hodnocení významných vlivů záměru na životní prostředí“ je zpracována v rozsahu odpovídajícím požadavkům přílohy č. 4 k zákonu EIA a dostačujícím k posouzení vlivů záměru na životní prostředí.

Dle názoru zpracovatele posudku mohlo být v této kapitole dále uvedeno, že:

- *pro zjištění hluku z železniční dopravy byla použita německá výpočtová metodika Schall 03 (2014)*
- *výpočet byl proveden výpočtovým programem CadnaA verze 2021 MR1 (build 183.5110)*
- *rozptylová studie byla zpracována dle metodiky MŽP „SYMOS '97“, která je určena jako závazná referenční metoda sledování kvality ovzduší určená pro výpočet rozptylu znečišťujících látek v ovzduší (dle vyhlášky č. 330/2012 Sb., příloha č. 6 část B); aktualizace metodiky SYMOS byla zveřejněna ve Věstníku MŽP ze srpna 2013 jako Metodický pokyn MŽP, odboru ochrany ovzduší, příloha č.1. Metodická příručka modelu SYMOS'97- aktualizace 2013*

Ze strany zpracovatele posudku jinak bez připomínek.

D.VI. Charakteristika všech obtíží (technických nedostatků nebo nedostatků ve znalostech), které se vyskytly při zpracování dokumentace a hlavních nejistot z nich plynoucích

Dokumentace uvádí, že v průběhu zpracování dokumentace se nevyskytly takové nedostatky, které by omezovaly spolehlivost prezentovaných závěrů.

Dále dokumentace uvádí, že určité nedostatky s sebou vždy nese modelové zpracování (hluková studie, rozptylová studie). Tyto nedostatky jsou dány přesností vstupních údajů, zatížením výpočtů chybou spojenou s vlastní výpočtovou metodou atd. Nejistoty rozptylové a hlukové studie je možno považovat za standardní, závislé především na parametrech použitých metodik. Mapové podklady byly analyzovány v prostředí ArcGIS při pohledech v relevantním měřítku, vztahují se tedy přesně k řešenému území. Přesnost mapových podkladů ovšem odpovídá měřítku mapy, nad kterou byly vytvářeny. Při tvorbě map jejich tvůrci vždy provádějí

Optimalizace a elektrizace trati Ostrava-Kunčice – Frýdek-Místek

jejich generalizaci, tj. zobecnění a tím vzniká určitá míra nepřesnosti ve vztahu k řešené lokalitě.

Stanovisko zpracovatele posudku:

Kapitola „D.VI. Charakteristika všech obtíží (technických nedostatků nebo nedostatků ve znalostech), které se vyskytly při zpracování dokumentace a hlavních nejistot z nich plynoucích“ je zpracována v akceptovatelném rozsahu k posouzení vlivů záměru na životní prostředí. Bez připomínek s tím, že ve stanovisku je doporučeno aktualizovat zoologický průzkum v předpokládaném roce zahájení stavby.

E. Porovnání variant řešení záměru

Dokumentace uvádí, že záměr je předpokládán pouze v jedné (aktivní) variantě, jak z hlediska technického řešení, tak z hlediska umístění.

Stanovisko zpracovatele posudku:

Předložení jednovariantního řešení záměru není v rozporu s dikcí Zákona EIA. Ze strany zpracovatele posudku tedy bez připomínek.

F. Závěr

Dokumentace uvádí, že v rámci předkládané dokumentace byl posuzovaný záměr posouzen ze všech podstatných hledisek. V příslušných kapitolách jsou navržena opatření pro eliminaci, respektive snížení vlivů na jednotlivé složky životního prostředí.

Dokumentace uzavírá, že vzhledem k umístění a rozsahu záměru a na základě komplexního zhodnocení všech dostupných údajů vztahujících se k posuzovanému záměru, současnému i výhledovému stavu jednotlivých složek životního prostředí a s přihlédnutím ke všem souvisejícím skutečnostem lze konstatovat, že vliv záměru na životní prostředí bude akceptovatelný za dodržení všech navržených opatření.

Stanovisko zpracovatele posudku:

Část F „Závěr“ je zpracována v dostatečném rozsahu k posouzení vlivů záměru na životní prostředí. Zpracovatel posudku se ztotožňuje se závěrem posuzované dokumentace EIA a rovněž doporučuje záměr k realizaci za předpokladu respektování podmínek, které vzešly z procesu posuzování vlivů na životní prostředí, obdržených vyjádření k ní, veřejného projednání záměru a komentářů zpracovatele posudku tak, jak jsou formulovány v návrhu závazného stanoviska.

G. Všeobecné srozumitelné shrnutí netechnického charakteru

Kapitola shrnuje požadovaným způsobem obsah Dokumentace EIA.

Stanovisko zpracovatele posudku:

Kapitola „Část G Všeobecně srozumitelné shrnutí netechnického charakteru“ je zpracována v dostatečném rozsahu k posouzení vlivů záměru na životní prostředí. Ze strany zpracovatele posudku bez připomínek.

H. Přílohy

Příloha č. 4 Zákona EIA požaduje jako povinné přílohy dokumentace:

Optimalizace a elektrizace trati Ostrava-Kunčice – Frýdek-Místek

- Vyjádření příslušného stavebního úřadu k záměru z hlediska územně plánovací dokumentace
- Stanovisko orgánu ochrany přírody, pokud je vyžadováno podle § 45i odst. 1 zákona č. 114/1992 Sb., ve znění zákona č. 218/2004 Sb.
- Referenční seznam použitých zdrojů
- Datum zpracování dokumentace
- Jméno, příjmení, bydliště a telefon zpracovatele dokumentace a osob, které se podílely na zpracování dokumentace
- Podpis zpracovatele dokumentace

Posuzovaná dokumentace EIA uvedené přílohy obsahuje. Další přílohy jsou nepovinné a jejich výčet je uveden v části posudku II.1 Úplnost dokumentace.

Stanovisko zpracovatele posudku:

Kapitola „H – Přílohy splňuje požadavky na dokumentaci EIA stanovené přílohou č.4 zákona EIA.

II.3. Pořadí variant (pokud byly předloženy) z hlediska vlivů na životní prostředí

Záměr je předpokládán pouze v jedné (aktivní) variantě, jak z hlediska technického řešení, tak z hlediska umístění.

Stanovisko zpracovatele posudku:

Ze strany zpracovatele posudku bez připomínek.

II.4. Hodnocení významných vlivů záměru na životní prostředí přesahujících státní hranice

Dle dokumentace záměr svým vlivem nepřesáhne hranice České republiky, a to ani při nestandardních stavech a haváriích.

Stanovisko zpracovatele posudku:

Ze strany zpracovatele posudku bez připomínek.

III. POSOUZENÍ TECHNICKÉHO ŘEŠENÍ ZÁMĚRU S OHLEDEM NA DOSAŽENÝ STUPEŇ POZNÁNÍ POKUD JDE O ZNEČIŠŤOVÁNÍ ŽIVOTNÍHO PROSTŘEDÍ

Technické řešení záměru je v dokumentaci popsáno dostatečně, odpovídá nárokům na ochranu životního prostředí a zdraví obyvatelstva. Při dodržení všech legislativních požadavků na způsob provádění stavby lze technické řešení záměru považovat za možné. Nezbytným požadavkem zůstává zahrnutí opatření sloužících k ochraně životního prostředí a veřejného zdraví do projektu stavby. Tato opatření musí vycházet z dokumentace EIA, z tohoto posudku a dále z dalších poznatků v průběhu přípravy projektu, popř. z nálezů učiněných v průběhu přípravy území k realizaci záměru.

IV. POSOUZENÍ NAVRŽENÝCH OPATŘENÍ K PREVENCI, VYLOUČENÍ, SNÍŽENÍ, POPŘÍPADĚ KOMPENZACI NEPŘÍZIVÝCH VLIVŮ NA ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ A VEŘEJNÉ ZDRAVÍ A K JEJICH MONITOROVÁNÍ

Pro posouzení vlivu výstavby a provozu posuzovaného záměru byla zpracována dokumentace v rozsahu přílohy č. 4 zákona číslo 100/2001Sb. v platném znění.

Zpracovatelský tým dokumentace předložil v kapitole D.IV ucelený systém opatření, odpovídající předprojektové fázi záměru s tím, že většina prezentovaných opatření směřuje do fáze přípravy záměru s důrazem na požadavky, které je možno konkretizovat (rozpracovat) až v navazujících fázích projektové přípravy. Pokud některá prezentovaná opatření vyplývají přímo ze složkových zákonů jako konkrétní povinnosti, zpracovatel posudku je do návrhu závazného stanoviska nepromítá.

Dále jsou zpracovatelem posudku sumarizovány veškeré návrhy na opatření pro prevenci, vyloučení, snížení, popřípadě kompenzaci nepříznivých vlivů záměru na životní prostředí, které:

- byly již prezentovány v dokumentaci (pokud nevyplývají z příslušných složkových zákonů)
- byly požadovány v rámci vyjádření k dokumentaci a byly akceptovány zpracovatelem posudku
- byly navrženy zpracovatelem posudku

Pro prevenci, vyloučení, snížení, popřípadě kompenzaci nepříznivých vlivů výstavby a provozu hodnoceného záměru na životní prostředí a veřejné zdraví doporučuje zpracovatel posudku akceptovat následující opatření (jako podmínky do návrhu závazného stanoviska):

Optimalizace a elektrizace trati Ostrava-Kunčice – Frýdek-Místek

I. Podmínky pro fázi přípravy

- *pro vyloučení kumulativních vlivů hluku a ovzduší na komunikačním systému obce Paskov bude zahájení stavby Optimalizace a elektrizace trati Ostrava-Kunčice – Frýdek-Místek podmíněno tím, že již nebude provozován návoz hlušiny v rámci záměru „Likvidace Dolu Frenštát“*
- *v rámci dokumentace pro územní řízení prověřit možnost zachování železničního přejezdu P8308 (SO 21-13-01) v obci Dobrá a konečné řešení projednat s obcí Dobrá*
- *v rámci dokumentace pro územní řízení zvážit umístění recyklační linky v navržené poloze a navrhnout takové umístění, které bude méně problematické z hlediska vlivů na ovzduší, hlukovou zátěž a na prvky dřevin rostoucích mimo les*
- *v rámci dokumentace pro územní řízení vyhodnotit reálné možnosti dopravy šterkového lože k recyklační základně po železnici, respektive po tělese trati po odstranění železničního svršku a tak snížit pro etapu výstavby dopravu nákladními automobily na nejbližším komunikačním systému*
- *součástí prováděcích projektů po výběru zhotovitele stavby bude akustická studie pro etapu výstavby, která bude organizačními opatřeními (vyloučením souběhu nejhlučnějších stavebních mechanismů) a technickými opatřeními (použitím méně hlučné stavební techniky) dokladovat plnění hygienického limitu pro etapu výstavby, respektive budou navržena další technická nebo organizační opatření, která budou zajišťovat plnění hygienického limitu; v rámci hlukové studie pro etapu výstavby budou upřesněny přepravní trasy a doprava na těchto trasách, která bude zohledňovat:*
 - *dopravu generovanou samotnou etapou výstavby*
 - *náhradní autobusovou dopravu v době výluky železniční dopravy*
 - *jiné rozdělení dopravy na komunikačním systému způsobené přestavbou železničních přejezdů*
- *součástí dokumentace pro územní řízení bude aktualizovaná akustická studie zpracovaná na konkrétní technické parametry řešeného záměru podle platné legislativy v době zpracování DŮR; aktualizovaná akustická studie bude zahrnovat ověření všech navrhovaných protihlukových stěn:*

typ	strana	výška nad TK [m]	vzdálenost od osy koleje [m]	staničení		délka [m]	pohltivost	
				počátek	konec		k železnici	od železnice
PHS1	L	2,0	3,5	8,911	9,009	97,8	A3	A2
PHS2	P	3,5	3,5	8,932	9,183	250,1	A3	A2
PHS3	L	3,0	3,5	9,219	9,999	679,5	A3	A2
PHS4	P	3,5	3,5	9,507	9,723	215,7	A3	A2
PHS5	P	2,0	3,5	10,348	10,617	269,2	A3	A2
PHS6	P	2,0	3,5	10,652	10,883	230,3	A3	A2
PHS7	L	2,5	3,5	10,756	11,077	321,4	A3	A2
PHS8	L	2,0	3,5	11,243	11,404	160,3	A2	-
PHS9	L	3,5	3,5	19,849	19,896	47,4	A3	A2
PHS10	L	2,0	3,5	20,406	20,515	108,5	A3	-
PHS11	L	2,0	3,5	20,654	20,768	113,5	A3	-
PHS12	P	3,0	3,1	22,698	22,758	59,7	A3	-
PHS13	P	4,0	3,1	22,834	22,890	54,1	A3	-
PHS14	L	2,0	3,1	22,830	22,893	63,3	A3	-
PHS15	L	3,0	3,1-5,0	23,187	23,278	91,5	A3	-
PHS16	P	3,5	3,4-6,7	23,220	23,278	57,1	A3	-

- *v rámci dokumentace pro stavební povolení bude zpracován podrobný hydrogeologický průzkum, který:*
 - *bude vyhodnocovat všechny potenciálně dotčené individuální zdroje podzemní vody a bude navrhnout opatření, která by eliminovala negativní ovlivnění těchto zdrojů vody*
 - *bude specifikovat termín zahájení hydrogeologického monitoringu před zahájením výstavby na základě podrobného hydrogeologického průzkumu a dle požadavku příslušných vodoprávních úřadů, během výstavby a v rámci zkušebního provozu; v rámci monitoringu budou sledovány hladiny monitorovaných zdrojů podzemních vod a jakosti podzemních vod*

Optimalizace a elektrizace trati Ostrava-Kunčice – Frydek-Místek

- *v rámci dokumentace pro územní řízení budou navržena taková opatření, která budou zachovávat funkčnost stávajících drenážních systémů, trativodů, odvodňovacích příkopů*
- *v rámci dokumentace pro stavební povolení prověřit a minimalizovat rozsah kácení prvků dřevin rostoucích mimo les a aktualizovat dendrologický průzkum s cílem stanovit maximálně přípustný odůvodněný rozsah kácení dřevin včetně ocenění celospolečenské (ekologické) újmy; nad rámec náhradní výsadby stanovené jednotlivými dotčenými obcemi navrhnout další kompenzační opatření ve formě náhradní výsadby ve stavbu dotčených prvcích ÚSES (NRBK K101, RBC 236 U dolu Paskov, RBC 276 Zaryje a RBC U Žabně) a dotčené EVL (Řeka Ostravice); aktualizovaný dendrologický průzkum bude zároveň identifikovat mimořádně hodnotné dřeviny ve zkoumaném území a evidenci prvků dřevin zachovávaných, včetně návrhu opatření na minimalizaci zásahů do vzrostlé zeleně (umístění zařízení staveniště, příjezdové cesty, opatření během stavby); jako další kompenzační opatření minimálně zdvojnásobit navrhovaný počet ptačích budek minimálně na 60 kusů; jejich instalaci do vhodného prostředí navrhne ekologický dozor*
- *z hlediska minimalizace a kompenzace vlivů na faunu budou v rámci dokumentace pro stavební řízení a pro etapu výstavby respektována následující opatření:*
 - *skleněné protihlukové stěny nebo jiné skleněné plochy je v rámci ochrany ptáků před střety nezbytné opatřit z vnější strany povrchovou úpravou (optimálně pískováním) svislými nebo vodorovnými pruhy (podle norem SŽ případně technických podmínek Ministerstva dopravy č. 104: Protihlukové clony pozemních komunikací)*
 - *kácení dřevin provádět v období od 1. 11. do 31. 3.; v případě nutnosti kácení v jiném termínu je nutná kontrola dřevin odborně způsobilou osobou; před každým kácením dřevin spojeným s realizací záměru bude proveden průzkum přítomnosti hmyzu (průzkum přítomnosti využitelných dutin s přítomností červeného trouchu; vizuální prohlídka dutin, hledání imag brouků, hledání larev prohrabáváním trouchu, hledání zbytků a pobytočných stop a hledání požerků a závrtů a doupatů drobných savců; v případě prokázání výskytu zvláště chráněných druhů bude navrženo opatření, kterým je ponechání dřeviny, popřípadě souše, torza a zlomu na místě, pokud to umožní realizace záměru*
 - *na podporu výskytu saproxylických organismů a vzniku úkrytů pro obratlovce bude alespoň 20 stromů (vrb, topolů či dubů) s obvodem nad 80 cm ponecháno při okrajích porostů dřevin na místě k zetlení. Vhodné je k tomuto účelu přednostně využít starší odumírající stromy. Velikost klád musí být řešena s ohledem na jejich možné odcizení či přemístění*
 - *z důvodu ochrany populace raka říčního (*Astacus astacus*) před infekcí račího moru lze do Ostravické Datyňky vstupovat jen s řádně dezinfikovanou mechanizací a výstrojí personálu; za minimum je možno považovat dokonalé očištění od bláta a následné úplné vysušení*
 - *před zahájením prací v korytě Ostravické Datyňky bude dotčený úsek toku přehrazen sítí (velikost ok 15–20 mm) a opakovaně v něm budou použitím vrší s návnadou odchyťováni raci říční (*Astacus astacus*); lov bude probíhat soustavně 20 dní před zásahem při teplotě vody cca 8 °C; odchycení jedinci budou bezprostředně transferováni výše po toku do míst s dostatkem potenciálních úkrytů*
 - *před zahájením prací v korytech Ostravické Datyňky a Podšajarky budou zasažené úseky přehrazeny sítí (velikost ok 15-20 mm) a opakovaně v nich budou provedeny elektrodlovy ryb; odchycení jedinci budou transferováni na příhodné místo výše po toku (min. 500 m); záchranný odlov zajistí ekologický dozor v součinnosti s uživatelem rybářského revíru a po projednání s rybářským orgánem státní správy*
 - *zásah do vodních biotopů obojživelníků bude kompenzován vybudováním tůň v prostoru přeložky koryta Podšajarky; plocha tůně bude cca 30 m², max. hloubka cca 1,5 m, sklony břehů cca 1:3; tůň bude vytvořena za součinnosti ekologického dozoru při výkopu nového koryta Podšajarky*
 - *pro navýšení hydraulické členitosti dna Ostravické Datyňky a Podšajarky budou do koryta v úsecích úprav vloženy místy pařezy nebo části kmenů z vykácených stromů, případně i větší balvany z místních zdrojů*
- *v rámci dokumentace pro územní řízení důsledně vycházet ze zásady, že nezbytně nutné a odůvodněné zásahy do koryt toků budou minimalizovány na nejnižší technicky a hydraulicky odůvodněnou míru a pokud možno jen do oblastí podmostí s tím, že nezbytná úprava profilů koryt bude navržena a dále realizována tak, aby co nejvíce odpovídala stávajícímu přirozenému stavu toků a jejich průtočnému profilu v místě křížení*
- *v rámci dokumentace pro územní řízení budou upřesněny veškeré zásahy do významných krajinných prvků (VKP) v rámci stavby, včetně návrhů opatření k minimalizaci vlivů na tyto VKP*

Optimalizace a elektrizace trati Ostrava-Kunčice – Frýdek-Místek

- *v rámci dokumentace pro stavební povolení minimalizovat výměru dočasných záborů pozemků v kategorii PUPFL na nejnutnější míru; zařízení staveniště umísťovat mimo významné krajinné prvky; v území maximální mírou bude respektována územní ochrana pozemků určených k plnění funkce lesa včetně jejich ochranných pásem; u vykácených lesních biotopů provádět postupnou přeměnu současné druhové skladby v ekotonových liniích podél železniční trati ve prospěch dřevin, které poskytují vysoký produkční a mimoprodukční funkční efekt*
- *v rámci každé žádosti o stanovisko pro navazující řízení dle §9a odstavce 6 zákona bude k zákonem stanoveným podkladům rovněž Krajskému úřadu, odboru životního prostředí a zemědělství doloženo plnění podmínek tohoto závazného stanoviska*

II. Podmínky pro fázi výstavby

- *investor stavby zajistí smluvně se zhotovitelem stavby, že po celou dobu přípravy a výstavby bude zajištěn kontakt s veřejností v oblasti komunikace a informování o průběhu přípravy a realizace projektu a jeho potenciálních dopadech na okolí, včetně operativního reagování na vznesené podněty a dotazy*
- *investor stavby zajistí smluvně se zhotovitelem stavby, že před zahájením stavby bude provedeno místní šetření o stavu vybraných používaných komunikací a pasportizace stavu obytných objektů a jiného soukromého majetku podél těchto komunikací; dodavatel stavby bude odpovědný za zajištění řádné údržby a sjízdnosti všech jím využívaných přístupových cest k zařízením stavenišť po celou dobu výstavby a za uvedení komunikací do původního stavu; tato skutečnost bude potvrzena místním šetřením po ukončení stavby, vydání kolaudačního rozhodnutí bude podmíněno uvedením příjezdových komunikací ke stavbě do původního stavu; obdobně po ukončení stavebních prací budou vyhodnoceny případné škody na obytných objektech a jiném soukromém majetku, který bude ovlivněn etapou výstavby; následně budou provedeny příslušné opravy nebo přijata odpovídající kompenzační opatření za způsobené škody na náklady investora; vydání kolaudačního rozhodnutí bude podmíněno provedením příslušných oprav nebo realizací kompenzačních opatření*
- *pro stavbu budou vypracovány zásady organizace výstavby (ZOV), které z hlediska minimalizace vlivů na ovzduší budou obsahovat následující požadavky:*
 - *pokud se na staveništi vyskytují jednotlivé emisné významné, avšak prostorově omezené zdroje prašnosti (např. drtiče apod.), umísťovat je co nejdále od chráněné zástavby a osadit kolem nich clony z tkaniny*
 - *staveništní komunikace budou pravidelně čištěny, skrápěny nebo používány aktivní látky k potlačení prašnosti*
 - *po dobu stavby je nutné dodržovat zásady správné manipulace s nakladačem, obsluhu strojů vyškolenými pracovníky, tj. plnit nákladní vozidla ve správné poloze tak, aby nedocházelo k násypu materiálu mimo vozidlo*
 - *po dobu stavby je nutné redukovat volnoběhy nákladních automobilů a strojů mimo silniční techniky na minimum*
 - *skrápět materiál určený k recyklaci s dostatečným předstihem před recyklací*
 - *v případě sucha bude zajištěno skrápění staveništních ploch včetně plochy pro recyklaci*
 - *v případě dlouhodobého sucha a při vyšším větru omezit stavební práce, případně zamezit šíření prachových částic do okolí zacloněním po obvodu staveniště*
 - *k zajištění kontrolovatelnosti realizace protiprašných opatření při suchém, nebo větrném počasí, je nezbytné průběžně sledovat aktuální údaje minimálně o směru a rychlosti větru, vlhkosti vzduchu a teplotě a také předpovědi vývoje těchto údajů. Údaje ze sledování vývoje výše uvedených parametrů průběžně zaznamenávat ve stavebním deníku pro potřebu zpětné kontroly*
 - *minimalizovat nebo zcela vyloučit volné deponování jemnozrnného materiálu o zrnitosti do 4 mm na staveništi; dlouhodoběji ukládaný materiál shromažďovat v silech nebo v boxech, ohradit jednotlivé materiály a zamezit vyfoukání jemných částic do okolí*
 - *umísťovat venkovní skládky na závětrnou stranu a současně materiály na deponie umísťovat tak, aby horní vrstvu tvořil vždy nový přirozeně vlhký materiál*
 - *při tvorbě deponií a mezideponií minimalizovat vyfoukání prachu větrem:*
 - *preferovat jednu velkou haldu namísto více menších (realizace jedné haldy místo dvou zmenší aktivní povrch až o 25 %)*
 - *podélné haldy vytvářet rovnoběžně s převládajícím směrem větru*

Optimalizace a elektrizace trati Ostrava-Kunčice – Frydek-Místek

- *Ize využívat i existující překážky, například stromy, keře apod., popřípadě budovat vlastní překážky z přenosných materiálů*
- *zaplachtovat korby nákladních vozidel odvázejících podsítné po recyklaci*
- *materiál bude zpracováván výhradně za mokra, to je vlhký po celou dobu zpracování od dovozu ke zpracování až po odvoz nebo jeho zpracování v místě*
- *recyklační linka bude v provozu pouze při činnosti skrápěcího či mlžícího zařízení, a to pouze za dobrých rozptylových podmínek (tedy ne za inverzních situací); v případě, že dojde k poruše skrápěcího zařízení, bude výrobní zařízení neprodleně odstaveno z provozu*
- *doba provozu recyklační linky bude omezena na denní dobu 08.00 - 18.00 hod., mimo neděle a svátky s tím, maximální výkon linky bude omezen na 100 t/hod po dobu maximálně 10 hod/den s tím, že budou zakrytována veškerá třídící a drtící zařízení včetně dopravních cest a pravidelného úklidu pod dopravními pásy a zařízeními*
- *provozovatel bude zajišťovat pravidelnou údržbu, servis a revize všech zařízení dle doporučení výrobce*
- *instalovat čistící systém nebo zavést postupy čištění při výjezdu ze staveniště v prostoru napojení na veřejné komunikace tak, aby se zamezilo znečištění komunikace staveništní technikou; vhodná jsou např. šterková lože, případně roštové pásy, které pomocí otřesů odstraňují nečistoty z podvozků nákladních automobilů*
- *provádět pravidelně kontrolu technického stavu strojní techniky a podmínky na staveništi (technický stav hrzení, povětrnostní podmínky, dostupnost protiprašných opatření) před zahájením jednotlivých etap stavebních prací*
- *používat nákladní vozidla splňující alespoň emisní normu EURO IV; pokud nelze prokázat úroveň plnění mezních hodnot emisí, musí být prokázáno, že vozidlo bylo vyrobeno po 1. 10. 2005*
- *omezit rychlost dopravy na staveništních komunikacích tak, aby bylo zamezeno nadměrné prašnosti z pojezdu stavebních strojů; maximální rychlost by neměla překročit 20 km/hod.; značení omezující rychlost umístit u vjezdu na staveniště*
- **pro stavbu budou vypracovány zásady organizace výstavby, které z hlediska minimalizace vlivů hluku v etapě výstavby budou obsahovat následující požadavky:**
 - *celý proces výstavby bude organizačně zajištěn tak, aby maximálně omezoval možnost narušení faktorů pohody, a to zejména v nočních hodinách a ve dnech pracovního klidu*
 - *veškeré stavební práce spojené s návozem stavebního a technologického materiálu budou uskutečňovány v obytné zástavbě pouze v denní době*
 - *všechny hlučné stavební práce v blízkosti chráněných objektů budou prováděny pouze v denní době, a to od 08.00 až 16.00 hodin; další práce je možné provádět v době od 07.00 do 19.00 hod.*
 - *v případě, že okolnosti stavby budou vyžadovat noční práce, bude nezbytné tyto práce konzultovat s KHS a posoudit je zvlášť na základě typů, dob trvání a lokalizací prací*
 - *v rámci výstavby budou použity stroje s garantovanou nižší hlučností; budou kombinovány hlukově náročné práce s pracemi o nízké hlučnosti, bude zkrácen provoz výrazných hlukových zdrojů v jednom dni – práce budou rozděleny do více dnů po menších časových úsecích*
 - *staveništní doprava bude organizována dle možností mimo obydlené zóny*
 - *při dopravě objemných stavebních materiálů primárně využívat železniční dopravu*
 - *při začátku stavebních prací bude provedeno kontrolní měření hluku u nejbližší obytné zástavby a budou konkretizována protihluková opatření*
- **pro stavbu budou vypracovány zásady organizace výstavby, které z hlediska minimalizace vlivů na povrchové a podzemní vody budou obsahovat následující požadavky:**
 - *v zátopových územích nebudou zřizována trvalá zařízení stavenišť jakož i mezideponie stavebního materiálu*
 - *bude specifikován způsob odvodnění zařízení stavenišť ve vztahu k eliminaci úniků nepolárních extrahovatelných látek (NEL) a mechanických usazenin*
 - *na plochách zařízení staveniště v zátopovém území bude vyloučeno skladování látek, které mohou ohrozit jakost povrchových nebo podzemních vod, včetně zásob PHM pro stavební mechanismy; nebudou zde odstavovány žádné stavební mechanismy*
 - *objekty, ve kterých se v rámci stavby bude nakládat se závadnými látkami, budou zabezpečeny proti jejich úniku do okolí*
 - *při případném stavebním zásahu do vodních toků bude vytvořen derivační obtok (nebo průtok) tak, aby bylo zabráněno dlouhodobému zakalení vody toku*
 - *všechny mechanismy, které se budou pohybovat na staveništi, musí být v dokonalém technickém stavu, zejména z hlediska možných úkapů ropných látek; v případě, že nebude v provozu, bude tato technika umístěna mimo koryta vodních toků a podložena vanami*
- **v jarním období roku uvažované výstavby provést aktualizaci zoologického průzkumu formou ověření výskytu ochranně významných druhů živočichů; výsledky průzkumů je třeba následně promítnout do prováděcí dokumentace stavby a kontrolovat jejich plnění v rámci ekologického dozoru stavby**

Optimalizace a elektrizace trati Ostrava-Kunčice – Frýdek-Místek

- *investor záměru bude povinen po celou dobu výstavby záměru zajistit biologický (ekologický) dozor stavby osobou s vysokoškolským vzděláním přírodovědného, zemědělského nebo lesnického směru, nezávislou na dodavateli stavby, která bude oprávněna stanovovat vhodné termíny pro minimalizaci negativních vlivů záměru na životní prostředí (upřesnění termínů terénních prací, kácení dřevin, záchranných transferů) a dohlížet na provádění prací a realizaci staveb, které mohou mít vliv na jednotlivé složky životního prostředí (ověřování migrace obojživelníků, instalace ptačích budek, realizace tůně v prostoru přeložky koryta Podšajarky, dodržování uplatňování opatření k omezování prašnosti, kontrola dodržování opatření pro předcházení kontaminace vod a půd, nakládání s odpady a dalších opatření stanovených podmínkami závazného stanoviska)*
- *před zahájením stavební činnosti bude nutno zachovávané dřeviny zajistit dle ČSN 83 9061 – Technologie vegetačních úprav v krajině – Ochrana stromů, porostů a vegetačních ploch při stavebních pracích; zejména bude nutné minimalizovat výkopové práce, vyloučit pojezdy těžké techniky, minimalizovat mechanická poranění kmene a větví a skladování nebezpečných látek v kořenové zóně, což je plocha povrchu půdy pod korunou stromu ohraničená okapovou linií koruny (obvodem půdorysného průmětu koruny) zvětšená o 1,5 m po celém obvodu okapové linie koruny*
- *v rámci etapy výstavby:*
 - *bude projednaný minimalizovaný rozsah odlesnění řešen postupně a výhradně v obdobích vegetačního klidu na základě přesného zaměření nezbytného rozsahu odlesnění v terénu*
 - *v profilech, kde dojde vlivem kolize tělesa trati s lesním porostem k nevhodnému otevření porostu, provádět podporu porostního pláště např. dosadbou keřů podél nového okraje zejména na návětrné straně; minimalizovat riziko vodní eroze lesní půdy šetrným postupem výstavby*

III. Podmínky pro fázi provozu

- *v průběhu zkušebního provozu bude na optimalizované trati, jakož i z provozu trakční napájecí stanice provedeno měření hluku v denní i noční době akreditovanou nebo autorizovanou osobou pro měření hluku; volba bodů pro měření bude konzultována s orgánem ochrany veřejného zdraví*
- *k žádosti o vydání závazného stanoviska k užívání stavby bude předložen protokol (zpracovaný akreditovanou nebo autorizovanou osobou) o výše uvedeném měření prokazujícím nepřekročení přípustných hlukových limitů pro denní, respektive noční dobu*
- *po roce provozu provést postprojektovou analýzu, tj. vyhodnocení plnění požadavků na ochranu životního prostředí určených v základních dokumentech investiční přípravy (proces EIA, územní rozhodnutí, stavební povolení, závazná stanoviska podle složkových zákonů)*

V. VYPOŘÁDÁNÍ VŠECH OBDRŽENÝCH VYJÁDŘENÍ K DOKUMENTACI

Zpracovatel posudku obdržel od příslušného úřadu, KÚ Moravskoslezského kraje, odboru životního prostředí a zemědělství, k předložené dokumentaci následující vyjádření dotčených územních samosprávných celků, správních úřadů a veřejnosti:

- 1) Krajský úřad Moravskoslezský kraj
Odbor životního prostředí a zemědělství
vyjádření ze dne 04.07. 2022 č.j.: MSK 93728/2022
- 2) Magistrát města Ostravy
Odbor ochrany životního prostředí
vyjádření ze dne 27.06. 2022 č.j.: SMO/387631/22/OŽP/Mrt
- 3) Magistrát města Frýdku-Místku
Odbor životního prostředí a zemědělství
vyjádření ze dne 01.07. 2022 č.j.: MMFM 88922/2022
- 4) Česká inspekce životního prostředí
oblastní inspektorát Ostrava
vyjádření ze dne 02.06. 2022 č.j.: ČIŽP/49/2022/5623
- 5) Krajská hygienická stanice Moravskoslezského kraje
se sídlem v Ostravě
vyjádření ze dne 29.06. 2022 č.j.: KHSMS 254886/2022/OV/HOK
- 6) Statutární město Ostrava
vyjádření ze dne 04.07. 2022 č.j.: SMO/387636/22/OŽP/Mrt
- 7) Město Šenov
vyjádření ze dne 30.06. 2022 č.j.: MeUS 02346/2022/PKK
- 8) Obec Dobrá
vyjádření ze dne 20.06. 2022 č.j.: SO/1429/2022
- 9) Občanské sdružení Střítež za zdravé životní prostředí z.s. – plus „Oprava textu“
vyjádření ze dne 06.07. 2022 bez č.j.
- 10) Občan Lískovce
vyjádření ze dne 20.06. 2022 bez č.j.

1) Krajský úřad Moravskoslezský kraj
Odbor životního prostředí a zemědělství
vyjádření ze dne 04.07. 2022 č.j.: MSK 93728/2022

Podstata vyjádření:

a) Z hlediska ochrany přírody a krajiny

K zásahům do ochranného pásma přírodní památky Mokřad u Rondelu vyhlášené nařízením Moravskoslezského kraje č. 7/2013 ze dne 4. 6. 2013 a ochranného pásma přírodní památky Kamenec vyhlášené vyhláškou okresního úřadu ve Frýdku-Místku ze dne 6. 4. 1992 bylo vydáno souhlasné závazné stanovisko č. j. MSK 85112/2021 ze dne 15. 7. 2021.

Krajský úřad v souladu s § 90 odst. 18 zákona o ochraně přírody a krajiny dále sděluje, že v případě škodlivého zásahu do přirozeného vývoje zvláště chráněných živočichů nebo rostlin je potřeba povolení výjimky dle § 56 zákona o ochraně přírody a krajiny.

Vliv na území soustavy Natura 2000 byl vyloučen vydáním stanoviska č. j. MSK 90481/2021 ze dne 30. 7. 2021.

Stanovisko zpracovatele posudku:

Vzhledem k obsahu vyjádření ze strany zpracovatele posudku bez komentáře.

b) Z hlediska odpadového hospodářství

Krajský úřad nemá k předložené dokumentaci připomínky.

Dokumentace pro následná řízení musí obsahovat bilance výkopových zemin a způsob nakládání s nimi, seznamy odpadů, množství odpadů a způsoby nakládání s nimi. Odpady vznikající stavební a demoliční činností budou zařazovány podle vyhlášky č. 8/2021 Sb., o Katalogu odpadů a posuzování vlastností odpadů (dále vyhláška č.8/2021 Sb.) do skupiny 17 Stavební a demoliční odpady. S výkopovou zemínou, pokud s ní nebude nakládáno v místě stavby anebo pokud nebude použita jako recyklát ve smyslu § 83 odst. 2 vyhlášky č. 273/2021 Sb., o podrobnostech nakládání s odpady v platném znění k účelu tam stanoveným, bude nakládáno jako s odpadem. Taktéž štěrk ze železničního svršku kat. č. 17 05 08, který prošel recyklačním zařízením, přestane být odpadem za předpokladu jeho využití způsobem stanoveným v § 83 odst. 2 téže vyhlášky. Pokud recyklovaná výkopová zemina a recyklovaný štěrk ze železničního svršku nebudou použity pouze způsobem stanoveným touto vyhláškou, musí s nimi být nakládáno jako s odpadem.

Při nakládání s odpady musí být zohledněna hierarchie odpadového hospodářství ve smyslu § 3 zákona o odpadech a respektována závazná část Plánu odpadového hospodářství Moravskoslezského kraje pro období 2016 - 2026, zejména pak zásady a opatření uvedené v kapitole 3.3.1.4. Stavební a demoliční odpady. Během provádění stavby musí být dodržen postup pro nakládání s vybouranými stavebními materiály určenými pro opětovné použití, vedlejšími produkty a stavebními a demoličními odpady tak, aby byla zajištěna nejvyšší možná míra jejich opětovného použití a recyklace (§ 42 vyhlášky č. 273/2021 Sb., o podrobnostech nakládání s odpady). Původce stavebního a demoličního odpadu, které sám nezpracuje, je povinen mít uzavřenou písemnou smlouvu o předání odpadu do zařízení určeného

Optimalizace a elektrizace trati Ostrava-Kunčice – Frýdek-Místek

k nakládání s odpady, a to před jejich vznikem (§ 15 odst. 2 písm. c) zákona o odpadech).

Stanovisko zpracovatele posudku:

Vzhledem k obsahu vyjádření ze strany zpracovatele posudku bez komentáře. Nakládání s odpady se musí řídit příslušným složkovým zákonem o odpadech bez ohledu na proces posuzování vlivů na životní prostředí.

c) Z hlediska ochrany pozemků určených k plnění funkce lesa

Z předloženého oznámení záměru "Optimalizace a elektrizace trati Ostrava-Kunčice - Frýdek-Místek" je zřejmé dotčení pozemků určených k plnění funkcí lesa (PUPFL), které bude nutné přesně specifikovat v dalším stupni projektové dokumentace. Předmětem projektové dokumentace je elektrizace trati, zdvoukolejnění úseku Vratimov - Frýdek-Místek, celková rekonstrukce kolejového svršku a spodku v celém úseku stavby, komplexní rekonstrukce nástupišť, a dále vybraných inženýrských objektů dráze přilehlých jako pozemní stavby, mosty, zdi a sanace skalních zářezů, jež se dotknou mimo jiné pozemků PUPFL. S ohledem na značný rozsah předpokládaného dotčení PUPFL krajský úřad upozorňuje předkladatele záměru, že jsou zpracovatelé dokumentací staveb povinni dbát zachování lesa a řídit se přitom ustanoveními tohoto zákona. Jsou povinni navrhnout a zdůvodnit taková řešení, která jsou z hlediska zachování lesa, ochrany životního prostředí a ostatních veřejných zájmů nejvhodnější, přitom jsou povinni provést vyhodnocení předpokládaných důsledků navrhovaného řešení, navrhnout alternativní řešení, způsob následné rekultivace a uspořádání území po dokončení stavby. Za zachování lesa nesou odpovědnost nejen orgány státní správy lesů, ale i osoby, které zpracovávají návrhy, jež mohou mít pro les v případě realizace zbytečně škodlivé následky. Současně je toto ustanovení pro uvedené subjekty upozorněním, že když se nebudou těmito pravidly řídit, může jejich práce být marná, protože orgán státní správy lesů, řídící se zákonem, neudělí k jimi zpracovanému návrhu souhlas.

Stanovisko zpracovatele posudku:

Ze strany zpracovatele posudku lze s uvedeným vyjádřením vyslovit souhlas.

Je patrné, že stavba bude realizována v ochranném pásmu lesa; současně jsou patrné i nároky na odnětí z PUPFL. Protože se tato problematika řídí příslušným složkovým zákonem, není nutné formulovat podmínky do návrhu závazného stanoviska. Negativní dopady na ekologické hodnoty území způsobené kácením dřevin by tedy neměly být vztahovány pouze na kácení mimolesní zeleně, ale i na lesní porosty. Ve vztahu k zásahům do pozemků v kategorii PUPFL jsou zpracovatelem posudku formulovány do návrhu závazného stanoviska následující podmínky:

- v profilech, kde dojde vlivem kolize tělesa trati s lesním porostem k nevhodnému otevření porostu, provádět podporu porostního pláště např. dosadbou keřů podél nového okraje zejména na návětrné straně; minimalizovat riziko vodní eroze lesní půdy šetrným postupem výstavby*
- v rámci dokumentace pro stavební povolení minimalizovat výměru záborů pozemků v kategorii PUPFL na nejnutnější míru; zařízení staveniště umísťovat mimo významné krajinné prvky; v území maximální mírou bude respektována územní ochrana pozemků určených k plnění funkce lesa včetně jejich ochranných pásem; u vykácených lesních biotopů provádět*

Optimalizace a elektrizace trati Ostrava-Kunčice – Frýdek-Místek

postupnou přeměnu současné druhové skladby v ekotonových liniích podél železniční trati ve prospěch dřevin, které poskytují vysoký produkční a mimoprodukční funkční efekt

- d) Krajský úřad, z hlediska ostatních zájmů v oblasti životního prostředí chráněných v jeho kompetenci dle:
- zákona č. 201/2012 Sb., o ochraně ovzduší, ve znění pozdějších předpisů,
 - zákona č. 254/2001 Sb., o vodách a o změně některých zákonů (vodní zákon), ve znění pozdějších předpisů, a souvisejících předpisů,
 - zákona č. 76/2002 Sb., o integrované prevenci a omezení znečištění, o integrovaném registru znečišťování a o změně některých zákonů (zákon o integrované prevenci), ve znění pozdějších předpisů
 - zákon č. 44/1988 Sb., o ochraně a využití nerostného bohatství (horní zákon), ve znění pozdějších předpisů,
 - zákona č. 224/2015 Sb., o prevenci závažných havárií způsobených vybranými nebezpečnými chemickými látkami nebo chemickými směsmi a o změně zákona č. 634/2004 Sb., o správních poplatcích, ve znění pozdějších předpisů, (zákon o prevenci závažných havárií),
 - zákona č. 334/1992 Sb., o ochraně zemědělského půdního fondu, ve znění pozdějších předpisů

Nemá k posuzovanému záměru ve fázi předložené dokumentace připomínky.

Stanovisko zpracovatele posudku:

Vzhledem k obsahu vyjádření ze strany zpracovatele posudku bez komentáře.

2) Magistrát města Ostravy

Odbor ochrany životního prostředí

vyjádření ze dne 27.06. 2022 č.j.: SMO/387631/22/OŽP/Mrt

Podstata vyjádření:

Magistrát města Ostravy, odbor ochrany životního prostředí (dále jen MMO OOŽP), jako dotčený správní úřad ve smyslu § 8 odst. 3 zákona o posuzování vlivů na životní prostředí, dává k výše uvedenému záměru toto vyjádření:

a) Z hlediska odpadového hospodářství

Z hlediska ustanovení zákona č. 541/2020 Sb., o odpadech, které jsou v jeho kompetenci, nemá MMO OOŽP k předmětnému záměru žádné připomínky a dává kladné vyjádření.

Stanovisko zpracovatele posudku:

Vzhledem k obsahu vyjádření ze strany zpracovatele posudku bez komentáře.

b) Z hlediska ochrany ovzduší

Z hlediska ustanovení zákona č. 201/2012 Sb., o ochraně ovzduší, ve znění pozdějších předpisů, které jsou v jeho kompetenci, nemá MMO OOŽP k předmětnému záměru žádné připomínky a dává kladné vyjádření. Součástí záměru je vyjmenovaný zdroj dle přílohy č. 2 zákona č. 201/2012 Sb., o ochraně ovzduší, ve znění pozdějších předpisů, jehož provozní řád a podmínky provozu stanovuje Krajský úřad Moravskoslezského kraje.

Stanovisko zpracovatele posudku:

Vzhledem k obsahu vyjádření ze strany zpracovatele posudku bez komentáře.

Optimalizace a elektrizace trati Ostrava-Kunčice – Frýdek-Místek

c) Z hlediska ochrany přírody a krajiny

Z hlediska ustanovení zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, ve znění pozdějších předpisů, které jsou v jeho kompetenci, nemá MMO OOŽP k předmětnému záměru žádné připomínky a dává kladné vyjádření.

Stanovisko zpracovatele posudku:

Vzhledem k obsahu vyjádření ze strany zpracovatele posudku bez komentáře.

d) Z hlediska ochrany zemědělského půdního fondu

Z hlediska ustanovení zákona č. 334/1992 Sb., o ochraně zemědělského půdního fondu, ve znění pozdějších předpisů, které jsou v jeho kompetenci, nemá MMO OOŽP k předmětnému záměru žádné připomínky a dává kladné vyjádření.

Stanovisko zpracovatele posudku:

Vzhledem k obsahu vyjádření ze strany zpracovatele posudku bez komentáře.

e) Z hlediska ochrany pozemků určených k plnění funkce lesa

Z hlediska ustanovení zákona č. 289/1995 Sb., o lesích a o změně a doplnění některých zákonů (lesní zákon), ve znění pozdějších předpisů, které jsou v jeho kompetenci, nemá MMO OOŽP k předmětnému záměru žádné připomínky a dává kladné vyjádření.

Stanovisko zpracovatele posudku:

Vzhledem k obsahu vyjádření ze strany zpracovatele posudku bez komentáře.

f) Z hlediska ochrany vod

Z hlediska ustanovení zákona č. 254/2001 Sb., o vodách a o změně některých zákonů, ve znění pozdějších předpisů, které jsou v jeho kompetenci, má MMO OOŽP k předmětnému záměru tyto připomínky:

- Pro výše uvedenou stavbu bude pro období výstavby zpracován povodňový plán v souladu s § 71 zákona č. 254/2001 Sb. a předložen k projednání MMO OOŽP před zahájením stavby. Stavební práce mohou být zahájeny až po projednání povodňového plánu.
- Pro období realizace stavby (používání mechanismů pracujících ve vodních tocích a jejich blízkosti a v záplavovém území, kdy hrozí únik závadných látek do toku) bude zpracován plán opatření pro případy havárie (havarijní plán) ve smyslu § 39 odst. 2 písm. a) zákona č. 254/2001 Sb. a v souladu s vyhláškou Ministerstva životního prostředí č.450/2005 Sb., o náležitostech nakládání se závadnými látkami a náležitostech havarijního plánu, způsobu a rozsahu hlášení havárií, jejich zneškodňování a odstraňování jejich škodlivých následků, v platném znění a předložen ke schválení MMO OOŽP. Stavební práce mohou být zahájeny až po nabytí právní moci rozhodnutí o schválení havarijního plánu.

Stanovisko zpracovatele posudku:

Vzhledem k obsahu vyjádření ze strany zpracovatele posudku bez komentáře. Uvedené připomínky vyplývají z příslušného složkového zákona a musí být respektovány bez ohledu na proces EIA.

Optimalizace a elektrizace trati Ostrava-Kunčice – Frýdek-Místek

3) Magistrát města Frýdku-Místku

Odbor životního prostředí a zemědělství

vyjádření ze dne 01.07. 2022 č.j.: MMFM 88922/2022

Podstata vyjádření:

a) Z hlediska ochrany vod

Magistrát města Frýdku-Místku, odbor životního prostředí a zemědělství, jako příslušný vodoprávní úřad, k předloženému záměru pod názvem „Optimalizace a elektrizace trati Ostrava-Kunčice - Frýdek-Místek" na pozemcích v k. ú. Řepiště, obec Řepiště, k. ú. Lískovec u Frýdku-Místku, k. ú. Frýdek, obec Frýdek-Místek, nemá připomínek.

Stanovisko zpracovatele posudku:

Vzhledem k obsahu vyjádření ze strany zpracovatele posudku bez komentáře.

b) Z hlediska ochrany přírody a krajiny

Realizací záměru dojde k dotčení významných krajinných prvků - vodních toků, lesů (dále jen VKP), ve smyslu ust. § 3 odst. 1 písm. b) zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „zákon o ochraně přírody a krajiny"). Zásadní zásahy do VKP jsou řešeny v předložené dokumentaci a biologickém hodnocení, kde jsou navrženy kompenzační opatření, a je zhodnocena migrační prostupnost. Úpravou sítí (např. zabezpečovacího zařízení vleček, TZZ, SZZ) však dojde k dotčení i jiných VKP, které nejsou zmíněny. Např. úpravou zabezpečovacího zařízení vlečky č. 6020 zřejmě dojde k zásahu do břehového porostu sousedních rybníků a křížení vodního toku Ščučí a Oprechtický potok (IDVT10215238). Při úpravách zabezpečovacího zařízení vlečky č. 6023 a úpravách jiných sítí dojde rovněž ke křížení vodních toků. Dle názoru orgánu ochrany přírody by také tato dotčení VKP měla být v dokumentaci a posouzení alespoň zmíněna.

V navazujících řízeních pak orgán ochrany přírody požaduje předložit vždy aktualizované hodnocení vlivů záměru na zájmy chráněné podle zákona o ochraně přírody a krajiny (tzn. hodnocení, které nebude starší 2 let).

Stanovisko zpracovatele posudku:

S uvedeným konstatováním lze vyslovit souhlas. V návrhu závazného stanoviska jsou proto formulovány následující podmínky:

- *v rámci dokumentace pro územní řízení budou upřesněny veškeré zásahy do významných krajinných prvků (VKP) v rámci stavby, včetně návrhů opatření k minimalizaci vlivů na tyto VKP*
- *v jarním období roku uvažované výstavby provést aktualizaci zoologického průzkumu formou ověření výskytu ochráněných významných druhů živočichů; výsledky průzkumů je třeba následně promítnout do prováděcí dokumentace stavby a kontrolovat jejich plnění v rámci ekologického dozoru stavby*

c) Z hlediska ochrany ovzduší

Předloženým záměrem „Optimalizace a elektrizace trati Ostrava-Kunčice - Frýdek-Místek" na pozemcích v k. ú. Řepiště, obec Řepiště, k. ú. Lískovec u Frýdku-Místku, k. ú. Frýdek, obec Frýdek-Místek" (dále jen „záměr") nedojde k dotčení zájmů chráněných dle zákona o ochraně ovzduší. Orgán ochrany ovzduší nemá k dokumentaci záměru připomínky.

Stanovisko zpracovatele posudku:

Vzhledem k obsahu vyjádření ze strany zpracovatele posudku bez komentáře.

d) Z hlediska odpadového hospodářství

Oznámeným záměrem je „Optimalizace a elektrizace trati Ostrava-Kunčice - Frýdek-Místek“. Způsob nakládání s odpady ze stavební činnosti uvedený v kapitole B.III.3 předloženého oznámení záměru je v souladu se zákonem o odpadech. Magistrát města Frýdku-Místku, odbor životního prostředí a zemědělství, jako příslušný orgán odpadového hospodářství, nemá k oznámenému záměru připomínky.

Stanovisko zpracovatele posudku:

Vzhledem k obsahu vyjádření ze strany zpracovatele posudku bez komentáře.

e) Z hlediska ochrany zemědělského půdního fondu

Předloženým záměrem „Optimalizace a elektrizace trati Ostrava-Kunčice - Frýdek-Místek“ na pozemcích v k. ú. Řepiště, obec Řepiště, k. ú. Lískovec u Frýdku-Místku, k. ú. Frýdek, obec Frýdek-Místek, vedených v druhu pozemku orná půda, trvalý travní porost, zahrada, nedojde k dotčení zájmů chráněných dle zákona o ochraně ZPF v kompetenci Magistrátu města Frýdku-Místku, odboru životního prostředí a zemědělství.

Stanovisko zpracovatele posudku:

Vzhledem k obsahu vyjádření ze strany zpracovatele posudku bez komentáře.

f) Z hlediska ochrany pozemků určených k plnění funkce lesa

Magistrát města Frýdku-Místku, odbor životního prostředí a zemědělství, jako příslušný orgán státní správy lesů, nemá k oznámenému záměru „Optimalizace a elektrizace trati Ostrava-Kunčice - Frýdek-Místek“ na pozemcích v k. ú. Řepiště, obec Řepiště, k. ú. Lískovec u Frýdku-Místku, k. ú. Frýdek, obec Frýdek-Místek, připomínky.

Stanovisko zpracovatele posudku:

Vzhledem k obsahu vyjádření ze strany zpracovatele posudku bez komentáře.

4) Česká inspekce životního prostředí

oblastní inspektorát Ostrava

vyjádření ze dne 02.06. 2022 č.j.: ČIŽP/49/2022/5623

Podstata vyjádření:

a) Z hlediska odpadového hospodářství

ČIŽP požaduje vzhledem k tomu, že převážnou část odpadů vznikajících v rámci realizace záměru budou tvořit odpady skupiny č. 17 Katalogu odpadů (stavební a demoliční odpady), aby v rámci realizace stavby byly tyto odpady přednostně využívány v rámci dané stavby, kdy mohou nahradit primární suroviny, avšak za maximálního dodržení navrhovaných opatření při procesu jejich úpravy (recyklace), tedy řádného provozu recyklačních linek (umístění, zpracování vlhkého materiálu, zkrápění). Dále ČIŽP upozorňuje na nutnost ověření „kvality“ odpadů dle požadavků legislativy v případě jejich využití či odstranění v zařízení oprávněných osob (rozbory odpadů), kdy vzhledem k jejich předpokládanému množství, by měly být již před samotným zahájením stavebních prací, smluvně ošetřena „koncová“ zařízení k

Optimalizace a elektrizace trati Ostrava-Kunčice – Frýdek-Místek

nakládání s odpady, kde budou odpady finálně využity či odstraněny. Výše uvedený požadavek by měl zabránit možným nežádoucím vlivům, kterými mohou být na základě zkušeností z inspekční činnosti např. nepovolené deponie odpadů. ČIŽP požaduje výše uvedené zpracovat do podmínek realizace záměru.

Stanovisko zpracovatele posudku:

Dle názoru zpracovatele posudku výše uvedená připomínka vyplývá z legislativy týkající se odpadového hospodářství a musí být respektována bez ohledu na proces EIA. Proto ve vztahu k uvedenému vyjádření není ze strany zpracovatele posudku formulována podmínka do návrhu závazného stanoviska.

**5) Krajská hygienická stanice Moravskoslezského kraje
se sídlem v Ostravě**

vyjádření ze dne 29.06. 2022 č.j.: KHSMS 254886/2022/OV/HOK

Podstata vyjádření:

Po zhodnocení souladu předložených podkladů s požadavky předpisů v oblasti ochrany veřejného zdraví Krajská hygienická stanice Moravskoslezského kraje se sídlem v Ostravě vydává podle § 6 odst. 8 zákona č. 100/2001 Sb., a podle ustanovení § 82 odst. 2 písm. i) zákona č. 258/2000 Sb., toto vyjádření:

Krajská hygienická stanice Moravskoslezského kraje se sídlem v Ostravě závěr dokumentace akceptuje.

Součástí dokumentace je akustický dopočet pro objízdnou trasu nákladní železniční dopravy a náhradní autobusovou dopravu. Na základě uvedených podkladů lze konstatovat, že realizací náhradní nákladní dopravy na trase Frýdek-Místek - Český Těšín po dobu průběhu záměru „Optimalizace a elektrizace trati Ostrava-Kunčice - Frýdek-Místek“ dojde sice ke zhoršení akustické situace oproti stávajícímu stavu, zejména v noční době, ale vypočtené hodnoty predikují splnění hygienických limitů. Náhradní autobusová doprava bude nahrazovat osobní železniční dopravu po dobu výluky v rozsahu dva autobusy za jeden osobní vlak, tzn. 64 autobusů ve dne a 16 autobusů v noci. V rámci změny dopravy (nárůstu vlivem náhradní autobusové dopravy) na posuzovaných úsecích dojde ke zhoršení oproti stavu bez náhradní autobusové dopravy max. o 0,2 dB v denní době a max. o 0,7 dB v noční době. Závěrem lze konstatovat, že se náhradní autobusová doprava na posuzovaných úsecích vůbec neprojeví.

Předložené podklady odpovídají požadavkům zákona č. 258/2000 Sb., a souvisejících předpisů a jsou dostatečné pro posouzení záměru orgánem ochrany veřejného zdraví.

Stanovisko zpracovatele posudku:

Vzhledem k obsahu vyjádření ze strany zpracovatele posudku bez komentáře. Odpovídající podmínky vyplývající z názoru zpracovatele posudku jsou formulovány v návrhu závazného stanoviska:

- *součástí prováděcích projektů po výběru zhotovitele stavby bude akustická studie pro etapu výstavby, která bude organizačními opatřeními (vyloučením souběhu nejhlučnějších stavebních mechanismů) a technickými opatřeními (použitím méně hlučné stavební techniky) dokladovat plnění hygienického limitu pro etapu výstavby, respektive budou navržena další technická nebo organizační opatření, která budou zajišťovat plnění hygienického limitu; v rámci hlukové studie pro etapu výstavby budou upřesněny přepravní trasy a doprava na těchto trasách, která bude zohledňovat:*

Optimalizace a elektrizace trati Ostrava-Kunčice – Frýdek-Místek

- dopravu generovanou samotnou etapou výstavby
- náhradní autobusovou dopravu v době výluky železniční dopravy
- jiné rozdělení dopravy na komunikačním systému způsobené přestavbou železničních přejezdů
- součástí dokumentace pro územní řízení bude aktualizovaná akustická studie zpracovaná na konkrétní technické parametry řešeného záměru podle platné legislativy v době zpracování DÚR; aktualizovaná akustická studie bude zahrnovat ověření všech navrhovaných protihlukových stěn:

typ	strana	výška nad TK [m]	vzdálenost od osy koleje [m]	staničení		délka [m]	pohitvost	
				počátek	konec		k železnici	od železnice
PHS1	L	2,0	3,5	8,911	9,009	97,8	A3	A2
PHS2	P	3,5	3,5	8,932	9,183	250,1	A3	A2
PHS3	L	3,0	3,5	9,219	9,999	679,5	A3	A2
PHS4	P	3,5	3,5	9,507	9,723	215,7	A3	A2
PHS5	P	2,0	3,5	10,348	10,617	269,2	A3	A2
PHS6	P	2,0	3,5	10,652	10,883	230,3	A3	A2
PHS7	L	2,5	3,5	10,756	11,077	321,4	A3	A2
PHS8	L	2,0	3,5	11,243	11,404	160,3	A2	-
PHS9	L	3,5	3,5	19,849	19,896	47,4	A3	A2
PHS10	L	2,0	3,5	20,406	20,515	108,5	A3	-
PHS11	L	2,0	3,5	20,654	20,768	113,5	A3	-
PHS12	P	3,0	3,1	22,698	22,758	59,7	A3	-
PHS13	P	4,0	3,1	22,834	22,890	54,1	A3	-
PHS14	L	2,0	3,1	22,830	22,893	63,3	A3	-
PHS15	L	3,0	3,1-5,0	23,187	23,278	91,5	A3	-
PHS16	P	3,5	3,4-6,7	23,220	23,278	57,1	A3	-

- v průběhu zkušebního provozu bude na optimalizované trati, jakož i z provozu trakční napájecí stanice provedeno měření hluku v denní i noční době akreditovanou nebo autorizovanou osobou pro měření hluku; volba bodů pro měření bude konzultována s orgánem ochrany veřejného zdraví
- k žádosti o vydání závazného stanoviska k užívání stavby bude předložen protokol (zpracovaný akreditovanou nebo autorizovanou osobou) o výše uvedeném měření prokazujícím nepřekročení přípustných hlukových limitů pro denní, respektive noční dobu

6) Statutární město Ostrava

vyjádření ze dne 04.07. 2022 č.j.: SMO/387636/22/OŽP/Mrt

Podstata vyjádření:

Předmětem záměru je elektrizace trati, zdvoukolejnění úseku Vratimov - Frýdek-Místek, celková rekonstrukce kolejového svršku a spodku v celém úseku stavby, komplexní rekonstrukce nástupišť v žst. Vratimov, Paskov, Lískovec u Frýdku-Místku a Frýdku-Místku (na pozemcích v k. ú. Slezská Ostrava, Kunčice nad Ostravicí, Vratimov, Šenov u Ostravy a dalších). Stavební záměr se dotýká území statutárního města Ostravy jen okrajově. Dále budou rekonstruovány vybrané inženýrské objekty - jako pozemní stavby, mosty, zdi a sanace skalních zářezů. Současně dojde k zrušení vybraných železničních přejezdů a nahrazením některých z nich silničními podjezdy. Rekonstrukce zasáhne také provozní soubory např. zabezpečovací zařízení, informační, rozhlasové a kamerové systémy. Odvodnění tělesa železničního spodku je navrženo zejména pomocí otevřených příkopů zpevněných příkopovými tvárnicemi dále pak pomocí trativodů nebo je voda vyvedena na svah zemního tělesa. V rámci stavby bude v provozu také recyklační linka, která bude umístěna na pozemku parc. č. 1600/1 v k.ú. Řepiště (mimo území statutárního města Ostravy).

Statutární město Ostrava, v postavení dotčené obce, dává k dokumentaci kladné vyjádření.

Stanovisko zpracovatele posudku:

Vzhledem k obsahu vyjádření ze strany zpracovatele posudku bez komentáře.

7) Město Šenov

vyjádření ze dne 30.06. 2022 č.j.: MeUS 02346/2022/PKK

Podstata vyjádření:

Město Šenov, jako dotčený územní samosprávný celek, obdrželo dne 7.června 2022 žádost o vyjádření k dokumentaci záměru „Optimalizace a elektrizace trati Ostrava-Kunčice - Frýdek-Místek“ zpracované podle přílohy č. 4 zákona č. 100/2001 Sb., o souhlasí s dokumentací záměru „Optimalizace a elektrizace trati Ostrava-Kunčice - Frýdek-Místek“.

Stanovisko zpracovatele posudku:

Vzhledem k obsahu vyjádření ze strany zpracovatele posudku bez komentáře.

8) Obec Dobrá

vyjádření ze dne 20.06. 2022 č.j.: SO/1429/2022

Podstata vyjádření:

K výše uvedené dokumentaci uvádíme, že v části B.I.6. v kapitole „Železniční přechody a přejezdy“ je uvedeno, že na území obce Dobrá dojde ke zrušení železničního přejezdu P8308 v km 117,109.

Se zrušením přejezdu P8308 v km 117,109 na trati Frýdek-Místek - Český Těšín v obci Dobrá nesouhlasíme.

Navrhovaným zrušením přejezdu by došlo k významné změně v dopravní obslužnosti na území obce. Výše uvedený železniční přejezd kříží jednu z páteřních místních komunikací, která je důležitou spojnicí dvou lokalit obce. Frekvence užívání přejezdu jak vozidly, tak i chodci, je velmi vysoká a možnost využití sousedních přejezdů způsobí mnoha občanům značné komplikace.

Dále obec Dobrá trvá na tom, aby byly splněny požadavky zástupců obcí v oblasti železniční tratě Frýdek-Místek - Český Těšín, které byly ujednány na společné schůzce ve věci přípravy stavby „Optimalizace a elektrizace trati Ostrava-Kunčice - Frýdek-Místek (Vlivy stavby na obce v oblasti železniční trati Frýdek-Místek - Český Těšín), konané dne 26.01.2022 na Obecním úřadě Ropice. Jedná se zejména o uzpůsobení jízd osobních a nákladních vlaků po trati Frýdek-Místek - Český Těšín během výstavby, četnost a doba jízd vlaků a náhradní autobusové dopravy.

Stanovisko zpracovatele posudku:

Ve vztahu k výše uvedenému požadavku dokumentace EIA nepodává odpovídající zdůvodnění navrhovaného řešení. Ani ze strany zpracovatele posudku nebyly v dokumentaci EIA nalezeny relevantní důvody pro zrušení tohoto přejezdu. V návrhu závazného stanoviska je proto formulována následující podmínka:

- ***v rámci dokumentace pro územní řízení prověřit možnost zachování železničního přejezdu P8308 (SO 21-13-01) v obci Dobrá a konečné řešení projednat s obcí Dobrá***

Dle názoru zpracovatele posudku jsou v dokumentaci zohledněny závěry z jednání dne 26. 01. 2022 z hlediska uzpůsobení jízd osobních a nákladních vlaků po trati Frýdek-Místek – Český Těšín během výstavby.

9) Občanské sdružení Střítež za zdravé životní prostředí z.s. – „Oprava textu“; vyjádření ze dne 06.07. 2022 bez č.j.

zachován pravopis dodaného vyjádření

Podstata vyjádření:

kód záměru MSK2254.

Vyjádření spolku k dokumentaci EIA,

“Optimalizace a elektrizace trati Ostrava-Kunčice – Frýdek-Místek“

K Příloze č. 3

„Optimalizace a elektrizace trati Ostrava-Kunčice–Frýdek-Místek“

akustický dopočet pro objízdnu trasu nákladní železniční dopravy a náhradní autobusovou dopravu.

Dále k příloze č. 5 akustická studie měření vibrací v Dobré a v Ropici.

Hodnocený úsek tratě Dobrá – Český Těšín má i jiné specifické úseky než ty, které byly hodnoceny v příloze č.5.

Jedná se o podélný sklon, který je před Stříteží směrem od Ropice a dále za stanicí Hnojník.

Z výlukovými nákladními vlaky přesměřovanými na trať Frýdek–Místek – Český Těšín máme zkušenost jaké dopady na spánek v nočních hodinách má nákladní vlaková doprava.

Stoupání – podélný sklon tratě směrem od Ropice musí dvě hnací vozidla překonat zvýšeným výkonem motoru, jejich velmi intenzivní hluk a vibrace nenechá v okolí tratě nikoho spát.

Protože se jedná o časový úsek cca jednoho roku, probouzení 2x za noc, znamená závažné zdravotní riziko pro zdejší obyvatele. Trať prochází centry obcí Hnojník a Střítež, z kladným vyhodnocením zdravotních rizik dokumentace, proto nemůžeme souhlasit.

V navržených opatřeních chybí opatření z hlediska hluku na objízdnu trasu Dobrá – Český Těšín.

- zejména chybí opatření pro zajištění nočního klidu na trati č.322
- zajištění nočního klidu provozem mimo noční hodiny
- úprava směru dopravy, prázdné lehké ve směru klesání
- opakovaná kontrola hluku a vibrací za provozu výlukových vlaků v nočních hodinách, dodatečné protihlukové opatření
- přeprava těžkých nákladů jako jsou svitky plechu, kontejnerové vlaky, apd. mimo noční hodiny
- chybí opatření z důvodů migrace zvířete v nočních hodinách na objízdnu trasu.

Recyklační linka:

- neumísťovat do míst kde by byla potřeba kácet vzrostlé stromy.

Požadujeme úpravu podmínky: kácení stromů pouze ve vegetačním klidu.

Počet instalovaných budek 25 kusů za ukryty pro hnízdění v cca 2400 kácených stromech je naprosto nedostačující.

Dále nebylo vypracováno variantní řešení u dočasných záborů lesních pozemku o ploše 6682 m².

Z těchto důvodů žádáme o doplnění dokumentace a trváme na svých připomínkách ke zjišťovací dokumentaci EIA.

Stanovisko zpracovatele posudku:

Uvedené vyjádření v předložené podobě lze označit za poněkud nesrozumitelné z hlediska podstaty vyjádření, tudíž je obtížné na toto vyjádření podrobněji reagovat, avšak některé problematické aspekty, které lze spíše z obdrženého vyjádření identifikovat, jsou komentovány v předcházejících částech předkládaného posudku.

Každopádně z požadovaného dopočtu vyplynulo, že ve vzdálenosti 12,5 m od osy koleje (což je vzdálenost nejzatíženějších objektů realizací náhradní nákladní dopravy na trase Frýdek-Místek–Český Těšín po dobu průběhu „Optimalizace a elektrizace trati Ostrava-Kunčice–Frýdek-Místek“ dojde sice ke zhoršení akustické situace oproti stávajícímu stavu, a to hlavně v noční době v roce 2028, ale hodnoty budou i tak splňovat hygienický limit platný pro železniční dopravu v ochranném pásmu dráhy (60/55 dB v denní/noční době).

Ve vztahu ke stávajícímu navrženému umístění recyklační linky je v návrhu závazného stanoviska formulována následující podmínka:

- *v rámci dokumentace pro územní řízení zvážit umístění recyklační linky v navržené poloze a navrhnout takové umístění, které bude méně problematické z hlediska vlivů na ovzduší, hlukovou zátěž a na prvky dřevin rostoucích mimo les*

Ve vztahu ke kácení prvků dřevin rostoucích mimo les a kácení dřevin na plochách PUPFL jsou v návrhu závazného stanoviska formulovány následující podmínky:

- *v rámci dokumentace pro stavební povolení prověřit a minimalizovat rozsah kácení prvků dřevin rostoucích mimo les a aktualizovat dendrologický průzkum s cílem stanovit maximálně přípustný odůvodněný rozsah kácení dřevin včetně ocenění celospolečenské (ekologické) újmy; nad rámec náhradní výsadby stanovené jednotlivými dotčenými obcemi navrhnout další kompenzační opatření ve formě náhradní výsadby ve stavbu dotčených prvcích ÚSES (NRBK K101, RBC 236 U dolu Paskov, RBC 276 Zaryje a RBC U Žabně) a dotčené EVL (Řeka Ostravice); aktualizovaný dendrologický průzkum bude zároveň identifikovat mimořádně hodnotné dřeviny ve zkoumaném území a evidenci prvků dřevin zachovávaných, včetně návrhu opatření na minimalizaci zásahů do vzrostlé zeleně (umístění zařízení staveniště, příjezdové cesty, opatření během stavby); jako další kompenzační opatření minimálně zdvojnásobit navrhovaný počet ptačích budek minimálně na 60 kusů; jejich instalaci do vhodného prostředí navrhne ekologický dozor*
- *v profilech, kde dojde vlivem kolize tělesa trati s lesním porostem k nevhodnému otevření porostu, provádět podporu porostního pláště např. dosadbou keřů podél nového okraje zejména na návětrné straně; minimalizovat riziko vodní eroze lesní půdy šetrným postupem výstavby*
- *v rámci dokumentace pro stavební povolení minimalizovat výměru dočasných záborů pozemků v kategorii PUPFL na nejnutnější míru; zařízení staveniště umísťovat mimo významné krajinné prvky; v území maximální mírou bude respektována územní ochrana pozemků určených k plnění funkce lesa včetně jejich ochranných pásem; u vykácených lesních biotopů provádět postupnou přeměnu současné druhové skladby v ekotonových liniích podél železniční trati ve prospěch dřevin, které poskytují vysoký produkční a mimoprodukční funkční efekt*

10) Občan Lískovce

vyjádření ze dne 20.06. 2022 bez č.j.

Podstata vyjádření:

Na základě Vaší uveřejněné dokumentace na úřední desce Krajského úřadu Moravskoslezského kraje se jako dotčená osoba vyjadřuji a připomínkuji Vámi zveřejněné studie a projekty.

Úvodem chci uvést osobní dlouholetou zkušenost s provozem a dopravní vytížeností, jak osobní tak i nákladní dopravy. Vlivem restrukturalizace těžkého a důlního průmyslu došlo k výraznému poklesu zájmu cestovat a přepravovat náklad po předmětné železniční trati. Osobní dopravu nahradily automobily, nákladní, autodoprava. Mám za to, že studie na tento projekt byla vypracována již v minulém století a na tyto změny nikdo nerefletoval. Jsem pro elektrifikaci, ale připadá mi bezpředmětné zhotovení obousměrné trati.

Z doložené dokumentace „protokoly o měření hluku“, které byly provedeny u mé nemovitosti v katastru města Frýdek-Místek, Lískovec 364 v roce 2018, považuji je za irelevantní, protože v tomto období nebyla provozována zátěžová přeprava dlouhých vlakových souprav z automobilky Hyundai a rovněž přeprava nákladních kontejnerů. Dále toto měření nemůže zohledňovat hluk, který nastane vlivem rekonstrukce kolejového svršku a jeho navýšení ze současného stavu o 1,5 m, rovněž rozšíření trati směřuje k nemovitostem, zákonitě musí být naměřeny úplně jiné hodnoty hluku, pro přilehlé nemovitosti Lískovec 364, Lískovec 330. Proto budu požadovat realizaci nového měření, které určitě překročí zveřejněné hodnoty. Požaduji posudek krajské hygienické stanice, který jsem v podkladech nenalezl. Rovněž budu požadovat instalaci protihlukové stěny, protože v současné projektové dokumentaci není zřejmá její realizace.

V bodě 7.2 „Vyhodnocení hluku z trakční napájecí stanice“ vyplývá, že se hluk neprojeví u nejbližších obytných objektů. Tato zpráva nekoresponduje s bodem 3.3 „Trakční napájecí stanice“, kdy je zde uvedeno, že transformátory T101, T102 a T103 budou hlavními zdroji hluku. Všechny tři transformátory budou vyvolávat hladinu hluku 62 dB. Budu rovněž požadovat změnu umístění větracích otvorů od transformátorů, tak aby nebyly směřovány na jih k blízkým nemovitostem. Umístění trakční napájecí stanice je plánováno v blízkosti lesa, který určitě vlivem stavby bude redukován, nachází se zde četné, vydatné vodní zdroje, to však nikoho nezajímá. Tímto chci ještě v přípravném stádiu upozornit na nevhodnost umístění této stanice.

Pevně věřím, že mé námítky a připomínky budou projednány kompetentními osobami, navrhuji jednání na předmětném místě. V neposlední řadě budu potřebovat záruky, popř. plnění za užívání účelové komunikace, která je ve společném vlastnictví, číslo předmětné parcely si jistě zjistíte. Na závěr konstatuji, že se obyvatelům předmětných nemovitostí výrazně sníží kvalita života a v případně prodeje předmětných nemovitostí tímto bude radikálně snížena jejich prodejní cena.

Požaduji vypracování nezávislého posudku napříč spektrem ŽP (voda, ovzduší, lesy, odpady, ochrana přírody) s veřejným projednáním.

Stanovisko zpracovatele posudku:

Účelem provedeného měření je především kalibrace pro modelový výpočet. Tedy není zcela podstatné, jaká doprava v době měření byla realizována, ale zjištění potřebných parametrů pro kalibraci modelu.

Výpočet hluku pro výhledový stav již zohledňuje navržené stavební řešení, včetně výškových parametrů optimalizované trati.

Každopádně v návrhu závazného stanoviska jsou formulovány následující podmínky:

- **součástí dokumentace pro územní řízení bude aktualizovaná akustická studie zpracovaná na konkrétní technické parametry řešeného záměru podle platné legislativy v době zpracování DÚR; aktualizovaná akustická studie bude zahrnovat ověření všech navrhovaných protihlukových stěn:**

typ	strana	výška nad TK [m]	vzdálenost od osy koleje [m]	staničení		délka [m]	pohitvost	
				počátek	konec		k železnici	od železnice
PHS1	L	2,0	3,5	8,911	9,009	97,8	A3	A2
PHS2	P	3,5	3,5	8,932	9,183	250,1	A3	A2
PHS3	L	3,0	3,5	9,219	9,999	679,5	A3	A2
PHS4	P	3,5	3,5	9,507	9,723	215,7	A3	A2
PHS5	P	2,0	3,5	10,348	10,617	269,2	A3	A2
PHS6	P	2,0	3,5	10,652	10,883	230,3	A3	A2
PHS7	L	2,5	3,5	10,756	11,077	321,4	A3	A2
PHS8	L	2,0	3,5	11,243	11,404	160,3	A2	-
PHS9	L	3,5	3,5	19,849	19,896	47,4	A3	A2
PHS10	L	2,0	3,5	20,406	20,515	108,5	A3	-
PHS11	L	2,0	3,5	20,654	20,768	113,5	A3	-
PHS12	P	3,0	3,1	22,698	22,758	59,7	A3	-
PHS13	P	4,0	3,1	22,834	22,890	54,1	A3	-
PHS14	L	2,0	3,1	22,830	22,893	63,3	A3	-
PHS15	L	3,0	3,1-5,0	23,187	23,278	91,5	A3	-
PHS16	P	3,5	3,4-6,7	23,220	23,278	57,1	A3	-

- **v průběhu zkušebního provozu bude provedeno měření hluku v denní i noční době akreditovanou nebo autorizovanou osobou z provozu na optimalizované trati jakož i z provozu trakční napájecí stanice; volba bodů pro měření bude konzultována s orgánem ochrany veřejného zdraví**
- **k žádosti o vydání závazného stanoviska k užívání stavby bude předložen protokol (zpracovaný akreditovanou nebo autorizovanou osobou) o výše uvedeném měření prokazujícím nepřekročení přípustných hlukových limitů pro denní, respektive noční dobu**

Z dokumentace vyplývá, že transformátory budou vydávat hladiny akustického tlaku maximálně 62 dB ve vzdálenosti 0,3 m což neznamena, že stejná hladina akustického tlaku byla dosažena u hodnocených výpočtových bodů.

Za předpokladu dodržení limitů hluku, což musí být ověřeno měřením v rámci zkušebního provozu, nelze konstatovat, že dojde k výraznému snížení kvality života.

Veřejné projednání záměru proběhlo, jak je patrné z následujícího textu.

Veškerá obdržená vyjádření jsou doložena v **Příloze 1** předkládaného posudku.

Průběh veřejného projednání

Veřejné projednání proběhlo dne 03. 08. 2022 v kině Panorama, Nádražní 573, 739 21 Paskov.

Veřejné projednání bylo zahájeno v 15.30 hod.

Nejprve byli přítomní seznámeni s dosavadním průběhem procesu posuzování vlivů záměru „Optimalizace a elektrizace trati Ostrava-Kunčice – Frýdek-Místek“ na životní prostředí.

Následně oznamovatel prezentoval smysl a cíle navrhovaného záměru včetně popisu základního technického řešení záměru.

Po té zpracovatel dokumentace EIA shrnul provedené vyhodnocení velikosti a významnosti vlivů na životní prostředí a veřejné zdraví.

Následovala diskuse, kde byly především zmiňovány následující otázky:

- byla diskutována problematika odvozu hlušiny v rámci záměru „Likvidace Dolu Frenštát“, kdy bylo upozorňováno na skutečnost, že tento záměr byl podroben procesu EIA na úrovni MŽP pod kódem OV9214, aniž by obec Paskov z důvodu využití odvalu „D“ dolu Paskov byla dotčena obcí a byla hodnocena zejména doprava související s uvedeným záměrem z hlediska hluku a vibrací
- byl vysloven nesouhlas s tím, aby doprava související s hodnoceným záměrem byla kumulována se záměrem „Likvidace Dolu Frenštát“, protože oba záměry budou využívat stejný komunikační systém v obci Paskov: Cihelní, Národního odboje, Bělská a U Dálnice směrem k Exitu 43 na D56
- byl vysloven nesouhlas s navrženým umístěním recyklační základny s tím, že oznamovatel záměru potvrdil požadavek jiného umístění této recyklační základny
- byl diskutován rozsah kácených dřevin a problematika náhradní výsadby
- bylo diskutováno úrovněvé a mimoúrovňové vedení cyklostezky
- byla diskutována otázka, zda-li v etapě výstavby byla zohledněna i skutečnost, že kromě náhradní autobusové dopravy v rámci výluky byla zohledněna i doprava na nejbližším komunikačním systému vyvolaná skutečností uzavírky některých přejezdů (zejména přejezdu ve Vratimově), která vyvolá v době výstavby přemístění dopravy oproti stavu bez realizace záměru
- obecně byla diskutována otázka kumulativních vlivů různých zdrojů hluku (ze stacionárních zdrojů, zdrojů z automobilové dopravy a zdrojů ze železniční dopravy)
- byl diskutován návrh protihlukových stěn a zejména skutečnost, že pro území obce Paskov protihluková stěna není navrhována

Na veřejném projednání zazněly i jiné připomínky než ty, které příslušný úřad obdržel v zaslaných písemných vyjádřeních, které se většinou týkaly záměru, který byl podroben procesu posuzování vlivů na životní prostředí pod kódem OV9214 „Likvidace Dolu Frenštát“.

Na uvedené dotazy obratem odpovídal zpracovatel dokumentace a zástupci oznamovatele.

Lze konstatovat, že všechny relevantní připomínky k hodnocenému záměru byly oznamovatelem a zpracovatelem dokumentace ve vztahu k hodnocení velikosti a významnosti vlivů hodnoceného záměru na životní prostředí a veřejné zdraví zodpovězeny.

Optimalizace a elektrizace trati Ostrava-Kunčice – Frýdek-Místek

Po ukončení diskuse byla podána informace o dalším průběhu procesu posuzování vlivů na životní prostředí.

Veřejné projednání bylo ukončeno dne 03. 08. 2022 v 17.30 hod.

Výše sumarizovaný okruh diskutovaných otázek je zohledněn v podmínkách návrhu závazného stanoviska.

V rámci vypracování posudku byl kontaktován zpracovatel oznámení na záměr „Likvidace Dolu Frenštát“. Z obdržených podkladů vyplynulo, že uvedený záměr návozu z odvalu D Paskov by měl být ukončen nejpozději v červnu 2023. V rámci předkládaného posudku jsou respektovány odůvodněné obavy obyvatel Paskova z kumulativních vlivů souvisejících se souběhem hodnoceného záměru se záměrem „Likvidace Dolu Frenštát“. I přes skutečnost, že realizace hodnoceného záměru by měla být započata v roce 2026 a návoz by měl skončit v roce 2023, je na straně bezpečnosti do návrhu závazného stanoviska formulována následující podmínka:

- ***pro vyloučení kumulativních vlivů hluku a ovzduší na komunikačním systému obce Paskov bude zahájení stavby Optimalizace a elektrizace trati Ostrava-Kunčice – Frýdek-Místek podmíněno tím, že již nebude provozován návoz hlušiny v rámci záměru „Likvidace Dolu Frenštát“***

Ve vztahu k navrženému umístění recyklační základny se zpracovatel posudku ztotožňuje s obdrženými vyjádřeními i s otázkami vznesenými na veřejném projednání k nevhodnému umístění recyklační základny. Jedná se zejména o vlivy související s příspěvkem k imisní zátěži zájmového území. Dle dostupných podkladů je sice linka pro recyklaci umístěna mimo PUPFL, respektive ZPF, ale je umístěna na pozemcích, vyžadujících kácení dřevin rostoucích mimo les. Zpracovatel posudku nepřísluší určovat nové umístění recyklační linky, ale dle názoru zpracovatele posudku je účelné formulovat do návrhu závazného stanoviska následující podmínku:

- ***v rámci dokumentace pro územní řízení zvážit umístění recyklační linky v navržené poloze a navrhnout takové umístění, které bude méně problematické z hlediska vlivů na ovzduší, hlukovou zátěž a na prvky dřevin rostoucích mimo les***

Dokumentace konstatuje, že navzdory značnému rozsahu kácení mimolesních dřevin, lze jejich úbytek považovat za málo významný. Dle názoru zpracovatele posudku však nelze kácení 2 412 stromů a 117 199 m² keřů označit za nevýznamné. Současně je z dokumentace patrné, že požadovaný rozsah kácení i z důvodů kácení v ochranném pásmu dráhy nebude náhradní výsadbou zcela jistě nahrazen. Příloha č. 12 je označena jako „Inventarizace dřevin rostoucích mimo les“. Tato příloha však neobsahuje žádný mapový podklad, ze kterého by byla patrná situace kácených dřevin. Dokumentace uvádí 2 412 kácených stromů, avšak poslední položka u kácených stromů má číslo 3 150. Kromě toho ve vysvětlivkách k tabulkovému seznamu je uvedeno, že „stromy psané zelenou barvou se nacházejí na pozemcích určených k plnění funkce lesa“, tudíž je patrné, že v tabulce jsou zahrnuty i plochy PUPFL. Z uvedených důvodů jsou v návrhu závazného stanoviska formulovány zpracovatelem posudku následující podmínky:

- ***v rámci dokumentace pro stavební povolení prověřit a minimalizovat rozsah kácení prvků dřevin rostoucích mimo les a aktualizovat dendrologický průzkum s cílem stanovit maximálně přípustný odůvodněný rozsah kácení dřevin včetně ocenění celospolečenské (ekologické) újmy; nad rámec náhradní výsadby stanovené jednotlivými dotčenými obcemi navrhnout další kompenzační opatření ve formě náhradní výsadby ve stavbu dotčených prvcích ÚSES (NRBK K101, RBC 236 U dolu Paskov, RBC 276 Zaryje a***

Optimalizace a elektrizace trati Ostrava-Kunčice – Frýdek-Místek

RBC U Žabně) a dotčené EVL (Řeka Ostravice); aktualizovaný dendrologický průzkum bude zároveň identifikovat mimořádně hodnotné dřeviny ve zkoumaném území a evidenci prvků dřevin zachovávaných, včetně návrhu opatření na minimalizaci zásahů do vzrostlé zeleně (umístění zařízení staveniště, příjezdové cesty, opatření během stavby); jako další kompenzační opatření minimálně zdvojnásobit navrhovaný počet ptačích budek minimálně na 60 kusů; jejich instalaci do vhodného prostředí navrhne ekologický dozor

- *před zahájením stavební činnosti bude nutno zachovávané dřeviny zajistit dle ČSN 83 9061 – Technologie vegetačních úprav v krajině – Ochrana stromů, porostů a vegetačních ploch při stavebních pracích; zejména bude nutné minimalizovat výkopové práce, vyloučit pojezdy těžké techniky, minimalizovat mechanická poranění kmene a větví a skladování nebezpečných látek v kořenové zóně, což je plocha povrchu půdy pod korunou stromu ohraničená okapovou linií koruny (obvodem půdorysného průmětu koruny) zvětšená o 1,5 m po celém obvodu okapové linie koruny.*

Je patrné, že stavba bude realizována v ochranném pásmu lesa; současně jsou patrné i nároky na odnětí z PUPFL. Protože se tato problematika řídí příslušným složkovým zákonem, není nutné formulovat podmínky do návrhu závazného stanoviska. Negativní dopady na ekologické hodnoty území způsobené kácením dřevin by tedy neměly být vztahovány pouze na kácení mimolesní zeleně, ale i na lesní porosty. Ve vztahu k zásahům do pozemků v kategorii PUPFL jsou zpracovatelem posudku formulovány do návrhu závazného stanoviska následující podmínky:

- *v profilech, kde dojde vlivem kolize tělesa trati s lesním porostem k nevhodnému otevření porostu, provádět podporu porostního pláště např. dosadbou keřů podél nového okraje zejména na návětrné straně; minimalizovat riziko vodní eroze lesní půdy šetrným postupem výstavby*
- *v rámci dokumentace pro stavební povolení minimalizovat výměru dočasných záborů pozemků v kategorii PUPFL na nejnutnější míru; zařízení staveniště umísťovat mimo významné krajinné prvky; v území maximální mírou bude respektována územní ochrana pozemků určených k plnění funkce lesa včetně jejich ochranných pásem; u vykácených lesních biotopů provádět postupnou přeměnu současné druhové skladby v ekotonových liniích podél železniční trati ve prospěch dřevin, které poskytují vysoký produkční a mimoprodukční funkční efekt*

Z dokumentace vyplývá, že v zásadách organizace výstavby (ZOV) je uvažováno s tím, že doprava související s recyklací šterkového lože bude k recyklační lince realizována pouze nákladními automobily. Dle názoru zpracovatele posudku je běžným standardem podobných staveb, že pokud je to možné, je šterkové lože k recyklační lince dopravováno po železnici. V návrhu závazného stanoviska je proto formulována zpracovatelem posudku následující podmínka:

- *v rámci dokumentace pro územní řízení vyhodnotit reálné možnosti dopravy šterkového lože k recyklační základně po železnici, respektive po tělese trati po odstranění železničního svršku a tak snížit pro etapu výstavby dopravu nákladními automobily na nejbližším komunikačním systému*

V rámci veřejného projednání byla diskutována otázka, zda-li v hlukové studii pro etapu výstavby bylo na dotčeném komunikačním systému řešeno kromě nákladní dopravy generované výstavbou a náhradní autobusové dopravy během výluky také navýšení dopravy související s přestavbou železničních přejezdů, což bude vyvolávat jiné rozdělení automobilové dopravy než za běžného stavu. Konkrétně byl zmiňován přejezd 7399. Zpracovatel dokumentace upřesnil, že se jedná se o železniční přejezd ve Vratimově na ulici Buničitá, ten bude měněn na podjezd, a tato rekonstrukce bude trvat cca 12 měsíců. „Objízdná“ trasa se předpokládá po ulici Nádražní, která bude v souvislosti s tímto záměrem zkapacitněna, a dále po ulici Výletní (automobily do 12,5 t). Automobily nad 12,5 t budou vedeny přes

Optimalizace a elektrizace trati Ostrava-Kunčice – Frýdek-Místek

Šenov. Tedy ani jedna trasa není plánována přes Paskov. Jedná se o informaci upřesněnou na veřejném projednání záměru. Není patrná souvislost s případnou přestavbou dalších železničních přejezdů, a proto je tento aspekt zapracován do příslušné podmínky návrhu závazného stanoviska.

Pro zohlednění všech diskutovaných otázek na veřejném projednání a podkladů uvedených v dokumentaci je v návrhu závazného stanoviska zpracovatelem posudku formulována následující podmínka:

- **součástí prováděcích projektů po výběru zhotovitele stavby bude akustická studie pro etapu výstavby, která bude organizačními opatřeními (vyloučením souběhu nejhluchnějších stavebních mechanismů) a technickými opatřeními (použitím méně hlučné stavební techniky) dokladovat plnění hygienického limitu pro etapu výstavby, respektive budou navržena další technická nebo organizační opatření, která budou zajišťovat plnění hygienického limitu; v rámci hlukové studie pro etapu výstavby budou upřesněny přepravní trasy a doprava na těchto trasách, která bude zohledňovat:**
 - dopravu generovanou samotnou etapou výstavby
 - náhradní autobusovou dopravu v době výluky železniční dopravy
 - jiné rozdělení dopravy na komunikačním systému způsobené přestavbou železničních přejezdů

Z hlediska kumulativních vlivů hluku z různých zdrojů hluku bylo na veřejném projednání zpracovatelem hlukové studie konstatováno, že takové působení nelze vyhodnotit, protože platná legislativa nestanovuje limity pro takové vyhodnocení. S uvedeným konstatováním je ze strany zpracovatele posudku vysloven souhlas.

Z hlediska návrhu protihlukových stěn byla v rámci veřejného projednání zpochybněna skutečnost, že ve vztahu k obci Paskov není navržena žádná protihluková stěna. Zpracovatel dokumentace reagoval v tom smyslu, že z hlukové studie při zadaných parametrech nevyplývá nutnost realizace protihlukové stěny, protože jsou zde plněny hygienické limity.

Vzhledem ke skutečnosti, že proces EIA je prvním ucelenějším materiálem, vyhodnocující dopady záměru na jednotlivé složky životního prostředí a veřejné zdraví, lze i akustickou studii chápat jako primární podklad, který bude v rámci další projektové přípravy zpřesňován jak z hlediska technického řešení, tak i z hlediska případné aktualizace dopravy. V návrhu závazného stanoviska jsou formulovány následující podmínky:

- **součástí dokumentace pro územní řízení bude aktualizovaná akustická studie zpracovaná na konkrétní technické parametry řešeného záměru podle platné legislativy v době zpracování DÚR; aktualizovaná akustická studie bude zahrnovat ověření všech navrhovaných protihlukových stěn:**

typ	strana	výška nad TK [m]	vzdálenost od osy koleje [m]	staničení		délka [m]	pohitvost	
				počátek	konec		k železnici	od železnice
PHS1	L	2,0	3,5	8,911	9,009	97,8	A3	A2
PHS2	P	3,5	3,5	8,932	9,183	250,1	A3	A2
PHS3	L	3,0	3,5	9,219	9,999	679,5	A3	A2
PHS4	P	3,5	3,5	9,507	9,723	215,7	A3	A2
PHS5	P	2,0	3,5	10,348	10,617	269,2	A3	A2
PHS6	P	2,0	3,5	10,652	10,883	230,3	A3	A2
PHS7	L	2,5	3,5	10,756	11,077	321,4	A3	A2
PHS8	L	2,0	3,5	11,243	11,404	160,3	A2	-
PHS9	L	3,5	3,5	19,849	19,896	47,4	A3	A2
PHS10	L	2,0	3,5	20,406	20,515	108,5	A3	-
PHS11	L	2,0	3,5	20,654	20,768	113,5	A3	-
PHS12	P	3,0	3,1	22,698	22,758	59,7	A3	-
PHS13	P	4,0	3,1	22,834	22,890	54,1	A3	-
PHS14	L	2,0	3,1	22,830	22,893	63,3	A3	-
PHS15	L	3,0	3,1-5,0	23,187	23,278	91,5	A3	-
PHS16	P	3,5	3,4-6,7	23,220	23,278	57,1	A3	-

Optimalizace a elektrizace trati Ostrava-Kunčice – Frýdek-Místek

- *v průběhu zkušebního provozu bude na optimalizované trati, jakož i z provozu trakční napájecí stanice provedeno měření hluku v denní i noční době akreditovanou nebo autorizovanou osobou pro měření hluku; volba bodů pro měření bude konzultována s orgánem ochrany veřejného zdraví*
- *k žádosti o vydání závazného stanoviska k užívání stavby bude předložen protokol (zpracovaný akreditovanou nebo autorizovanou osobou) o výše uvedeném měření prokazujícím nepřekročení přípustných hlukových limitů pro denní, respektive noční dobu*

VI. CELKOVÉ POSOUZENÍ AKCEPTOVATELNOSTI ZÁMĚRU Z HLEDISKA VLIVŮ NA ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ A VEŘEJNÉ ZDRAVÍ

Záměr je realizován na území Moravskoslezského kraje a obcí Ostrava, Vratimov, Řepiště, Frýdek-Místek, Staré Město, Sviadnov, Dobrá, Nošovice, Havířov, Paskov, Žabeň, Šenov.

Dokumentace záměru „Optimalizace a elektrizace trati Ostrava-Kunčice – Frýdek-Místek“ posuzuje vlivy záměru na obyvatelstvo, na ovzduší a klima, na akustickou situaci, na povrchové a podzemní vody, na zemědělský půdní fond a pozemky určené k plnění funkcí lesa, na horninové prostředí, na faunu, flóru, evropsky významné lokality, ekosystémy a ÚSES, na krajinu a krajinný ráz, a na hmotný majetek a kulturní památky.

Jako odborný podklad pro vypracování dokumentace záměru byla zpracována řada dílčích odborných studií zaměřených na detailní analýzu a hodnocení jednotlivých aspektů záměru na životní prostředí a veřejné zdraví.

Z probíhajícího procesu posuzování vlivů na životní prostředí a z hlediska velikosti a významnosti vlivů vyplývají následující skutečnosti:

- zdravotní riziko chemických imisí způsobené realizací záměru není ve srovnání se současnou zátěží prostředí významné
- realizace záměru vyvolá, co se kvality ovzduší týká, málo významné změny imisních koncentrací, které budou omezené pouze po dobu výstavby
- vlivy na klima se nepředpokládají, ovlivnění mikroklimatu bude zanedbatelné
- v období výstavby bude posuzovaný záměr působit jako zdroj hluku; hluková zátěž bude vznikat jako důsledek provozu stavebních a dopravních strojů; jedná se však o zátěž časově omezenou na dobu výstavby
- v období provozu dojde zintenzivněním železniční dopravy k významným změnám hlukové expozice oproti stávajícímu stavu; s ohledem na očekávané překročení limitů jsou navržena účinná protihluková opatření v podobě protihlukových barier, která zajistí na obytných objektech patřičné podlimitní hodnoty
- co se týká výsledných hodnot vibrací v jednotlivých referenčních bodech, nedochází k překračování platných limitů; v projektu jsou navržena odpovídající antivibrační opatření
- záměr nepředstavuje významnější riziko kontaminace podzemních a povrchových vod za předpokladu, že budou striktně dodržovány stanovené zásady a pracovní postupy při nakládání s látkami nebezpečnými vodám
- realizace záměru bude v lokalitě vyžadovat trvalý zábor zemědělského půdního fondu a pozemků určených k plnění funkce lesa; dotčené zemědělské pozemky jsou zařazeny převážně do I. třídy ochrany, jde tedy o půdy s nadprůměrnými vlastnostmi
- s ohledem na charakter zájmového území nebude realizace záměru znamenat žádné výraznější změny v topografii území
- záměr neovlivní horninové prostředí a přírodní zdroje
- s ohledem na geologickou stavbu území nelze předpokládat poškození nebo ztrátu geologických či paleontologických památek
- záměr nebude mít významný vliv na hmotný majetek a zájmy památkové péče, rovněž neznamená žádný dopad na kulturní tradice v místě nebo v regionu včetně

Optimalizace a elektrizace trati Ostrava-Kunčice – Frýdek-Místek

architektonických a archeologických aspektů, ani neovlivňuje jiné kulturní hodnoty nemateriální povahy

- v koridoru navrženém pro výstavbu železnice dojde k trvalému odstranění rostlinného krytu
- výstavba záměru vyvolá potřebu kácení dřevin rostoucích mimo les; ke kácení bude přistoupeno v bezprostředním okolí trati
- biologickým průzkumem byl zjištěn výskyt řady silně ohrožených a ohrožených živočichů
- trasa posuzované železniční trati kříží biokoridory územního systému ekologické stability krajiny
- z významných krajinných prvků se v zájmovém území nacházejí vodoteče s přílehlými údolními nivami a dále pak lesy; v zájmovém území se nevyskytují významné krajinné prvky registrované
- realizace záměru nebude mít významný negativní vliv na předměty ochrany a celistvost dotčených lokalit soustavy Natura 2000
- nepředpokládá se narušení krajinného rázu s významnými soustředěnými estetickými a přírodními hodnotami
- záměr svým vlivem nepřesáhne hranice České republiky, ani při nestandardních stavech a haváriích

Při respektování navržených doporučení ve stanovisku o hodnocení vlivů na životní prostředí lze vyslovit souhlas s realizací předloženého záměru. Na základě všech uvedených skutečností lze z hlediska posouzení akceptovatelnosti záměru z hlediska vlivů na životní prostředí formulovat následující:

ZÁVĚR:

k posouzení byla předložena dokumentace v rozsahu přílohy č.4 na záměr

„Optimalizace a elektrizace trati Ostrava-Kunčice – Frýdek-Místek“

zpracovaná oprávněnou osobou oprávněnou osobou Mgr. Lucíí Peterkovou, Ph.D., která je držitelkou osvědčení odborné způsobilosti autorizace č. j. 79570/ENV/13, autorizace prodloužena č. j. MZP /2022/710/2465.

Dokumentace byla posouzena dle požadavku paragrafu 9 zákona č. 100/2001 Sb., v platném znění o posuzování vlivů na životní prostředí a o změně některých souvisejících zákonů v rozsahu dle přílohy č. 5 tohoto zákona. Dokumentace je zpracována dle požadavku tohoto zákona z hlediska odpovídající vypovídací schopnosti pro posouzení velikosti a významnosti vlivů na jednotlivé složky životního prostředí a veřejné zdraví. Požadavky doporučené zpracovatelem posudku jsou pro přípravu záměru splnitelné před zahájením stavby, v etapě provozu, ostatní doporučení jsou ze strany zpracovatele posudku podmiňující pro etapu provozu záměru. S ohledem na údaje obsažené v dokumentaci a při respektování doporučení uvedených v návrhu závazného stanoviska orgánu státní správy.

doporučuji

realizovat záměr

„Optimalizace a elektrizace trati Ostrava-Kunčice – Frýdek-Místek“

při respektování podmínek navržených předkládaným posudkem

VII. NÁVRH ZÁVAZNÉHO STANOVISKA K POSOUZENÍ VLIVŮ PROVEDENÍ ZÁMĚRU NA ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ

Označení příslušného úřadu:

Číslo jednací:

Závazné stanovisko k posouzení vlivů provedení záměru na životní prostředí

Výroková část

Krajský úřad Moravskoslezského kraje, jako příslušný úřad podle § 22 zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí a o změně některých souvisejících zákonů (zákon o posuzování vlivů na životní prostředí), ve znění pozdějších předpisů (dále jen „zákon“), podle § 9a odst. 1 až 3 zákona vydává podle § 9a odst. 1 – 3 zákona o posuzování vlivů na životní prostředí a podle § 149 odst. 1 zákona č. 500/2004 Sb., správní řád, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „správní řád“),

toto souhlasné závazné stanovisko k posouzení vlivů provedení záměru na životní prostředí (dále jen „závazné stanovisko“) k záměru:

I. POVINNÉ ÚDAJE

1. Název záměru

Optimalizace a elektrizace trati Ostrava-Kunčice – Frýdek-Místek

2. Kapacita (rozsah) záměru

Předmětem dokumentace je elektrizace trati, zdvoukolejnění úseku Vratimov – Frýdek-Místek, celková rekonstrukce kolejového svršku a spodku v celém úseku stavby, komplexní rekonstrukce nástupišť v žst. Vratimov, Paskov, Lískovec u Frýdku a Frýdek-Místek. Dále vybraných inženýrských objektů dráze přilehlých jako pozemní stavby, mosty, zdi a sanace skalních zářezů.

Současně dojde k zrušení vybraných železničních přejezdů a nahrazením některých z nich silničními podjezdy. Rekonstrukce zasáhne také provozní soubory např. zabezpečovací zařízení, informační, rozhlasové a kamerové systémy. Výsledkem bude zkrácení jízdních dob regionálních a nákladních vlaků a zlepšení bezpečnosti a komfortu cestujících. Záměr lze charakterizovat následovně:

Délka stavby v rozsahu rekonstrukce kolejí:	14,5 km
Maximální traťová rychlost:	V150= 120 km/h
Zřízení nového svršku S49	49 106 bm
Zřízení konstrukčních vrstev železničního spodku	49 106 bm
Pluhování HDPE trubek podél železnice	69,3 km
Železniční přejezdy - rekonstrukce	7 ks
Podchody	5 ks
Železniční mosty	5 ks
Železniční propustky	19 ks
Zárubní a opěrné zdi	10 ks
Silniční mosty	2 ks
Návěstní lávky a krakorce	9 ks
Komunikace kryt asfaltový	29 884 m ²

Optimalizace a elektrizace trati Ostrava-Kunčice – Frýdek-Místek

Zpevněné plochy	21 425 m ²
Dálkový optický kabel	16,8 km
Traťový optický kabel	23,9 km

3. Zařazení záměru dle přílohy č.1

Záměr naplňuje dikci bodu 45 „Železniční a intermodální zařízení, překladiště a železniční dráhy s délkou od stanoveného limitu (2 km)“.

4. Umístění záměru

Kraj: Moravskoslezský

Obec:

hlavní úpravy: Ostrava, Vratimov, Řepiště, Frýdek-Místek, Staré Město, Sviadnov

kabelová trasa: Dobrá, Nošovice, Havířov, Paskov, Žabeň, Šenov

Katastrální území:

hlavní úpravy: Kunčice nad Ostravicí, Vratimov, Řepiště, Lískovec u Frýdku, Sviadnov, Frýdek, Staré Město u Frýdku-Místku

kabelová trasa: Nošovice, Horní Datyně, Havířov-město, Panské Nové Dvory, Bartovice, Dobrá u Frýdku-Místku, Paskov, Žabeň, Šenov u Ostravy

5. Obchodní firma oznamovatele

Správa železniční dopravní cesty, státní organizace

6. IČ oznamovatele

70994234

7. Sídlo (bydliště) oznamovatele

Dlážděná 1003/7, 110 00 Praha 1 – Nové Město

8. Podmínky pro fázi přípravy záměru, realizace (výstavby) záměru, provozu záměru, popřípadě podmínky pro fázi ukončení provozu záměru za účelem prevence, vyloučení, snížení, popřípadě kompenzace negativních vlivů záměru na životní prostředí a veřejné zdraví

I. Podmínky pro fázi přípravy

- 1) *pro vyloučení kumulativních vlivů hluku a ovzduší na komunikačním systému obce Paskov bude zahájení stavby Optimalizace a elektrizace trati Ostrava-Kunčice – Frýdek-Místek podmíněno tím, že již nebude provozován návoz hlušiny v rámci záměru „Likvidace Dolu Frenštát“*
- 2) *v rámci dokumentace pro územní řízení prověřit možnost zachování železničního přejezdu P8308 (SO 21-13-01) v obci Dobrá a konečné řešení projednat s obcí Dobrá*
- 3) *v rámci dokumentace pro územní řízení zvážit umístění recyklační linky v navržené poloze a navrhnout takové umístění, které bude méně problematické z hlediska vlivů na ovzduší, hlukovou zátěž a na prvky dřevin rostoucích mimo les*

Optimalizace a elektrizace trati Ostrava-Kunčice – Frýdek-Místek

- 4) v rámci dokumentace pro územní řízení vyhodnotit reálné možnosti dopravy šterkového lože k recyklační základně po železnici, respektive po tělese trati po odstranění železničního svršku a tak snížit pro etapu výstavby dopravu nákladními automobily na nejbližším komunikačním systému
- 5) součástí prováděcích projektů po výběru zhotovitele stavby bude akustická studie pro etapu výstavby, která bude organizačními opatřeními (vyloučením souběhu nejhlučnějších stavebních mechanismů) a technickými opatřeními (použitím méně hlučné stavební techniky) dokladovat plnění hygienického limitu pro etapu výstavby, respektive budou navržena další technická nebo organizační opatření, která budou zajišťovat plnění hygienického limitu; v rámci hlukové studie pro etapu výstavby budou upřesněny přepravní trasy a doprava na těchto trasách, která bude zohledňovat:
- dopravu generovanou samotnou etapou výstavby
 - náhradní autobusovou dopravu v době výluky železniční dopravy
 - jiné rozdělení dopravy na komunikačním systému způsobené přestavbou železničních přejezdů
- 6) součástí dokumentace pro územní řízení bude aktualizovaná akustická studie zpracovaná na konkrétní technické parametry řešeného záměru podle platné legislativy v době zpracování DÚR; aktualizovaná akustická studie bude zahrnovat ověření všech navrhovaných protihlukových stěn:

typ	strana	výška nad TK [m]	vzdálenost od osy koleje [m]	staničení		délka [m]	pohltivost	
				počátek	konec		k železnici	od železnice
PHS1	L	2,0	3,5	8,911	9,009	97,8	A3	A2
PHS2	P	3,5	3,5	8,932	9,183	250,1	A3	A2
PHS3	L	3,0	3,5	9,219	9,999	679,5	A3	A2
PHS4	P	3,5	3,5	9,507	9,723	215,7	A3	A2
PHS5	P	2,0	3,5	10,348	10,617	269,2	A3	A2
PHS6	P	2,0	3,5	10,652	10,883	230,3	A3	A2
PHS7	L	2,5	3,5	10,756	11,077	321,4	A3	A2
PHS8	L	2,0	3,5	11,243	11,404	160,3	A2	-
PHS9	L	3,5	3,5	19,849	19,896	47,4	A3	A2
PHS10	L	2,0	3,5	20,406	20,515	108,5	A3	-
PHS11	L	2,0	3,5	20,654	20,768	113,5	A3	-
PHS12	P	3,0	3,1	22,698	22,758	59,7	A3	-
PHS13	P	4,0	3,1	22,834	22,890	54,1	A3	-
PHS14	L	2,0	3,1	22,830	22,893	63,3	A3	-
PHS15	L	3,0	3,1-5,0	23,187	23,278	91,5	A3	-
PHS16	P	3,5	3,4-6,7	23,220	23,278	57,1	A3	-

- 7) v rámci dokumentace pro stavební povolení bude zpracován podrobný hydrogeologický průzkum, který:
- bude vyhodnocovat všechny potenciálně dotčené individuální zdroje podzemní vody a bude navrhovat opatření, která by eliminovala negativní ovlivnění těchto zdrojů vody
 - bude specifikovat termín zahájení hydrogeologického monitoringu před zahájením výstavby na základě podrobného hydrogeologického průzkumu a dle požadavku příslušných vodoprávních úřadů, během výstavby a v rámci zkušebního provozu; v rámci monitoringu budou sledovány hladiny monitorovaných zdrojů podzemních vod a jakosti podzemních vod
- 8) v rámci dokumentace pro územní řízení budou navržena taková opatření, která budou zachovávat funkčnost stávajících drenážních systémů, trativodů, odvodňovacích příkopů
- 9) v rámci dokumentace pro stavební povolení prověřit a minimalizovat rozsah kácení prvků dřevin rostoucích mimo les a aktualizovat dendrologický průzkum s cílem stanovit maximálně přípustný odůvodněný rozsah kácení dřevin včetně ocenění celospolečenské (ekologické) újmy; nad rámec náhradní výsadby stanovené jednotlivými dotčenými obcemi navrhnout další kompenzační opatření ve formě náhradní výsadby ve stavbou dotčených prvcích ÚSES (NRBK K101, RBC 236 U dolu Paskov, RBC 276 Zaryje a RBC U Žabně) a dotčené EVL (Řeka Ostravice); aktualizovaný dendrologický průzkum bude zároveň identifikovat mimořádně hodnotné dřeviny ve zkoumaném území a evidenci prvků dřevin zachovávaných, včetně návrhu opatření na minimalizaci zásahů do vzrostlé zeleně (umístění zařízení staveniště, příjezdové cesty, opatření během stavby); jako další kompenzační opatření minimálně zdvojnásobit navrhovaný počet ptačích budek minimálně na 60 kusů; jejich instalaci do vhodného prostředí navrhne ekologický dozor

Optimalizace a elektrizace trati Ostrava-Kunčice – Frydek-Místek

- 10) z hlediska minimalizace a kompenzace vlivů na faunu budou v rámci dokumentace pro stavební řízení a pro etapu výstavby respektována následující opatření:
- skleněné protihlukové stěny nebo jiné skleněné plochy je v rámci ochrany ptáků před střety nezbytné opatřit z vnější strany povrchovou úpravou (optimálně pískováním) svislými nebo vodorovnými pruhy (podle norem SŽ případně technických podmínek Ministerstva dopravy č. 104: Protihlukové clony pozemních komunikací)
 - kácení dřevin provádět v období od 1. 11. do 31. 3.; v případě nutnosti kácení v jiném termínu je nutná kontrola dřevin odborně způsobilou osobou; před každým kácením dřevin spojeným s realizací záměru bude proveden průzkum přítomnosti hmyzu (průzkum přítomnosti využitelných dutin s přítomností červeného trouchu; vizuální prohlídka dutin, hledání imag brouků, hledání larev prohrabáváním trouchu, hledání zbytků a pobytových stop a hledání požerků a závrťů a doupata drobných savců; v případě prokázání výskytu zvláště chráněných druhů bude navrženo opatření, kterým je ponechání dřeviny, popřípadě souše, torza a zlomu na místě, pokud to umožní realizace záměru
 - na podporu výskytu saproxylických organismů a vzniku úkrytů pro obratlovce bude alespoň 20 stromů (vrb, topolů či dubů) s obvodem nad 80 cm ponecháno při okrajích porostů dřevin na místě k zetlení. Vhodné je k tomuto účelu přednostně využít starší odumírající stromy. Velikost klád musí být řešena s ohledem na jejich možné odcizení či přemístění
 - z důvodu ochrany populace raka říčního (*Astacus astacus*) před infekcí račího moru lze do Ostravické Datyňky vstupovat jen s řádně dezinfikovanou mechanizací a výstrojí personálu; za minimum je možno považovat dokonalé očištění od bláta a následné úplné vysušení
 - před zahájením prací v korytě Ostravické Datyňky bude dotčený úsek toku přehrazen sítí (velikost ok 15–20 mm) a opakovaně v něm budou použitím vrší s návnadou odchyťováni raci říční (*Astacus astacus*); lov bude probíhat soustavně 20 dní před zásahem při teplotě vody cca 8 °C; odchycení jedinci budou bezprostředně transferováni výše po toku do míst s dostatkem potenciálních úkrytů
 - před zahájením prací v korytech Ostravické Datyňky a Podšajarky budou zasažené úseky přehrazeny sítí (velikost ok 15-20 mm) a opakovaně v nich budou provedeny elektroodlovy ryb; odchycení jedinci budou transferováni na příhodné místo výše po toku (min. 500 m); záchranný odlov zajistí ekologický dozor v součinnosti s uživatelem rybářského revíru a po projednání s rybářským orgánem státní správy
 - zásah do vodních biotopů obojživelníků bude kompenzován vybudováním tůň v prostoru přeložky koryta Podšajarky; plocha tůň bude cca 30 m², max. hloubka cca 1,5 m, sklony břehů cca 1:3; tůň bude vytvořena za součinnosti ekologického dozoru při výkopu nového koryta Podšajarky
 - pro navýšení hydraulické členitosti dna Ostravické Datyňky a Podšajarky budou do koryta v úsecích úprav vloženy místy pařezy nebo části kmenů z vykácených stromů, případně i větší balvany z místních zdrojů
- 11) v rámci dokumentace pro územní řízení důsledně vycházet ze zásady, že nezbytně nutné a odůvodněné zásahy do koryt toků budou minimalizovány na nejnižší technicky a hydraulicky odůvodněnou míru a pokud možno jen do oblastí podmostí s tím, že nezbytná úprava profilů koryt bude navržena a dále realizována tak, aby co nejvíce odpovídala stávajícímu přirozenému stavu toků a jejich průtočnému profilu v místě křížení
- 12) v rámci dokumentace pro územní řízení budou upřesněny veškeré zásahy do významných krajinných prvků (VKP) v rámci stavby, včetně návrhů opatření k minimalizaci vlivů na tyto VKP
- 13) v rámci dokumentace pro stavební povolení minimalizovat výměru dočasných záborů pozemků v kategorii PUPFL na nejnutnější míru; zařízení staveníště umísťovat mimo významné krajinné prvky; v území maximální mírou bude respektována územní ochrana pozemků určených k plnění funkce lesa včetně jejich ochranných pásem; u vykácených lesních biotopů provádět postupnou přeměnu současné druhové skladby v ekotonových liniích podél železniční trati ve prospěch dřevin, které poskytují vysoký produkční a mimoprodukční funkční efekt
- 14) v rámci každé žádosti o stanovisko pro navazující řízení dle §9a odstavce 6 zákona bude k zákonem stanoveným podkladům rovněž Krajskému úřadu, odboru životního prostředí a zemědělství doloženo plnění podmínek tohoto závazného stanoviska

Optimalizace a elektrizace trati Ostrava-Kunčice – Frýdek-Místek

II. Podmínky pro fázi výstavby

- 15) *investor stavby zajistí smluvně se zhotovitelem stavby, že po celou dobu přípravy a výstavby bude zajištěn kontakt s veřejností v oblasti komunikace a informování o průběhu přípravy a realizace projektu a jeho potenciálních dopadech na okolí, včetně operativního reagování na vznesené podněty a dotazy*
- 16) *investor stavby zajistí smluvně se zhotovitelem stavby, že před zahájením stavby bude provedeno místní šetření o stavu vybraných používaných komunikací a pasportizace stavu obytných objektů a jiného soukromého majetku podél těchto komunikací; dodavatel stavby bude odpovědný za zajištění řádné údržby a sjízdnosti všech jím využívaných přístupových cest k zařízením stavenišť po celou dobu výstavby a za uvedení komunikací do původního stavu; tato skutečnost bude potvrzena místním šetřením po ukončení stavby, vydání kolaudačního rozhodnutí bude podmíněno uvedením příjezdových komunikací ke stavbě do původního stavu; obdobně po ukončení stavebních prací budou vyhodnoceny případné škody na obytných objektech a jiném soukromém majetku, který bude ovlivněn etapou výstavby; následně budou provedeny příslušné opravy nebo přijata odpovídající kompenzační opatření za způsobené škody na náklady investora; vydání kolaudačního rozhodnutí bude podmíněno provedením příslušných oprav nebo realizací kompenzačních opatření*
- 17) *pro stavbu budou vypracovány zásady organizace výstavby (ZOV), které z hlediska minimalizace vlivů na ovzduší budou obsahovat následující požadavky:*
 - *pokud se na staveništi vyskytují jednotlivé emisně významné, avšak prostorově omezené zdroje prašnosti (např. drtiče apod.), umisťovat je co nejdále od chráněné zástavby a osadit kolem nich clony z tkaniny*
 - *staveništní komunikace budou pravidelně čištěny, skrápěny nebo používány aktivní látky k potlačení prašnosti*
 - *po dobu stavby je nutné dodržovat zásady správné manipulace s nakladačem, obsluhu strojů vyškolenými pracovníky, tj. plnit nákladní vozidla ve správné poloze tak, aby nedocházelo k násypu materiálu mimo vozidlo*
 - *po dobu stavby je nutné redukovat volnoběhy nákladních automobilů a strojů mimo silniční techniky na minimum*
 - *skrápět materiál určený k recyklaci s dostatečným předstihem před recyklací*
 - *v případě sucha bude zajištěno skrápění staveništních ploch včetně plochy pro recyklaci*
 - *v případě dlouhodobého sucha a při vyšším větru omezit stavební práce, případně zamezit šíření prachových částic do okolí zcloněním po obvodu staveniště*
 - *k zajištění kontrolovatelnosti realizace protiprašných opatření při suchém, nebo větrném počasí, je nezbytné průběžně sledovat aktuální údaje minimálně o směru a rychlosti větru, vlhkosti vzduchu a teplotě a také předpovědi vývoje těchto údajů. Údaje ze sledování vývoje výše uvedených parametrů průběžně zaznamenávat ve stavebním deníku pro potřebu zpětné kontroly*
 - *minimalizovat nebo zcela vyloučit volné deponování jemnozrnného materiálu o zrnitosti do 4 mm na staveništi; dlouhodoběji ukládaný materiál shromažďovat v silech nebo v boxech, ohradit jednotlivé materiály a zamezit vyfoukání jemných částic do okolí*
 - *umisťovat venkovní skládky na závětrnou stranu a současně materiály na deponie umisťovat tak, aby horní vrstvu tvořil vždy nový přirozeně vlhký materiál*
 - *při tvorbě deponií a mezideponií minimalizovat vyfoukání prachu větrem:*
 - *preferovat jednu velkou haldu namísto více menších (realizace jedné haldy místo dvou zmenší aktivní povrch až o 25 %)*
 - *podélné haldy vytvářet rovnoběžně s převažujícím směrem větru*
 - *lze využívat i existující překážky, například stromy, keře apod., popřípadě budovat vlastní překážky z přenosných materiálů*
 - *zaplachtovat korby nákladních vozidel odvázejících podsítné po recyklaci*
 - *materiál bude zpracováván výhradně za mokra, to je vlhký po celou dobu zpracování od dovozu ke zpracování až po odvoz nebo jeho zpracování v místě*
 - *recyklační linka bude v provozu pouze při činnosti skrápěcího či mlžícího zařízení, a to pouze za dobrých rozptylových podmínek (tedy ne za inverzních situací); v případě, že dojde k poruše skrápěcího zařízení, bude výrobní zařízení neprodleně odstaveno z provozu*
 - *doba provozu recyklační linky bude omezena na denní dobu 08.00 - 18.00 hod., mimo neděle a svátky s tím, maximální výkon linky bude omezen na 100 t/hod po dobu maximálně 10 hod/den s tím, že budou zakrytována veškerá třídící a drtící zařízení včetně dopravních cest a pravidelného úklidu pod dopravními pásy a zařízením*
 - *provozovatel bude zajišťovat pravidelnou údržbu, servis a revize všech zařízení dle doporučení výrobce*

Optimalizace a elektrizace trati Ostrava-Kunčice – Frydek-Místek

- *instalovat čistící systém nebo zavést postupy čištění při výjezdu ze staveniště v prostoru napojení na veřejné komunikace tak, aby se zamezilo znečištění komunikace staveništní technikou; vhodná jsou např. šterková lože, případně roštové pásy, které pomocí otřesů odstraňují nečistoty z podvozků nákladních automobilů*
 - *provádět pravidelně kontrolu technického stavu strojní techniky a podmínky na staveništi (technický stav hrazení, povětrnostní podmínky, dostupnost protiprašných opatření) před zahájením jednotlivých etap stavebních prací*
 - *používat nákladní vozidla splňující alespoň emisní normu EURO IV; pokud nelze prokázat úroveň plnění mezních hodnot emisí, musí být prokázáno, že vozidlo bylo vyrobeno po 1. 10. 2005*
 - *omezit rychlost dopravy na staveništních komunikacích tak, aby bylo zamezeno nadměrné prašnosti z pojezdu stavebních strojů; maximální rychlost by neměla překročit 20 km/hod.; značení omezující rychlost umístit u vjezdu na staveniště*
- 18) *pro stavbu budou vypracovány zásady organizace výstavby, které z hlediska minimalizace vlivů hluku v etapě výstavby budou obsahovat následující požadavky:*
- *celý proces výstavby bude organizačně zajištěn tak, aby maximálně omezoval možnost narušení faktorů pohody, a to zejména v nočních hodinách a ve dnech pracovního klidu*
 - *veškeré stavební práce spojené s návozem stavebního a technologického materiálu budou uskutečňovány v obytné zástavbě pouze v denní době*
 - *všechny hlučné stavební práce v blízkosti chráněných objektů budou prováděny pouze v denní době, a to od 08.00 až 16.00 hodin; další práce je možné provádět v době od 07.00 do 19.00 hod.*
 - *v případě, že okolnosti stavby budou vyžadovat noční práce, bude nezbytné tyto práce konzultovat s KHS a posoudit je zvlášť na základě typů, dob trvání a lokalizací prací*
 - *v rámci výstavby budou použity stroje s garantovanou nižší hlučností; budou kombinovány hlučně náročné práce s pracemi o nízké hlučnosti, bude zkrácen provoz výrazných hlukových zdrojů v jednom dni – práce budou rozděleny do více dnů po menších časových úsecích*
 - *staveništní doprava bude organizována dle možností mimo obydlené zóny*
 - *při dopravě objemných stavebních materiálů primárně využívat železniční dopravu*
 - *při začátku stavebních prací bude provedeno kontrolní měření hluku u nejbližší obytné zástavby a budou konkretizována protihluková opatření*
- 19) *pro stavbu budou vypracovány zásady organizace výstavby, které z hlediska minimalizace vlivů na povrchové a podzemní vody budou obsahovat následující požadavky:*
- *v zátopových územích nebudou zřizována trvalá zařízení stavenišť jakož i mezideponie stavebního materiálu*
 - *bude specifikován způsob odvodnění zařízení stavenišť ve vztahu k eliminaci úniků nepolárních extrahovatelných látek (NEL) a mechanických usazenin*
 - *na plochách zařízení staveniště v zátopovém území bude vyloučeno skladování látek, které mohou ohrozit jakost povrchových nebo podzemních vod, včetně zásob PHM pro stavební mechanizmy; nebudou zde odstavovány žádné stavební mechanizmy*
 - *objekty, ve kterých se v rámci stavby bude nakládat se závadnými látkami, budou zabezpečeny proti jejich úniku do okolí*
 - *při případném stavebním zásahu do vodních toků bude vytvořen derivační obtok (nebo průtok) tak, aby bylo zabráněno dlouhodobému zakalení vody toku*
 - *všechny mechanizmy, které se budou pohybovat na staveništi, musí být v dokonalém technickém stavu, zejména z hlediska možných úkapů ropných látek; v případě, že nebude v provozu, bude tato technika umístěna mimo koryta vodních toků a podložena vanami*
- 20) *v jarním období roku uvažované výstavby provést aktualizaci zoologického průzkumu formou ověření výskytu ochranně významných druhů živočichů; výsledky průzkumů je třeba následně promítnout do prováděcí dokumentace stavby a kontrolovat jejich plnění v rámci ekologického dozoru stavby*
- 21) *investor záměru bude povinen po celou dobu výstavby záměru zajistit biologický (ekologický) dozor stavby osobou s vysokoškolským vzděláním přírodovědného, zemědělského nebo lesnického směru, nezávislou na dodavateli stavby, která bude oprávněna stanovovat vhodné termíny pro minimalizaci negativních vlivů záměru na životní prostředí (upřesnění termínů terénních prací, kácení dřevin, záchranných transferů) a dohlížet na provádění prací a realizaci staveb, které mohou mít vliv na jednotlivé složky životního prostředí (ověřování migrace obojživelníků, instalace ptačích budek, realizace tůň v prostoru přeložky koryta Podšajarky, dodržování uplatňování opatření k omezení prašnosti, kontrola dodržování opatření pro předcházení kontaminace vod a půd, nakládání s odpady a dalších opatření stanovených podmínkami závazného stanoviska)*

Optimalizace a elektrizace trati Ostrava-Kunčice – Frýdek-Místek

- 22) *před zahájením stavební činnosti bude nutno zachovávané dřeviny zajistit dle ČSN 83 9061 – Technologie vegetačních úprav v krajině – Ochrana stromů, porostů a vegetačních ploch při stavebních pracích; zejména bude nutné minimalizovat výkopové práce, vyloučit pojezdy těžké techniky, minimalizovat mechanická poranění kmene a větví a skladování nebezpečných látek v kořenové zóně, což je plocha povrchu půdy pod korunou stromu ohraničená okapovou linií koruny (obvodem půdorysného průmětu koruny) zvětšená o 1,5 m po celém obvodu okapové linie koruny*
- 23) *v rámci etapy výstavby:*
- *bude projednaný minimalizovaný rozsah odlesnění řešen postupně a výhradně v obdobích vegetačního klidu na základě přesného zaměření nezbytného rozsahu odlesnění v terénu*
 - *v profilech, kde dojde vlivem kolize tělesa trati s lesním porostem k nevhodnému otevření porostu, provádět podporu porostního pláště např. dosadbou keřů podél nového okraje zejména na návětrné straně; minimalizovat riziko vodní eroze lesní půdy šetrným postupem výstavby*

III. Podmínky pro fázi provozu

- 24) *v průběhu zkušebního provozu bude na optimalizované trati, jakož i z provozu trakční napájecí stanice provedeno měření hluku v denní i noční době akreditovanou nebo autorizovanou osobou pro měření hluku; volba bodů pro měření bude konzultována s orgánem ochrany veřejného zdraví*
- 25) *k žádosti o vydání závazného stanoviska k užívání stavby bude předložen protokol (zpracovaný akreditovanou nebo autorizovanou osobou) o výše uvedeném měření prokazujícím nepřekročení přípustných hlukových limitů pro denní, respektive noční dobu*

9. Podmínky pro monitorování a rozbor vlivů záměru na životní prostředí (parametry, délka sledování) přiměřené povaze, umístění a rozsahu záměru a významnosti jeho vlivů na životní prostředí

Podmínky pro monitorování a rozbor vlivů záměru na životní prostředí odpovídají podmínce č. 26 závazného stanoviska.

II. ODŮVODNĚNÍ

1. Odůvodnění vydání souhlasného / nesouhlasného stanoviska včetně odůvodnění stanovení uvedených podmínek

Krajský úřad obdržel dne 12.11.2021 oznámení a dne 23.11.2021 doplnění oznámení záměru zpracované dle přílohy č. 3 zákona o posuzování vlivů na životní prostředí záměru „Optimalizace a elektrizace trati Ostrava-Kunčice – Frýdek-Místek“ oznamovatele: Správa železnic, státní organizace, se sídlem Dláždění 1003/7, 100 00 Praha 1, IČO: 709 94 234, v zastoupení: SUDOP BRNO, spol. s r.o., se sídlem Kounicova 688/26, 611 36 Brno, IČO: 449 60 417, který je dále zastoupen: Ecological Consulting a.s., se sídlem Legionářská 1085/8, 779 00 Olomouc, IČO: 258 73 962.

Na základě uvedeného oznámení, které splňovalo náležitosti dle přílohy č. 3 zákona o posuzování vlivů na životní prostředí, bylo zahájeno zjišťovací řízení uvedeného záměru podle § 7 a přílohy č. 2 zákona o posuzování vlivů na životní prostředí. Oznámení bylo rozesláno dopisem č. j. MSK 146067/2021 ze dne 25.11.2021. Informace o oznámení záměru č. j. MSK 146083/2021 ze dne 25.11.2021 byla na úřední desce krajského úřadu zveřejněna dne 29.11.2021. Lhůta pro vyjádření byla stanovena na 29.12.2021.

Optimalizace a elektrizace trati Ostrava-Kunčice – Frýdek-Místek

Závěr zjišťovacího řízení, v němž bylo konstatováno, že záměr bude posuzován v celém rozsahu zákona o posuzování vlivů na životní prostředí, byl vydán Krajským úřadem pod č.j. MSK 141005/2021 dne 14. 1. 2022.

Dokumentaci Krajský úřad zveřejnil dne 2. 6. 2022 pod č.j. MSK 76302/2022.

Zpracovatelem posudku byl určen RNDr. Tomáš Bajer, CSc., kterému byla dne 12. 7. 2022 dopisem pod č.j. 95977/2022 předána veškerá vyjádření, která příslušný úřad k dopracované dokumentaci obdržel.

Informace o konání veřejného projednání byla zveřejněna dne 18. 7. 2022 pod č.j. MSK 98338/2022.

Veřejné projednání proběhlo dne 03. 08. 2022 v kině Panorama, Nádražní 573, 739 21 Paskov.

Posudek byl předložen dne 01. 09. 2022

Vydání souhlasného závazného stanoviska vychází ze závěrů hodnocení současného stavu příslušných složek a charakteristik životního prostředí v zájmovém území a závěrů hodnocení vlivů záměru „Optimalizace a elektrizace trati Ostrava-Kunčice – Frýdek-Místek“ na životní prostředí a veřejné zdraví.

Rozsah vlivů na životní prostředí a veřejné zdraví je z hlediska únosnosti prostředí v dotčeném území hodnocen jako přijatelný. Záměr nezpůsobí významné nepřijatelné snížení kvality životního prostředí v řešeném území.

Vnější projevy záměru lze hodnotit jako lokální, nepřesahující bezprostřední okolí místa plánované realizace záměru. Podkladem pro dokumentaci EIA byly také odborné studie, které neprokázaly významný vliv záměru na životní prostředí. V těchto průzkumech bylo vyhodnoceno, že vlivy jsou přijatelné, zdravotní rizika spojená s realizací a provozováním záměru jsou akceptovatelná. Na základě provedeného hodnocení lze konstatovat, že záměr lze realizovat v předloženém řešení a rozsahu.

Nedílnou součástí záměru jsou podmínky pro navazující řízení uvedené ve výrokové části závazného stanoviska. Tyto podmínky slouží k minimalizaci, eliminaci či kompenzaci potenciálních negativních vlivů záměru na životní prostředí a veřejné zdraví.

Odůvodnění stanovení uvedených podmínek

Podmínka č.1) je stanovena zpracovatelem posudku a je výsledkem veřejného projednání záměru a vyplývá z odůvodněných obav obyvatel Paskova z kumulativních vlivů hluku a znečištění ovzduší.

Podmínka č.2) je stanovena zpracovatelem posudku a vyplývá z vyjádření obce Dobrá, která poukazuje na skutečnost, že uvedený železniční přejezd kříží jednu z páteřních místních komunikací, která je důležitou spojnicí dvou lokalit obce. Frekvence užívání přejezdu jak vozidly, tak i chodci, je velmi vysoká a možnost využití sousedních přejezdů způsobí mnoha občanům značné komplikace.

Podmínka č.3) je stanovena zpracovatelem posudku a je výsledkem veřejného projednání záměru, kdy bylo dosud navržené umístění recyklační linky označeno za nevhodné z hlediska hlukové a imisní zátěže a z hlediska umístění na pozemcích, kde by bylo nezbytné kácení dřevin rostoucích mimo les.

Optimalizace a elektrizace trati Ostrava-Kunčice – Frýdek-Místek

Podmínka č.4) je stanovena zpracovatelem posudku a je výsledkem veřejného projednání záměru; podmínka směřuje k prověření částečné možnosti přepravy šterkového lože po železnici, protože stávající zásady organizace výstavby předpokládají veškerou přepravu pouze nákladními automobily.

Podmínka č.5) vyplývá z dokumentace EIA a je modifikována zpracovatelem posudku; podmínka je výsledkem veřejného projednání záměru, kdy byla diskutována otázka, zda-li bylo na dotčeném komunikačním systému řešeno kromě nákladní dopravy generované výstavbou a náhradní autobusové dopravy během výluky také navýšení dopravy související s přestavbou železničních přejezdů, což bude vyvolávat jiné rozdělení automobilové dopravy než za běžného stavu. Podmínka je formulována z toho důvodu, že není patrná souvislost s případnou přestavbou dalších železničních přejezdů a tato skutečnost by mohla ovlivnit zejména akustickou situaci v etapě výstavby.

Podmínka č.6) je stanovena zpracovatelem posudku a směřuje k případné aktualizaci návrhu protihlukových opatření pro reálnou etapu přípravných prací jak z hlediska časového horizontu záměru, tak i z hlediska upřesnění technického řešení záměru.

Podmínka č.7) je stanovena zpracovatelem posudku; podmínka směřuje k minimalizaci vlivů na zdroje podzemních vod, které by mohly být kvantitativně nebo kvalitativně hodnoceným záměrem ovlivněny, protože tato problematika není podrobněji v dokumentaci hodnocena.

Podmínka č.8) je stanovena zpracovatelem posudku; podmínka směřuje k vyloučení rizika přerušení funkčnosti odvodňovacích zařízení, což by mohlo mít negativní vliv na odvodnění zájmového území.

Podmínka č.9) je formulována zpracovatelem posudku, vychází z připomínek v rámci veřejného projednání a z hlediska kompenzačních opatření částečně i z doporučení dokumentace; podmínka směřuje k upřesnění rozsahu kácení prvků dřevin rostoucích mimo les a rozsahu kácení lesních porostů a dále k upřesnění návrhu kompenzačních opatření za způsobenou ekologickou újmu. Z dokumentace je patrné, že záměr zasahuje do prvků územního systému ekologické stability a do EVL Řeka Ostravice (i když příslušný úřad vyloučil vliv na EVL). Je proto doporučeno, aby jako další kompenzační opatření byly provedeny náhradní výsadby právě ve stavbou dotčených prvcích ÚSES a EVL.

Podmínka č.10) vychází z dokumentace EIA, je modifikována zpracovatelem posudku a směřuje k minimalizaci vlivů na faunu.

Podmínka č.11) je formulována zpracovatelem posudku a směřuje k minimalizaci vlivů na vodní toky, které patří mezi VKP.

Podmínka č.12) vyplývá z obdržných vyjádření k dokumentaci, kde je uváděno, že realizací záměru dojde k dotčení i jiných VKP, které nejsou zmíněny. Např. úpravou zabezpečovacího zařízení vlečky č. 6020 zřejmě dojde k zásahu do břehového porostu sousedních rybníků a křížení vodního toku Ščučí a Oprechtický potok (IDVT10215238). Při úpravách zabezpečovacího zařízení vlečky č. 6023 a úpravách jiných sítí dojde rovněž ke křížení vodních toků.

Podmínka č.13) je formulována zpracovatelem posudku, vychází z připomínek v rámci veřejného projednání a směřuje k minimalizaci vlivů na lesní porosty související s dočasným zábořem PUPFL.

Optimalizace a elektrizace trati Ostrava-Kunčice – Frýdek-Místek

Podmínka č.14) je stanovena zpracovatelem posudku a zabezpečuje realizaci záměru v podobě předložené do procesu posuzování vlivů na životní prostředí.

Podmínka č.15) je formulována zpracovatelem posudku a je stanovena za účelem minimalizace vlivů záměru na faktor pohody obyvatel dotčených obcí v etapě výstavby a z důvodu zajištění informovanosti obyvatel o předpokládaném postupu stavebních prací.

Podmínka č.16) je stanovena zpracovatelem posudku; podmínka je stanovena za účelem minimalizace vlivů záměru na hmotný majetek.

Podmínka č.17) vychází z dokumentace EIA a je modifikována zpracovatelem posudku; podmínka směřuje k minimalizaci vlivů na ovzduší v etapě výstavby.

Podmínka č.18) vychází z dokumentace EIA a je modifikována zpracovatelem posudku; podmínka směřuje k minimalizaci vlivů hlukové zátěže v etapě výstavby.

Podmínka č.19) vychází z dokumentace EIA a je modifikována zpracovatelem posudku; podmínka směřuje k minimalizaci vlivů na povrchové a podzemní vody v etapě výstavby.

Podmínka č.20) je stanovena zpracovatelem posudku; podmínka reaguje na prolongaci období od stanovení požadavků v procesu EIA do reálného zahájení stavby, kdy je účelné včas ověřit aktuální výskyt ochranných významných druhů a upřesnit požadavky na vlastní realizaci podle aktuální situace v dotčeném území; pro tyto výstupy je účelné vycházet již z podrobných technických údajů, kterými obvykle disponuje až DSP.

Podmínka č.21) vychází z dokumentace EIA; podmínka směřuje k zajištění dodržování zákonných požadavků a opatření požadovaných orgány ochrany přírody.

Podmínka č.22) vychází z dokumentace EIA; jedná se o podmínku specifikující konkrétní požadavky k ochraně dřevin během fáze výstavby.

Podmínka č.23) je stanovena zpracovatelem posudku; podmínka směřuje k minimalizaci vlivů na lesní porosty v etapě výstavby včetně kompenzačních opatření ve vztahu k odtěžbě otevřených lesních porostů.

Podmínky č.24) a č.25) jsou stanoveny zpracovatelem posudku a směřují k ověření navrhovaných protihlukových opatření.

2. Souhrnná charakteristika předpokládaných vlivů záměru na životní prostředí a veřejné zdraví z hlediska jejich velikosti a významnosti

Vlivy na jednotlivé složky životního prostředí byly na základě přeložených podkladů v rámci procesu posuzování vlivů na životní prostředí vyhodnoceny jako málo až středně významné, popř. nevýznamné.

Na základě dokumentace, posudku, obdržených vyjádření uplatněných v rámci procesu posuzování vlivů na životní prostředí a veřejného projednání se příslušný úřad ztotožnil se závěry posudku a dospěl k závěru, že negativní vlivy posuzovaného záměru nepřesahují míru stanovenou platnými právními předpisy a že předmětný záměr lze při respektování podmínek tohoto závazného stanoviska realizovat - lze vydat souhlasné závazné stanovisko. Konkrétní informace o záměru popsáné v podkladech předložených v rámci procesu posuzování vlivů záměru na životní prostředí zpracovaných autorizovanými osobami v této oblasti vyhodnocují

Optimalizace a elektrizace trati Ostrava-Kunčice – Frýdek-Místek

vlivy záměru jako málo významné. Záměr je umístěn v souladu s platnou územně plánovací dokumentací.

Vlivy na obyvatelstvo a veřejné zdraví

Vyhodnocení vlivů na veřejné zdraví je v příslušné kapitole dokumentace zpracováno Mgr. Bc. Petrou Povýšilovou, držitelkou osvědčení odborné způsobilosti pro oblast posuzování vlivů na veřejné zdraví.

Z dokumentace vyplývá, že byl hodnocen vliv imisních koncentrací látek během výstavby plánovaného záměru na základě odhadu stávající situace a koncentrací uvedených v rozptylové studii. Zdrojem znečištění ovzduší bude plocha recyklační základny, která bude využita k recyklaci šterkového lože, související manipulace se šterkovým ložem na této ploše a doprava na komunikacích související s přepravou šterku. Z provedeného odhadu zdravotních rizik lze konstatovat, že pokud budou dodržována výše uvedená opatření na snížení prašnosti, jsou změny imisní zátěže v období výstavby akceptovatelné a výstavba i vzhledem k omezené době nebude představovat významně zvýšené zdravotní riziko pro exponované obyvatelstvo.

Dokumentace uvádí, že hluk z výstavby není z hlediska zdravotních rizik hodnocen, protože se jedná o krátkodobou expozici hluku, pro jejíž zhodnocení nejsou zatím k dispozici dostatečné odborné podklady. Přesto je třeba, aby při výstavbě, při provádění náročných prací v blízkosti chráněné zástavby, byla dodržována opatření ke snížení hluku uvedená v hlukové studii.

Dokumentace uvádí, že hodnocení zdravotního rizika hluku bylo provedeno na základě modelových výpočtů akustické studie a bylo zaměřeno na obyvatele nejvíce exponované obytné zástavby obcí situované nejbližší podél posuzované trati.

Na základě vyhodnocení hlukové expozice obyvatel je možné konstatovat, že realizací záměru lze očekávat, že v hodnocených částech obcí dojde oproti stávajícímu stavu ke snížení rizika hluku.

Zpracovatel posudku se ztotožňuje s výše uvedeným hodnocením vlivů na veřejné zdraví.

Vlivy na ovzduší a klima

Součástí posuzované dokumentace je rozptylová studie, zpracovaná Mgr. Lucií Peterkovou, PhD., autorizovanou osobou pro zpracování rozptylových studií.

Dokumentace uvádí, že z výsledků rozptylové studie vyplývá, že k největšímu příspěvku dojde u maximální denní koncentrace PM₁₀. U nejbližší dotčené obytné zástavby to může být až na úrovni několika desítek µg.m⁻³ (až 32 µg.m⁻³ u nejbližšího referenčního bodu). Vzhledem k tomu, že imisní pozadí překračuje stanovený imisní limit, je předpoklad, že i při provozu recyklační linky bude zejména při nepříznivých rozptylových podmínkách docházet k překročení imisního limitu. Provoz recyklační linky při maximálním výkonu (100 t/hod, provoz 10 hod/den) bude činit cca 25 dní. Při nižším výkonu recyklační linky budou dosahované hodnoty příspěvků imisních koncentrací daleko nižší.

Příspěvky ostatních hodnocených škodlivin lze označit za nízké.

Dokumentace uzavírá, že vypočtené hodnoty porovnávané s imisními limity jsou maximální vypočtené koncentrace, kterých je dosaženo za nejnepříznivějšího provozu zdroje (kumulace manipulace s větším množstvím sypkého materiálu do

Optimalizace a elektrizace trati Ostrava-Kunčice – Frýdek-Místek

krátkého období) a nepříznivých povětrnostních podmínek v okolí zdroje znečištění (špatné rozptylové podmínky).

Dokumentace uvádí, že při dodržení opatření doporučených v závěru této studie lze konstatovat, že vlivem realizace záměru nedojde k významným dopadům na zdraví populace, resp. citlivých skupin obyvatel.

V samostatné příloze dokumentace je vyhodnocen záměr z hlediska globálních změn klimatu. Z provedeného vyhodnocení vyplývá, že riziko ovlivnění klimatu realizací posuzovaného záměru není významné.

Se závěry uvedených studií na úrovni stávajícího dostupného technického řešení záměru v procesu posuzování vlivů na životní prostředí a veřejné zdraví se zpracovatel posudku ztotožňuje při respektování podmínek závazného stanoviska.

Vlivy na hlukovou situaci a případné další fyzikální a biologické charakteristiky

Součástí posuzované dokumentace je hluková studie, zpracovaná Mgr. Janem Mrštným. Součástí jsou dále protokoly o měření hluku PM 18/64 a PM 18/66 a protokol o měření vibrací PMV 18/17.

Posuzovaná stavba vyvolá hlukovou zátěž, jak v období vlastní realizace stavebních prací, tak v období provozu. Pro etapu výstavby a pro provoz byla zpracována Hluková studie.

Dokumentace uvádí, že přesný průběh stavebních postupů a využití stavebních zařízení se odvíjí od možností budoucího zhotovitele stavby, jehož stupeň mechanizace, pracovní kapacita a technologie nejsou známy. Na základě zkušeností z hodnocení obdobných záměrů se proto uvažuje dlouhodobější nasazení mechanizace, na stranu bezpečnosti. Zdroje hluku shrnují nejhluchnější stavební mechanizaci dané etapy a jsou do výpočtového modelu vsazeny jako liniové zdroje hluku pro každou rekonstruovanou kolej.

Nákladní železniční doprava bude po dobu výstavby převedena na objízdnu trať Dobrá – Český Těšín. Podle propočtů intenzit dopravy nákladní dopravy v porovnání se stávající hlukovou zátěží způsobené dopravou na objízdne trase dojde v referenční vzdálenosti 12 m během roku 2027 k poklesu hlukové zátěže o 0,2 dB během denní doby. Během roku 2028 v denní době dojde k navýšení do 0,1 dB.

Během noční doby dojde k navýšení o hodnotu až 4,0 dB během roku 2028 a o hodnotu do 0,1 dB během roku 2029.

Náhradní autobusová doprava bude nahrazovat osobní železniční dopravu po dobu výluky v rozsahu dva autobusy za jeden vlak, tzn. 64 autobusů ve dne a 16 autobusů v noční době. Dokumentace uzavírá, že v rámci změny dopravy (nárůstu vlivem náhradní autobusové dopravy) na posuzovaných úsecích dojde ke zhoršení oproti stavu bez náhradní autobusové dopravy max. o 0,2 dB v denní době a max. o 0,7 dB v noční době. Tyto hodnoty se však dle nařízení vlády č. 272/2011 Sb. §20 nepovažují za hodnotitelnou změnu.

Dokumentace uvádí na základě výstupů výpočtového modelu, že ve stávajícím stavu dochází k překračování hygienického limitu bez korekce na SHZ. Rekonstrukcí železniční trati dojde ke zlepšení akustické situace v posuzované oblasti i přesto, že se předpokládá zvýšení intenzit dopravy a traťové rychlosti až na

Optimalizace a elektrizace trati Ostrava-Kunčice – Frýdek-Místek

120 km/h. Zlepšení ovšem nebude dostatečné, a proto jsou navrhována protihluková opatření ve formě protihlukových stěn (PHS).

Pro zajištění nepřekračování hygienických limitů je po dohodě s objednatelem navrhována realizace 16 protihlukových stěn. Jejich umístění je uvedeno v hlukové studii. Všechny stěny jsou navrhovány v kategorii vzduchové neprůzvučnosti B3 dle ČSN EN 1793-2. U PHS č. 1–7 a 9 je navržena pohltivost kategorie A2 dle ČSN EN 1793-1 také z vnější strany z důvodu redukce odrazů hluku od silniční dopravy na sousedících pozemních komunikacích. Zbytek stěn (PHS 8 a 10–16) je z vnější strany navrhován bez požadavku.

Dále byl v hlukové studii posouzen stav po realizaci trakční napájecí stanice v blízkosti obce Lískovec. Obsahem areálu trakční napájecí stanice jsou tři zastřešená stání pro transformátory (T101, T102 a T103) a technologická budova o rozměrech cca 20x35 metrů.

Hodnoty hlukové zátěže u nejbližších objektů (výpočtové body V1T a V2T) během nejhlučnějších osmi hodin i nejhlučnější noční hodiny jsou nižší než 15 dB, což je zanedbatelná hodnota.

Z hlediska vibrací výsledky v obou měřicích místech prokazatelně splňují hygienický limit pro denní i noční dobu. Ve výhledovém stavu pak dojde vlivem rekonstrukce ke snížení hodnot vibrací. Lze tedy předpokládat, že i po provedení stavby budou hygienické limity v denní i noční době splněny.

Se závěry hodnocení hlukové zátěže a vibrací se zpracovatel posudku ztotožňuje při respektování podmínek závazného stanoviska zejména pro etapu výstavby.

Vlivy na povrchové a podzemní vody

Dokumentace uvádí ve vztahu k jakosti vod, že negativní ovlivnění jakosti vod během výstavby záměru může být způsobeno únikem závadných látek do horninového prostředí (ropné látky ze stavebních mechanismů) a únikem závadných látek do vodních toků nebo kanalizace (ropné látky, zemina, stavební materiály, vypouštění odpadních vod). Výše uvedené možnosti znečištění vodního prostředí mohou nastat především v důsledku nestandardních a havarijních stavů, tedy zejména v případě technické závady či selhání lidského faktoru.

Pro eliminování možnosti havarijního úniku závadných látek do okolního prostředí je zapotřebí dbát na dodržování pracovní kázně, udržování stavebních mechanismů v řádném technickém stavu a dodržovat zásady pro práci s látkami závadnými pro vodní prostředí. Pokud by i přes tato opatření došlo k úniku nebezpečných látek do vodního či horninového prostředí, je zapotřebí postupovat podle předem schváleného havarijního plánu.

Vsakování srážkových vod je řešeno ve vazbě na geologický průzkum a koeficient vsaku druhu zeminy v řešené lokalitě. Vsakování srážkových vod je řešeno v souladu s ČSN 75 9010 - Vsakovací zařízení srážkových vod a TNV 75 9011 - Hospodaření se srážkovými vodami.

Při odvádění srážkových vod do dotčených vodních toků bude hydrotechnickými výpočty doloženo zachování stávajících odtokových poměrů, včetně návrhů regulačních technických opatření (viz TNV 75 9011).

Optimalizace a elektrizace trati Ostrava-Kunčice – Frýdek-Místek

Dokumentace uzavírá, že stavba železniční trati je navržena s cílem nezhoršit odtokové poměry v lokalitě, nezatížit stávající vodoteče zvýšenými průtoky a odtokem z území.

Podzemní voda se v zájmové oblasti váže zejména na fluvialní sedimenty údolních niv. Vzhledem k charakteru záměru mohou být negativní vlivy na vodní útvary podzemních vod spojeny pouze s havarijnými stavy souvisejícími se samotnou stavbou. Vzhledem k tomu, že není dán předpoklad negativního ovlivnění vodních toků, vodních ploch ani vodních zdrojů, je možno na základě dále uvedených podmínek vliv záměru na stav vodních útvarů podzemních vod posoudit jako nevýznamný.

Zpracovatel posudku se ztotožňuje s uvedeným hodnocením vlivů na povrchové a podzemní vody; pro minimalizaci vlivu na povrchové a podzemní vody jsou v závazném stanovisku formulována odpovídající doporučení.

Vlivy na půdu

Dokumentace uvádí, že celkový trvalý zábor ZPF vyvolaný stavbou činí cca 15 088 m² s tím, že trvalý zábor je realizovaný na pozemcích v třídách ochrany I., II., IV. a V. s tím, že většina záborů je realizována v třídách ochrany I. a II.

Obecně ve vztahu k existující třídě ochrany lze záměr z hlediska velikosti vlivu označit za středně velký, z hlediska významnosti vlivu za významný.

Zpracovatel posudku se ztotožňuje s uvedeným hodnocením vlivů na půdu vzhledem ke skutečnosti, že se jedná o veřejně prospěšnou stavbu.

Vlivy na přírodní zdroje

Posuzovaná trasa železniční trati prochází chráněnými ložiskovými územími a dobývacími prostory. V trase záměru se rovněž nachází na základě dostupných údajů sesuvná území. Část tratě zasahuje do poddolovaného území. Pro realizaci stavby je potřeba souhlasu příslušného krajského úřadu. Vlivy na zdroje nerostných surovin a na geologické prostředí předpokládáme minimální.

Zpracovatel posudku se ztotožňuje s výše uvedeným hodnocením na horninové prostředí a přírodní zdroje.

Vlivy na biologickou rozmanitost (fauna, flora, ekosystémy, EVL)

Dokumentace uvádí, že ze zvláště chráněných rostlin jsou dotčeny druhy vázané na drážní těleso – lomikámen trojprstý (*Saxifraga tridactylites*, SO), přeslička větevnatá (*Equisetum ramosissimum*, O, C2b). Ovlivnění těchto druhů je hodnoceno jako nevýznamné. Po provedení zásahu lze ze zachovaných diaspor očekávat opětovnou kolonizaci železničního svršku. Transfery jednoletých druhů jsou prakticky neproveditelné. Vlivy na ostatní zástupce flóry jsou posouzeny jako nevýznamné.

Dokumentace uzavírá, že ve vztahu ke zvláště chráněným rostlinám bude nezbytné povolení výjimky podle § 56 ZOPK (114/1992 Sb. v platném znění) pro lomikámen trojprstý (*Saxifraga tridactylites*), přeslička větevnatá (*Equisetum ramosissimum*).

Dokumentace uvádí, že za nejsilnější vlivy záměru lze označit plošné odstranění porostů dřevin, které jsou kromě VKP součástí i nadregionálního ÚSES a jejichž tabulkový soupis bez bližšího komentáře je uveden v příloze dokumentace.

Optimalizace a elektrizace trati Ostrava-Kunčice – Frýdek-Místek

Během zoologického průzkumu byla v území zjištěna celá řada živočichů, a to jak zvláště chráněných, tak druhů ohrožených či zcela běžných. Pro realizaci záměru bude nutné požádat o udělení výjimky ze základních podmínek ochrany zvláště chráněných druhů dle § 56 zákona č. 114/1992 Sb., v platném znění.

Z hlediska vlivů na vodní toky jako VKP dokumentace popisuje technická řešení jejich překonávání. Dokumentace uzavírá, že odtokové poměry v území zůstanou zachovány. Vlivy jsou vyhodnoceny jako málo významné či zcela nevýznamné.

Dále se jedná o zásah do VKP lesa; dle dokumentace se jedná o různé typy lužních lesů, které jsou kromě VKP součástí i nadregionálního ÚSES. Zábory lesních biotopů, které jsou součástí VKP údolní niva (Ostravice, Ostravická Datyňka) a les jsou vyhodnoceny jako silný vliv. Přestože jsou místy plošné, lze je v kontextu širšího území a často značné míry degradace (ruderalizace) dle dokumentace považovat za akceptovatelné.

Dokumentace uvádí, že budou dotčeny zelené plochy nadregionálního biokoridoru NRBK K101, regionálních biocenter RBC 236 U dolu Paskov, RBC 276 Zaryje a RBC 276 U Žabně, a to především zábory. Lokální biokoridor vymezený podél Ostravické Datyňky je ovlivněn úpravou koryta toku v úseku 291 m.

Vlivy stavby na ÚSES jsou hodnoceny jako akceptovatelné, neboť jeho ekologicko-stabilizační funkce nebude zásadně oslabena. Biokoridor vymezený podél Ostravické Datyňky je převeden dostatečně světlým a s ohledem na migrace živočichů vhodně řešeným mostním objektem.

Zpracovatel posudku se s určitými výhradami ztotožňuje s uvedeným hodnocením na biologickou rozmanitost za předpokladu respektování podmínek závazného stanoviska.

Vlivy na krajinu a její ekologické funkce

Je zřejmé, že modernizace trati přinese do krajiny jisté změny. Analýza prokázala, že tyto změny nejsou pro ráz a identitu krajiny zcela pozměňující.

Na základě výše provedeného posouzení je možno konstatovat, že navrhovaná modernizace trati je řešena s ohledem na zachování zákonných kritérií krajinného rázu neboť představuje slabý, maximálně však středně silný zásah do identifikovaných rysů a hodnot. Je proto hodnocena jako únosný zásah do krajinného rázu, chráněného dle § 12 zákona č. 114/1992 Sb. o ochraně přírody a krajiny.

Zpracovatel posudku se ztotožňuje s výše uvedeným hodnocením vlivů na krajinu.

Vlivy na hmotný majetek a kulturní památky

Záměrem nedojde k nepříznivému ovlivnění hmotného majetku nebo nemovité kulturní památky. Celé zájmové území je dle dokumentace zahrnuto do UAN III., tj. území, na němž nebyl dosud rozpoznán a pozitivně prokázán výskyt archeologických nálezů a ani tomu nenasvědčují žádné indicie, ale jelikož předmětné území mohlo být osídleno či jinak využito člověkem, existuje 50 % pravděpodobnost výskytu archeologických nálezů. Dále posuzovaný stavební záměr kříží ve Frýdku-Místku území kategorie UAN I. a UAN II.

S uvedenými závěry se zpracovatel posudku ztotožňuje.

Vlivy na životní prostředí a veřejné zdraví přesahující státní hranice

Záměr svým vlivem nepřesáhne hranice České republiky, ani při nestandardních stavech a haváriích.

S uvedenými závěry se zpracovatel posudku ztotožňuje.

3. Hodnocení technického řešení záměru s ohledem na dosažený stupeň poznání, pokud jde o znečišťování životního prostředí

Vzhledem k charakteru záměru je jeho řešení pro potřeby posouzení vlivů na životní prostředí a veřejné zdraví v dokumentaci dostačujícím způsobem popsáno, detailnější řešení se s ohledem na požadavky vyplývající z příslušných právních předpisů předpokládá v rámci další přípravy záměru pro příslušná správní řízení k povolení předmětného záměru.

Na základě doložených údajů a při respektování podmínek uvedených v tomto závazném stanovisku lze z pohledu příslušného úřadu učinit závěr, že negativní vlivy nepřesáhnou míru stanovenou zákony a dalšími předpisy. U záměru nebyly zjištěny takové negativní vlivy na životní prostředí a veřejné zdraví, které by bránily jeho realizaci. Příslušný úřad na základě výše uvedeného konstatuje, že technické řešení záměru je, s ohledem na dosažený stupeň poznání, ve věci znečišťování životního prostředí popsáno dostatečně a odpovídá standardům Evropské unie.

4. Pořadí variant (pokud byly předloženy) z hlediska vlivů na životní prostředí

Záměr byl předložen jednovariantně. Předložený záměr je v souladu s územně plánovací dokumentací dotčených obcí.

5. Vypořádání vyjádření k dokumentaci

Krajský úřad obdržel k předložené dokumentaci následující vyjádření dotčených správních orgánů, dotčených územně samosprávných celků a veřejnosti:

- 1) Krajský úřad Moravskoslezský kraj
Odbor životního prostředí a zemědělství
vyjádření ze dne 04.07. 2022 č.j.: MSK 93728/2022
- 2) Magistrát města Ostravy
Odbor ochrany životního prostředí
vyjádření ze dne 27.06. 2022 č.j.: SMO/387631/22/OŽP/Mrt
- 3) Magistrát města Frýdku-Místku
Odbor životního prostředí a zemědělství
vyjádření ze dne 01.07. 2022 č.j.: MMFM 88922/2022
- 4) Česká inspekce životního prostředí
oblastní inspektorát Ostrava
vyjádření ze dne 02.06. 2022 č.j.: ČIŽP/49/2022/5623
- 5) Krajská hygienická stanice Moravskoslezského kraje
se sídlem v Ostravě
vyjádření ze dne 29.06. 2022 č.j.: KHSMS 254886/2022/OV/HOK

Optimalizace a elektrizace trati Ostrava-Kunčice – Frýdek-Místek

- 6) Statutární město Ostrava
vyjádření ze dne 04.07. 2022 č.j.: SMO/387636/22/OŽP/Mrt
- 7) Město Šenov
vyjádření ze dne 30.06. 2022 č.j.: MeUS 02346/2022/PKK
- 8) Obec Dobrá
vyjádření ze dne 20.06. 2022 č.j.: SO/1429/2022
- 9) Občanské sdružení Střítež za zdravé životní prostředí z.s. – „Oprava textu“
vyjádření ze dne 06.07. 2022 bez č.j.
- 10) Občan Lískovce
vyjádření ze dne 20.06. 2022 bez č.j.

Vyjádření byla v souladu se zákonem vypořádána v posudku, který je zveřejněn v Informačním systému EIA (www.cenia.cz/eia) pod kódem záměru MSK2254. Relevantní požadavky a připomínky obsažené ve vyjádřeních a jejich vypořádání včetně výstupů z veřejného projednání záměru byly vzaty do úvahy při formulování tohoto souhlasného závazného stanoviska.

6. Okruh dotčených územních samosprávných celků

Kraj: Moravskoslezský

hlavní úpravy: Ostrava, Vratimov, Řepiště, Frýdek-Místek, Staré Město, Sviadnov

kabelová trasa: Dobrá, Nošovice, Havířov, Paskov, Žabeň, Šenov

Datum vydání závazného stanoviska:

Otisk úředního razítka příslušného úřadu:

Jméno, příjmení a podpis pověřeného zástupce příslušného úřadu:

Datum zpracování posudku: 10. 09. 2022

Jméno, příjmení, bydliště a telefon zpracovatele posudku a osob, které se podílely na zpracování posudku:

RNDr. Tomáš Bajer, CSc.

ECO-ENVI-CONSULT

Sídlo:

Sladkovského 111

506 01 Jičín

Pardubice

IČ: 42921082

DIČ: CZ6002271825

tel.: 603483099

e-mail: tom.bajer@centrum.cz

Provozovna:

Šafaříkova 436

533 51

Podpis zpracovatele posudku:

Autorizace ke zpracování posudku:

Ministerstvo životního prostředí

Odbor posuzování vlivů na životní prostředí
a integrované prevence

V Praze dne 26. července 2021
Č. j.: MZP/2021/710/3906

Toto rozhodnutí nabylo právní moci dne 10. 8. 2021
Ministerstvo životního prostředí
Odbor posuzování vlivů na životní prostředí
a integrované prevence
dne 10. 8. 2021 podpis Feja

ROZHODNUTÍ

Ministerstvo životního prostředí jako orgán státní správy v oblasti posuzování vlivů na životní prostředí příslušný k rozhodování ve věci podle ustanovení § 21 písm. l) zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí a o změně některých souvisejících zákonů (zákon o posuzování vlivů na životní prostředí), ve znění pozdějších předpisů, vyhovuje podle ustanovení § 19 odst. 7 tohoto zákona žádosti pana RNDr. Tomáše Bajera, CSc., datum narození: 27. 2. 1960, bydliště Šafaříkova 436, 533 51 Pardubice (dále jen „žadatel“) ze dne 1. 7. 2021 a

prodlužuje autorizaci ke zpracování dokumentace, posudku a vyhodnocení

udělenou osvědčením Ministerstva životního prostředí č. j.: 2719/4343/OEP/92/93 ze dne 28. 1. 1993 podle zákona č. 244/1992 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „zákon č. 244/1992 Sb.“) a vyhlášky Ministerstva životního prostředí č. 499/1992 Sb., o odborné způsobilosti pro posuzování vlivů na životní prostředí a o způsobu a průběhu veřejného projednání posudku (dále jen „vyhláška č. 499/1992 Sb.“) a prodlouženou rozhodnutím o prodloužení autorizace č. j.: 52153/ENV/15 ze dne 24. 8. 2015, na dobu 5 let podle ustanovení § 19 zákona č. 100/2001 Sb.

Autorizace se v souladu s § 19 odst. 7 zákona č. 100/2001 Sb. prodlužuje na dobu dalších 5 let, tj. do 31. 12. 2026.

Ministerstvo životního prostředí
Vršovická 1442/65, 100 10 Praha 10

(+420) 26712-1111
posta@mzp.cz
ISDS: 9gsaax4
www.mzp.cz

1/3



Odůvodnění

Ministerstvo životního prostředí obdrželo dne 8. 7. 2021 žádost ze dne 1. 7. 2021 o prodloužení autorizace pana RNDr. Tomáše Bajera, CSc. udělené osvědčením Ministerstva životního prostředí č. j.: 2719/4343/OEP/92/93 ze dne 28. 1. 1993 podle zákona č. 244/1992 Sb. a vyhlášky č. 499/1992 Sb. Dne 1. 1. 2002 nabyl účinnosti zákon č. 100/2001 Sb., který zavedl 5letou lhůtu platnosti udělovaných autorizací. V § 24 (přechodné ustanovení) zákona č. 100/2001 Sb. se stanoví, že osoby s osvědčením odborné způsobilosti podle zákona č. 244/1992 Sb. a vyhlášky č. 499/1992 Sb., ve znění účinném do 31. 12. 2001, se považují (ex lege) za držitele autorizace podle § 19 zákona č. 100/2001 Sb. Pro žadatele tak tato lhůta začala plynout vstupem zákona č. 100/2001 Sb. v účinnost, to je dnem 1. 1. 2002. Následně byla platnost autorizace žadatele v souladu s ustanovením § 19 odst. 7 zákona č. 100/2001 Sb. opakovaně prodlužována - naposledy rozhodnutím o prodloužení autorizace č. j.: 52153/ENV/15 ze dne 24. 8. 2015, platným do 31. 12. 2021. Žadatel požádal o prodloužení autorizace a splnil podmínky pro prodloužení autorizace v souladu s § 19 odst. 3, odst. 4 a odst. 5 zákona č. 100/2001 Sb.

Bezúhonnost byla doložena výpisem z rejstříku trestů (datum vydání – 22. 7. 2021). Svěprávnost byla doložena čestným prohlášením žadatele. Odborná způsobilost byla prokázána doložením dokladu o vykonané zkoušce odborné způsobilosti (osvědčení č. j.: MZP/2021/710/1551 ze dne 26. 5. 2021). Zkouška odborné způsobilosti pro účely prodloužení autorizace byla vykonána dne 26. 5. 2021, a byl tedy splněn požadavek zákona č. 100/2001 Sb., aby byla zkouška vykonána nejdříve 2 roky před podáním žádosti o prodloužení autorizace a nejpozději v den podání žádosti o prodloužení autorizace. Ukončené vysokoškolské vzdělání alespoň magisterského studijního programu se zaměřením na přírodní a technické vědy (diplom a vysvědčení o státní závěrečné zkoušce) a praxe v oboru v délce nejméně 3 let byla doložena při udělování autorizace. Žádost o prodloužení autorizace byla podána dne 2. 7. 2021, a byl tedy splněn požadavek § 19 odst. 7 zákona č. 100/2001 Sb., podle kterého lze tuto žádost podat nejdříve 6 měsíců před uplynutím doby, na kterou byla autorizace udělena, a nejpozději v den uplynutí doby, na kterou byla autorizace udělena (žádost bylo možné podat nejdříve 1. 7. 2021 a nejpozději 31. 12. 2021).

Vzhledem k tomu, že předložená žádost obsahuje všechny zákonem požadované náležitosti a jsou splněny všechny zákonné podmínky pro prodloužení autorizace ke zpracování dokumentace, posudku a vyhodnocení, rozhodlo Ministerstvo životního prostředí tak, jak je ve výroku tohoto rozhodnutí uvedeno.

Ministerstvo životního prostředí

Odbor posuzování vlivů na životní prostředí
a integrované prevence

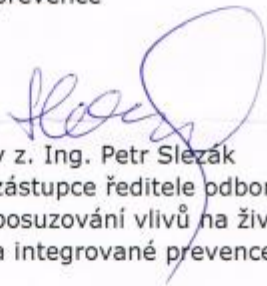
Řízení o vydání tohoto rozhodnutí podléhá ve smyslu zákona č. 634/2004 Sb., o správních poplatcích, ve znění pozdějších předpisů, správnímu poplatku ve výši 50 Kč (položka 22 písm. f) sazebníku). Poplatek byl uhrazen formou kolkové známky.

Poučení o opravném prostředku

Proti tomuto rozhodnutí lze podat rozklad ministrovi životního prostředí, podle § 152 zákona č. 500/2004 Sb., správní řád, ve znění pozdějších předpisů, ve lhůtě do 15 dnů ode dne oznámení rozhodnutí, prostřednictvím Ministerstva životního prostředí, Vršovická 65, 100 10 Praha 10.



Mgr. Evžen Doležal
ředitel odboru posuzování vlivů na
životní prostředí a integrované
prevence


v z. Ing. Petr Slezák
zástupce ředitele odboru
posuzování vlivů na životní prostředí
a integrované prevence

Rozdělovník

Obdrží do vlastních rukou:

RNDr. Tomáš Bajer, CSc.
Šafaříkova 436
533 51 Pardubice

Stejnopis obdrží na vědomí po nabytí právní moci:

Ministerstvo životního prostředí
odbor posuzování vlivů na životní prostředí a integrované prevence
Vršovická 1442/65
100 10 Praha 10

Ministerstvo životního prostředí
Vršovická 1442/65, 100 10 Praha 10

(+420) 26712-1111
posta@mzp.cz
ISDS: 9gsaax4
www.mzp.cz

Příloha 1

Vyjádření k dokumentaci

1)



KRAJSKÝ ÚŘAD
MORAVSKOSLEZSKÝ KRAJ
Odbor životního prostředí a zemědělství
28. října 117, 702 18 Ostrava



Všš dopis zn.:

Ze dne:
Č.: MSK 93728/2022
Sp. zn.: ŽPZ/12467/2022/Kra
208.1 510
Vyřizuje: Ing. Markéta Krahulec, Ph.D.
Telefon: 595 622 586
Fax: 595 622 126
E-mail: posta@msk.cz
Datum: 2022-07-04

Vyjádření Krajského úřadu Moravskoslezského kraje odboru životního prostředí a zemědělství, jako dotčeného správního orgánu, k dokumentaci záměru „Optimalizace a elektrizace trati Ostrava-Kunčice – Frýdek-Místek“

Krajský úřad Moravskoslezského kraje odbor životního prostředí a zemědělství (krajský úřad) jako dotčený správní orgán ve smyslu zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí a o změně některých souvisejících zákonů (zákon o posuzování vlivů na životní prostředí), ve znění pozdějších předpisů, posoudil předloženou dokumentaci záměru „Optimalizace a elektrizace trati Ostrava-Kunčice – Frýdek-Místek“, oznamovatel: Správa železnic, státní organizace, se sídlem Dlážděná 1003/7, 110 00 Praha 1 – Nové Město, IČO: 709 94 234 a vydává vyjádření z hlediska zájmů chráněných zákony v oblasti životního prostředí ve své kompetenci.

Záměrem investora je elektrizace trati, zkapacitnění úseku Vratimov – Frýdek-Místek zdvoukolejněním, modernizace železničních stanic, zajištění bezbariérového přístupu pro osoby s omezenou schopností pohybu a orientace, zvýšení bezpečnosti železničního provozu a cestujících, zlepšení technického stavu a parametrů řešení trati atd. Z hlediska dopravní technologie je předmětem řešení traťový úsek Ostrava-Kunčice (mimo) – Frýdek-Místek (včetně). Délka stavby v rozsahu rekonstrukce kolejí je 14,5 km, maximální traťová rychlost V150 = 120 km/h.

Z hlediska zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, ve znění pozdějších předpisů:

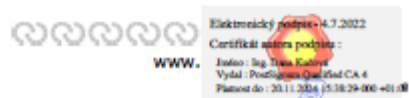
K zásahům do ochranného pásma přírodní památky Mokřady u Rondelu vyhlášené nařízením Moravskoslezského kraje č. 7/2013 ze dne 4. 6. 2013 a ochranného pásma přírodní památky Kamenec vyhlášené vyhláškou okresního úřadu ve Frýdku-Místku ze dne 6. 4. 1992 bylo vydáno souhlasné závazné stanovisko č. j. MSK 85112/2021 ze dne 15. 7. 2021.

Krajský úřad v souladu s § 90 odst. 18 zákona o ochraně přírody a krajiny dále sděluje, že v případě škodlivého zásahu do přirozeného vývoje zvláště chráněných živočichů nebo rostlin je potřeba povolení výjimky dle § 56 zákona o ochraně přírody a krajiny.

Vliv na území soustavy Natura 2000 byl vyloučen vydáním stanoviska č. j. MSK 90481/2021 ze dne 30. 7. 2021.

Tel.: 595 622 222 IČ: 70890692
Fax: 595 622 126 DIČ: CZ70890692
ID DS: B66bxd Č. účtu: 1650676349/0800

Informace: Neveřejné



Posudek na dokumentaci o hodnocení vlivů na životní prostředí podle zákona č. 100/2001 Sb. v platném znění
Optimalizace a elektrizace trati Ostrava-Kunčice – Frýdek-Místek

Z hlediska zákona č. 541/2020 Sb., o odpadech:

Krajský úřad nemá k předložené dokumentaci připomínky.

Dokumentace pro následná řízení musí obsahovat bilance výkopových zemin a způsob nakládání s nimi, seznamy odpadů, množství odpadů a způsoby nakládání s nimi. Odpady vznikající stavební a demoliční činností budou zařazovány podle vyhlášky č. 8/2021 Sb., o Katalogu odpadů a posuzování vlastností odpadů (dále vyhláška č.8/2021 Sb.) do skupiny 17 Stavební a demoliční odpady. S výkopovou zemínou, pokud s ní nebude nakládáno v místě stavby anebo pokud nebude použita jako recyklát ve smyslu § 83 odst. 2 vyhlášky č. 273/2021 Sb., o podrobnostech nakládání s odpady v platném znění k účelu tam stanoveným, bude nakládáno jako s odpadem. Taktéž štěrk ze železničního svršku kat. č. 17 05 08, který prošel recyklačním zařízením, přestane být odpadem za předpokladu jeho využití způsobem stanoveným v § 83 odst. 2 téže vyhlášky. Pokud recyklovaná výkopová zemina a recyklovaný štěrk ze železničního svršku nebudou použity pouze způsobem stanoveným touto vyhláškou, musí s nimi být nakládáno jako s odpadem.

Při nakládání s odpady musí být zohledněna hierarchie odpadového hospodářství ve smyslu § 3 zákona o odpadech a respektována závazná část Plánu odpadového hospodářství Moravskoslezského kraje pro období 2016 – 2026, zejména pak zásady a opatření uvedené v kapitole 3.3.1.4. Stavební a demoliční odpady. Během provádění stavby musí být dodržen postup pro nakládání s vybouranými stavebními materiály určenými pro opětovné použití, vedlejšími produkty a stavebními a demoličními odpady tak, aby byla zajištěna nejvyšší možná míra jejich opětovného použití a recyklace (§ 42 vyhlášky č. 273/2021 Sb., o podrobnostech nakládání s odpady). Původce stavebního a demoličního odpadu, které sám nezpracuje, je povinen mít uzavřenou písemnou smlouvu o předání odpadu do zařízení určeného k nakládání s odpady, a to před jejich vznikem (§ 15 odst. 2 písm. c) zákona o odpadech).

Z hlediska zákona č. 289/1995 Sb., o lesích a o změně a doplnění některých zákonů (lesní zákon), ve znění pozdějších předpisů:

Z předloženého oznámení záměru "Optimalizace a elektrizace trati Ostrava-Kunčice - Frýdek-Místek" je zřejmé dotčení pozemků určených k plnění funkcí lesa (PUPFL), které bude nutné přesně specifikovat v dalším stupni projektové dokumentace. Předmětem projektové dokumentace je elektrizace trati, zdvoukolejnění úseku Vratimov - Frýdek-Místek, celková rekonstrukce kolejového svršku a spodku v celém úseku stavby, komplexní rekonstrukce nástupišť, a dále vybraných inženýrských objektů dráze přilehlých jako pozemní stavby, mosty, zdi a sanace skalních zářezů, jež se dotknou mimo jiné pozemků PUPFL. S ohledem na značný rozsah předpokládaného dotčení PUPFL krajský úřad upozorňuje předkladatele záměru, že jsou zpracovatelé dokumentací staveb povinni dbát zachování lesa a řídit se přitom ustanoveními tohoto zákona. Jsou povinni navrhnout a zdůvodnit taková řešení, která jsou z hlediska zachování lesa, ochrany životního prostředí a ostatních veřejných zájmů nejhodnější, přitom jsou povinni provést vyhodnocení předpokládaných důsledků navrhovaného řešení, navrhnout alternativní řešení, způsob následné rekultivace a uspořádání území po dokončení stavby. Za zachování lesa nesou odpovědnost nejen orgány státní správy lesů, ale i osoby, které zpracovávají návrhy, jež mohou mít pro les v případě realizace zbytečně škodlivé následky. Současně je toto ustanovení pro uvedené subjekty upozorněním, že když se nebudou těmito pravidly řídit, může jejich práce být marná, protože orgán státní správy lesů, řídicí se zákonem, neudělí k jimi zpracovanému návrhu souhlas.

Krajský úřad, z hlediska ostatních zájmů v oblasti životního prostředí chráněných v jeho kompetenci dle:

- zákona č. 201/2012 Sb., o ochraně ovzduší, ve znění pozdějších předpisů,
- zákona č. 254/2001 Sb., o vodách a o změně některých zákonů (vodní zákon), ve znění pozdějších předpisů, a souvisejících předpisů,
- zákona č. 76/2002 Sb., o integrované prevenci a omezování znečištění, o integrovaném registru znečišťování a o změně některých zákonů (zákon o integrované prevenci), ve znění pozdějších předpisů
- zákon č. 44/1988 Sb., o ochraně a využití nerostného bohatství (horní zákon), ve znění pozdějších předpisů,

2/3

Tel.: 595 622 222 IČ: 70890692
Fax: 595 622 126 DIČ: CZ70890692
ID OS: 8x6bxcsl Č. účtu: 1650676349/0800



Posudek na dokumentaci o hodnocení vlivů na životní prostředí podle zákona č. 100/2001 Sb. v platném znění
Optimalizace a elektrizace trati Ostrava-Kunčice – Frýdek-Místek

- zákona č. 224/2015 Sb., o prevenci závažných havárií způsobených vybranými nebezpečnými chemickými látkami nebo chemickými směsmi a o změně zákona č. 634/2004 Sb., o správních poplatcích, ve znění pozdějších předpisů, (zákon o prevenci závažných havárií),
- zákona č. 334/1992 Sb., o ochraně zemědělského půdního fondu, ve znění pozdějších předpisů nemá k posuzovanému záměru ve fázi předložené dokumentace připomínky,

Výše uvedené požadované informace z hlediska zájmů chráněných příslušnými zákony v oblasti životního prostředí byly vydány na základě dokumentace o hodnocení vlivů záměru na životní prostředí zpracované v rozsahu přílohy č. 4 zákona o posuzování vlivů na životní prostředí (Ecological Consulting a.s., 05/2022) a jejich příloh.

Poučení:

Toto vyjádření nenahrazuje koordinované závazné stanovisko, vyjádření dalších dotčených orgánů státní správy ani příslušná povolení dle zvláštních právních předpisů.

Proti tomuto vyjádření nelze podat odvolání.

Ing. Dana Kučová
vedoucí oddělení
hodnocení vlivů na životní prostředí a lesního hospodářství

3/3

Tel.: 595 622 222 IČ: 70890692
Fax: 595 622 126 DIČ: CZ70890692
ID OS: 8x6bxsd Č. účtu: 1650676349/0800



2)



Magistrát města Ostravy
odbor ochrany životního prostředí



Vaše značka: ŽPZ/12467/2022/Kra
Ze dne: 2022-06-02
Č. j.: SMO/387631/22/OŽP/Mrt
Sp. zn.: S-SMO/331676/22/OŽP/5
Vyřizuje: Mgr. Iva Martináková
Telefon: 599 443 228
E-mail: imartinakova@ostrava.cz

Krajský úřad Moravskoslezského kraje
odbor životního prostředí a zemědělství
28. října 117
702 18 Ostrava (DS)

Datum: 27.06.2022

Vyjádření dotčeného správního úřadu podle zákona č. 100/2001 Sb. k dokumentaci záměru „Optimalizace a elektrifikace trati Ostrava-Kunčice – Frýdek-Místek“

Podáním doručeným dne 2. června 2022 jste nás požádali o vyjádření k dokumentaci výše uvedeného záměru podle zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí a o změně některých souvisejících zákonů, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „zákon o posuzování vlivů na životní prostředí“). Předmětem záměru je elektrizace trati, zdvoukolejnění úseku Vratimov – Frýdek-Místek, celková rekonstrukce kolejového svršku a spodku v celém úseku stavby, komplexní rekonstrukce nástupišť v žst. Vratimov, Paskov, Lískovec u Frýdku-Místku a Frýdku-Místku (na pozemcích v k. ú. Slezská Ostrava, Kunčice nad Ostravicí, Vratimov, Šenov u Ostravy a dalších). Stavební záměr se dotýká území statutárního města Ostravy jen okrajově. Dále budou rekonstruovány vybrané inženýrské objekty - jako pozemní stavby, mosty, zdi a sanace skalních zářezů. Současně dojde k zrušení vybraných železničních přejezdů a nahrazením některých z nich silničními podjezdy. Rekonstrukce zasáhne také provozní soubory např. zabezpečovací zařízení, informační, rozhlasové a kamerové systémy. Odvodnění tělesa železničního spodku je navrženo zejména pomocí otevřených příkopů zpevněných příkopovými tvárniciemi dále pak pomocí trativodů nebo je voda vyvedena na svah zemního tělesa. V rámci stavby bude v provozu také recyklační linka, která bude umístěna na pozemku parc. č. 1600/1 v k.ú. Řepiště (mimo území statutárního města Ostravy).

Magistrát města Ostravy, odbor ochrany životního prostředí (dále jen MMO OOŽP), jako dotčený správní úřad ve smyslu § 8 odst. 3 zákona o posuzování vlivů na životní prostředí, dává k výše uvedenému záměru

toto vyjádření:

I. **Odpadové hospodářství** (Vyřizuje: Mgr. Martináková, tel. 599 443 228)

Z hlediska ustanovení zákona č. 541/2020 Sb., o odpadech, které jsou v jeho kompetenci, nemá MMO OOŽP k předmětnému záměru žádné připomínky a dává kladné vyjádření.

Magistrát města Ostravy
odbor ochrany životního prostředí



II. Ochrana ovzduší (Vyřizuje: Ing. Gärtnerová, tel. 599 442 331)

Z hlediska ustanovení zákona č. 201/2012 Sb., o ochraně ovzduší, ve znění pozdějších předpisů, které jsou v jeho kompetenci, nemá MMO OOŽP k předmětnému záměru žádné připomínky a dává kladné vyjádření.

Součástí záměru je vyjmenovaný zdroj dle přílohy č. 2 zákona č. 201/2012 Sb., o ochraně ovzduší, ve znění pozdějších předpisů, jehož provozní řád a podmínky provozu stanovuje Krajský úřad Moravskoslezského kraje.

III. Ochrana přírody (Vyřizuje: Ing. Šenková, tel. 599 443 327)

Z hlediska ustanovení zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, ve znění pozdějších předpisů, které jsou v jeho kompetenci, nemá MMO OOŽP k předmětnému záměru žádné připomínky a dává kladné vyjádření.

IV. Ochrana zemědělského půdního fondu (Vyřizuje: Ing. Frömlová, tel. 599 442 312)

Z hlediska ustanovení zákona č. 334/1992 Sb., o ochraně zemědělského půdního fondu, ve znění pozdějších předpisů, které jsou v jeho kompetenci, nemá MMO OOŽP k předmětnému záměru žádné připomínky a dává kladné vyjádření.

V. Ochrana lesa (Vyřizuje: Mgr. Ing. Veselý, tel. 599 443 345)

Z hlediska ustanovení zákona č. 289/1995 Sb., o lesích a o změně a doplnění některých zákonů (lesní zákon), ve znění pozdějších předpisů, které jsou v jeho kompetenci, nemá MMO OOŽP k předmětnému záměru žádné připomínky a dává kladné vyjádření.

VI. Ochrana vod (Vyřizuje: Ing. Kyšová, tel. 599 442 330)

Z hlediska ustanovení zákona č. 254/2001 Sb., o vodách a o změně některých zákonů, ve znění pozdějších předpisů, které jsou v jeho kompetenci, má MMO OOŽP k předmětnému záměru tyto připomínky:

1. Pro výše uvedenou stavbu bude pro období výstavby zpracován povodňový plán v souladu s § 71 zákona č. 254/2001 Sb. a předložen k projednání MMO OOŽP před zahájením stavby. Stavební práce mohou být zahájeny až po projednání povodňového plánu.
2. Pro období realizace stavby (používání mechanismů pracujících ve vodních tocích a jejich blízkosti a v záplavovém území, kdy hrozí únik závadných látek do toku) bude zpracován plán opatření pro případy havárie (havarijní plán) ve smyslu § 39 odst. 2 písm. a) zákona č. 254/2001 Sb. a v souladu s vyhláškou Ministerstva životního prostředí č.450/2005 Sb., o náležitostech nakládání se závadnými látkami a náležitostech havarijního plánu, způsobu a rozsahu hlášení havárií, jejich zneškodňování a odstraňování jejich škodlivých následků, v platném znění a předložen ke schválení MMO OOŽP. Stavební práce mohou být zahájeny až po nabytí právní moci rozhodnutí o schválení havarijního plánu.

Ing. Bc. Pavel Valerián, Ph.D., MBA
vedoucí odboru
ochrany životního prostředí
-podepsáno elektronicky-

Prokešovo nám. 8, 729 30 Ostrava
www.ostrava.cz
posta@ostrava.cz

IČ 00845451 DIČ CZ 00845451
Číslo účtu 27-1649297309/0800
ID DS 5zubv7w

OSTRAVA!!!

3)



MAGISTRÁT MĚSTA FRÝDKU-MÍSTKU
Radniční 1148, 738 01 Frýdek-Místek

Odbor životního prostředí a zemědělství
pracoviště Radniční 13, Frýdek

Váš dopis značka: MSK 76302/2022
Ze dne: 06.06.2022
Číslo jednací: MMFM 88922/2022
Spisová značka:
Vyřizuje: Bc. Jana MATĚJÍKOVÁ
Telefon: 558609482
E-mail: matejikova.jana@frydekmistek.cz
Datum: 01.07.2022

Krajský úřad MS kraj
Odbor život. prostř. a zemědělství
28. října 117
702 18 Ostrava

DS

Posuzování vlivů záměru „Optimalizace a elektrizace trati Ostrava-Kunčice – Frýdek-Místek“

Magistrát města Frýdku-Místku, odbor životního prostředí a zemědělství, obdržel dne 06.06.2022 žádost o vyjádření k výše uvedenému záměru a po jejím prostudování vydává

vyjádření

Z hlediska zákona č. 254/2001 Sb., o vodách a o změně některých zákonů (vodní zákon), ve znění pozdějších předpisů (dále jen „vodní zákon“):

Magistrát města Frýdku-Místku, odbor životního prostředí a zemědělství, jako příslušný vodoprávní úřad, k předloženému záměru pod názvem „Optimalizace a elektrizace trati Ostrava-Kunčice – Frýdek-Místek“ na pozemcích v k. ú. Řepiště, obec Řepiště, k. ú. Lískovec u Frýdku-Místku, k. ú. Frýdek, obec Frýdek-Místek, nemá připomínek.

Toto vyjádření se vydává k dotčení pozemků ve správním obvodu Magistrátu města Frýdku-Místku, odboru životního prostředí a zemědělství.

Vyřizuje: Ing. Mičková, kl. 695

Z hlediska zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „zákon o ochraně přírody a krajiny“):

Magistrát města Frýdku-Místku, odbor životního prostředí a zemědělství (dále jen „organ ochrany přírody“) obdržel žádost o vyjádření k dokumentaci záměru „Optimalizace a elektrizace trati Ostrava-Kunčice – Frýdek-Místek“. Z předložené dokumentace vyplývá, že se jedná o elektrizační trať, zdvoukolejné úseku Vratimov – Frýdek-Místek, celkovou rekonstrukci kolejového svršku a spodku v celém úseku stavby, komplexní rekonstrukci nástupišť v železniční stanici Vratimov, Paskov, Lískovec u Frýdku a Frýdku-Místku. Dále budou rekonstruovány vybrané inženýrské objekty dráze přilehlých jako pozemní stavby, mosty, zdi a sanace skalních zářezů. Rekonstrukce zasáhne také provozní soubory např. zabezpečovací zařízení, informační, rozhlasové a kamerové systémy. Součástí stavby je i nová trakční napájecí stanice v k. ú. Lískovec u Frýdku-Místku pro napájení trakčního vedení.

Realizací záměru dojde k dotčení významných krajinných prvků – vodních toků, lesů (dále jen VKP), ve smyslu ust. § 3 odst. 1 písm. b) zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „zákon o ochraně přírody a krajiny“). Zásadní zásahy do VKP jsou řešeny v předložené dokumentaci a biologickém hodnocení, kde jsou navrženy kompenzační opatření a je zhodnocena migrační prostupnost. Úpravou sítí (např. zabezpečovacího zařízení vleček, TZZ, SZZ) však dojde k dotčení i jiných VKP, které nejsou zmíněny. Např. úpravou zabezpečovacího zařízení vlečky č. 6020 zřejmě dojde k zásahu do břehového porostu sousedních rybníků a křížení vodního toku Ščučí a Oprechtický potok (IDVT

Optimalizace a elektrizace trati Ostrava-Kunčice – Frýdek-Místek

Č.J.: MMFM 88922/2022

Strana 2 (celkem 3)

10215238). Při úpravách zabezpečovacího zařízení vlečky č. 6023 a úpravách jiných sítí dojde rovněž ke křížení vodních toků. Dle názoru orgánu ochrany přírody by také tato dotčení VKP měla být v dokumentaci a posouzení alespoň zmíněna.

V navazujících řízeních pak orgán ochrany přírody požaduje předložit vždy aktualizované hodnocení vlivů záměru na zájmy chráněné podle zákona o ochraně přírody a krajiny (tzn. hodnocení, které nebude starší 2 let).

Toto vyjádření se vydává k dotčení pozemků ve správním obvodu Magistrátu města Frýdku-Místku, odboru životního prostředí a zemědělství.

Vyřizuje: Ing. Jašová, kl. 608, Mgr. Filipová, kl. 497

Z hlediska zákona č. 201/2012 Sb., o ochraně ovzduší, ve znění pozdějších předpisů, (dále jen „zákon o ochraně ovzduší“):

Předloženým záměrem „Optimalizace a elektrizace trati Ostrava-Kunčice – Frýdek-Místek“ na pozemcích v k. ú. Řepiště, obec Řepiště, k. ú. Lískovec u Frýdku-Místku, k. ú. Frýdek, obec Frýdek-Místek“ (dále jen „záměr“) nedojde k dotčení zájmů chráněných dle zákona o ochraně ovzduší. Orgán ochrany ovzduší nemá k dokumentaci záměru připomínky.

Toto vyjádření se vydává k dotčení pozemků ve správním obvodu Magistrátu města Frýdku-Místku, odboru životního prostředí a zemědělství.

Vyřizuje: Mgr. Krupař, kl. 499

Z hlediska zákona č. 541/2020 Sb., o odpadech, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „zákon o odpadech“):

Oznámeným záměrem je „Optimalizace a elektrizace trati Ostrava-Kunčice – Frýdek-Místek“. Způsob nakládání s odpady ze stavební činnosti uvedený v kapitole B.III.3 předloženého oznámení záměru je v souladu se zákonem o odpadech. Magistrát města Frýdku-Místku, odbor životního prostředí a zemědělství, jako příslušný orgán odpadového hospodářství, nemá k oznámenému záměru připomínky.

Toto vyjádření se vydává k dotčení pozemků ve správním obvodu Magistrátu města Frýdku-Místku, odboru životního prostředí a zemědělství.

Vyřizuje: Mgr. Taraníková, kl. 615

Z hlediska zákona č. 334/1992 Sb., o ochraně zemědělského půdního fondu, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „zákon o ochraně ZPF“), dle ust. § 15 písm. m) zákona o ochraně ZPF:

Předloženým záměrem „Optimalizace a elektrizace trati Ostrava-Kunčice – Frýdek-Místek“ na pozemcích v k. ú. Řepiště, obec Řepiště, k. ú. Lískovec u Frýdku-Místku, k. ú. Frýdek, obec Frýdek-Místek, vedených v druhu pozemku orná půda, trvalý travní porost, zahrada, nedojde k dotčení zájmů chráněných dle zákona o ochraně ZPF v kompetenci Magistrátu města Frýdku-Místku, odboru životního prostředí a zemědělství.

Toto vyjádření se vydává k dotčení pozemků ve správním obvodu Magistrátu města Frýdku-Místku, odboru životního prostředí a zemědělství.

Vyřizuje: Ing. Bilouseacová, kl. 486

Z hlediska zákona č. 289/1995 Sb., o lesích a o změně a doplnění některých zákonů, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „lesní zákon“), ust. § 48 odst. 3 lesního zákona:

Magistrát města Frýdku-Místku, odbor životního prostředí a zemědělství, jako příslušný orgán státní správy lesů, nemá k oznámenému záměru „Optimalizace a elektrizace trati Ostrava-Kunčice – Frýdek-Místek“ na pozemcích v k. ú. Řepiště, obec Řepiště, k. ú. Lískovec u Frýdku-Místku, k. ú. Frýdek, obec Frýdek-Místek, připomínky.

Toto vyjádření se vydává k dotčení pozemků ve správním obvodu Magistrátu města Frýdku-Místku, odboru životního prostředí a zemědělství.

Vyřizuje: Ing. Fojtík, kl. 491

Magistrát města Frýdku-Místku, odbor životního prostředí a zemědělství, jako dotčený správní orgán ve smyslu ust. § 3 písm. e) zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí a o změně některých souvisejících zákonů (zákon o posuzování vlivů na životní prostředí), ve znění pozdějších předpisů, posoudil vliv předloženého záměru na životní prostředí z hlediska zájmů chráněných zvláštními zákony ve své kompetenci.

Ing. Šárka Gilarová
vedoucí odboru
životního prostředí a zemědělství

po dobu nepřítomnosti zastoupena
Ing. Silvií Cholewikovou
vedoucí oddělení zeleně

4)



Oblastní inspektorát Ostrava
Valchařská 15, 702 00 Ostrava
IČ: 41 89 32 05,
tel.: 595 134 111, fax: 596 115 525
e-mail: ov.podatelna@cizp.cz, www.cizp.cz
IDDS: fmwdzsv

Krajský úřad Moravskoslezského kraje
Odbor životního prostředí a zemědělství
28. října 117
702 18 Ostrava

Vaše značka	ze dne	Naše číslo jednací:	Vyřizuje / linka:	Místo a datum:
MSK 76302/2022	2.6.2022	ČÍŽP/49/2022/5623	Mgr. Jurčík / 109	Ostrava, 1.7.2022

Vyjádření k dokumentaci záměru „Optimalizace a elektrizace trati Ostrava - Kunčice - Frýdek-Místek“ dle zákona o posuzování vlivů na životní prostředí

Česká inspekce životního prostředí, Oblastní inspektorát Ostrava (dále „ČÍŽP“) k předložené dokumentaci záměru „Optimalizace a elektrizace trati Ostrava - Kunčice - Frýdek-Místek“, zpracovatel Mgr. Lucie Peterková, PhD. (autorizace č. j. 79570/ENV/13), Ecological Consulting a.s., Legionářská 1085/8, 779 00 Olomouc (dále „dokumentace“), oznamovatel Správa železnic, státní organizace, Dlážděná 1003/7, 100 00 Praha 1, IČO 44960417, má připomínky uvedené níže v textu.

Dle dokumentace se jedná o elektrizaci trati, zdvoukolejnění úseku Vratimov – Frýdek-Místek, celková rekonstrukce kolejového svršku a spodku v celém úseku stavby, komplexní rekonstrukce nástupišť v žst. Vratimov, Paskov, Liskovec u Frýdku a Frýdek-Místek. Dále vybraných inženýrských objektů dráze přilehlých jako pozemní stavby, mosty, zdi a sanace skalních zářezů. Současně dojde k zrušení vybraných železničních přejezdů a nahrazením některých z nich silničními podjezdy. Součástí stavby je i nová Trakční napájecí stanice v k.ú. Liskovec u Frýdku-Místku pro napájení trakčního vedení. Délka stavby v rozsahu rekonstrukce kolejí je 14,5 km.

Z hlediska odpadového hospodářství ČÍŽP požaduje vzhledem k tomu, že převážnou část odpadů vznikajících v rámci realizace záměru budou tvořit odpady skupiny č. 17 Katalogu odpadů (stavební a demoliční odpady), aby v rámci realizace stavby byly tyto odpady přednostně využívány v rámci dané stavby, kdy mohou nahradit primární suroviny, avšak za maximálního dodržení navrhovaných opatření při procesu jejich úpravy (recyklace), tedy řádného provozu recyklačních linek (umístění, zpracování vlhkého materiálu, zkrápění). Dále ČÍŽP upozorňuje na nutnost ověření „kvality“ odpadů dle požadavků legislativy v případě jejich využití či odstranění v zařízení oprávněných osob (rozborů odpadů), kdy vzhledem k jejich předpokládanému množství, by měly být již před samotným zahájením stavebních prací, smluvně ošetřena „koncová“ zařízení k nakládání s odpady, kde budou odpady finálně využity či odstraněny. Výše uvedený požadavek by měl zabránit možným nežádoucím vlivům, kterými mohou být na základě zkušeností z inspekční činnosti např. nepovolené deponie odpadů.

ČÍŽP požaduje výše uvedené zpracovat do podmínek realizace záměru.

Ing. Karel Kozubek
ředitel ČÍŽP OI Ostrava
(elektronicky podepsáno)

5)

Krajská hygienická stanice Moravskoslezského kraje se sídlem v Ostravě

NA BĚLIDLE 7, 702 00 OSTRAVA

VÁŠ DOPIS ZN.: ŽPZ/12467/2022/Kra/208.1 S10 N
ZE DNE: 2.6.2022
SPIS. ZNAČKA: S-KHSMS 254886/2022/OV/HOK
ČÍSLO JEDNACÍ: KHSMS 254886/2022/OV/HOK
VYŘIZUJE: Bc. Roman Purmanský
TEL.: 595 138 125
E-MAIL: roman.purmansky@khssova.cz
DATUM: 29.6.2022

Krajský úřad Moravskoslezský kraj
Odbor životního prostředí a zemědělství
Ing. Markéta Krahulec, Ph.D.
28. října 117
702 18 Ostrava

VYJÁDŘENÍ

Krajská hygienická stanice Moravskoslezského kraje se sídlem v Ostravě, jako místně a věcně příslušný správní úřad podle § 82 odst. 1 a odst. 2 písm. i) zákona č. 258/2000 Sb., o ochraně veřejného zdraví a o změně některých souvisejících zákonů, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „zákon č. 258/2000 Sb.“), jako dotčený správní úřad ve smyslu § 77 odst. 1 zákona č. 258/2000 Sb., a § 3 písm. e) zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí (dále jen „zákon č. 100/2001 Sb.“), posoudila žádost Krajského úřadu Moravskoslezského kraje, odboru životního prostředí a zemědělství, podanou dne 7.6.2022, o vyjádření k oznámení záměru dle zákona o posuzování vlivů na životní prostředí.

Po zhodnocení souladu předložených podkladů s požadavky předpisů v oblasti ochrany veřejného zdraví Krajská hygienická stanice Moravskoslezského kraje se sídlem v Ostravě vydává podle § 6 odst. 8 zákona č. 100/2001 Sb., a podle ustanovení § 82 odst. 2 písm. i) zákona č. 258/2000 Sb., toto vyjádření:

Oznámení záměru „Optimalizace a elektrizace trati Ostrava-Kunčice – Frýdek Místek“, zpracované podle § 6 zákona č. 100/2001 Sb., v rozsahu přílohy č. 4, dostatečným způsobem vyhodnocuje vliv záměru na zdraví lidí a životní prostředí. Krajská hygienická stanice Moravskoslezského kraje se sídlem v Ostravě závěr dokumentace akceptuje.

Odůvodnění:

Na základě žádosti Krajského úřadu Moravskoslezského kraje, odboru životního prostředí a zemědělství, podané dne 7.6.2022, o vyjádření k oznámení záměru dle zákona o posuzování vlivů na životní prostředí, posoudila Krajská hygienická stanice Moravskoslezského kraje se sídlem v Ostravě jako dotčený správní úřad soulad předložených podkladů s požadavky předpisů v oblasti ochrany veřejného zdraví.

Oznamovatelem záměru je Správa železnic, s.o., /IČO 709 94 234/, Dlážděná 1003/7, 110 00 Praha 1, v zastoupení společnost SUDOP Brno, spol. s r.o., /IČO 449 60 417/, Kounicova 688/26, 611 36 Brno, dále v zastoupení společnost Ecological Consulting a.s., /IČO 258 73 962/, Legionářská 1085/8, 779 00 Olomouc. Zpracovatelem záměru je společnost Ecological Consulting a.s., Olomouc, květen 2022. Součástí dokumentace oznámení je rozptylová studie, zpracovaná společností Ecological Consulting a.s., Mgr. Lucie Peterková Ph.D., aktualizace duben 2022, a dále hluková studie zpracovaná společností Ecological Consulting a.s., Mgr. Jan Mrštýn, aktualizace duben 2022.

Předmětem záměru je elektrizace trati, zkapacitnění úseku Vratimov – Frýdek-Místek zdvoukolejněním, zvýšení bezpečnosti provozu, zajištění spolehlivého provozu, zajištění potřebných parametrů pro provoz nákladní dopravy, zajištění bezbariérového přístupu pro osoby s omezenou schopností pohybu a orientace, zlepšení technického stavu řešené trati. V rámci stavby proběhne celková rekonstrukce kolejového svršku a spodku v celém úseku stavby, komplexní rekonstrukce nástupišť v žst. Vratimov, Paskov, Lískovec u Frýdku-Místku a Frýdek-Místek. Dále budou rekonstruovány vybrané inženýrské objekty dráze přilehlých jako pozemní stavby, mosty,

Posudek na dokumentaci o hodnocení vlivů na životní prostředí podle zákona č. 100/2001 Sb. v platném znění
Optimalizace a elektrizace trati Ostrava-Kunčice – Frýdek-Místek

2.strana vyjádření KHS MSK se sídlem v Ostravě t.j.: KHSMS 254886/2022/OV/HOK ze dne 29.6.2022

zdi a sanace skalních zářezů. Současně dojde k zrušení vybraných železničních přejezdů a nahrazením některých z nich silničními podjezdy. Součástí stavby je i nová trakční napájecí stanice v k.ú. Lískovec u Frýdku-Místku pro napájení trakčního vedení. V úseku Vratimov – Frýdek-Místek bude stávající těleso trati rozšířeno pro výstavbu druhé traťové koleje. Ve všech úsecích stavebních objektů železničního svrhu je navržena kompletní rekonstrukce obou traťových (resp. staničních) kolejí na bezpodkladnicové pružné upevnění. Bude docíleno zvýšení maximální traťové rychlosti na 120 km/h, s lokálními propady rychlosti na 90 km/h vlivem poloměrů oblouků. V současné době je na trati maximální traťová rychlost 80 km/h.

Součástí dokumentace oznámení je rozptylová studie, zpracovaná společností Ecological Consulting a.s., Mgr. Lucie Peterková Ph.D., aktualizace duben 2022. Cílem studie je posouzení imisní zátěže související s procesem výstavby, a to včetně provozu recyklační linky na štěrk a související nákladní dopravy. Realizace stavby by měla dle zásad organizace výstavby probíhat ve třech stavebních sezónách 2026 – 2029 se zahájením přípravných prací již v roce 2025. Vzhledem k tomu, že imisní charakteristiky (imisní limity) jsou vztaženy na jeden kalendářní rok a realizace stavebního záměru bude probíhat čtyři roky, rozptylová studie modeluje jeden rok realizace stavebních prací, a to ten, který bude z hlediska emisní, resp. imisní zátěže nejhorší. Z výsledků rozptylové studie vyplývá, že realizaci záměru dojde k zatižení okolí zejména tuhými znečišťujícími látkami. Vzhledem k poměrně výrazné zátěži ovzduší tuhými znečišťujícími látkami během realizace stavebních prací a provozu recyklační linky je třeba, aby byla důsledně dodržována opatření navržená v rozptylové studii ke zmírnění negativního dopadu realizace stavebního záměru na ovzduší a zdraví obyvatel. Vzhledem k tomu, že se jedná o časově omezený negativní vliv, lze konstatovat, že negativní vliv na ovzduší, resp. zdraví obyvatel bude akceptovatelný a že záměr je v dané lokalitě při striktním dodržení navržených opatření možné realizovat.

Součástí dokumentace oznámení je akustická studie, zpracovaná společností Ecological Consulting a.s., Mgr. Jan Mrštný, aktualizace duben 2022. Hluková studie je zpracována pro vyhodnocení vlivu hluku ze záměru "Optimalizace a elektrizace trati Ostrava-Kunčice – Frýdek Místek" na okolní zástavbu. Ve studii je modelován a posouzen také hluk ze stavební činnosti. Pro zjištění hluku z železniční dopravy byla použita výpočtová metodika Schall 03 (2014). Výpočty byly provedeny výpočtovým programem CadnaA verze 2021 MR1. Dále se studie zabývá možným výskytem vibrací a jejich eliminací, dále jsou definovány možné negativní vlivy náhradní dopravy související s probíhající výstavbou, zejména vlivy odklonové nákladní dopravy na trase Dobrá – Český Těšín. Během stavby budou vlakové soupravy nahrazeny autobusovou dopravou. Nákladní doprava, která je vedena na trati Ostrava – Frýdek-Místek bude během výstavby vedena po trati Frýdek-Místek – Dobrá – Český Těšín. Z toho důvodu bude na této trati vyloučena osobní doprava a budou zde jezdit výhradně nákladní vlaky. V rámci stavby bude vybudována nová trakční napájecí stanice v obci Lískovec. Součástí areálu stanice budou transformátory s označením T101, T102 a T103, které budou také hlavními zdroji hluku. Akustický výkon všech tří transformátorů jsou stejné (tj. $L_{P(A),0,3m} = 62$ dB(A)) a byly poskytnuty předpokládaným dodavatelem. Hodnoty hlukové zátěže u nejbližších objektů během nejhlučnějších osmi hodin i nejhlučnější noční hodiny jsou predikovány na nižší hodnoty než 15 dB. Lze konstatovat, že hluk z trakční napájecí stanice se u nejbližších obytných objektů neprojeví.

Na základě výstupů výpočtového modelu lze konstatovat, že ve stávajícím stavu dochází k překračování hygienického limitu bez korekce na starou hlukovou zátěž. Rekonstrukcí železniční trati dojde ke zlepšení akustické situace v posuzované oblasti i přesto, že se předpokládá zvýšení intenzit dopravy a traťové rychlosti až na 120 km/h. Nutno ovšem dodat, že zlepšení ovšem nebude dostatečné, a proto jsou navrhována protihluková opatření ve formě protihlukových stěn (PHS 1 - 16). Všechny stěny jsou navrhovány v kategorii vzduchové neprůzvučnosti B3 dle ČSN EN 1793-2. U PHS č. 1–7 a 9 je navržena pohltivost kategorie A2 dle ČSN EN 1793-1 také z vnější strany z důvodu redukce odrazů hluku od silniční dopravy na sousedících pozemních komunikacích. Zbytek stěn (PHS 8 a 10–16) je z vnější strany navrhován bez požadavku.

Další součástí dokumentace je akustický dopočet pro objízdnou trasu nákladní železniční dopravy a náhradní autobusovou dopravu, jehož zpracovatel je společnost Ecological Consulting a.s., Mgr. Jan Mrštný, květen 2022. Na základě uvedených podkladů lze konstatovat, že realizaci náhradní nákladní dopravy na trase Frýdek-Místek – Český Těšín po dobu průběhu záměru „Optimalizace a elektrizace trati Ostrava-Kunčice – Frýdek-Místek“

HOK 31.3

Posudek na dokumentaci o hodnocení vlivů na životní prostředí podle zákona č. 100/2001 Sb. v platném znění
Optimalizace a elektrizace trati Ostrava-Kunčice – Frýdek-Místek

3.strana vyjádření KHS MSK se sídlem v Ostravě č.j.: KHSMS 254886/2022/OV/HOK ze dne 29.6.2022

dojde sice ke zhoršení akustické situace oproti stávajícímu stavu, zejména v noční době, ale vypočtené hodnoty predikují splnění hygienických limitů. Náhradní autobusová doprava bude nahrazovat osobní železniční dopravu po dobu výluky v rozsahu dva autobusy za jeden osobní vlak, tzn. 64 autobusů ve dne a 16 autobusů v noci. V rámci změny dopravy (nárůstu vlivem náhradní autobusové dopravy) na posuzovaných úsecích dojde ke zhoršení oproti stavu bez náhradní autobusové dopravy max. o 0,2 dB v denní době a max. o 0,7 dB v noční době. Závěrem lze konstatovat, že se náhradní autobusová doprava na posuzovaných úsecích vůbec neprojeví.

Předložené podklady odpovídají požadavkům zákona č. 258/2000 Sb., a souvisejících předpisů a jsou dostatečné pro posouzení záměru orgánem ochrany veřejného zdraví.

Mgr. Jan Kresta, v.r.
ředitel odboru hygieny obecné a komunální
Krajské hygienické stanice Moravskoslezského kraje
se sídlem v Ostravě

Rozdělovník:

1x adresát, vypraveno DS, počet listů 3
1x KHS, odd. HOK (digi.), počet listů 3

HOK 31.3

6)

Statutární město Ostrava
náměstkyně primátora



Vaše značka: ŽPZ/12467/2022/Kra
Ze dne: 2022-06-02
Č. j.: SMO/387636/22/OŽP/Mrt
Sp. zn.: S-SMO/331676/22/OŽP/6

Vyřizuje: Mgr. Iva Martináková
Telefon: 599 443 228
E-mail: imartinakova@ostrava.cz

Datum: 04.07.2022

Krajský úřad Moravskoslezského kraje
odbor životního prostředí a zemědělství
28. října 117
702 18 Ostrava (DS)

Vyjádření statutárního města Ostravy podle zákona č. 100/2001 Sb. k dokumentaci záměru „Optimalizace a elektrifikace trati Ostrava-Kunčice – Frýdek-Místek“

Podáním doručeným dne 2. června 2022 jste nás požádali o vyjádření k dokumentaci výše uvedeného záměru podle zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí a o změně některých souvisejících zákonů, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „zákon o posuzování vlivů na životní prostředí“). Předmětem záměru je elektrizace trati, zdvoukolejnění úseku Vratimov – Frýdek-Místek, celková rekonstrukce kolejového svršku a spodku v celém úseku stavby, komplexní rekonstrukce nástupišť v žst. Vratimov, Paskov, Lískovec u Frýdku-Místku a Frýdku-Místku (na pozemcích v k. ú. Slezská Ostrava, Kunčice nad Ostravicí, Vratimov, Šenov u Ostravy a dalších). Stavební záměr se dotýká území statutárního města Ostravy jen okrajově. Dále budou rekonstruovány vybrané inženýrské objekty - jako pozemní stavby, mosty, zdi a sanace skalních zářezů. Současně dojde k zrušení vybraných železničních přejezdů a nahrazením některých z nich silničními podjezdy. Rekonstrukce zasáhne také provozní soubory např. zabezpečovací zařízení, informační, rozhlasové a kamerové systémy. Odvodnění tělesa železničního spodku je navrženo zejména pomocí otevřených příkopů zpevněných příkopovými tvárniciemi dále pak pomocí trativodů nebo je voda vyvedena na svah zemního tělesa. V rámci stavby bude v provozu také recyklační linka, která bude umístěna na pozemku parc. č. 1600/1 v k.ú. Řepiště (mimo území statutárního města Ostravy).

Statutární město Ostrava, v postavení dotčené obce, dává k dokumentaci

kladné vyjádření.

Mgr. Kateřina Šebestová
náměstkyně primátora

-podepsáno elektronicky-


Prokešovo nám. 8, 729 30 Ostrava
www.ostrava.cz
posta@ostrava.cz

IČ 00845451 DIČ CZ 00845451
Číslo účtu 27-1649297309/0800
ID DS 5zubv7w

OSTRAVA!!!

7)

ŽPZ / 12467 / 2022 / KRAJ / 33



M Ě S T O Š E N O V
S T A R O S T A

KUMSP00YZ952

MORAVSKOSLEZSKÝ KRAJ Krajský úřad příjatele	Zemop. Kraj +
Dat.: 07.07.2022	Spis.zn. 44 338
Č.j.: MSK 44 338	SK.zn./n SP
Listy: 1 / Příloh:	

VÁŠ DOPIS zn.:
Č.j.: MSK 76302/2022
Sp. zn.: ŽPZ/12467/2022/Kra
ZE DNE: 2.6.2022

Adresát:

NAŠE sp.zn. :
NAŠE č.j.: MeUS 02346/2022/PKK
VYŘIZUJE: Ing. Pavel Knop-Kostka
TEL.: 730 102 796
E-MAIL: pknopkostka@mesto-senov.cz
DATUM: 30.6.2022

Krajský úřad
Moravskoslezský kraj
Odbor životního prostředí a zemědělství
28. října 117
702 18 Ostrava

Vyjádření města Šenov - zjišťovací řízení záměru „OPTIMALIZACE A ELEKTRIZACE TRATI OSTRAVA-KUNČICE – FRÝDEK-MÍSTEK“.

Město Šenov, jako dotčený územní samosprávný celek, obdrželo dne 7.června 2022 žádost o vyjádření k dokumentaci záměru „Optimalizace a elektrizace trati Ostrava-Kunčice – Frýdek-Místek“ zpracované podle přílohy č. 4 zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí a o změně některých souvisejících zákonů, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „zákon o posuzování vlivů na životní prostředí“).

Předkladatel:

Krajský úřad Moravskoslezského kraje, 28. října 117, 702 18 Ostrava, IČ 70890602

Město Šenov v souladu s ustanovením § 16 zákona o posuzování vlivů na životní prostředí zveřejnilo informace o dokumentaci k záměru na své úřední desce.

Rada města Šenov projednala záměr „Optimalizace a elektrizace trati Ostrava-Kunčice – Frýdek-Místek“ na své 85. schůzi konané dne 28.6.2022 (usnesení č. 85/1/1).

Město Šenov **souhlasí** s dokumentací záměru „Optimalizace a elektrizace trati Ostrava-Kunčice – Frýdek-Místek“.

M Ě S T O Š E N O V

8)



OBEC DOBRÁ
739 51 Dobrá 230

Č.j.:	SO/1429/2022	Krajský úřad
Vyřizuje:	Markéta Řízková	Moravskoslezský kraj
Telefon:	558 412 304	Odbor živ. prostředí a zemědělství
E-mail:	rizkova@dobra.cz	Ing. Markéta Krahulec, Ph.D.
Datum:	20.06.2022	28. října 117 702 18 Ostrava

Vyjádření k dokumentaci „Optimalizace a elektrizace trati Ostrava–Kunčice – Frýdek-Místek“

Obec Dobrá obdržela dne 06.06.2022 dokumentaci zpracovanou podle přílohy č. 4 zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí, ve znění pozdějších předpisů, k záměru „Optimalizace a elektrizace trati Ostrava-Kunčice – Frýdek-Místek“.

K výše uvedené dokumentaci uvádíme, že v části B.I.6. v kapitole „Železniční přechody a přejezdy“ je uvedeno, že na území obce Dobrá dojde ke zrušení železničního přejezdu P8308 v km 117,109.

Se zrušením přejezdu P8308 v km 117,109 na trati Frýdek-Místek – Český Těšín v obci Dobrá **nesouhlasíme.**

Navrhovaným zrušením přejezdu by došlo k významné změně v dopravní obslužnosti na území obce. Výše uvedený železniční přejezd kříží jednu z páteřních místních komunikací, která je důležitou spojnicí dvou lokalit obce. Frekvence užívání přejezdu jak vozidly, tak i chodci, je velmi vysoká a možnost využití sousedních přejezdů způsobí mnoha občanům značné komplikace.

Dále obec Dobrá trvá na tom, aby byly splněny požadavky zástupců obcí v oblasti železniční tratě Frýdek-Místek – Český Těšín, které byly ujednány na společné schůzce ve věci přípravy stavby „Optimalizace a elektrizace trati Ostrava-Kunčice – Frýdek-Místek (Vlivy stavby na obce v oblasti železniční trati Frýdek-Místek – Český Těšín), konané dne 26.01.2022 na Obecním úřadě Ropice. Jedná se zejména o uzpůsobení jízd osobních a nákladních vlaků po trati Frýdek-Místek – Český Těšín během výstavby, četnost a doba jízdy vlaků a náhradní autobusové dopravy.

OBEC DOBRÁ
okres Frýdek-Místek
Mgr. Milan Štýpka
místostarosta obce Dobrá

Příloha: Zápis z projednání ze dne 26.01.2022

9)

OBČANSKÉ SDRUŽENÍ
STŘÍTEŽ ZA ZDRAVÉ ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ z.s.
IČO: 70632111
739 59 STŘÍTEŽ 249

KRAJSKÝ ÚŘAD MORAVSKOSLEZSKÝ KRAJ
Odbor životního prostředí a zemědělství
28. října 117, 702 18 Ostrava

ve Stříteži dne 6.7. 2022

kód záměru MSK2254.

*Vyjádření spolku k dokumentaci EIA,
„Optimalizace a elektrizace trati Ostrava-Kunčice – Frýdek-Místek“*

K Příloze č. 3

„Optimalizace a elektrizace trati Ostrava-Kunčice–Frýdek-Místek“
akustický dopočet pro objízdnu trasu nákladní železniční dopravy a náhradní
autobusovou dopravu.

Dále k příloze č. 5 akustická studie měření vibrací v Dobré a v Ropici .

Hodnocený úsek tratě Dobrá – Český Těšín má i jiné specifické úseky než ty , které byly
hodnoceny v příloze č.5.

Jedná se o podélný sklon, který je před Stříteží směrem od Ropice a dále za stanicí
Hnojník.

Z výlukovými nákladními vlaky přesměrovanými na trať Frýdek – Místek – Český Těšín
máme zkušenost jaké dopady na spánek v nočních hodinách má nákladní vlaková
doprava.

Stoupání – podélný sklon tratě směrem od Ropice musí dvě hnací vozidla překonat
zvýšeným výkonem motoru, jejich velmi intenzivní hluk a vibrace nenechá v okolí tratě
nikoho spát.

Protože se jedná o časový úsek cca jednoho roku, probouzení 2x za noc, znamená
závažné zdravotní riziko pro zdejší obyvatele. Trať prochází centry obcí Hnojník a Střítež,
z kladným vyhodnocením zdravotních rizik dokumentace, proto nemůžeme souhlasit.

V navržených opatřeních chybí opatření z hlediska hluku na objízdnu trase Dobrá – Český
Těšín.

- zejména chybí opatření pro zajištění nočního klidu na trati č.322
- zajištění nočního klidu provozem mimo noční hodiny
- úprava směru dopravy, prázdné lehké ve směru klesání
- opakovaná kontrola hluku a vibrací za provozu výlukových vlaků v nočních hodinách,
dodatečné protihlukové opatření

- přeprava těžkých nákladů jako jsou svitky plechu, kontejnerové vlaky, apd. mimo noční hodiny
- chybí opatření z důvodů migrace zvěře v nočních hodinách na objízdné trase.

Recyklační linka:

- neumísťovat do míst kde by bylo potřeba kácet vzrostlé stromy.

Požadujeme úpravu podmínky: kácení stromů pouze ve vegetačním klidu.

Počet instalovaných budek 25 kusů za ukrytí pro hnízdění v cca 2400 kácených stromech je naprosto nedostačující.

Dále nebylo vypracováno variantní řešení u dočasných záborů lesních pozemku o ploše 6682 m².

Z těchto důvodů žádáme o doplnění dokumentace a trváme na svých připomínkách ke zjišťovací dokumentaci EIA.

Děkujeme, s pozdravem
za Občanské sdružení Střítež – za zdravé životní prostředí z.s.

.....
Eduard Siwy
předseda Občanského sdružení
Střítež – za zdravé životní prostředí z.s.

Doručovací adresa:
739 59 · Střítež 249

10)

272/12467/2022/229/23

KUMSP00YZQ5R

**KRAJSKÝ ÚŘAD
MORAVSKOSLEZSKÝ KRAJ
Odbor životního prostředí a zemědělství
Ing. Markéta Krahulec, Ph.D.
28. října 117
702 18 Ostrava**

V Lískovci 20. 6. 2022

MORAVSKOSLEZSKÝ KRAJ Krajský úřad podatelna	-4-	Způsob K22
Došlo: 27.06.2022		Spis.zn. 12467/2022/229/23
Čj: MSK 89 950		Sk.zn./h 510
Lisly: 1 přílohy		

Věc: vyjádření a připomínkování k záměru „Optimalizace a elektrizace trati Ostrava – Kunčice – Frýdek-Místek“

Na základě Vaší uveřejněné dokumentace na úřední desce Krajského úřadu Moravskoslezského kraje se jako dotčená osoba vyjadřuji a připomínkuji Vámi zveřejněné studie a projekty.

Úvodem chci uvést osobní dlouholetou zkušenost s provozem a dopravní vytížeností, jak osobní tak i nákladní dopravy. Vlivem restrukturalizace těžkého a důlního průmyslu došlo k výraznému poklesu zájmu cestovat a přepravovat náklad po předmětné železniční trati. Osobní dopravu nahradily automobily, nákladní, autodoprava. Mám zato, že studie na tento projekt byla vypracována již v minulém století a na tyto změny nikdo nerefletoval. Jsem pro elektrifikaci, ale připadá mi bezpředmětné zhotovení obousměrné trati.

Z doložené dokumentace „protokoly o měření hluku“, které byly provedeny u mé nemovitosti v katastru města Frýdek-Místek, Lískovec 364 v roce 2018, považuji je za irelevantní, protože v tomto období nebyla provozována zátěžová přeprava dlouhých vlakových souprav z automobilky Hyundai a rovněž přeprava nákladních kontejnerů. Dále toto měření nemůže zohledňovat hluk, který nastane vlivem rekonstrukce kolejového svršku a jeho navýšení ze současného stavu o 1,5m, rovněž rozšíření trati směřuje k nemovitostem, zákonitě musí být naměřeny úplně jiné hodnoty hluku, pro přilehlé nemovitosti Lískovec 364, Lískovec 330. Proto budu požadovat realizaci nového měření, které určitě překročí zveřejněné hodnoty. Požaduji posudek krajské hygienické stanice, který jsem v podkladech nenalezl. Rovněž budu požadovat instalaci protihlukové stěny, protože v současné projektové dokumentaci není zřejmá její realizace.

V bodě 7.2 „Vyhodnocení hluku z trakční napájecí stanice“ vyplývá, že se hluk neprojeví u nejbližších obytných objektů. Tato zpráva nekoresponduje s bodem 3.3 „Trakční napájecí stanice“, kdy je zde uvedeno, že transformátory T101, T102 a T103 budou hlavními zdroji hluku. Všechny tři transformátory budou vyvolávat hladinu hluku 62 dB. Budu rovněž požadovat změnu umístění větracích otvorů od transformátorů, tak aby nebyly směřovány na jih k blízkým nemovitostem. Umístění trakční napájecí stanice je plánováno v blízkosti lesa, který určitě vlivem stavby bude redukován, nachází se zde četné, vydatné vodní zdroje, to však

nikoho nezajímá. Tímto chci ještě v přípravném stádiu upozornit na nevhodnost umístění této stanice.

Pevně věřím, že mé námitky a připomínky budou projednány kompetentními osobami, navrhuji jednání na předmětném místě. V neposlední řadě budu potřebovat záruky, popř. plnění za užívání účelové komunikace, která je ve společném vlastnictví, číslo předmětné parcely si jistě zjistíte. Na závěr konstatuji, že se obyvatelům předmětných nemovitostí výrazně sníží kvalita života a v případě prodeje předmětných nemovitostí tímto bude radikálně snížena jejich prodejní cena.

Požaduji vypracování nezávislého posudku napříč spektrem ŽP (voda, ovzduší, lesy, odpady, ochrana přírody) s veřejným projednáním.

S pozdravem