



# KRAJSKÝ ÚŘAD

MORAVSKOSLEZSKÝ KRAJ

Odbor životního prostředí a zemědělství

28. října 117, 702 18 Ostrava



Váš dopis zn.:

Ze dne:

Čj: MSK 87405/2009  
Sp. zn.: ŽPZ/10281/2009/Šub  
208.3 V10

Vyřizuje: Ing. Bohumila Šubrtová

Telefon: 595 622 533

Fax: 595 622 396

E-mail: bohumila.subrtova@kr-moravskoslezsky.cz

Datum: 2009-05-22

## Stanovisko k posouzení vlivů provedení záměru „Optimalizace trati Ostrava–Kunčice – Frýdek–Místek – Český Těšín, včetně PEÚ a optimalizace žst. Český Těšín“

podle § 10 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.

### I. Identifikační údaje

**Název záměru:** Optimalizace trati Ostrava–Kunčice – Frýdek–Místek – Český Těšín, včetně PEÚ a optimalizace žst. Český Těšín

**Kapacita (rozsah) záměru:** Předmětem posuzovaného záměru je optimalizace stávající železniční trati z Frýdku-Místku do Českého Těšína, a to včetně optimalizace obou koncových železničních stanic. Součástí optimalizace je i plná elektrizace celého úseku trati.

Optimalizace trati je navržena v krátkém úseku stávající trati 323 (Ostrava - Valašské Meziříčí) se začátkem v km 21,470 do km cca 22,9 a v navazujícím úseku stávající regionální trati č. 322 Frýdek-Místek – Český Těšín až do žst. Český Těšín včetně. Konec kolejových úprav je v km 320,329 traťového úseku Český Těšín – Dětmarovice.

Záměr zahrnuje rekonstrukci železničních stanic a vybudování nové žst. Dobrá u Frýdku-Místku, nákladové nádraží. V blízkosti průmyslové zóny Nošovice bude v km 119,650 vybudována zastávka Nošovice (pro zlepšení dopravní obslužnosti průmyslové zóny). V žst. Ropice bude trať zdvoukolejněna pro potřeby záložní výhybny při mimořádných událostech na trati. Úsek trati mezi žst. Hnojník a zastávkou Střítež je v km 126,900 – km 128,279 navržen ke zdvoukolejnění s funkcí výhybny především pro delší nákladní vlaky. Optimalizace ostatních částí stávající trati je navržena ve stávající stopě.

Součástí záměru je i vybudování či rekonstrukce technologických objektů souvisejících s provozem dráhy, jako jsou trakční měnírny, provozní budovy, releové domky apod. Nově bude vybudována trakční měnírna v Dobré u Frýdku-Místku, v žst. Český Těšín a v žst. Albrechtice u Českého Těšína.

V rámci stavby bude provedena stabilizace železničního spodku a rekonstrukce železničního svršku s bezстыkovou kolejí s pružným bezpodkladnicovým upevněním kolejnic. Dále je plánována rekonstrukce mostů, propustků a inženýrských objektů, úpravy podchodů pro pěší, výstavba nových nástupišť apod.

**Umístění záměru:** Kraj: Moravskoslezský  
Obec: Frýdek-Místek, Staré Město, Dobrá, Nošovice, Vojkovice, Dobratice, Dolní Tošanovice, Horní Tošanovice, Hnojník, Střítež, Ropice, Český Těšín, Albrechtice  
Katastrální území: Frýdek, Staré Město u Frýdku-Místku, Panské Nové Dvory, Dobrá u Frýdku-Místku, Nošovice, Vojkovice, Dobratice, Dolní Tošanovice, Hnojník, Střítež, Ropice, Český Těšín, Albrechtice u Českého Těšína

**Oznamovatel:** Správa železniční dopravní cesty, s.o.

**IČ oznamovatele:** 709 94 234

**Sídlo oznamovatele:** Dlážděná 1003/7, 110 00 Praha 1

Zástupce oznamovatele: Správa železniční dopravní cesty, s.o., Stavební správa Olomouc, Nerudova 1, 772 58 Olomouc

## II. Průběh posuzování

### 1. Oznámení

Zpracovatel: RNDr. Bc. Jaroslav Bosák – Ecological Consulting a. s., Na Střelnici 48, 779 00 Olomouc  
Osvědčení odborné způsobilosti č. j. 14563/1610/OPVZP/97

Datum předložení oznámení pro jednotlivě podané záměry v částech 1.A, 2.A, 2.B 30.05.2007

Optimalizace trati Ostrava-Kunčice – Frýdek-Místek – Český Těšín, včetně PEÚ a optimalizace žst. Český Těšín, 1.A část

Optimalizace trati Ostrava-Kunčice – Frýdek-Místek – Český Těšín, včetně PEÚ a optimalizace žst. Český Těšín, 2.A část

Optimalizace trati Ostrava-Kunčice – Frýdek-Místek – Český Těšín, včetně PEÚ a optimalizace žst. Český Těšín, 2.B část

V závěrech zjišťovacích řízení pro jednotlivé části optimalizace železniční trati byla stanovena podmínka vyhodnocení možnosti posuzovat celý úsek tratě Optimalizace trati Ostrava-Kunčice – Frýdek-Místek – Český Těšín, včetně PEÚ a optimalizace žst. Český Těšín jako jeden celek. Tato možnost byla oznamovateli příslušným úřadem doporučena vzhledem k možné kumulaci vlivů na životní prostředí a veřejné zdraví a návaznosti jednotlivých etap optimalizace železniční trati.

### 2. Dokumentace

Zpracovatel: RNDr. Bc. Jaroslav Bosák – Ecological Consulting a. s., Na Střelnici 48, 779 00 Olomouc  
Osvědčení odborné způsobilosti č. j. 14563/1610/OPVZP/97 (dále „zpracovatel dokumentace“)

Datum předložení dokumentace: 23.01.2008

Na základě vyjádření obdržných k dokumentaci byla příslušným úřadem dokumentace vrácena k doplnění a dopracování.

### 3. Doplněná dokumentace

Zpracovatel: RNDr. Bc. Jaroslav Bosák – Ecological Consulting a. s., Na Střelnici 48, 779 00 Olomouc  
Osvědčení odborné způsobilosti č. j. 14563/1610/OPVŽP/97 (dále „zpracovatel doplněné dokumentace“)

Datum předložení doplněné dokumentace: 03.10.2008

### 4. Posudek

Zpracovatel: Ing. Libor Ládyš, EKOLA group, spol. s r. o., Mistrovská 4, 108 00 Praha 10  
osvědčení č. j. 3772/603/OPV/93 vydané MŽP ČR dne 8. 6. 1993, prodloužení osvědčení  
o odborné způsobilosti č. j. 48068/ENV/06 (dále „zpracovatel posudku“)

Datum předložení posudku: 10.03.2009

### 5. Veřejné projednání

Veřejné projednání záměru se uskutečnilo dne 23.04.2009 v 16 hodin v aule Střední průmyslové školy, Frýdek – Místek, p.o., 28. října 1598, 738 02 Frýdek – Místek.

### 6. Celkové hodnocení procesu posuzování včetně účasti veřejnosti

Časový průběh procesu posuzování vlivů záměru na životní prostředí:

- Oznámení Krajskému úřadu Moravskoslezského kraje (KÚ) předána pro jednotlivě podané záměry v částech 1.A, 2.A, 2.B 30.05.2007
- Informace 3 oznámení záměrů byla zveřejněna na úřední desce:
  - krajského úřadu 08.06.2007
- Závěr zjišťovacího řízení pro část 1.A vydán: 10.07.2007
- Závěr zjišťovacího řízení pro část 2.A vydán: 11.07.2007
- Závěr zjišťovacího řízení pro část 2.B vydán: 12.07.2007
- Dokumentace byla předložena: 23.01.2008
- Dokumentace byla zveřejněna na úřední desce:
  - krajského úřadu 05.02.2008
- Vrácení dokumentace k doplnění dopisem ze dne: 31.03.2008
- Doplněná dokumentace byla předložena: 03.10.2008
- Doplněná dokumentace byla zveřejněna na úřední desce:
  - krajského úřadu 16.10.2008
- Zpracování posudku bylo zadáno dopisem ze dne: 28.11.2008 (vyjádření byla předána zpracovateli posudku 10.12.2008)
- Posudek byl předložen krajskému úřadu: 10.03.2009
- Posudek byl zveřejněn na úřední desce:
  - krajského úřadu 23.03.2009
- Informace o veřejném projednání byla zveřejněna na úřední desce:

- krajského úřadu 17.04.2009
- Veřejné projednání se uskutečnilo: 23.04.2009 v 16:00 hod.

Krajský úřad obdržel oznámení záměru ve 3 oddělených samostatných částech zpracovaných dle přílohy č. 3 zákona o posuzování vlivů na životní prostředí. Na základě připomínek obdržených v rámci zjišťovacího řízení a jejich vyhodnocení bylo v závěrečných zjišťovacích řízeních stanoveno, že jednotlivé záměry podléhají posuzovacímu procesu v celém rozsahu zákona o posuzování vlivů na životní prostředí a dokumentaci je nutno dopracovat ve smyslu stanovených podmínek. Dále bylo krajským úřadem zpracovateli dokumentace a oznamovateli doporučeno, z hlediska kumulace vlivů jednotlivých záměrů, zpracovat jednu dokumentaci vyhodnocující vlivy záměru jako celku, bez dělení na jednotlivé části.

Dokumentace byla zpracována komplexně pro celý záměr dle přílohy č. 4 zákona o posuzování vlivů na životní prostředí a dopracována o požadované náležitosti a zveřejněna. Na základě připomínek, které příslušný úřad obdržel k uvedené dokumentaci, byla tato dokumentace vrácena k doplnění. Relevantní připomínky byly v doplněné dokumentaci zpracovány a vyhodnoceny.

Posudek byl zpracován dle přílohy č. 5 zákona o posuzování vlivů na životní prostředí. Zpracovatel posudku v něm doplněnou dokumentaci vyhodnotil po stránce úplnosti a správnosti dokumentu jako akceptovatelnou. Po vyhodnocení doplněné dokumentace EIA a obdržených připomínek k této dokumentaci doporučil zpracovatel posudku příslušnému orgánu vydat souhlasné stanovisko pro realizaci záměru ve variantě č. 1 (optimalizace trati v investorem předložené variantě), variantě č. 3 (realizace bezúvratového napojení) i variantě č. 4 (obchvat Dobrá) za respektování podmínek uvedených v návrhu stanoviska a při respektování podmínek stanoviska v návazných správních řízeních při realizaci a provozu záměru.

Veřejnost se procesu posuzování vlivů na životní prostředí účastnila ve všech jeho fázích, aktivně se účastnila a zapojila i v rámci veřejného projednání záměru.

V rámci zjišťovacího řízení přišlo cca 300 vyjádření, a to především k části 2B, téměř všechna vyjádření byla nesouhlasná. K dokumentaci příslušný úřad obdržel cca 250 vyjádření s vyslovením nesouhlasu s realizací záměru v navržené variantě č. 1 a požadavky na vrácení dokumentace.

K doplněné dokumentaci se opět hojně vyjádřila veřejnost – příslušný úřad obdržel cca 150 vyjádření. Veřejnost se vyjádřila v hojně míře rovněž k posudku.

Ve vyjádření se objevovaly mnohdy totožné nebo obdobné připomínky a požadavky, nicméně jejich množství svědčí o zájmu veřejnosti účastnit se procesu posuzování vlivů na životní prostředí.

Vyjádření obsahující relevantní připomínky k záměru byla v procesu posuzování vlivů daného záměru na životní prostředí (proces EIA) vypořádána v jeho jednotlivých fázích.

Na veřejném projednání byly dlouze diskutovány a zodpovězeny dotazy týkající se vlivů záměru na jednotlivé složky životního prostředí.

Předmětem diskuse byly zejména otázky týkající se:

- výběru varianty č. 1 a nesouhlas s provedením optimalizace železniční tratě v navržené variantě,
- hlukového zatížení dotčeného území, pochybnostmi nad provedenou hlukovou studií,
- řešení překračování hlukových limitů ve venkovním chráněném prostoru,
- zatížení vibracemi z dopravy,
- znehodnocením krajiny vybudováním protihlukových opatření (zdí) kolem tratě,
- problematiky kapacity tratě a množství vlakových souprav uvedených v předložených studiích,
- migrací zvěře,
- kumulace vlivů z železniční a silniční dopravy, apod.

Celou diskusí veřejného projednání se prolínal obecný nesouhlas s provedením záměru za účelem navýšení nákladní dopravy na projednávané trase.

## **7. Seznam subjektů, jejichž vyjádření jsou ve stanovisku zčásti nebo zcela zahrnuta:**

1. Krajská hygienická stanice, č.j. HOK/OV-9958/215.1.2/08 ze dne 13. 11. 2008
2. Česká inspekce životního prostředí, Oblastní inspektorát Ostrava, č.j. ČIŽP/49/IPP/0802716.005/08/VHK ze dne 18. 11. 2008
3. Městský úřad Třinec, odbor životního prostředí a zemědělství, č.j. 46493/ŽpaZ/08/Ga, ze dne 13. 11. 2008
4. Magistrát města Frýdku – Místku, odbor životního prostředí a zemědělství, č.j. OŽPaZ/7343/2008/Har/246 ze dne 6. 11. 2008
5. Městský úřad Český Těšín, odbor výstavby a životního prostředí, č.j. MUCT/38710/2008 ze dne 12. 11. 2008
6. Obec Vojkovice, č.j. 173/208/So ze dne 12. 11. 2008
7. Obec Ropice, č.j. OR540/07/Sz ze dne 13. 11. 2008
8. Obec Dobruška, č.j. 593/2008/Obú ze dne 12. 11. 2008
9. Obec Dolní Tošanovice, č.j. 310/2008/St, ze dne 14. 11. 2008
10. Obec Střítež, č.j. 626/2008/276, ze dne 14. 11. 2008 (23 vyjádření uvedených jako příloha došlo s dopisem vedeným pod MSK 186 614/2008)
11. Obec Střítež – nesouhlasná vyjádření občanů, ze dne 14. 11. 2008
12. Obec Střítež, č.j. 650/276/2008 – doplnění vyjádření, ze dne 24. 11. 2008
13. Obec Hnojník, č.j. 139/328/08/Mol. ze dne 12. 11. 2008
14. Obec Hnojník, č.j. 139/328/08/Mol. ze dne 14. 11. 2008
15. Občanské sdružení Střítež – za zdravé životní prostředí, ze dne 14. 11. 2008
16. Občanské sdružení MEZI MOSTY, doručeno 13. 11. 2008
17. Třanovické ekologické sdružení, ze dne 12. 11. 2008
18. Občanské sdružení Beskydčan, ze dne 17. 11. 2008
19. Mgr. Monika Koslová, ze dne 13. 11. 2008
20. MUDr. Eva Grzegorzová, Ing. Bohdan Grzegorz, ze dne 13. 11. 2008
21. Ing. Jan Chwistek, ze dne 18. 11. 2008
22. Lubomír Staněk, ze dne 13. 11. 2008
23. Irena Swidová, ze dne 10. 11. 2008
24. Stavební bytové družstvo Těšíňan, ze dne 10. 11. 2008
25. Jan a Helena Tomalovi, ze dne 10. 11. 2008
26. Jan Pawera, ze dne 12. 11. 2008
27. Ing. Měčislav Kaleta + další 3 osoby žijící ve společné domácnosti, ze dne 12. 11. 2008
28. p. Glos, p. Haltof, ze dne 10. 11. 2008
29. Vladislav Fizek, ze dne 13. 11. 2008
30. Magdalena Stuchlíková, Raul Stuchlík, ze dne 14. 11. 2008
31. Vladislav Kiswa, ze dne 13. 11. 2008
32. Ing. Jana Dziergasová, ze dne 13. 11. 2008
33. Otakar Janiczek, ze dne 13. 11. 2008
34. Jaroslav Ředina, ze dne 12. 11. 2008
35. Adolf Heczko, ze dne 13. 11. 2008
36. Lenka a Dušan Skřekučtí, ze dne 12. 11. 2008
37. Ing. Josef Raszka, ze dne 14. 11. 2008
38. Ing. Jaroslav Heczko, ze dne 14. 11. 2008
39. Ing. Jan Rucki, ze dne 13. 11. 2008
40. Mgr. Alena Iskrická, JUDr. Jan Iskrický, ze dne 14. 11. 2008
41. Mgr. Eva Bartečková, ze dne 14. 11. 2008

42. Drahomíra Gerlichová, ze dne 14. 11. 2008
43. Jitka Matulová, ze dne 14. 11. 2008
44. Vilém Ujka, ze dne 13. 11. 2008
45. Agata Ujková, ze dne 13. 11. 2008
46. Vladislav Pawera, ze dne 14. 11. 2008
47. Ing. Zdeněk Škuta, ze dne 14. 11. 2008
48. Miriam Siwá, ze dne 14. 11. 2008
49. Miroslav Sikora, ze dne 14. 4. 2008
50. Petr Szlaur, ze dne 14. 11. 2008
51. Dana Szlaurová, ze dne 14. 11. 2008
52. Pavel Szlaur, ze dne 14. 11. 2008
53. Radomír Kašper, ze dne 13. 11. 2008
54. Zbigniew Kwaczek, ze dne 12. 11. 2008
55. Petra Cencialová, ze dne 12. 11. 2008
56. Tomáš Chodura, ze dne 12. 11. 2008
57. Zuzana Chodurová, ze dne 12. 11. 2008
58. Eva Rašková, ze dne 12. 11. 2008
59. Lucie Stecová, René Stec, ze dne 13. 11. 2008
60. Remigius Pawera, ze dne 12. 11. 2008
61. Lenka Siwa, ze dne 13. 11. 2008
62. Jaroslav Siwy, ze dne 13. 11. 2008
63. Kristýna Misiorzová, ze dne 13. 11. 2008
64. Mgr. Monika Koslová, ze dne 13. 11. 2008
65. Karel Psczolka, ze dne 13. 11. 2008
66. Rudolf Heczko, ze dne 12. 11. 2008
67. Roman Wania, ze dne 12. 11. 2008
68. Roman Heczko, ze dne 14. 11. 2008
69. Josef Lipovský, Marie Lipovská, Lucie Viegas, ze dne 14. 11. 2008
70. Martin Pawlitko, ze dne 12. 11. 2008
71. Petr Pawlitko, ze dne 14. 11. 2008
72. Karla Komárková, ze dne 14. 11. 2008
73. Ing. Miroslav Czernik, ze dne 12. 11. 2008
74. Adolf Rakovský, ze dne 12. 11. 2008
75. Gertruda Rakovská, ze dne 12. 11. 2008
76. Dušan Nevěřil, ze dne 12. 11. 2008
77. Marcela Nevěřilová, ze dne 12. 11. 2008
78. Ludmila Madejová, ze dne 14. 11. 2008
79. Martin Szathmary (+ 3 podpisy), ze dne 13. 11. 2008
80. Mgr. Jana Potyszová, ze dne 13. 11. 2008
81. Jiří Potysz, ze dne 13. 11. 2008
82. Wilém Waloszek, ze dne 14. 11. 2008
83. Eduard Křibík, Věra Křibíková, Jana Nosková, ze dne 14. 11. 2008
84. Roman Kwaczek, ze dne 14. 11. 2008
85. Gustav Kwaczek, ze dne 14. 11. 2008
86. Radim Krop, ze dne 14. 11. 2008
87. Alena Cichá, ze dne 14. 11. 2008
88. Mgr. Jana Kropová, ze dne 14. 11. 2008
89. Petr Cichý, ze dne 14. 11. 2008
90. Roman Goltsch, ze dne 14. 11. 2008
91. Jaroslava Kladoschová, ze dne 14. 11. 2008
92. Josef Valas, ze dne 14. 11. 2008
93. Antonie Šulangová, ze dne 14. 11. 2008
94. Smilovská Gustav, ze dne 14. 11. 2008

95. Marta Kubiszová, ze dne 14. 11. 2008
96. Martin Santarius, ze dne 14. 11. 2008
97. Lenka Santariusová, ze dne 14. 11. 2008
98. Irena, Vilma a Stanislav Plekancovi, ze dne 14. 11. 2008
99. Irena a Miroslav Foberovi, ze dne 14. 11. 2008
100. Vlastimil Lipowski, ze dne 14. 11. 2008
101. Anna a Adam Lipowski, ze dne 14. 11. 2008
102. Sdružení hasičů Čech, Moravy a Slezska, ze dne 14. 11. 2008
103. Rucka Felicie, Jan Rucki, ze dne 11. 11. 2008
104. Emílie Šefrová, ze dne 13. 11. 2008
105. Pavel Šefer, ze dne 13. 11. 2008
106. Ing. Milan Šefer, ze dne 13. 11. 2008
107. Michaela Křivánková, ze dne 14. 11. 2008
108. Ing. Zbygniew Zahradnik, ze dne 12. 11. 2008
109. PhDr. Pietrová Anna, ze dne 13. 11. 2008
110. Jarmíla Valášková, ze dne 14. 11. 2008
111. Jana Teslíková, Petr Teslík, ze dne 13. 11. 2008
112. Jindra Petříková, Ing. Jan Petřík, ze dne 14. 11. 2008
113. Josef Pšcolka, ze dne 14. 11. 2008
114. Jan Molin, ze dne 12. 11. 2008
115. Jaromír Franek, ze dne 11. 11. 2008
116. MUDr. Miroslav Moráň, Libuše Moráňová, ze dne 13. 11. 2008
117. Eva Gryczová, ze dne 13. 11. 2008
118. Nalewajka Miroslav - předseda o.s. STÁJ MONCHERI, ze dne 13. 11. 2008
119. Jiří Kasper, ze dne 13. 11. 2008
120. Jana Kasperová, ze dne 13. 11. 2008
121. Vlastimil Kasper, ze dne 13. 11. 2008
122. Pavla Kiszová, datum není uvedeno
123. Gustav Kíza, Pavla Kiszová, ze dne 12. 11. 2008
124. Pavla Rusnáková, ze dne 13. 11. 2008
125. Horák Petr a Simona, ze dne 12. 11. 2008
126. Petr a Halina Dulawovi, ze dne 12. 11. 2008
127. Jan a Helena Dulawovi, ze dne 12. 11. 2008
128. Martina Ruzová, ze dne 13. 11. 2008
129. Milan Buchal, ze dne 13. 11. 2008
130. Jaroslav Farny, ze dne 13. 11. 2008
131. Emilie Sobková, ze dne 13. 11. 2008
132. Jaroslava Rojčíková, ze dne 13. 11. 2008
133. Karina Vrublová, Miroslav Vrubel, Michal Vrubel, Jakub Vrubel, ze dne 13. 11. 2008
134. Helena, Edward Wilhelmovi, ze dne 13. 11. 2008
135. Karel Vitásek, ze dne 14. 11. 2008
136. Josef Kaszper, ze dne 13. 11. 2008
137. Petr Chodura, Jarmila Chodurová, ze dne 12. 11. 2008
138. Jan Chodura, ze dne 13. 11. 2008
139. Helena Bulková, ze dne 13. 11. 2008
140. Karel Kniezek, ze dne 12. 11. 2008
141. Richard Bernatík, ze dne 13. 11. 2008
142. Jarmila Brzežková, ze dne 18. 11. 2008
143. Josef Lačík, ze dne 13. 11. 2008
144. Milan a Marcela Wawrosz, ze dne 13. 11. 2008
145. MVDr. Stanislav Holesz, ze dne 11. 11. 2008
146. MUDr. Adela Holeszová, ze dne 11. 11. 2008
147. Rudolf Racko, Ivana Racková, ze dne 12. 11. 2008

148. Mgr. Marta Wierzoń, ze dne 12. 11. 2008
149. MUDr. Marian Wierzoń, ze dne 12. 11. 2008
150. Zdeněk Ruzs, ze dne 13. 11. 2008
151. Anna Dvorská, ze dne 14. 11. 2008
152. Marta a Jaromír Špokovi, dcera Renata a 3 osoby, ze dne 13.11.2008
153. Božena Ruzsová, ze dne 13.11.2008
154. Zdeňka Švrčková, ze dne 13.11.2008
155. Ludmila Madejová, ze dne 13.11.2008
156. Monika Ruzsová, ze dne 13.11.2008
157. Leo Molin, ze dne 11. 11. 2008
158. Jan Herec, Maria Herecová, ze dne 11. 11. 2008
159. Helena Kubiszová, ze dne 12. 11. 2008
160. Danuše Hebecová, ze dne 11. 11. 2008
161. Jaroslav Dvorský, ze dne 14. 11. 2008
162. Radek Hladík, Lucie Hladíková, Bohumil Kuchař, ze dne 13. 11. 2008
163. Ing. Radomír Kmiečik, ze dne 13. 11. 2008
164. Jana Kašperová, ze dne 13. 11. 2008
165. Kateřina Bernatíková, ze dne 13. 11. 2008
166. Zdeněk a Alena Radovi, ze dne 13. 11. 2008
167. Bogdan Niemczyk, Pavel Gwózdź, Martina Gwózdźová, Bronislava Břusková, Jaroslav Břuska, Daniela Niemczyková, ze dne 11. 11. 2008
168. Evžen Filipek, ze dne 14. 11. 2008
169. Beata Sikorová, ze dne 14. 11. 2008
170. Stanislav Suszka a Danuta Suszková, ze dne 14. 11. 2008
171. Marta Kaletová, Miroslav Kaleta, ze dne 11.11.2008
172. Obecně prospěšná společnost Sv. Josefa, ze dne 13. 11. 2008
173. Václav Pantlík, ze dne 10. 11. 2008
174. MUDr. Jiří Šobora, Eva Šoborová, ze dne 11. 11. 2008
175. Karel Pawera, ze dne 11. 11. 2008
176. Anna Pawerová, ze dne 11. 11. 2008
177. Eva Mizerová, ze dne 11. 11. 2008
178. Marcela Delongová, ze dne 11. 11. 2008
179. Robert Kotas, ze dne 11. 11. 2008
180. Ing. Jarmila Vašíčková, ze dne 12. 11. 2008
181. Občané obce Dobratice (24 podpisů), ze dne 10. 11. 2008
182. Bohuslav Kudláček, ze dne 14. 11. 2008
183. Milichovi, ze dne 13. 11. 2008
184. Olga Palátová, ze dne 13. 11. 2008
185. Českomoravská myslivecká jednota MS Černá, ze dne 28. 2. 2008
186. Ing. Zawadski a Ing. Zawadzka, ze dne 13. 11. 2008
187. Karin Górecká, Ing. Zdeněk Górecki, ze dne 14.11.2008
188. Mgr. Irena Piperková, Bc. Viktor Bem, Bohumila Piperková, Viktor Bém, Mgr. Kateřina Piperková, ze dne 12.11.2008
189. Petr a Dagmar Machálkovi, ze dne 13.11.2008
190. Milada a Jiří Králíkovi ze dne 14. 11. 2008
191. Eduard a Anna Siwi, ze dne 14.11.2008
192. Základní a mateřská škola Střítež, ze dne 13. 11. 2008
193. Edward a Helena Siwi, ze dne 14. 11. 2008
194. Petr a Lenka Gotzmanovi, ze dne 14. 11. 2008
195. Obec Vojkovice, č.j. 56/2009/So ze dne 8.4.2009
196. Obec Ropice, č.j. OR 294/09/Sz ze dne 17.4.2009
197. Obec Dobratice, č.j. 168/2009 ze dne 16.4.2009
198. Helena Siwá ze dne 19.4.2009



199. Stavební bytové družstvo Těšíňan, č.j. 874/09 ze dne 20.4.2009
200. Petr Pawlitko ze dne 19.4.2009
201. Martin Pawlitko ze dne 19.4.2009
202. Eduard Siwy ze dne 19.4.2009
203. Městský úřad Český Těšín, č.j. MUCT/9792/2009 ze dne 20.4.2009
204. Petr Koričár ze dne 20.4.2009
205. vyjádření KÚ MSK, č.j. 695169/2009 ze dne 16.4.2009
206. Mgr. Ilona Krplová ze dne 20.4.2009
207. JUDr. Jan Iskrický, Mgr. Alena Iskrická ze dne 20.4.2009
208. Iva Dziergasová ze dne 20.4.2009
209. Mgr. Jakub Dziergas ze dne 20.4.2009
210. Ing. Jana Dziergasová ze dne 20.4.2009
211. Roman Lasota ze dne 21.4.2009
212. Otakar Janiczek ze dne 20.4.2009
213. Ing. Jaroslav Heczko ze dne 21.4.2009
214. Tomáš Chodura ze dne 21.4.2009
215. Michal Dziergas ze dne 20.4.2009
216. Miroslav Sikora ze dne 20.4.2009
217. Danuta Suszková ze dne 20.4.2009
218. Michal Suszka ze dne 20.4.2009
219. Bc. Viktor Bem ze dne 20.4.2009
220. Jan Herec ze dne 18.4.2009, Eduard Siwy, Jana Siwa ze dne 21.4.2009, Miriam Siwá ze dne 20.4.2009
221. Anna Suszka ze dne 20.4.2009
222. Stanislav Suszka ze dne 20.4.2009
223. Aloisie Wawrzeczková ze dne 20.4.2009
224. Josef Wawrzeczko ze dne 20.4.2009
225. Gustav Kíza ze dne 21.4.2009
226. Beata Sikorová ze dne 20.4.2009
227. Jiří Potysz ze dne 20.4.2009
228. Ing. Zdeněk Škuta ze dne 21.4.2009
229. Mgr. Kateřina Piperková, Bohumila Piperková, Mgr. Irena Piperková ze dne 20.4.2009
230. Obecně prospěšná společnost Sv. Josefa Ropice ze dne 20.4.2009
231. Krajská hygienická stanice MSK, č.j. HOK/OV-2535/215.1.2/09 ze dne 17.4.2009
232. Občanské sdružení Mezi Mosty ze dne 21.4.2009
233. Obec Střítež ze dne 21.4.2009
234. Obec Hnojník, č.j. 029/328/09/Mol. Ze dne 21.4.2009
235. Magistrát města Frýdku – Místku, č.j. OŽPaZ/01910/2009/Har/246 ze dne 20.4.2009
236. Mgr. Koslová Monika ze dne 20.4.2009
237. Občanské sdružení Střítež – za zdravé ŽP ze dne 21.4.2009
238. Městský úřad Třinec, č.j. 10990/ŽpaZ/09/Ga ze dne 21.4.2009
239. Agentura ochrany přírody a krajiny ČR, č.j. 359/OVA/2008 ze dne 21.4.2009
240. OS Beskydčan ze dne 21.4.2009
241. manželé Milada a Jiří Králíkoví ze dne 21.4.2009
242. Třanovické občanské sdružení ze dne 23.4.2009
243. Česká inspekce životního prostředí, č.j. ČIŽP/49/IPP/0802716.008/09/VMJ ze dne 23. 4. 2009

Ostatní uvedená vyjádření doručená v průběhu posuzovacího procesu neobsahovala připomínky ani požadavky, které by bylo nezbytně nutné následně zohlednit v podmínkách stanoviska k posuzovanému záměru nebo byly připomínky vyplývající z vyjádření vypořádány v průběhu posuzovacího procesu.

### III. Hodnocení záměru

#### 1. Souhrnná charakteristika předpokládaných vlivů záměru na životní prostředí z hlediska jejich velikosti a významnosti

Předmětem záměru je optimalizace stávající železniční trati z Frýdku-Místku do Českého Těšína, a to včetně optimalizace obou koncových železničních stanic. Součástí optimalizace je elektrizace celého úseku trati.

V rámci doplněné dokumentace EIA byly posuzovány následující varianty:

- *Varianta č. 1 - Optimalizace trati v oznamovatelem předložené variantě*
- *Varianta č. 2 - Provoz na trati bez provedené optimalizace*
- *Varianta č. 3 - Optimalizace trati s provedením bezúvratového napojení na Ostravu Kunčice ve Frýdku-Místku*
- *Varianta č. 4 - Optimalizace trati s obchvatem obce Dobrá*

Z hlediska vlivů na životní prostředí a obyvatelstvo jsou varianty č. 1, 3 a 4 srovnatelné a z hlediska vlivu na životní prostředí a obyvatele jako akceptovatelné.

#### Vliv záměru na akustickou situaci

Vlivy záměru ve fázi výstavby i provozu ve variantě č. 1 (optimalizace trati v oznamovatelem předložené variantě), variantě č. 3 (bezúvratové napojení ve Frýdku-Místku) i variantě č. 4 (obchvat obce Dobrá) na akustickou situaci lze označit jako středně velké. Pro snížení těchto vlivů byla navržena příslušná protihluková opatření (protihlukové stěny, individuální protihluková opatření).

#### Vliv záměru na znečištění ovzduší

Vlivy záměru ve fázi výstavby i provozu ve variantě č. 1, variantě č. 3 i variantě č. 4 na znečištění ovzduší a klima lze označit, při splnění opatření uvedených ve stanovisku, jako malé.

#### Vliv záměru na šíření vibrací

Vlivy záměru ve variantě č. 1, variantě č. 3 i variantě č. 4 na šíření vibrací lze označit jako středně velké. Pro snížení těchto vlivů byla navržena příslušná antivibrační opatření (např. antivibrační rohože).

#### Vliv záměru na veřejné zdraví

Vlivy záměru ve variantě č. 1, variantě č. 3 i variantě č. 4 na veřejné zdraví lze označit jako středně velké. Pro snížení těchto vlivů ve variantě č. 1 jsou ve stanovisku uvedeny příslušné podmínky.

#### Vliv záměru na oslunění okolních pozemků

Vlivy na oslunění okolních pozemků lze označit v případě varianty č. 1, 3 i 4 jako malé.

#### Vliv záměru na flóru, faunu a ekosystémy

Vlivy na flóru, faunu a ekosystémy lze označit v případě varianty č. 1, 3 i 4 jako středně velké, resp. malé, tyto vlivy budou minimalizovány při dodržení podmínek uvedených ve stanovisku.

#### Vlivy záměru na prvky ÚSES, VKP a ZCHÚ

Vlivy prvky ÚSES, VKP a ZCHÚ lze označit při dodržení podmínek uvedených v návrhu stanoviska jako malé, a to v případě varianty č. 1, 3 i 4.

#### Vliv záměru na krajinný ráz

Vlivy záměru ve variantě č. 1, variantě č. 3 i variantě č. 4 na krajinný ráz lze označit jako středně velké, resp. malé. Pro snížení těchto vlivů byly stanoveny ve stanovisku příslušné podmínky.

### **Vliv záměru na povrchové a podzemní vody**

Vlivy na povrchové a podzemní vody budou při splnění navržených opatření malé.

### **Vliv záměru na hmotný majetek a kulturní památky**

Vlivy varianty č. 1, 3 i 4 záměru na hmotný majetek a kulturní památky budou malé.

### **Vliv záměru na půdy, horninové prostředí a přírodní zdroje**

Vlivy na horninové prostředí a přírodní zdroje budou ve variantě č. 1, 3 i 4 malé.

Vlivy záměru ve variantě č. 1 a variantě č. 3 na zábor půd lze označit jako středně velký. Vlivy záměru ve variantě č. 4 na zábor půd lze označit jako velký.

Vlivy na podzemní vody a povrchové vody budou ve variantě č. 1, 3 i 4 malé.

### **Vliv záměru na produkci odpadů**

Vlivy varianty č. 1, 3 i 4 záměru na produkci odpadů ve fázi výstavby budou středně velké. Vlivy varianty č. 1, 3 i 4 záměru na produkci odpadů ve fázi provozu budou malé.

### **Přeshraniční vlivy**

Se záměrem nejsou v žádné z předložených variant spojeny významné přeshraniční vlivy na životní prostředí a veřejné zdraví.

### **Shrnutí vlivů záměru na jednotlivé složky životního prostředí a obyvatele**

Z hlediska životního prostředí nebyl nalezen natolik významný a zásadní faktor, který by za předpokladu striktního dodržení podmínek formulovaných ve stanovisku bránil realizaci předmětného záměru.

S ohledem na údaje obsažené v dokumentaci EIA, doplněné dokumentaci EIA, v posudku, na základě prohlídky zájmového území a při respektování podmínek uvedených ve stanovisku příslušného úřadu, lze konstatovat, že záměr je z hlediska ochrany životního prostředí akceptovatelný, a to v předložené variantě č. 1, variantě č. 3 i variantě č. 4.

## **2. Hodnocení technického řešení záměru s ohledem na dosažený stupeň poznání, pokud jde o znečištění životního prostředí**

Technické řešení záměru je vhodné. Při dodržení všech zákonných požadavků na umístění záměru a způsob výstavby lze technické řešení záměru považovat za standardní. Nezbytným požadavkem zůstává zahrnutí technických opatření sloužících k ochraně životního prostředí do projektu stavby, a to především s ohledem na snížení hluchnosti podél posuzované trasy a v prostoru seřaďovacího nádraží v Českém Těšíně. Tato opatření musí vycházet z doplněné dokumentace, z posudku a dále z nových poznatků v průběhu přípravy projektu či průběhu přípravy území ke stavbě.

Potencionální rizika z realizace a provozu záměru je možno ve značné míře ošetřit organizačními opatřeními a technickým zajištěním záměru.

## **3. Návrh opatření k prevenci, vyloučení, snížení, popřípadě kompenzaci nepříznivých vlivů záměru na životní prostředí včetně povinností a podmínek pro sledování a rozbor vlivů na životní prostředí**

Technické řešení spolu s navrženými doporučeními vyplývajícími z procesu posuzování vlivů na životní prostředí respektují požadavky na omezení, respektive vyloučení řady negativních vlivů na životní prostředí.

Doplněná dokumentace EIA předkládá soubor opatření, která by měla zaručit realizaci záměru bez výraznějšího ovlivnění jednotlivých složek životního prostředí. Za zásadní opatření je třeba považovat požadavky k snížení

akustické zátěže, k omezení vibrací, k ochraně ovzduší, krajinného rázu a opatření k minimalizaci zásahu do přírodního prostředí.

Na základě obdržených vyjádření k doplněné dokumentaci EIA a v rámci zpracování posudku byl navržen soubor opatření k prevenci, vyloučení, snížení, popřípadě kompenzaci nepříznivých vlivů záměru na životní prostředí dále doplněn, rozšířen, resp. upraven.

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

V rámci doplněné dokumentace EIA byly posuzovány následující varianty:

- *Varianta č. 1 - Optimalizace trati v oznamovatelem předložené variantě*
- *Varianta č. 2 - Provoz na trati bez provedené optimalizace*
- *Varianta č. 3 - Optimalizace trati s provedením bezúvratového napojení na Ostravu Kunčice ve Frýdku-Místku*
- *Varianta č. 4 - Optimalizace trati s obchvatem obce Dobrá*

Z hlediska všech hodnocených vlivů záměru na životní prostředí a obyvatelstvo vychází nejhůře varianta č. 2. V případě varianty č. 2 by trať byla ponechána ve stávajícím stavu, bez úprav i bez dalších protihlukových opatření. Navýšení intenzit dopravy na „neoptimalizované“ železniční trati, bez patřičných protihlukových opatření by vyvolalo zhoršení akustické situace v zájmovém území, a tedy i významné zhoršení životních podmínek obyvatel žijících v nejbližším okolí trati.

Ostatní varianty (varianta č. 1, varianta č. 3 a varianta č. 4) vychází v souhrnném hodnocení vlivu stavby na životní prostředí a obyvatelstvo velmi podobně.

Problematiku těchto variant lze stručně shrnout takto: Variantu č. 3 a 4 je v důsledku možné na základě předložených faktů považovat spíše za dílčí úpravy předložené varianty č. 1, a to samozřejmě s pozitivními dopady především na lokální úrovni. Jedná se především o dopady v prostoru města Frýdku-Místku a obce Dobrá. Samostatná realizace těchto variant by neměla v ostatních úsecích posuzované železniční trati č. 322 očekávané dopady v souvislosti s předpokládaným nárůstem železniční dopravy ve zbytku této posuzované železniční trati.

Předložené varianty je možné seřadit z hlediska vlivů na životní prostředí v následujícím pořadí (od nejméně problematické po nejvíce problematickou variantu):

*Pořadí 1.-3. - Optimalizace trati v oznamovatelem předložené trase (varianta č. 1)*

*Pořadí 1.-3. - Optimalizace trati s provedením bezúvratového napojení na Ostravu Kunčice ve Frýdku-Místku (varianta č. 3)*

*Pořadí 1.-3. - Optimalizace trati s obchvatem obce Dobrá (varianta č. 4)*

*Pořadí 4. - Provoz na trati bez provedené optimalizace (varianta č. 2)*

Z hlediska vlivů na životní prostředí a obyvatelstvo jsou varianty č. 1, 3 a 4 srovnatelné. Zpracovatel posudku proto hodnotí v návrhu stanoviska všechny tři varianty (č. 1, 3 a 4) z hlediska vlivu na životní prostředí a obyvatele jako akceptovatelné.

Zpracovatel posudku doporučuje vzhledem k aktuální potřebě optimalizace železniční trati v návaznosti na již zahájenou výrobu v průmyslové zóně Nošovice upřednostnit přípravu a realizaci varianty č. 1, s možným postupným rozšířením na variantu č. 3 a případně č. 4.

## 5. Vypořádání vyjádření k dokumentaci (oznámení) a k posudku

### Vypořádání vyjádření k oznámení

V rámci předkládaného záměru obdržel příslušný úřad ve fázi oznámení záměru k jednotlivým částem záměru vyjádření dotčených správních úřadů a územně samosprávních celků a velké množství vyjádření veřejnosti. Požadavky a připomínky obsažené ve vyjádřeních byly vyhodnoceny a vypořádány v závěrech zjišťovacích řízení k jednotlivým dílčím částem záměru.

### Vypořádání vyjádření k dokumentaci

V rámci předkládaného záměru obdržel příslušný úřad celkem 253 vyjádření dotčených správních úřadů dotčených samosprávních celků, občanských sdružení a veřejnosti.

Připomínky v obdržených vyjádřeních se týkaly především variantního řešení záměru, vlivu záměru na akustickou situaci, znečištění ovzduší a zdraví obyvatel, vlivu záměru na krajinu a krajinný ráz, vlivu záměru na faunu a flóru a studie oslunění.

Na základě výše uvedených vyjádření byla dokumentace EIA v souladu s § 8 odst. 5 zákona o posuzování vlivů na životní prostředí vrácena dne 31. 3. 2008 Krajským úřadem Moravskoslezského kraje k doplnění.

### Vypořádání vyjádření k doplněné dokumentaci:

V rámci předkládaného záměru obdržel příslušný úřad celkem 14 vyjádření dotčených správních úřadů a samosprávních celků, 4 vyjádření občanských sdružení a iniciativ a 192 vyjádření veřejnosti. Vyjádření, která jsou ve stanovisku zčásti nebo zcela zahrnuta, jsou jmenovitě uvedena v kapitole II.7 tohoto stanoviska.

Připomínky v obdržených vyjádřeních se týkaly především variantního řešení záměru, vlivu záměru na akustickou situaci, šíření vibrací, znečištění ovzduší a zdraví obyvatel, vlivu záměru na krajinu a krajinný ráz a vlivu záměru na faunu.

Vypořádání připomínek vzešlých z obdržených vyjádření je komentováno v části V. posudku.

Všechny oprávněné požadavky vyplývající z doručených vyjádření byly zpracovatelem posudku odpovídajícím způsobem komentovány, respektive ve formě podmínek byly zapracovány jako součást návrhu stanoviska příslušného úřadu.

### Vypořádání vyjádření k posudku a vyjádření obdržených po veřejném projednání

V rámci předkládaného záměru obdržel příslušný úřad celkem 11 dotčených správních úřadů a samosprávních celků, 4 vyjádření občanských sdružení a iniciativ a 34 vyjádření veřejnosti. Jmenovitě jsou zahrnuty výše v seznamu subjektů, jejichž vyjádření jsou ve stanovisku zčásti nebo zcela zahrnuta.

Připomínky v obdržených vyjádřeních se týkaly opět především variantního řešení záměru, vlivu záměru na akustickou situaci, šíření vibrací, znečištění ovzduší a zdraví obyvatel, vlivu záměru na krajinu a krajinný ráz a vlivu záměru na faunu.

Vypořádání připomínek vzešlých z obdržených vyjádření k posudku je uvedeno následně.

Text jednotlivých vyjádření je uveden jako příloha k tomuto stanovisku.

### **Souhrnné vypořádání všech obdržených vyjádření k POSUDKU**

K předloženému posudku svá vyjádření zaslali:

1. Obec Vojkovice, č.j. 56/2009/So ze dne 8.4.2009
2. Obec Ropice, č.j. OR 294/09/Sz ze dne 17.4.2009
3. Obec Dobratice, č.j. 168/2009 ze dne 16.4.2009
4. Helena Siwá ze dne 19.4.2009
5. Stavební bytové družstvo Těšíňan, č.j. 874/09 ze dne 20.4.2009
6. Petr Pawlitko ze dne 19.4.2009
7. Martin Pawlitko ze dne 19.4.2009
8. Eduard Siwy ze dne 19.4.2009
9. Městský úřad Český Těšín, č.j. MUCT/9792/2009 ze dne 20.4.2009
10. Petr Koričár ze dne 20.4.2009

11. vyjádření KÚ MSK, č.j. 695169/2009 ze dne 16.4.2009
12. Mgr. Ilona Krplová ze dne 20.4.2009
13. JUDr. Jan Iskrický, Mgr. Alena Iskrická ze dne 20.4.2009
14. Iva Dziergasová ze dne 20.4.2009
15. Mgr. Jakub Dziergas ze dne 20.4.2009
16. Ing. Jana Dziergasová ze dne 20.4.2009
17. Roman Lasota ze dne 21.4.2009
18. Otakar Janiczek ze dne 20.4.2009
19. Ing. Jaroslav Heczko ze dne 21.4.2009
20. Tomáš Chodura ze dne 21.4.2009
21. Michal Dziergas ze dne 20.4.2009
22. Miroslav Sikora ze dne 20.4.2009
23. Danuta Suszková ze dne 20.4.2009
24. Michal Suszka ze dne 20.4.2009
25. Bc. Viktor Bem a jiná fyz. osoba ze dne 20.4.2009
26. Jan Herec ze dne 18.4.2009, Eduard Siwy, Jana Siwa ze dne 21.4.2009, Miriam Siwá ze dne 20.4.2009
27. Anna Suszka ze dne 20.4.2009
28. Stanislav Suszka ze dne 20.4.2009
29. Aloisie Wawrzeczková ze dne 20.4.2009
30. Josef Wawrzeczko ze dne 20.4.2009
31. Gustav Kiswa ze dne 21.4.2009
32. Beata Sikorová ze dne 20.4.2009
33. Jiří Potysz ze dne 20.4.2009
34. Ing. Zdeněk Škuta ze dne 21.4.2009
35. Mgr. Kateřina Piperková, Bohumila Piperková, Mgr. Irena Piperková ze dne 20.4.2009
36. Obecně prospěšná společnost Sv. Josefa Ropice ze dne 20.4.2009
37. Krajská hygienická stanice MSK, č.j. HOK/OV-2535/215.1.2/09 ze dne 17.4.2009
38. Občanské sdružení Mezi Mosty ze dne 21.4.2009
39. Obec Střítež ze dne 21.4.2009
40. Obec Hnojník, č.j. 029/328/09/Mol. Ze dne 21.4.2009
41. Magistrát města Frýdku – Místku, č.j. OŽPaZ/01910/2009/Har/246 ze dne 20.4.2009
42. Mgr. Koslová Monika ze dne 20.4.2009
43. Občanské sdružení Střítež – za zdravé ŽP ze dne 21.4.2009
44. Městský úřad Třinec, č.j. 10990/ŽpaZ/09/Ga ze dne 21.4.2009
45. Agentura ochrany přírody a krajiny ČR, č.j. 359/OVA/2008 ze dne 21.4.2009
46. OS Beskydčan ze dne 21.4.2009
47. manželé Milada a Jiří Králíkoví ze dne 21.4.2009
48. Třanovické občanské sdružení ze dne 23.4.2009
49. Česká inspekce životního prostředí, č.j. ČIŽP/49/IPP/0802716.008/09/VMJ ze dne 23. 4. 2009

Vzhledem k tomu, že se připomínky často opakovaly, resp. jejich podstata byla obdobná, byly vypořádány souhrnným způsobem.

Níže je uvedena stručná podstata jednotlivých vyjádření obdržených k posudku, případně sumarizace jejich obsahu a reakce na uvedené připomínky s případným návrhem řešení jednotlivých připomínek.

- **Požadavek doplnit do návrhu stanoviska následující podmínku pro fázi projektových příprav záměru – ZPF a PUPFL: „Pro uložení výkopových zemin (mimo ornici a podorničí) budou přednostně navrženy a využity pozemky vedené v druhu pozemku jako ostatní plocha, tj. např. plochy neplodné, zemědělsky nevyužívané ve smyslu ust. § 8 odst. 1 písm. b) zákona č. 334/1992 Sb., o ochraně zemědělského půdního fondu, ve znění pozdějších předpisů.“**

*Připomínka se akceptuje a podmínka - „Pro uložení výkopových zemin (mimo ornici a podorničí) budou přednostně navrženy a využity pozemky vedené v druhu pozemku jako ostatní plocha, tj. např. plochy neplodné, zemědělsky nevyužívané ve smyslu ust. § 8 odst. 1 písm. b) zákona č. 334/1992 Sb., o ochraně zemědělského půdního fondu, ve znění pozdějších předpisů“ je uvedena v kapitole III.6 tohoto stanoviska.*

- **Při realizaci záměru je třeba splnit následující podmínku: „Stavební práce budou probíhat v souladu se zákonem o ochraně přírody a krajiny a dále s normou ČSN 93 9061 Ochrana stromů, porostů a vegetačních ploch při stavebních pracích tak, aby nedošlo k poškození dřevin rostoucích v okolí stavby.“**

*Připomínka se akceptuje a podmínka - „Stavební práce budou probíhat v souladu se zákonem o ochraně přírody a krajiny a dále s normou ČSN 93 9061 Ochrana stromů, porostů a vegetačních ploch při stavebních pracích tak, aby nedošlo k poškození dřevin rostoucích v okolí stavby“ je uvedena v kapitole III.6 tohoto stanoviska.*

- **Při realizaci záměru je třeba splnit následující podmínku: „Pro získání povolení k odnětí pozemků určených k plnění funkcí lesa je nutné postupovat dle zákona č. 289/1995 Sb. ve znění pozdějších předpisů včetně prováděcí vyhlášky a písemných souhlasů vlastníků (správců) lesních pozemků.“**

*Připomínka se akceptuje a podmínka - „Pro získání povolení k odnětí pozemků určených k plnění funkcí lesa je nutné postupovat dle výše zákona č. 289/1995 Sb. ve znění pozdějších předpisů včetně prováděcí vyhlášky a písemných souhlasů vlastníků (správců) lesních pozemků“ bude uvedena v kapitole III.6 tohoto stanoviska.*

- **Nesouhlas se zřízením výhybny v úseku obce Hnojník – nebyly doloženy konkrétní výpočty, jak by nerealizování výhybny ovlivnilo požadavky na přepravu nákladních vlaků z Nošovic – požadavek na doložení výpočtů a zdůvodnění snížení propustnosti při variantě bez výhybny a výpočet pro míjení se vlaků jedoucích přes výhybnu.**

*Z dopravního hlediska se jedná o prodloužení stanice Hnojník směrem na Český Těšín o jednu kolej č.3a délky 656 metrů pro vykřížování dvou nákladních vlaků, nebo nákladního a osobního vlaku. Kolej č.3a pak pokračuje plyně do stanice Hnojník do koleje č.3 a spolu se souběžnou kolejí č.1+1a tvoří ucelený dvoukolejný úsek délky 1530 metrů.*

*Podle předpisu ČD D24 o zjišťování propustnosti železničních tratí je trať přetížena, je-li zatížena více jak na 67 % jednotky času, což v jedné hodině znamená, že na jízdu vlaků a obsazení trati je k dispozici 40 minut a 20 minut jsou předepsané zálohy v propustnosti trati na vyrovnání mimořádností a nepravidelností železničního provozu, což při nájezdu nákladních vlaků z jiných států při dovozu a vývozu nelze vyloučit. Osobní doprava je zadaná v hodinovém taktu a v ranní, odpolední špičce a odvozu z odpolední směny v 30 minutovém taktu. Dva osobní vlaky v omezujícím úseku Hnojník – Český Těšín při požadovaném křížování ve stanici Hnojník, obsadí trať každou hodinu na 30 minut, takže na jízdu nákladního vlaku zůstává 10 minut. Jeho jízdní doba Český Těšín - Nošovice je však minimálně 23 minut. Bez výhybny je tak překročeno obsazení tratě přes požadovaných 40 minut v jedné hodině. Trať by tak byla přetížena, což je u nově navrhovaných zařízení nepřijatelné.*

*Zřízením výhybny neboli prodloužením stanice Hnojník bude možno provést v jedné hodině jeden pár osobních a jeden pár nákladních vlaků. Bez prodloužení stanice Hnojník a možnosti křížování nákladního vlaku se převezou jen jeden nákladní vlak, ovšem při nežádoucím přetížení trati. Ve špičkách, kdy mají jet osobní vlaky v taktu 30 minut, se nepřevezou žádné nákladní vlaky.*

**- Upřesnit, jakým způsobem se budou míjet vlaky ve výhybně.**

*Ke křížování dvou nákladních vlaků za jízdy bude docházet se sníženou rychlostí za předpokladu, že bude zajištěn jejich současný vjezd na prodloužené koleje 1 + 1a a 3a + 3. Tento stav bude možný na základě nového moderního staničního a traťového zabezpečovacího zařízení a traťového radiového spojení, které umožňuje signalizovat úpravu rychlosti vlakům a radiové spojení řídicího orgánu se strojvedoucím k vyrozumění o vzniklé situaci.*

**- Požadavek na omezení rychlosti osobních i nákladních vlaků v úseku obce Hnojník na max. 60 km/hod (brždění osobních vlaků z rychlosti 100 km/hod by před vjezdem do železniční stanice způsobovalo větší hluk a po delší dobu než brždění vlaků z rychlosti 60 km/hod).**

*Dle informací projektanta stavby je snížení rychlosti proti projektovanému stavu nežádoucí, protože by nemohl být při prodloužení jízdních dob dodržen požadavek ze stany Moravskoslezského kraje u osobních vlaků na takt 30 minut. Také nákladní vlaky musí dojet na další křížování z Hnojníku do Českého Těšína nebo do Nošovic. Při plánovaném křížování osobních i nákladních vlaků ve stanici Hnojník (vč. výhybny) a jejich zastavení půjde v oblasti Hnojníku většinou o rychlosti 0 až 80 km/hod v závislosti na zabezpečovacím a řídicím systému provozu na této optimalizované trati. Navíc každé snížení traťové rychlosti negativně ovlivní délku obsazenosti urovňových železničních přejezdů.*

**- Požadavek na technické zdůvodnění (výpočty) doby, po kterou bude blokován přejezd v Hnojníku a ve Stříteži v době průjezdu vlaků.**

Délky přibližovacích úseků

*Na základě poznatků zpracovatele posudku byl proveden orientační výpočet délek přibližovacích úseků níže uvedených přejezdů na základě předpokládaných traťových rychlostí a z odhadnutých délek přejezdů.*

*- Přejezd v km 126,466 má přibližovací úseky z obou směrů v 1. koleji v délce cca 1240 m, t.j. spouštěcí body by měly být umístěny do km 125,266 a 127,706.*

*- Přejezd v km 127,068 (trojkolejný) má přibližovací úseky ze směru FM v 1. koleji v délce cca 2320 m, ze směru ČT v 1. koleji v délce cca 2200m, t.j. spouštěcí body by měly být umístěny do km 124,748 a 129,268. Přejezd je chráněn cestovými návěstidly, které zabraňují jeho obsazení stojícím vlakem.*

*- Přejezd v km 129,021 (HR1) má přibližovací úseky ze směru FM v 1. koleji v délce cca 1130m, ze směru ČT v 1. koleji v délce cca 1190 m, t.j. spouštěcí body by měly být umístěny do km 127,891 a 130,211.*

Obsazení přejezdů jízdou vlaku

*- Přejezd v km 126,466 přes silnici III. třídy na frýdeckém zhlaví dopravní Hnojník.*

*Obsazení Os od FM 1,2 min, od ČT = 1,5 min.*

*Obsazení N od FM 1,7 min, od ČT = 2,7 min.*

*- Přejezd v km 127,068 přes místní obslužnou komunikaci v místě navrženého rozšíření dopravní Hnojník směr Č. Těšín.*

*Obsazení Os od FM 1,7 min, od ČT = 3,0 min (předzváněcí bod ještě před zast. Střítež).*

*Obsazení N od FM 2,9 min, od ČT = 2,0 min.*

*- Přejezd v km 129,021 přes silnici I. třídy v obci Střítež.*

*Obsazení Os od FM 2,0 min, od ČT = 1,3 min.*

*Obsazení N od FM 2,2 min, od ČT = 1,7 min.*

*Nutno zdůraznit, že obsazení přejezdů je orientační a závisí na technologii jízdy jednotlivých strojvedoucích z hlediska rychlosti, u nákladních vlaků pak i na počtu vozů v soupravě. Výpočet byl proveden pro předpokládané rychlosti průjezdů a délky vlaků.*



- **Komplikovaný příjezd sanitky z důvodu dlouhých prostojů aut u vlakového přejezdu.**

*Zpracovatel dokumentace ani zpracovatel posudku nepopírá, že v souvislosti s výhledovým vyšším provozem na železniční trati budou přejezdy uzavírány vícekrát za den. Ani to by však, dle předložené dokumentace, nemělo mít významný negativní vliv na dostupnost záchranného integrovaného systému.*

- **Úroňový přejezd ve Stříteži na silnici I/68 – měření, v současnosti projíždějících osobních vlaků ukazuje na časy cca o 10 s delší, než údaje ze studie. Taktéž čekací doby a počty vozidel na přejezdu jsou vyšší.**

*Důležitým faktorem pro určení doby projíždějícího vlaku přes přejezd je jeho rychlost. Na základě uvedených připomínek není možné jasně určit, zda provedené měření je možné srovnávat s udávanými údaji v rámci doplněné dokumentace EIA, zda bylo měření provedeno pro stejné vstupní parametry jako pro výpočty v rámci doplněné dokumentace EIA.*

- **Dobruška – trvají na svém požadavku na nahrazení přejezdu podjezdem, upozorňují na možnost vedení příjezdu po původní komunikaci, která zanikla, na parcele č. 795/2 k.ú. Vojkovice ve vlastnictví obce.**

*Podmínka je akceptována a uvedena v kapitole III.6 tohoto stanoviska.*

- **Bezpečnost obyvatel při přechodu železniční trati.**

*V souvislosti s optimalizací železniční trati je navržena rekonstrukce všech zachovaných úroňových přechodů a přejezdů s instalací moderního zabezpečovacího zařízení (výstražné světelné a zvukové zařízení, případně doplněné závorami). Úroveň zabezpečení přejezdů tak bude oproti stávajícímu stavu vyšší.*

*Ke všem navrženým rušením, úpravám a zabezpečení přechodů a úroňových křížení se uskutečnilo v letech 2008 a 2009 místní šetření – správní řízení za účasti vlastníků a správců dotčených komunikací, dotčených územních orgánů (odborníky dopravy, silniční správní úřady), zástupců obcí, Policie ČR, Drážního úřadu, generálního projektanta a investora. Závěry řízení jsou formulovány ve vydaných Rozhodnutích drážního správního úřadu.*

*Požadavky na technické zabezpečení přejezdů je třeba uplatnit především v rámci územního řízení.*

- **Manželé Králíkové nesouhlasí se zrušením železničního přejezdu (příjezdové cesty k rodinnému domku č.p. 62 ve Vojkovicích) bez jakékoliv náhrady, pokud nebude součástí projektové dokumentace vybudování – obnovení náhradní příjezdové cesty k domu před zahájením vlastní stavební činnosti.**

*V kapitole III.6 tohoto stanoviska je požadováno zapracování opatření k zachování příjezdové cesty k rodinnému domu č. 62 ve Vojkovicích, případně zapracování řešení jiného zpřístupnění uvedeného rodinného domu.*

*Z hlediska trvalého záboru budou dotčení občané účastníky územního řízení a budou tedy moci uplatňovat své připomínky.*

- **Doplnit, za jakých podmínek byl stanoven výhledový stav akustické zátěže v okolí výhybny (brzdící vlaky, míjející se letmo či stojící a jedoucí).**

*Dle sdělení zpracovatele Hlukové studie bylo při posuzování akustické zátěže pro okolí výhybny počítáno s možným letmým míjením osobních vlaků. Tyto nebudou brzdit ani se rozjíždět. V případě nákladních vlaků bylo počítáno s brzděním a rozjížděním 3 párů nákladních vlaků, tj. celkem 6 nákladních souprav z celkového počtu 27 vlaků.*

*V případě, že by došlo k průjezdu všech souprav (27 nákladních a všechny osobní) maximální rychlostí, bude nárůst ekvivalentní hladiny hluku zanedbatelný (nižší než 0,5 dB).*

*Při průjezdu dvou vlaků současně je výsledná ekvivalentní hladina akustického tlaku samozřejmě vždy vyšší než při průjezdu jednoho vlaku, ale zároveň nedosahuje hladiny dvou po sobě samostatných průjezdů za časový*

interval. Z toho plyne, že horší stav nastane, když budou vlaky jezdit samostatně a tento stav byl také použit pro návrh PHO.

Protože se sledovaná ekvivalentní hladina akustického tlaku přepočítává na průběh celého dne, je proto vždy nejdůležitější počet projíždějících souprav. V případě, že by projížděly vždy dvě soupravy naráz, budou se ve výpočtu chovat jako jedna hlučnější souprava, což je příznivější, než průjezd dvou po sobě jedoucích.

V kapitole III.6 je uvedena následující podmínka: „Po upřesnění možností a počtu míjejících se vlaků a počtu zastavujících vlaků ve výhybně bude třeba v dalších stupních projektové dokumentace upřesnit akustické výpočty a provést optimalizaci navrhovaných opatření na nejhorší akusticky možný stav v tomto prostoru, tzn. prověřit např. i stav, kdy by minimálně polovina nákladních vlaků byla nucena zastavit a rozjíždět se.“

- **Doplnit hlukovou studii, která zmapuje stav, kdy vlakové soupravy budou nuceny před opuštěním dvojkolejného úseku brzdit až na nulovou rychlost a znovu se rozjíždět.**

V části III.6 stanoviska je uvedena následující podmínka: „Po upřesnění možností a počtu míjejících se vlaků a počtu zastavujících vlaků ve výhybně bude třeba v dalších stupních projektové dokumentace upřesnit akustické výpočty a provést optimalizaci navrhovaných opatření na nejhorší akusticky možný stav v tomto prostoru, tzn. např. i na stav, kdy by minimálně polovina nákladních vlaků byla nucena zastavit a rozjíždět se.“

- **Výměna oken nevyřeší otázku hluku ve venkovním chráněném prostoru; protihluková stěna není schopna odstranit hluk ve vyšších nadzemních podlažích.**

V případě, že bylo modelovými výpočty zjištěno možné překročení hygienického limitu v chráněném venkovním prostoru staveb, bylo přistoupeno k návrhu protihlukových clon tak, aby byl tento limit splněn.

V některých problematických místech, dle hlukové studie, není možné zajistit ochranu chráněného venkovního prostoru staveb, ať již z důvodů umístění objektu vůči zdroji hluku, morfologie terénu, nízké účinnosti protihlukové stěny apod. V těchto případech tedy bylo přistoupeno k návrhu ochrany vnitřního prostředí chráněných staveb.

Po realizaci stavby budou provedena ověřovací měření, která prokáží, zda jsou navržená protihluková opatření dostatečně účinná tak, aby byly splněny zákonné požadavky na ochranu zdraví před hlukem. V případě, že se prokáže, že nejsou splněny hygienické limity, nebude možné daný záměr zkolaudovat a bude nutné provést jejich případné doplnění, či rozšíření.

Je nutné poznamenat, že i při nerealizaci záměru v důsledku nárůstu dopravy na stávajícím kolejovém svršku, bylo došlo k nárůstu hluku v okolí této trati.

- **Požadavek zahrnout do seznamu objektů okamžitou realizaci IPO i rodinný dům č. 364 v obci Hnojník, jež zasahuje do ochranného pásma tratě a nachází se v bezprostřední blízkosti výhybek nádraží.**

V kapitole III.6 stanoviska je uvedeno následující:

1/ Na základě zpřesňování podkladů a informací v rámci projektové přípravy v dalších stupních zpřesnit i hlukovou studii a odpovídající protihluková opatření.

2/ V dalších stupních projektové přípravy zpřesnit akustické výpočty na základě podrobnějších podkladů a údajů a u všech vytypovaných objektů určených pro realizaci individuálních protihlukových opatření nebo u objektů, u kterých se budou předpokládat po zpřesňujících výpočtech vyšší hladiny akustického tlaku ve venkovním chráněném prostoru, provést podrobný stavebně akustický pasport spolu s proměřením akreditovanou laboratoří dle normových postupů, prověřit soulad s normovými požadavky na zvukoizolační vlastnosti fasád a případně definovat požadavky na zvýšení zvukoizolačních vlastností hlukově exponovaných fasád chráněných objektů.

Z výše uvedeného vyplývá, že pokud dojde k realizaci záměru, v dalším stupni projektových příprav bude zpřesněna akustická studie včetně upřesnění objektů pro individuální protihluková opatření. Pokud bude prokázáno, že u objektu jsou překračovány hygienické limity, bude zařazen do seznamu objektů určených pro realizaci individuálních protihlukových opatření.

- **Použití KNI indexu (odporuje listině práv a svobod – na ochranu zdraví má nárok každý, a ne pouze většina a pokud to vyjde levně).**

*Jak zpracovatel posudku upozornil již v rámci posudku v reakci na připomínku KHS, lze tento zjednodušený výpočet použít pouze za určitých předpokladů. Zadané parametry nemusí vždy odpovídat realitě. Mohou ale přiblížit danou situaci a spíše sloužit pro porovnání více variant řešení PHO.*

- **Není popsáno jakou metodou bylo měřeno.**

*Jak je uvedeno v protokolech z měření, bylo měření a zpracování výsledků měření provedeno dle ČSN ISO 1996: Popis a měření hluku prostředí: Část 1 a Část 2 a Novely metodiky pro výpočet hluku ze silniční dopravy (Zpravodaj MŽP 3/1996).*

- **Žádost o předložení úspěšnosti hlukového modelu u jiných už realizovaných projektů – před a po realizaci.**

*Většina zkušených zpracovatelů akustických studií používajících pro predikci výhledových stavů akustických matematických modelů se snaží své návrhy řešit konzervativním přístupem, tedy na straně bezpečnosti. Tudíž i návrhy opatření zpravidla bývají navrhovány s rezervou. Pokud je vše správně provedeno i po stavební stránce a také jsou při provozu zachovány stejné podmínky (vstupy), které byly uvažovány při výpočtech, potom navržená opatření vypočítaná pomocí modelu jsou dostačující a odpovídají predikovaným hodnotám.*

*Ze zkušenosti zpracovatele posudku: ročně firma EKOLA group, spol. s r.o. provádí tisíce hodin měření u dopravních staveb a následně většinu svých modelových výpočtů kontroluje měřením – ověření stávajícího stavu a přesnost těchto výpočtů se ve většině případů vždy při správně nastaveném modelu pohybuje do 2 dB. Jako příklad je možné zmínit akustickou studii zpracovanou pro výstavbu tzv. Nového spojení v Praze (tunely pod vrchem Vítkov) která byla spočítána cca před 15 lety. Následně byl ověřován skutečný stav akustické situace po realizaci stavby ke kolaudaci. Při měření se potvrdilo, že zpracovaný akustický model pracoval správně.*

- **Zvýšení hlučnosti v okolí tratě nákladní dopravou v nočních hodinách, nárok na klidný spánek.**

*Protihluková opatření na ochranu objektů v blízkosti železniční trati před nadlimitními ekvivalentními hladinami akustického tlaku A jsou řešena dvěma způsoby, a to formou protihlukových clon a individuálních protihlukových opatření. PHC byly na základě dostupných vstupních dat navrhovány tak, aby zajistily maximální akusticko-ekonomický efekt v daném stupni projektových podkladů. V případě, že bylo modelovými výpočty zjištěno možné překročení hygienického limitu v chráněném venkovním prostoru staveb, bylo přistoupeno k návrhu protihlukových clon tak, aby byl pokud možno tento limit splněn.*

*Vzhledem k tomu, že v rámci této tratě jako celku bylo prokázáno, že z velké části své trasy mohou navrhované PHC dostatečně akusticky clonit, bylo možné tyto závěry při komplexním vyhodnocení záměru vzít v úvahu.*

*Vzhledem k tomu, že záměr je teprve v prvních fázích projektové přípravy tzn. v procesu EIA a před procesem územního řízení, je v dalších stupních přípravy požadováno spolu se zpřesňováním ostatních podkladů a vstupních dat i následně zpřesnit akustickou studii včetně upřesnění, či doplnění všech protihlukových opatření navrhovaných v této fázi. Ještě tedy bude následovat řada kontrolních mechanismů, které umožní navrhnout a projekčně připravit optimální akustická opatření z hlediska jejich akustického efektu, ale i finanční náročnosti.*

*Je nutné rovněž poznamenat, že v dokumentaci EIA je uvedeno, že výpočty jsou prováděny pro maximální teoretický provoz vždy v jednom směru. Na základě těchto předpokladů provozu je výpočet na straně bezpečnosti. Lze tedy očekávat, že skutečný stav bude příznivější.*

- **Škola ve Stříteži – hlukové bariéry jsou pod úrovní školních oken – jak bude vypadat výhledová akustická situace, když již nyní musí vyučující přerušit výuku při průjezdu vlaku; nejsou řešeny vlivy např. při pohybu dětí na školním pozemku.**

*Posouzení ekvivalentních hladin akustického tlaku A ve venkovním chráněném prostoru a vnitřním chráněném prostoru školských zařízení bylo provedeno pro variantu 1 (optimalizace železniční trati v úseku Frýdek-Místek – Český Těšín). Hluková zátěž pro školu ve Stříteži byla vypočítána a vyhodnocena pro výhledový provoz, a to*

vzhledem k udávaným nízkým hodnotám a s uvažováním navržených protihlukových clon. Tento fakt není v hlukové studii uveden.

Pro přibližné zjištění útlumu použitých oken bylo proveden vzorek několika měření. Měření byla provedena u rodinného domu Dobratice č.p. 176, Stráž č.p. 53, Ropice č.p. 17 a Dobrá č.p. 358. Naměřený rozdíl vnitřního hluku oproti vnějšímu se pohyboval od 21 do 29 dB. Nutno podotknout, že tento rozdíl záleží především na kvalitě použitých oken a jejich konstrukci. Blíže je tato problematika rozebrána ve vyjádření posuzovatele k příloze č. 17 – Hlukové studii.

Pro velká okna ze školských zařízení uvažoval zpracovatel akustické studie s předpokládaným útlumem na straně bezpečnosti, a to pouze 17 dB. Tento předpoklad by měla splňovat i mírně pootevřená okna (např. pootevřená ventilace apod.).

V následující tabulce jsou z hlukové studie dokumentace EIA uvedeny pro doplnění výsledné vypočtené hodnoty ekvivalentních hladin akustického tlaku A pro objekt základní a mateřské školy ve Stráž č.p. 108. Z tabulky vyplývá, že hygienické limity pro hluk ve venkovním chráněném prostoru staveb i vnitřním chráněném prostoru staveb by měly být dodrženy.

(Pozn. Mezi objektem školského zařízení ve Stráž a železniční tratí je navržena protihluková clona, která by měla zajistit splnění hygienických limitů ve venkovním chráněném prostoru této stavby.)

bod výpočtu	výška	Vnější hluk	Limit	Vnitřní hluk	Limit
		den	den	den	den
S_1	1.NP	47,1	60,0	30,1	45,0
	2.NP	48,4	60,0	31,4	45,0
S_2	1.NP	50,8	60,0	33,8	45,0
	2.NP	51,4	60,0	34,4	45,0
S_3	1.NP	49,3	60,0	32,3	45,0
	2.NP	49,4	60,0	32,4	45,0

Vzhledem k tomu, že prostor školního pozemku a tedy možného pohybu dětí se uvažuje v nižších výškách (tj. cca 1,5 m nad terémem), potom účinnost navržené PHC je pro tuto výšku vždy vyšší než např. pro prostor 1. a 2. NP. Proto lze uvažovat s nižšími hodnotami, než byly predikovány.

Na základě vznesené připomínky doporučuje posudek následující opatření:

1. Na základě zpřesňování podkladů a informací v rámci projektové přípravy v dalších stupních zpřesnit i hlukovou studii a odpovídající protihluková opatření.

2. Provést po realizaci stavby měření v daném školském zařízení (základní a mateřská škola Stráž č.p. 108), které by ověřilo deklarované splnění hygienických limitů ve venkovním chráněném prostoru i venkovním chráněném prostoru staveb i vnitřním chráněném prostoru staveb.

**- V posudku se uvádí, že město Český Těšín bude vystaveno další hlukové zátěži, která se bude šířit z přilehlého rozřad'ovacího nádraží – dle dostupných informací má být na tomto nádraží denně rozřad'ováno až 575 vagónů.**

Pravděpodobně zde došlo k nepochopení deklarovaných údajů v posudku. Pro porovnání seřad'ovací výkonnosti v žst. Český Těšín byly totiž v posudku pro doplnění uvedeny roční průměrné počty rozřazených vozů/24 hodin pro: rok 2002 - 540 vozů, rok 2003 - 544 vozů, rok 2004 - 490 vozů, rok 2005 - 435 vozů, rok 2006 - 355 vozů, rok 2007 - 313 vozů, rok 2008 - 320 vozů (údaj z 01/2009, Ing. Sládek - technický náměstek žst. Český Těšín). Z uvedené statistiky je zřejmé, že počet řadících prací má klesající trend.

Pro posouzení skutečného hluku z této činnosti je důležitý podíl řadících prací v denní (6-22 hod) a noční době (22-6 hod). Dle informací Ing. Sládka (technický náměstek žst. Český Těšín) jsou tyto práce prováděny vždy v pondělí a úterý, a to pouze v době 9-22 hod. Od středy do neděle pak probíhají rozřad'ovací práce v době 7- 16 hod a 20- 4 hod. Ve zbylé době jsou prováděny jen činnosti spojené s vjezdy a odjezdy nákladních vlaků, s jejich technickým a přepravním odbavením. Tato činnost však vyvolává již podstatně nižší hlukové zatížení okolí stanice.

Je nutné zdůraznit, že součástí předloženého záměru optimalizace železniční trati není úprava stávajícího seřadovacího nádraží. Podoba stávajícího seřadovacího nádraží zůstane zachována s výjimkou formální úpravy některých kolejových napojení. Z modernizovaných kolejí nebude možný přímý posun na svážný pahrbek. Technologie zásobování a odvozu výrobků z PZ Nošovice bude probíhat výhradně formou ucelených vlaků. Vlaky se budou v žst. Český Těšín pouze křížovat, popř. měnit směr jízdy. V žádném případě tedy množství seřadovacích prací nesouvisí s výrobou v PZ Nošovice ani s optimalizací tratě. V rámci komplexního posouzení předkládaného záměru byla v Hlukové studii zahrnuta i problematika koncového bodu optimalizované tratě, který však již do tohoto záměru nespadá a tím je žst. Č. Těšín.

**- Dokumentace nenavrhuje řešení pro odstranění nadlimitního hluku v chráněných venkovních prostorech v dosahu rozřadovacího nádraží v Českém Těšíně.**

Snížení hlukového zatížení v okolí rozřadovacího nádraží Č. Těšín je možné dosáhnout realizací protihlukových opatření (protihlukové clony, individuální protihluková opatření). Při návrhu ochrany území před hlukem z nádraží v Českém Těšíně využil zpracovatel Hlukové studie právě výše uvedené možnosti.

Při realizaci protihlukových opatření navržených v rámci předložené dokumentace EIA by měly být pro všechny chráněné objekty v okolí nádraží Český Těšín splněny alespoň limitní hladiny ekvivalentního akustického tlaku A pro vnitřní prostory.

Opatření navržená v rámci doplněné dokumentace EIA jsou navržená v takové míře, aby byla co nejvíce snížena hladina akustického tlaku A z prostoru nádraží. I přes tato opatření se však předpokládaná hladina akustického tlaku A ve venkovním prostoru, a to i bez ohledu na prokázání či neprokázání impulsivity hluku, bude pohybovat v okolí limitní hranice, resp. v některých bodech mírně nad limitní hranicí. Pro ochranu vnějšího chráněného prostoru byly navrženy protihlukové clony o realizovatelné výšce, která hluk z dopravy a stacionárních zdrojů výrazně sníží. Venkovní hladina akustického tlaku A by se po výstavbě navržených protihlukových clon na základě predikce deklarované v rámci dokumentace EIA měla snížit téměř ve všech případech pod požadovaný hygienický limit. Pouze ve vyšších nadzemních podlažích některých objektů je možné očekávat, že limitní hodnoty ekvivalentních hladin akustického tlaku A budou i nadále překročeny. Po realizaci navržených protihlukových opatření by u všech objektů měla být alespoň splněna hladina akustického tlaku A z dopravy a stacionárních zdrojů pro vnitřní chráněný prostor.

**- Český Těšín – Ve vyšších nadzemních patrech některých objektů je možné očekávat, že limitní hodnoty ekvivalentních hladin akustického tlaku A budou i nadále překračovány.**

Opatření navržená v rámci doplněné dokumentace EIA jsou navržená v takové míře, aby byla co nejvíce snížena hladina akustického tlaku A z prostoru nádraží. I přes tato opatření se však předpokládaná hladina akustického tlaku A ve venkovním prostoru a to i bez ohledu na prokázání, či neprokázání impulsivity hluku bude pohybovat více, či méně, resp. v některých bodech mírně nad limitní hranicí. Pro ochranu vnějšího chráněného prostoru byly navrženy protihlukové stěny o realizovatelné výšce, která hluk z dopravy a stacionárních zdrojů výrazně sníží. Venkovní hladina akustického tlaku A by se po výstavbě navržených protihlukových clon na základě predikce deklarované v rámci dokumentace EIA měla snížit téměř ve všech případech pod požadovaný hygienický limit. Pouze ve vyšších nadzemních podlažích některých objektů je možné očekávat, že limitní hodnoty ekvivalentních hladin akustického tlaku A budou i nadále překročeny. Po realizaci navržených protihlukových opatření by u všech objektů měla být alespoň splněna hladina akustického tlaku A z dopravy a stacionárních zdrojů pro vnitřní chráněný prostor.

**- Posudek uvádí: „Hodnocení hluku ze seřadovacího nádraží pouze pomocí impulsního hluku je velmi diskutabilní a tím pádem je i diskutabilní použití limitů pro impulsní hluk. Že se jedná o impulsní hluk není v hlukové studii nikde prokázáno.“**

**- Posudek zpochybňuje impulsní charakter hluku z rozřadovacího nádraží v Českém Těšíně, a tím použití přísnějšího hygienického limitu hluku, zatímco autoři dokumentace a hlukové studie z této obecně známe skutečnosti vycházejí.**

Autoři dokumentace pravděpodobně vycházeli z definice v §11, odst.2, NV č.148/2006 Sb., kde za vysoce impulsní hluk je považován takový hluk, který je tvořený impulsy ve venkovním prostoru, vznikajícími při střelbě

*z lehkých zbraní, explozí výbušnin s hmotností pod 25 g ekvivalentní hmotnosti trinitrotoluenu a při vzájemném nárazu tuhých těles.*

*Impulzní hluk navíc je definován i určitou časovou závislostí, a to: „Impulzní hluk je vytvářený jednotlivými zvukovými impulzy s dobou trvání do 200 ms.“ Tento časový interval vyplývá právě z fyziologie sluchového orgánu a patří mezi základní otázky fyziologické akustiky. Při nárazení vagónů na sebe pomocí nárazníků sice dochází k nárazu tuhých těles na sebe (kovu na kov), ale nárazníky kolejových vozidel mají tlumení a tedy nedochází k tvrdým nárazům. Zrovna tak i při nájezdu vagónu na kovovou zarážku dochází k nárazu odvalujícího se kovového objektu na stojící zarážku a následně k jejímu posunu po kolejnici. Také tento děj nelze jednoznačně zařadit jako impulsní charakter. Proto zařazení tohoto hluku mezi impulsní hluk není v předložené Hlukové studii v rámci doplněné dokumentace EIA jasně prokázána. A to již opomíjíme fakt, že pokud by se jednalo o impulsní charakter měřeného hluku, jak tvrdí zpracovatel dokumentace, pak není jasné, proč při měření nepoužil odpovídající časovou konstantu zvukoměru a používal časovou konstantu Fast, která není schopna tyto rychlé akustické děje bez zkreslení zaznamenat. Viz Hluková studie, str.11, „Tabulka hladin impulsního hluku“. Prokázání či neprokázání impulsivity hluku pak následně odpovídá i případné použití metodologie predikce takového typu hluku.*

**- Posudek v rozporu s ustanovením § 9 odst. 5 zákona č. 100/2001 Sb. předkládá vlastní návrhy možností snížení hluku z provozu rozřad'ovacího nádraží a jejich hodnocení.**

*Zpracovatel posudku dokumentaci nepřepřepočoval ani ji nedoplňoval. Posuzoval dokumentaci ve smyslu zákona o posuzování vlivů na životní prostředí, který mu umožňuje požadovat doplňující informace, údaje a podklady.*

*Zpracovatel vycházel také ze svých více jak 20 letých zkušeností v oblasti hlukové problematiky a měření hluku, ale i svých zahraničních partnerů a z obecně známých skutečností a technologií týkajících se možností snížení hluku z provozu rozřad'ovacího nádraží. Nejedná se o nový návrh zpracovatele posudku, ale pouze o konstatování, jakým způsobem je možné tuto problematiku řešit. Také následně v návrzích stanoviska požaduje zpracovatel posudku zpřesnění akustické studie, kde bude možné tato opatření prověřit, optimalizovat a vyprojektovat.*

**- V hlukové studii není definována hlučnost typů vlakových souprav a konkrétně určeny typy a množství vlakových souprav.**

*Vstupní parametry, které zpracovatel hlukové studie vzal v úvahu včetně typů vlaků v jednotlivých směrech a denním období jsou uvedeny v hlukové studii v kapitole 3 na str. 8-11.*

*Emisní hluková charakteristika jednotlivých typů vlaků je implementována v použitém výpočtovém softwaru a metodice výpočtu.*

**- Vlastník železniční dráhy záměr „optimalizace“ předkládá KHS ve správních řízeních o časově omezeném povolení provozu rozřad'ovacího nádraží jako jedinou možnost pro řešení stavu, který je dlouhodobě v rozporu se zákonem.**

*V textu posudku je uváděna následující informace: „Součástí optimalizace železniční trati není úprava stávajícího seřad'ovacího nádraží. Podoba stávajícího seřad'ovacího nádraží zůstane zachována s výjimkou formální úpravy některých kolejových napojení. Z modernizovaných kolejí nebude možný přímý posun na svážný pahrbek. Technologie zásobování a odvozu výrobků z PZ Nošovice bude probíhat výhradně formou ucelených vlaků. Vlaky se budou v žst. Český Těšín pouze křížovat, popř. měnit směr jízdy. V žádném případě tedy množství seřad'ovacích prací nesouvisí s výrobou v PZ Nošovice ani s optimalizací tratě.“*

*Výše uvedená informace byla znovu prověřena. Rekonstrukce kolejí i výhybek se soustřeďuje jen na hlavní a předjízdě koleje v celé stanici Český Těšín, nikoliv na koleje související se seřad'ovací výkonností.*

*Problematika časově omezeného povolení na seřad'ovací nádraží v Č. Těšíně tedy není součástí předkládaného záměru. Fakta uvedená v posudku jsou tedy platná.*

- V chráněném venkovním prostoru staveb mají být limity hluku po realizaci záměru trvale překračovány. Krajská hygienická stanice sdělila, že současná legislativa neumožňuje trvale připustit překračování hlukových limitů v chráněných venkovních prostorech staveb, i kdyby bylo prokázáno dodržení hlukových limitů pro chráněné vnitřní prostory. KHS dále uvedla, že záměr nesplňuje požadavky § 30 zákona č. 258/2000 Sb. a nařízení vlády č. 148/2006 Sb. a jeho provoz bude v některých lokalitách – po vyhodnocení konkrétních měření zjištěných hodnot hluku – možný pouze na základě časově omezeného povolení (dočasné výjimky) dle § 31 odst. 1 zákona č. 258/2000 Sb.

Na udělení výjimky není právní nárok, její budoucí udělení není možné předjímat. Výjimka je navíc zákonem o ochraně veřejného zdraví koncipována jako instrument dočasného charakteru. Ve skutečnosti by se jednalo o výjimku de facto trvalou (tj. výjimka by musela být opakovaně vydávána).

*V případě prokázání, že i přes navržená protihluková opatření nejsou splněny hygienické limity, je v kompetenci příslušné krajské hygienické stanice např. vyžadovat dodatečná protihluková opatření po realizaci stavby, případně možnost udělení časově omezeného povolení (dočasné výjimky) dle § 31 odst. 1 zákona č. 258/2000 Sb., která je však vždy podmiňována předložením harmonogramu dalších opatření. V Hlukové studii i v posudku několikrát zazněl fakt, že navrhovaná opatření a výsledky výpočtů jsou na maximalistický stav, tzn. že veškerá doprava bude jezdit vždy pouze v daném směru. Skutečný stav bude pravděpodobně nižší a tedy i vypočítané hodnoty jsou na straně bezpečnosti. Navrhovaná opatření i výpočty budou v dalších stupních zpřesňována, doplňována. V těchto řízeních je KHS účastníkem řízení a bude moci případně tato opatření v rámci svých rozhodnutí korigovat a to již v projektové přípravě.*

- Z protokolů o měření hluku vyplynulo, že měření byla provedena v čase, kdy byla v měřeném území sněhová pokrývka, tedy za nestandardních podmínek a v rozporu s metodickým návodem hlavního hygienika České republiky.

Při zpracování nové hlukové studie však bylo použito měření z původní hlukové studie provedené v době, kdy byla země pokrytá sněhem (viz Protokol o měření hluku č. 5/2007, zpracovatel Ing. Petr Vrána). Výsledky takového měření nemohou být objektivním podkladem hlukové studie.

*Pro reakci na tuto připomínku bylo nutno blíže prověřit a rozebrat výše uvedené protokoly. Jednalo se pouze o jedno měřicí místo ve Frýdku – Místku – bod 1, kde je na fotografiích patrná rozbrědlá slabá vrstva sněhové pokrývky. Měření nebylo prováděno pro hygienické účely a tedy nebylo prováděno ani dle metodického návodu pro měření a hodnocení hluku v mimopracovním prostředí č.j. HEM-300-11.12.01-34065. Měření však bylo prováděno v souladu s ČSN ISO 1996-1, která nespecifikuje nestandardní podmínky. Požaduje ale popis situace a podmínek měření, včetně klimatických. To v protokolu popsáno bylo. V rámci měření nebylo měřeno pouze v tomto bodě, ale v řadě dalších a v různá časová období a modelová situace byla prověřována také v řadě bodů (celkem 13). Sněhová pokrývka by mohla za určitých nespecifikovaných podmínek mít vliv na pohltivost terénu a tedy na snížení měřených hladin v místě měření. Avšak vypočtené hodnoty byly vyšší a konkrétně v tomto místě v noci dokonce o 3,4 dB oproti naměřeným. Z hlediska výše uvedeného není důvod zpochybňovat tuto hodnotu. Je to hodnota, která přibližuje akustickou situaci v daném místě a to za klimatických podmínek, za kterých byla naměřena.*

- Výsledky měření jsou zkráceny, protože nebyl vzat v úvahu hluk pozadí.

*Měření akustického tlaku pro hlukovou studii, která tvoří přílohu č. 17 doplněné dokumentace EIA, byla z velké části zpracovávána externími měřicími firmami (úředními měřiči). Prováděná měření nebyla zaměřena na zjištění celkové akustické situace v daném území, ale čistě na hluk ze železničního provozu. Tomu také odpovídala i zvolená metodika měření v souladu s normou ČSN ISO 1996. Tzn. že na většině míst byly měřeny vždy pouze akustické události odpovídající průjezdům jednotlivých vlaků a hodnoty těchto událostí byly stanovovány z naměřeného průběhu hladin akustického tlaku, který byl zaznamenáván v 1s náměrech. Hluk odpovídající průjezdu vlaku v daném místě pak byl kvantifikován buď pomocí hladin akustické expozice SEL nebo pomocí ekvivalentních hladin akustického tlaku A pouze za dobu průjezdu vlaku. Tyto hladiny se tedy*



zjišťují z naměřeného průběhu tak, že do výpočtu SEL nebo LAeq zjišťované akustické události, v daném případě průjezdů jednotlivých vlakových souprav, se berou pouze hodnoty, které vystoupí nad hlukové pozadí v době měření a to tak, aby tyto hodnoty již nebyly tímto pozadím ovlivněny. Tento postup je v souladu s normovými požadavky ČSN ISO 1996. U měření prováděných firmou Ecological Consulting byly zjišťovány nejen tyto hodnoty průjezdů, ale i celkové hladiny akustického tlaku A v době prováděné hlukové sondy. V naměřených datech jsou udávány správně i hodnoty procentního rozložení hladin akustického tlaku A v době měření a tedy i hladina L90, která charakterizuje ve smyslu citované normy ČSN ISO 1996 hladinu akustického tlaku prostředí – tzv. praktické hlukové pozadí). Je to tedy hladina akustického tlaku A, která se v daném místě vyskytuje více jak v 90 % doby měření.

Vzhledem k tomu, že měření sloužila především jako měření pro kvantifikaci hladiny akustického tlaku A z provozu na železnici a tedy pro kontrolu správné funkčnosti a šíření hluku ve 3D modelu z provozu na železniční trati, byly zjišťovány hodnoty akustických dějů – průjezdů vlakových souprav nad hladinami hluku pozadí a tedy zvolené postupy měření i vyhodnocení byly správné. Vzhledem k velikosti energie akustického signálu průjezdu vlaku by i v případě nevhodně zvoleného vyhodnocovacího intervalu pro hladinu SEL, či LAeq-průjezdu byla chyba a ovlivnění těchto hodnot případným hlukovým pozadím na začátku a konci akustického děje – průjezdu vlaku v porovnání s energií sledovaného akustického signálu průjezdu zanedbatelná.

**- Požadavek na předložení měření hluku na trati, kde jezdí srovnatelné nákladní soupravy.**

Aby bylo možno objektivně porovnat naměřené hodnoty, musela by se skutečně najít srovnatelná trať a srovnatelné typy vlaků, což je obtížně realizovatelné.

Zpracovatel Hlukové studie proto zvolil pro tento stupeň projektové přípravy adekvátní postup. Tzn. ověřil svůj 3D výpočtový model dle stávajícího stavu při využití možností a databázových emisních dat softwarového prostředku a vzhledem k tomu, že vypočtené hodnoty vycházely především vyšší než naměřené pro konkrétně měřený stav, použil logicky pro výhled softwarové prostředky a emisní hodnoty, které nabízí programový produkt. Toto je regulérní postup odpovídající stupni projektové přípravy.

Po realizaci stavby budou provedena ověřovací měření, která by měla prokázat, zda jsou navržená protihluková opatření dostatečně účinná tak, aby byly splněny zákonné požadavky na ochranu zdraví před hlukem. V případě, že se prokáže, že nejsou splněny hygienické limity, nebude možné daný záměr zkolaudovat a bude nutné provést jejich případné doplnění, či rozšíření.

**- Zpracovatel posudku nikde blíže nerozvedl a neodůvodnil, proč se podle něj o impulsní hluk nejedná.**

**Z hlukové studie vyplývá, že budou výrazně překročeny limity stanovené pro impulsní hluk. Jako částečné možné opatření je označeno snížení počtu rozřazovaných souprav, případně vybudování protihlukové ochrany v místě pneumatické brzdy, ani jedno však není navrženo.**

Jak již bylo uvedeno výše, autoři dokumentace pravděpodobně vycházeli při určení impulsního hluku z definice v §11, odst.2, NV č.148/2006 Sb., kde za vysoce impulsní hluk je považován takový hluk, který je tvořený impulzy ve venkovním prostoru, vznikajícími při střelbě z lehkých zbraní, explozí výbušnin s hmotností pod 25 g ekvivalentní hmotnosti trinitrotoluenu a při vzájemném nárazu tuhých těles.

Impulsní hluk má své fyzikální zákonitosti a tedy i charakteristický časový průběh se strmou náběhovou hranou. Impulsní hluk je tedy vytvářený jednotlivými zvukovými impulzy s dobou trvání do 200 ms." Tento časový interval vyplývá právě z fyziologie sluchového orgánu a patří mezi základní otázky fyziologické akustiky. Při narážení vagónů na sebe pomocí nárazníků sice dochází k nárazu tuhých těles na sebe (kovu na kov), ale nárazníky kolejových vozidel mají tlumení a tedy nedochází k tvrdým nárazům. Zrovna tak i při nájezdu vagónu na kovovou zarážku dochází k nárazu odvalujícího se kovového objektu na stojící zarážku a následně k jejímu posunu po kolejnici. Také tento děj nelze jednoznačně bez průkaz zařadit jako impulsní charakter. Proto tvrdíme, že zařazení tohoto hluku mezi impulsní hluk není v předložené Hlukové studii v rámci doplněné dokumentace EIA jasně prokázána. A to již opomíjíme fakt, že pokud by se jednalo o impulsní charakter měřeného hluku, jak tvrdí zpracovatel dokumentace, pak není jasné, proč při měření nepoužil odpovídající časovou konstantu zvukoměru a používal časovou konstantu Fast, která není schopna tyto rychlé akustické děje bez zkreslení zaznamenat. Viz.Hluková studie, str.11, „Tabulka hladin impulsního hluku“ Prokázání



či neprokázání impulsivity hluku pak následně odpovídá i případné použití metodologie predikce takového typu hluku.

Náměty na snížení hluku, které uvedl zpracovatel posudku jsou podkladem pro další rozpracování v rámci projektové přípravy stavby.

V kapitole III.6 stanoviska je uvedena podmínka řešení otázky rozřadovacího nádraží v Českém Těšíně tak, aby byly splněny zákonné požadavky na ochranu zdraví před nepříznivými účinky hluku a vibrací.

Je nutné přehodnotit a prokázat skutečný charakter hluku, zpřesnit akustickou situaci v okolí seřadovacího nádraží a samozřejmě optimalizovat a doplnit návrhy protihlukových opatření za účelem minimalizace již dnes problematické akustické situace."

Je nutné podotknout, že součástí optimalizace železniční trati není úprava stávajícího seřadovacího nádraží. Podoba stávajícího seřadovacího nádraží zůstane zachována s výjimkou formální úpravy některých kolejových napojení. Z modernizovaných kolejí nebude možný přímý posun na svážný pahrbek. Technologie zásobování a odvozu výrobků z PZ Nošovice bude probíhat výhradně formou ucelených vlaků. Vlaky se budou v žst. Český Těšín pouze křížovat, popř. měnit směr jízdy. V žádném případě tedy množství seřadovacích prací nesouvisí s výrobou v PZ Nošovice ani s optimalizací tratě.

- Při porovnání výkresů VAR 1 2B 3D a výkresu VAR 1 2B 3N jsou zjevné nesrovnalosti. Zjevné je to zejména pro oblast, v níž se pro noc předpokládají hodnoty hluku na úrovni 50 – 55 dB a pro den hodnoty hluku na úrovni 45 – 50 dB. Rozdíl až 10 dB zadává pochybnosti o vypovídací hodnotě hlukových map a údajů, s nimiž hluková studie pracuje.

Na veřejném projednání bylo poukazováno na nesrovnalosti v denní a noční hladině akustického tlaku v oblasti lesa u obce Stráž. Denní hladina byla v místě lesa nižší než noční hladina.

Pro výpočet dle dostupných informací a vstupních dat byly použity relevantní údaje. Byl vytvořen 3D model. Při zpřesňování a doladování matematického modelu, konkrétně akustických útlumových vlastností lesního komplexu, což bylo prováděno jako poslední fáze výpočtu plošného rastru v okolí Stráže, nedošlo při exportu výstupů modelových výpočtů v souhrnu cca 80 akustických map do pdf formátu v rámci doplněné dokumentace EIA k vyexportování poslední verze hladin akustického tlaku pro tuto lokalitu. Změna nemá vliv na navrhovaná protihluková opatření. Jednalo se pouze o grafické zobrazení. Pro návrh protihlukových opatření byl použit správný model.

- Zpracovatel posudku uvádí na str. 114, že s vlaky zajiždějími do stanice Frýdek-Místek ze směru Český Těšín je v hlukové studii počítáno. Požadavek na doložení tohoto tvrzení a provedení přesných měření hluku v lokalitě při zajiždění a průjezdech plně naložených nákladních vlaků. Teprve poté je možno věrohodně zpracovat studii a navrhnout patřičná protihluková opatření.

Rovněž požadujeme prodloužení protihlukových stěn směrem ke stanici tak, aby co nejvíce chránily přilehlé objekty bydlení.

Je počítáno s vlaky zajiždějími do stanice Frýdek-Místek a to s maximálním stavem. Na str. 8-9 Hlukové studie jsou uvedeny intenzity dopravy, se kterými bylo uvažováno jako se vstupními parametry výpočtu ve výhledovém stavu.

Návrhy opatření bývají předkládány s rezervou.

V kapitole III.6 tohoto stanoviska je uvedeno: „V dalším stupni projektové dokumentace bude zpracována v rámci zpřesnění všech vstupních dat i zpřesněná akustická studie včetně optimalizace navržených PHO a výpočtu tzv. fasádního hluku (tj. rozložení hluku na fasádě po patrech) pro nejbližších chráněnou zástavbu v okolí železniční trati“. V rámci této studie je možné pro zpřesnění provést i doplňující měření pro zdroje hluku, které sice jsou implementovány ve výpočtovém software (naložené nákladní vlaky), ale jako další kontrolní mechanismus.

- Tendenční snahy o přecenění výše hlukového zatížení obyvatel při stávajícím provozu.

Zpracovatel posudku neshledal ve vyhodnocení počáteční akustické situace žádné nesrovnalosti. Pro účely zpracování hlukové studie bylo navíc provedeno měření projíždějících vlakových souprav, které sloužilo pro kontrolu výpočtového modelu pro stav měřených hodnot tak, aby co nejvíce odpovídal realitě. Byl také

vyhodnocen stav bez realizace optimalizace této trati. Zpracovatel posudku upozorňuje, že právě tento stav je tím, který je třeba porovnávat s předloženým záměrem, neboť k navýšení dopravy bez ohledu na optimalizaci na této trati dojde.

- **Referenční body pro zpracování hlukové studie jsou nevhodně vybrány (měření bylo prováděno jen v místech, kde je dnešní hluk největší a vyhýbá se lokalitám, kde má hluk jen nepatrný dopad), počet referenčních bodů je malý.**

Podrobnější informace o plošné akustické zátěži celého zájmového území je možné čerpat z hlukových map, které tvoří přílohu Hlukové studie. Na těchto mapách jsou znázorněna jednotlivá hluková pásma, je tedy možné poměrně jednoduše odečíst, v jakém hlukovém pásmu se vybraný objekt nachází.

Kontrolní body jsou pak jedním z podkladů pro bližší posouzení akustické situace v zájmovém území, ve kterých je možné sledovat vývoj a porovnávat vliv jednotlivých variant. Pro tyto kontrolní výpočtové body, které jsou umístěny před okny objektů ve vzdálenosti 2 m od fasády, byla spočtena ekvivalentní hladina akustického tlaku  $A$  včetně započítání reflexí akustické energie. Výpočtové body byly vybrány správně, tzn. v nejnepríznivějších místech – směrem ke zdroji hluku. Ostatní fasády i se započítáním reflexí budou vždy zatíženy podstatně méně než fasáda vystavená přímému dopadu akustické energie.

Hodnocení ekvivalentních hladin akustického tlaku  $A$  bylo v rámci Hlukové studie provedeno pro celkem 153 vybraných výpočtových bodů (Frydek-Místek – 49 výpočtových bodů, Dobrá – 18 výpočtových bodů, Dobratice – 9 výpočtových bodů, Hnojník – 15 výpočtových bodů, Střítež – 5 výpočtových bodů, Ropice – 10 výpočtových bodů, Český Těšín – 47 výpočtových bodů). Při dalším zvyšování počtu těchto bodů by se již porovnání stalo nepřehledným.

Pokrytí území ovlivněného provozem železniční tratě výpočtovými body se jeví proto dostačující. V komplikovanějším území, ve kterém se nachází chráněná zástavba je intenzita pokrytí výpočtovými body výrazně vyšší (např. ve Frydku-Místku, Českém Těšíně).

Výběr umístění jednotlivých referenčních bodů v rámci akustického modelu se jeví jako dostačující. Byla vybrána místa, která reprezentují místa s nejvyšší akustickou zátěží v daném území, případně místa, která jsou pro danou oblast typická a reprezentativní. Dále byla pozornost zaměřena na objekty, které jsou citlivé vůči akustické situaci v území (např. školská zařízení).

- **Kontrolní měření provedené autory připomínky prokázala, že doby průjezdů vlaků kolem měřících bodů jsou značně nadhodnoceny, to se odráží ve výpočtech průměrného akustického zatížení po dobu, kterou určuje metodika měření hluku.**

Doba průjezdů jednotlivých vlakových souprav kolem měřícího místa je samozřejmě závislá na typu vlaku, jeho rychlosti, jeho délce a také na délce definovaného úseku sledování akustického děje, který musí být vyšší než je hlukové pozadí v dané lokalitě. To lze samozřejmě zjistit ze sekundových náměrů průběhu okamžitých hladin akustického tlaku  $A$  zaznamenaných v měřícím zařízení.

Při měření akustického děje přejezdu vlaku kolem měřícího místa se nebere v úvahu pouze přejezd vlaku v profilu kolem měřícího mikrofону, ale podstatně delší dráha. Proto pro porovnání jednotlivých sledování by bylo nutné znát sledované délky drah projíždějících vlaků. Při měření a stanovování hladiny zvukové expozice SEL z jednotlivých zvukových událostí je udávána i doba, ze které byla tato hladina stanovena. Doba průjezdu, která byla vzata do stanovení  $L_{Aeq, T}$ , nebo SEL musí být taková, kdy průběh okamžité hladiny akustického tlaku  $A$  vystoupí dostatečně nad hlukové pozadí oblasti, a proto je možné, že se autorům této připomínky zdály být délky průjezdů, které byly vzaty do vyhodnocení  $L_{Aeq, T}$ , SEL nadhodnoceny. Závisí to tedy i na místních podmínkách.

Dále autoři správně vzali k vyhodnocení jednotlivých průjezdů především hladinu zvukové expozice SEL, neboť tato hladina charakterizuje celkovou akustickou energii za dobu trvání akustického děje vztáženou na 1 s. Tím pádem je možné porovnávat energeticky různě dlouhé akustické děje mezi sebou a vypočítat při znalosti počtu těchto dějů za definovaný časový interval (např. 16 hodin) celkovou ekvivalentní hladinu akustického tlaku  $A$  pro tyto děje. Tímto postupem je možné stanovit zatížení hlukem právě a pouze ze sledovaného zdroje hluku. V případě měření po celou dobu by byly měřeny všechny zdroje hluku v území a bylo by nutné v průběhu měření, pokud by situace dovozovala eliminovat ostatní zdroje hluku, abychom se dostali ke srovnatelným

výsledkům. Tento postup, ale i přepočítání je v souladu s ČSN ISO 1996. Autor posudku na základě dostupných podkladů nezjistil v tomto postupu pochybení.

- **Zpracovat a doložit hlukovou studii již realizovaných úseků modernizovaných tratí s odpovídající intenzitou a strukturou dopravy.**

*Doložení akustické studie z analogické trati tak, aby byly zachovány veškeré srovnatelné parametry a nebylo nutné nic normalizovat, či přepočítávat na stav posuzované trati by bylo velmi obtížné. Snížení hlučnosti, resp. snížení emisní hlučnosti modernizované (optimalizované) trati oproti stavu bez optimalizace vyplývá z měření, která se prováděla a SŽDC je má možnost získat a prezentovat. Tato měření prokazují objektivní snížení hlučnosti nových kolejových svršků.*

- **Do výpočtu současného stavu byly zahrnuty vlaky, které ve skutečnosti nejezdí. V noci od 22:00 do 6:00 jezdí 4 osobní vlaky po jednom vagonu, od 4:00 do 6:00 osobní motorové vlaky po 4 až 5 vagónech.**

**Může být do výpočtu zahrnuto např. podle grafikonu dopravy 7 manipulačních – nákladních vlaků, které ve skutečnosti mezi Hnojníkem a Českým Těšínem v současné době vůbec nejezdí?**

*Situace v intenzitách i jízdním řádu se na drahách vyvíjí minimálně jednou ročně. Zpracovatel Hlukové studie vycházel z oficiálně dostupných údajů o intenzitách dopravy na železniční trati, tj. z grafikonu platného v době zpracování dokumentace EIA, případně doplněné dokumentace EIA.*

- **Rozdíl v hlukových mapách – oznámení, resp. dokumentace vs. doplněná dokumentace – vysvětlení rozdílů u 2 map – současný stav pro noc - oznámení, resp. dokumentace – výkres 3 SS vs. doplněná dokumentace – výkres SS 2B 2.**
- **Rozdíl v hlukových mapách – oznámení, resp. dokumentace vs. doplněná dokumentace – vysvětlení rozdílů u 2 map – oznámení, resp. dokumentace – výkres 3 V SPHS (noc) vs. doplněná dokumentace – výkres Var 1 2B 3N (noc) – v oznámení, resp. dokumentaci byl hluk o 5 – 10 dB menší než v doplněné dokumentaci EIA.**

*Lze konstatovat, že Hluková studie zpracovaná pro účely doplněné dokumentace EIA je podrobnější a přesnější, neboť byly použity upřesněné vstupní údaje, výpočtový model byl navíc kalibrován na základě provedeného měření tak, aby co nejvíce odpovídal realitě.*

- **Rozdíl v hlukových mapách – varianta č. 2 noc (var 2 2B 3N) vs. varianta č. 1 noc (var 1 2B 3N) – při porovnání obou variant se varianta č. 1 jeví horší než varianta č. 2; varianta č. 1 nemá v hlukové mapě znázorněn hluk z komunikací, na rozdíl od varianty č. 2, která má znázorněný hluk z komunikací silnice I/68 a dalších.**

*Varianta 1 má skutečně „vypnuto“ zobrazení hluku z komunikace I/68. To je z důvodu, aby bylo možné zvýraznit stav, kdy je patrný účinek navrhovaných PHC ve vztahu k železničnímu hluku. V případě, že by bylo „zapnuto“ i zobrazení hluku z komunikace, nebyl by tento účinek tak patrný. To, že však pro bylo počítáno i s hlukem z komunikace dokladuje tabulka výpočtových bodů č. 2B-26 až 28, kde je jasně patrný podíl jednotlivých zdrojů hluku a jejich kumulativní vliv. I z této tabulky vyplývá, že varianta 1 je v tomto úseku o něco horší než varianta 2.*

- **Rozdíl v hlukových mapách – varianta č. 1 den (var 1 2B 3D) a varianta č. 1 noc (var 1 2B 3N) – v oblasti 127,9 až 128,6 drážního km je zjevná chyba výpočtu – varianta den má v oblasti Střítežského lesa od 10 dB méně než ve variantě noc.**

*I na veřejném projednání bylo poukazováno na nesrovnalosti v denní a noční hladině akustického tlaku v oblasti lesa u obce Střítež. Denní hladina byla v místě lesa nižší než noční hladina.*

*Pro výpočet dle dostupných informací a vstupních dat byly použity relevantní údaje. Byl vytvořen 3D model. Při zpřesňování a doladování matematického modelu, konkrétně akustických útlumových vlastností lesního komplexu, což bylo prováděno jako poslední fáze výpočtu plošného rastru v okolí Stříteže nedošlo (na základě informací zpracovatele) při exportu výstupů modelových výpočtů v souhrnu cca 80 akustických map do pdf*

formátu v rámci doplněné dokumentace EIA k vyexportování poslední verze hladin akustického tlaku pro tuto lokalitu.

Změna nemá žádný vliv na navrhovaná protihluková opatření. Jednalo se o grafické zobrazení. Pro návrh protihlukových opatření však byl použit správný model a vzhledem k přísnějším nočním limitům je navíc noční provoz zpravidla určující z hlediska návrhů PHO.

- **Provedeno srovnávací měření – v měřicím bodu Hnojník č.p. 69 u mostu – zjištěno hlukové pozadí 48,4 dB (tekoucí splav) – v protokolu není uvedeno hlukové pozadí (obdobně je tomu u MM v Ropici a MM Český Těšín, Horní 35).**

Měření akustického tlaku pro hlukovou studii, která tvoří přílohu č. 17 doplněné dokumentace EIA, byla z velké části zpracovávána externími měřicími firmami (úředními měřiči). Prováděná měření nebyla zaměřena na zjištění celkové akustické situace v daném území, ale čistě na hluk ze železničního provozu. Tomu také odpovídala i zvolená metodika měření v souladu s normou ČSN ISO 1996. Tzn. že na většině míst byly měřeny vždy pouze akustické události odpovídající průjezdům jednotlivých vlaků a hodnoty těchto událostí byly stanovovány z naměřeného průběhu hladin akustického tlaku, který byl zaznamenáván v 1s náměrech. Hluk odpovídající průjezdu vlaku v daném místě pak byl kvantifikován buď pomocí hladin akustické expozice SEL nebo pomocí ekvivalentních hladin akustického tlaku A pouze za dobu průjezdu vlaku. Tyto hladiny se tedy zjišťují z naměřeného průběhu tak, že do výpočtu SEL nebo LAeq zjišťované akustické události, v daném případě průjezdů jednotlivých vlakových souprav, se berou pouze hodnoty, které vystoupí nad hlukové pozadí v době měření a to tak, aby tyto hodnoty již nebyly tímto pozadím ovlivněny. Tento postup je v souladu s normovými požadavky ČSN ISO 1996. U měření prováděných firmou Ecological Consulting byly zjišťovány nejen tyto hodnoty průjezdů, ale i celkové hladiny akustického tlaku A v době prováděné hlukové sondy. V naměřených datech jsou udávány správně i hodnoty procentního rozložení hladin akustického tlaku A v době měření a tedy i hladina L90, která charakterizuje ve smyslu citované normy ČSN ISO 1996 hladinu akustického tlaku prostředí – tzv. praktické hlukové pozadí). Je to tedy hladina akustického tlaku A, která se v daném místě vyskytuje více jak v 90 % doby měření.

Vzhledem k tomu, že měření sloužila především jako měření pro kvantifikaci hladiny akustického tlaku A z provozu na železnici a tedy pro kontrolu správné funkčnosti a šíření hluku ve 3D modelu z provozu na železniční trati, byly zjišťovány hodnoty akustických dějů – průjezdů vlakových souprav nad hladinami hluku pozadí a tedy zvolené postupy měření i vyhodnocení byly správné. Vzhledem k velikosti energie akustického signálu průjezdu vlaku by i v případě nevhodně zvoleného vyhodnocovacího intervalu pro hladinu SEL, či LAeq-průjezdu byla chyba a ovlivnění těchto hodnot případným hlukovým pozadím na začátku a konci akustického děje – průjezdu vlaku v porovnání s energií sledovaného akustického signálu průjezdu zanedbatelná.

- **Provedeno srovnávací měření – v měřicím bodu Hnojník č.p. 69 - délka průjezdů vlaků v sekundách neodpovídá s uváděným časem oficiálního měření (jezdily stejné vlaky).**

Důležitým faktorem pro určení doby projíždějícího vlaku v okolí měřicího místa je jeho rychlost a délka a také definovaný úsek sledování akustického děje, který musí být vyšší než je hlukové pozadí v dané lokalitě. To lze zjistit ze sekundových náměrů průběhu okamžitých hladin akustického tlaku A zaznamenaných v měřicím zařízení.

Při měření akustického děje přejezdu vlaku kolem měřicího místa se nebere v úvahu pouze přejezd vlaku v profilu kolem měřicího mikrofonu, ale podstatně delší dráha. Proto pro porovnání by bylo nutné znát sledované délky drah projíždějících vlaků.

Na základě uvedené připomínky proto není možné jasně určit, zda provedené měření je možné srovnávat s udávanými údaji v rámci doplněné dokumentace EIA, zda bylo měření provedeno pro stejné vstupní parametry jako pro výpočty v rámci doplněné dokumentace EIA.

- **Existují klidové oblasti (např. okolí Střítežského lesa, Ropice Zálesí), ve kterých nebylo měření realizováno vůbec.**

Měřicí body byly vybrány správně, tzn. především v nejnepříznivějších místech – směrem ke zdroji hluku a ze zákona ve vztahu k obytné chráněné zástavbě.

V rámci Hlukové studie Doplněné dokumentace EIA jsou doloženy i plošné výpočtové hlukové mapy. Z těchto map je možné odečíst stávající, resp. výhledovou akustickou zátěž ve zmíněných klidových oblastech.

- **Protokol o měření hluku č. 19/2007 Ing Petr Vrána – udána max. rychlost pro osobní vlaky 100 km/hod. Na stávající trati však není max. rychlost 100 km/hod.**

Není jasné, proč autor protokolu tuto hodnotu vůbec udával, neboť při měření ji nesledoval a do výpočtu celkové ekvivalentní hladiny rychlost nevstupuje a je tedy nadbytečný.  $L_{Aeq,T}$  pro den i noc se vypočítává dle ČSN ISO 1996 pouze z hladin SEL a z počtu těchto událost. Tento údaj tedy nemá vliv na deklarované hodnoty v posudku.

- **Metodika výpočtu akustického tlaku byla provedena pro výpočet hluku ze silniční dopravy.**

V kapitole 4 předložené Hlukové studie nejsou uvedena základní fakta, a to jaké konkrétní výpočtové metodiky byly použity pro výpočet hluku ze silničního a železničního provozu. Zpracovatel sice popisuje použití české výpočtové metodiky - Metodických pokynů pro výpočet hladin hluku z dopravy ve znění jejich novel, avšak není jasné, co z těchto pokynů bylo využito k výpočtu, neboť použitý software nedisponuje touto českou výpočtovou metodikou. Proto může tato udávaná informace působit bez bližšího vysvětlení zavádějícím dojmem.

To samé platí i pro železniční hluk, kde již není uvedena žádná informace o použité metodice. Avšak jakákoliv z metodik, jak pro výpočet silničního, tak i železničního hluku vyžaduje svoje specifická zadání a vstupní parametry a tedy nelze a není ani možné je za sebe zaměnit.

- **Posudek neřeší příhraniční vlivy – a co zástavba Polského Těšína?**

V souvislosti s posuzovaným záměrem se nepředpokládají příhraniční vlivy.

Vzdálenost 400 - 500 m od zdroje hluku je z hlediska útlumových vlastností akustické energie poměrně značná, a proto akustická studie již objekty v této vzdálenosti neřešila. Řešila především nejvíce atakované objekty v bezprostřední blízkosti nádraží.

Obdobně je tomu i u rozptylové studie.

Přeshraniční vliv záměru se nepředpokládá.

- **V hlukové studii je počítáno pouze s 87 vlaky/24 hod. Již ani tento stav nevyhovuje hygienickým normám. Důležitý je údaj, pro jakou kapacitu je trať budována (96 vlaků/24 hod).**

Uváděný stav je maximálním stavem, se kterým je možno počítat v jednom směru. Jak bylo řečeno tento stav bude ve skutečnosti nižší, a to v poměru cca 70 % směrem na Frýdek – Místek a cca 30 % směrem na Č. Těšín. Kapacita 96 vlaků/24 hodin je tzv. teoretická propustnost této trati, na kterou je trať koncipována. Této propustnosti však v praktickém provozu nelze dosáhnout z důvodu provozních i bezpečnostních. Je to vždy jakási provozní rezerva, kterou má každá trať.

- **Špatný technický stav zastaralých kolejových vozidel je výrazně znát v oblasti hluku a vibrací.**

S uvedeným tvrzením se lze ztotožnit, neboť v rámci doložených studií (Hluková studie, Protokoly o měření vibrací) bylo prokázáno, že na některých místech - již ve stávajícím stavu - dochází k překročení hygienických limitů.

- **Posudek neposuzuje současný technický stav kolejového svršku ve vztahu k navýšené těžké nákladní dopravě a zvoleným variantám optimalizace.**

Uvedené posouzení je de facto bezpředmětné, neboť v souvislosti s navýšením nákladní dopravy na železniční trati se předpokládá i její optimalizace, tj. výměna kolejového svršku, včetně realizace protihlukových opatření a pokládky antivibračních rohoží. V případě nerealizace optimalizace této trati, by došlo k nárůstu dopravy nezávisle na posouzení EIA. V Hlukové studii doplněné Dokumentace je tento stav přiblížen variantou č.2.

- **Hluková studie nebyla doplněna o přemístěné HYSCO, nejvíce dotčený prostor hlukem a imisemi (Vojkovice č.p. 62) není řádně zohledněn.**

*V kapitole III.6 stanoviska je uveden požadavek na aktualizaci hlukové studie, a to na základě zpřesněných vstupních údajů v dalším stupni projektové dokumentace.*

*Všem chráněným objektům (včetně objektu č.p. 62 ve Vojkovicích), které mohou být realizací optimalizace železniční trati, tak bude věnována dostatečná pozornost.*

- **Umístění měřicího místa až po realizaci stavby nic neřeší.**

*Účelem měření po realizaci záměru je prokázat, zda navržená protihluková opatření jsou dostatečná a zda budou splněny hygienické limity.*

*V případě, že by se měřením prokázalo, že nejsou splněny hygienické limity, bude třeba učinit dodatečná protihluková opatření a zjednána náprava tohoto stavu. V ten moment nebude možné stavbu ani zkolaudovat.*

*Splnění zákonných limitů kontroluje orgán ochrany veřejného zdraví.*

- **Nesouhlas s postrkem nákladních vlaků diesellovými lokomotivami z vlečky Nošovice do Českého Těšína.**
- **Požadavek na postrk pouze elektr. lokomotivami.**

*Jak již bylo dříve uvedeno v posudku, pro postrk jsou předpokládány elektrické lokomotivy. Vlastník dráhy SŽDC s.o. preferuje užití elektrických hnacích vozidel na elektrifikovaných tratích s tím, že diesellová hnací vozidla zpoplatňuje v těchto případech vyšší sazbou.*

- **Zvýšená prašnost v okolí trati, víření pylových částic.**

*Z rozptylové studie jasně vyplývá, že vliv optimalizované železniční trati na kvalitu ovzduší je malý. Porovnání stávajícího stavu a stavu po optimalizaci trati z hlediska koncentrací PM<sub>10</sub> (prašná frakce) je uvedeno v následujícím souhrnu:*

Polutant	Príspevek provozu železnice	Príspevek provozu železnice
	Stávající stav	Výhledový stav
PM <sub>10</sub> – prům. roční koncentr.	max. 0,18 µg/m <sup>3</sup>	max. 0,20 µg/m <sup>3</sup>
PM <sub>10</sub> – prům. denní koncentr.	max. 12 µg/m <sup>3</sup>	max. 12 µg/m <sup>3</sup>

*V souvislosti s optimalizací železniční trati je možné očekávat díky vyšším rychlostem i větší intenzitě provozu na dané trati víření vzduchu v souvislosti s průjezdem jednotlivých vlaků. Významný vliv průjezdů vlaků po železniční trati na šíření pylů v prostředí však očekávat nelze.*

- **Není uvedena větrná růžice. Nelze posoudit důvěryhodnost studie.**

*Větrná růžice skutečně v přílohách rozptylové studie doplněné dokumentace EIA uvedena není. Zpracovatel posudku si ji proto vyžádal jako jeden z podkladů pro zpracování posudku.*

*Větrnou růžici pro lokalitu Frýdek-Místek dodalo ČHMÚ jako charakteristickou větrnou růžici pro hodnocenou oblast. Zpracovatel rozptylové studie tedy čerpal ze standardních údajů poskytovaných ČHMÚ pro toto území.*

- **Požadavek na opravu (rekonstrukci) komunikací, které budou využívány v případě realizace stavby.**

*V kapitole III.6 tohoto stanoviska je uvedena následující podmínka: „Po ukončení stavebních prací uvést přístupové komunikace, plochy zařízení stavenišť a vlastní staveniště bezodkladně do původního stavu včetně vegetačních úprav.“*

- **Požadavek osadit PHS v celé délce přes obec Hnojník popínavými rostlinami; požadavek, aby majitel železniční tratě zabezpečil údržbu zeleně kolem tratě.**

*V kapitole III.6 stanoviska jsou uvedeny podmínky zahrnující:*

- 1/ Architektonické řešení jednotlivých protihlukových clon (včetně barevného provedení) a jejich ozelenění řešit v dalším stupni projektových příprav a následně konzultováno se zástupci jednotlivých obcí.*
- 2/ Majitel železniční tratě zabezpečí řádnou údržbu zeleně na drážních pozemcích.*

- **Nesouhlas s přesunem problémů do další etapy – územního a stavebního řízení.**

*Vzhledem k tomu, že proces EIA je vždy na začátku projektové přípravy záměrů, má také k dispozici tomu odpovídající rozsah, podrobnost a přesnost vstupních dat. Cílem procesu EIA je tedy zda a za jakých podmínek by bylo možné případně daný záměr realizovat, či zda ho vůbec nerealizovat a také zda existují technické, či jiné možnosti na maximální eliminaci negativních vlivů jednotlivých záměrů. Následně se projektová příprava ve svých jednotlivých etapách zpřesňuje a prochází kontrolními a schvalovacími mechanismy. Zcela standardním postupem v rámci procesu EIA je tedy, že v rámci stanoviska jsou uvedeny podmínky pro další stupně projektových příprav.*

*V případě předloženého záměru se tak nejedná o záměrný „odsun problémů do další etapy“, ale o podmínky řešení těchto problémů i s následnými mechanismy kontroly jejich plnění. Navíc stanovisko procesu EIA je pouze jedním z podkladů, avšak nemá závazný charakter. Na rozdíl od podmínek územního rozhodnutí a stavebního povolení, které mají již závazný charakter.*

*Již v rámci procesu EIA byly identifikovány jednotlivé vlivy stavby na životní prostředí a obyvatelstvo, jejich velikost a byla navržena případná opatření k omezení či minimalizaci těchto vlivů.*

*V dalších stupních projektové dokumentace je třeba pouze v souvislosti s postupujícími projektovými přípravami záměru některé informace, případně studie a návrhy opatření zpřesnit pro projektové zpracování.*

- **Požadavek na urychlenou realizaci varianty č. 3 předpokládající bezúvratové napojení ve Frýdku – Místku.**

*V kapitole III.6 tohoto stanoviska je uvedena podmínka rozpracování a projednání stavebně technického řešení varianty č. 3 s ohledem na ovlivnění životního prostředí a veřejného zdraví.*

*Odůvodněním uvedeného je zejména fakt, že bezúvratové napojení na trať Ostrava – Kunčice ve Frýdku-Místku je oproti variantě 1 (optimalizace železniční trati) příznivější z hlediska hluku, imisní zátěže a zdraví obyvatel, avšak jen v lokálním měřítku. Pozitivní efekt bezúvratového napojení je možné očekávat pouze v dotčené části Frýdku-Místku.*

*Je nutné zdůraznit, že realizace bezúvratového napojení neznámá, že by na železniční trati v úseku PZ Nošovice – Český Těšín došlo k výraznému poklesu intenzit nákladní dopravy oproti stavu bez realizace bezúvratového napojení. Pokud pomineme nutnost demolice stávajících objektů v trase předpokládaného bezúvratového napojení, pak tato varianta zlepšuje v okolí stávajícího připojení žst. Frýdek-Místek především akustické poměry a zlepšuje organizaci provozu v této stanici z hlediska nákladní dopravy. Na preferenci jednotlivých směrů nákladní dopravy z PZ Nošovic nemá realizace bezúvratového napojení rozhodující vliv.*

*Tato varianta neřeší aktuální potřebu optimalizace železniční trati v návaznosti na již zahájenou výrobu v Huyndai Nošovice. Realizace bezúvratového napojení ve Frýdku-Místku se v dohledné době několika let nedá považovat za reálnou, neboť varianta není v souladu s ÚPn města Frýdek-Místek. V průběhu procesu EIA byla varianta č. 3 teprve na začátku příprav.*

- **Výběr varianty č. 1 je obhajován hodnocením variant pomocí multikriteriální analýzy, avšak ve vypořádání připomínek Krajské hygienické stanice se píše, že v multikriteriální analýze nebyly zohledněny další aspekty, které je třeba při posouzení jednotlivých variant zohlednit. Dle ČIŽP je multikriteriální analýza zpracována na základě zkrácených údajů.**

*Výběr jednotlivých kritérií posuzovaných v rámci multikriteriální analýzy je věcí zpracovatele této analýzy. Je možné konstatovat, že všechna hlavní a stěžejní kritéria v souvislosti s posouzením vlivu stavby na životní prostředí jsou v této analýze obsažena.*



Zahrnutí dalších kritérií, jako je např. technická realizovatelnost záměru či soulad s Úpn, do multikritériální analýzy je vhodné, ne však bezpodmínečně nutné.

- **Nesouhlas se způsobem vyhodnocení ovlivnění krajinného rázu podhorské krajiny.**

Zpracovatel posudku neshledal ve vyhodnocení vlivu stavby na krajinu a krajinný ráz zásadní nedostatky, které by bránily dalším projektovým přípravám a realizaci stavby. Rozhodnutí, zda je stavba z hlediska krajinného rázu akceptovatelná či nikoliv bude dále projednáváno v rámci následných správních řízení s příslušným orgánem ochrany přírody a krajiny.

- **Nesouhlas s tvrzením, že by stavba neměla mít významný vliv na propustnost krajiny a migrující živočichy při realizaci navržených opatření v návrhu stanoviště.**

V návrhu stanoviště byl uveden souhrn opatření, která by měla zajistit zachování migrační propustnosti železničního tělesa, které využívají živočichové.

- **Požadavek, aby nebylo vydáno kladné stanovisko pro variantu č. 1.**

Na základě doplněné dokumentace EIA, obdržených vyjádření a dalších podkladů využitých při zpracování posudku hodnotil zpracovatel posudku v návrhu stanoviště všechny tři varianty (č. 1 – optimalizace železniční trati v investorem předložené variantě, č. 3 – bezúvratové napojení ve Frýdku Místku a č. 4 – obchvat obce Dobrá) z hlediska životního prostředí při dodržení uvedených podmínek stanoviště jako akceptovatelné.

Je nutné podotknout, že varianta č. 3 (bezúvratové napojení ve Frýdku Místku) a varianta č. 4 (obchvat obce Dobrá) se od varianty č. 1 (optimalizace železniční trati v investorem předložené variantě) liší pouze lokálně.

- **Požadavek na realizaci záměru ve variantě č. 3 (bezúvratové napojení ve Frýdku-Místku).**

V kapitole III.6 tohoto stanoviště je uvedena podmínka rozpracování a projednání stavebně technického řešení varianty č. 3 s ohledem na ovlivnění životního prostředí a veřejného zdraví.

- **Využití varianty č. 3 bylo autory posudku vyloučeno s ohledem na stav územního plánu města Frýdek-Místek – zdůvodnění je nedostatečné.**

Je nutné konstatovat, že využití varianty č. 3 nebylo autory posudku vyloučeno.

V posudku v části návrhu stanoviště byly uvedeny všechny tři varianty z hlediska životního prostředí při dodržení uvedených podmínek v návrhu stanoviště hodnoceny jako akceptovatelné.

- **Nesouhlas se zkapacitněním trati.**

Jedná se o vyslovení názoru.

- **Posudek nad rámec závěrů multikritériálního hodnocení provedeného v dokumentaci EIA předkládá další argumenty pro preferenci jediného řešení doporučeného autory dokumentace (Varianta 1) – náročnější technické aspekty jiných variant, nutnost zajištění souladu s ÚPN a výkupu pozemků pro realizaci jiných variant hlukově příznivějších. Posudek zdůrazňuje zejména časové hledisko.**

Tvrzení, že posudek předkládá další argumenty pro preferenci jediného řešení (varianta 1), je zavádějící.

V návrhu stanoviště uvedeného v posudku, který vychází z celkového komplexního posouzení je jasně uvedeno, že z hlediska vlivů na životní prostředí a obyvatelstvo jsou varianta č. 1 (optimalizace trati v oznamovatelem předložené variantě), varianta č. 3 (bezúvratové napojení ve Frýdku-Místku) a varianta č. 4 (obchvat obce Dobrá) srovnatelné a akceptovatelné za podmínky realizace opatření navržených ve stanoviště o hodnocení vlivu záměru na životní prostředí s tím, že níže uvedené podmínky tohoto stanoviště budou respektovány v následujících stupních projektové dokumentace a budou zahrnuty jako podmínky návazných správních řízení.



Vzhledem k aktuální potřebě optimalizace železniční trati v návaznosti na již zahájenou výrobu v průmyslové zóně Nošovice se doporučuje upřednostnit přípravu a realizaci varianty č. 1, s možným postupným rozšířením na variantu č. 3, případně č. 4.

**- Velmi pravděpodobně by zdaleka nejpříznivěji vyšlo vedení trati v trase rychlostní komunikace R 48.**

*Je nutné vycházet z faktu, že není k dispozici žádný návrh či technický podklad pro vedení železniční trati v trase rychlostní silnice R 48. Navíc jak bylo patrné z připomínek k dokumentaci i k posudku, úroveň požadovaného objemu informací, přesnosti vstupních i výstupních dat by znamenalo mít již pro porovnání zpracovanou projektovou přípravu ve stejném rozsahu jako na předkládaný záměr. Navíc se spíše jedná o strategické vyhodnocení celkové koncepce a tedy potom by měla předcházet před vlastním podrobnějším procesem EIA ještě SEA na porovnání variant a výběr variant řešení vedení nákladní železniční dopravy v tomto směru.*

*Návrh na řešení železniční dopravy formou samostatné kapacitní trati pouze pro nákladní dopravu v úseku Frýdek-Místek – Český Těšín se dle názoru zpracovatele posudku v současné době nejeví jako ideální a možný. V obecné rovině je možné konstatovat, že i přes určitá pozitiva vedení dvou dopravních koridorů (R48 a případně nové železniční trati) v těsné blízkosti by realizace železniční trati v novém koridoru znamenala další zábory půd a zásah do krajiny. Bylo by možné rovněž očekávat zvýšené negativních kumulativních vlivů stavby R48 a nové železniční trati, především z hlediska znečištění ovzduší a akustického zatížení území.*

*Otázkou je rovněž technická náročnost, resp. realizovatelnost navrženého řešení a v dané chvíli i časové hledisko.*

**- Není uvažována nulová varianta s budoucím vyloučením, případně zásadním omezením nákladní přepravy v úseku HMMC – Hnojník – Český Těšín a jejím směřováním přes Frýdek-Místek a Kunčice.**

*Byla uvažována varianta 2, která realizuje dopravu částečně po silnicích a částečně po železnici. K dispozici nejsou legislativní nástroje pro omezení dopravy po železnici. Železniční doprava je z ekologického hlediska preferovaná. I v dopravě po železnici zákazníci zajímá cena této přepravy, proto nelze předpokládat, že by zákazník volil delší a tedy dražší variantu přepravní trasy, když mu i stávající železniční trať umožňuje kratší trasu dopravy.*

*Dle zpracovatele posudku, je (vzhledem k rozvoji PZ Nošovice) nulová varianta nerealizovatelná, protože nejsou známy nástroje, kterými by bylo možné omezení dopravy zajistit .*

**- Zpracovatel posudku neodpověděl, zda je technicky možné aby jezdily nákladní vlaky přes Frýdek-Místek na Ostravu Kunčice.**

*Průjezd nákladních vlaků přes Frýdek – Místek na Ostravu Kunčice je technicky možný.*

**- V případě provedení bezúvrat'ového napojení ve Frýdku-Místku není třeba ničit přírodu výstavbou výhybny v Hnojníku a Stříteži.**

*Provedení bezúvrat'ového napojení není důvodem pro nerealizaci výhybny v úseku Hnojník – Střítež. Jedná se o dvě funkčně nezávislé stavby, s rozdílným významem pro provoz na železniční trati.*

*Realizace výhybny umožní vykřížování vlaků, tím tedy i vyšší propustnost železniční trati. Podrobnosti k problematice propustnosti trati byly uvedeny ve vyjádření výše.*

**- Neuvažuje se s variantou modernizace tratě bez navýšení nákladní dopravy. V tomto smyslu jednoznačně schází posouzení této varianty, která by řešila bezesporu nutnou a zákonnou povinnost vlastníka dráhy zajišťovat dobrý technický stav drážního tělesa a bezpečnost veřejné přepravy. Byla by umožněna rekonstrukce, ale bez dalších negativních vlivů a změn stávajících podmínek k horšímu.**

Provozovatel trati je povinen i ve stávajícím stavu zajišťovat údržbu a dobrý technický stav drážního tělesa a bezpečnost veřejné přepravy, dále pak i zajistit, aby i při stávajícím provozu byly dodržovány hygienické limity.

Varianta optimalizace železniční trati při zachování stávající intenzity provozu by byla v důsledku realizace PZ Nošovice nereálná. Minimálně by došlo k nárůstu osobní dopravy. Z hlediska životního prostředí je preferována železniční přeprava, která je vůči životnímu prostředí šetrnější.

- **Nejsou uvažovány kumulace – vliv bezúvrat'ového napojení v Ropici a vlečka – logistické centrum Hnojník.**

O uváděných záměrech příslušný úřad nemá informace a dle informací zpracovatele dokumentace a oznamovatele se s bezúvrat'ovým napojením v Ropici ani s vlečkou v obci Hnojník prozatím neuvažuje, nebyla tedy zahájena ani projektová příprava.

Je jen velmi obtížně predikovatelné, zda zkapacitněná trať v úseku Dobrá – Český Těšín přiláká další investory, kteří budou rovněž využívat kombinovanou dopravu. V tuto chvíli nejsou údaje o takovýchto plánovaných záměrech k dispozici. V případě, že by tomu tak skutečně bylo, bude třeba posoudit tyto plánované záměry v rámci samostatného procesu EIA, včetně posouzení vlivu obslužné dopravy z těchto záměrů na životní prostředí a obyvatelstvo.

- **Znehodnocení kvality zdejšího života – zvýšený hluk, prach, vibrace a neprůchodnost přes obec.**

Ve stanovisku je formulována řada opatření, která zajišťují odpovídající kvalitu životního prostředí, včetně komfortu obyvatel a omezení zatížení obyvatel.

Zpracovatel posudku na základě předložené doplněné dokumentace EIA neshledal při komplexním posouzení žel. tratě jako celku zásadní negativní vlivy posuzované stavby na životní prostředí, které by bránily její realizaci.

- **Klesne cena nemovitostí.**

Posouzení vlivu optimalizace železniční trati na ceny nemovitostí není základním předmětem procesu EIA. Případné snížení cen nemovitostí je možno řešit v rámci následných správních řízení.

- **Dojde k navýšení škodlivin ve vodě a v půdě.**

V rámci procesu posuzování vlivů na životní prostředí nebyly shledány zásadní negativní vlivy posuzované stavby na povrchové a podzemní vody a půdy, které by bránily její realizaci.

- **K vypořádání připomínky: „Jelikož v úseku pod tratí km 135,3 – 135,9 dochází při vydatných deštích k zatápění rodinných domů vodou poz. parc. č. 2569, 2572/2, 2572/3, 2572/3, 2572/4, 2572/6, 2572/5, 2572/1, 2574, 2575/1, 2583/1, 2571, 25667ú2, 2566, 2565/1, 2565/1 v k.ú. Český Těšín, která je převedena pod tratí, požadujeme specifikovat jak budou v této oblasti svedeny vody z drenážního tělesa a propustky.**

- **Voda musí být svedena buď mimo uvedené pozemky do vodního toku Ropičanka nebo do vodního toku Rakovec. V současné době jsou vody svedeny propustí pod tratí do příkopu na poz. Parc. č. 2571, kde dochází k jejich kumulaci a zatápění okolních pozemků.“ Vodoprávní úřad konstatuje následující: „V souvislosti se stavebními úpravami na trati lze očekávat další zesílení účinků těchto vod, a proto je nutné zpracování hydrogeologického průzkumu a na základě něho učinit veškerá další opatření k eliminaci účinků vod na obyvatele žijící v uvedené lokalitě.“**

V podmínkách stanoviska je uvedeno: „V dalším stupni projektové dokumentace prověřit, zda v souvislosti s optimalizací železniční trati Ostrava Kunčice – Frýdek-Místek – Český Těšín nemůže dojít v úseku pod tratí v km 135,300-135,900 k zatápění pozemků parc. č. 2569, 2572/2, 2572/3, 2572/3, 2572/4, 2572/6, 2572/5, 2572/1, 2574, 2575/1, 2583/1, 2571, 2567/2, 2566, 2565/1, 2565/1 (k. ú. Český Těšín) vodou.

Oznamovatel je povinen zajistit zpracování hydrologického průzkumu a na základě něho učinit veškerá další opatření k eliminaci účinků vod na obyvatele žijící v uvedené lokalitě."

- **V návrhu stanoviska je nepřesně formulována podmínka v části ochrany vod. Správně má být uvedeno: „K odběru podzemních vod je nutné povolení příslušného vodoprávního úřadu podle ust. § 8 odst. 1 písm. b) bodu 1 zákona č. 254/2001 Sb., o vodách a o změně některých zákonů (vodní zákon), ve znění pozdějších předpisů.“**

*V podmínkách stanoviska je uvedeno: „K odběru podzemních vod je nutné povolení příslušného vodoprávního úřadu podle ust. § 8 odst. 1 písm. b) bodu 1 zákona č. 254/2001 Sb., o vodách a o změně některých zákonů (vodní zákon), ve znění pozdějších předpisů.“*

- **Nelze souhlasit s požadavkem na nepoužívání transparentních protihlukových stěn. Souhlasit lze spíše výjimečně s řešením, kdy při použití neprůhledných prvků PHO v souvislém úseku bude tento rozčleněn vložení prosklených pasáží v délce několika desítek metrů. Zmiňované nebezpečí kolize ptáků lze eliminovat pruhováním (pískováním) skel.**

*Oznamovatel je povinen při realizaci stavby:*

*1/ Architektonické řešení jednotlivých protihlukových clon (včetně barevného provedení) a jejich ozelenění řešit v dalším stupni projektových příprav a následně konzultovat se zástupci jednotlivých obcí.*

*Optimální vizuální působení protihlukových clon (navržených pouze po jedné straně kolejiště) na straně od kolejiště řešit vhodnou volbou materiálu a struktury protihlukové clony. Je třeba zvážit i použití průhledných PHS (s vypískovanými proužky).*

*2/ V případě použití průhledných PHC by měla být použita skla s vypískovanými, hustě vedle sebe umístěnými tenkými proužky, které sklo zviditelní pro prolétávající ptáky."*

- **Je žádoucí zachování migrační propustnosti Střítežského lesa, zamezit kolizím vlaků se zvěří – řešit v rámci biologického hodnocení.**

*V kapitole III.6 stanoviska jsou zahrnuty podmínky:*

*1/ Ve spolupráci s místními mysliveckými sdruženími podchytit potenciální místa střetů (případná křížení stezek zvěře s tratí) a prověřit způsob technického řešení daného problému. Jako vhodné řešení se jeví technická opatření k zamezení vstupu zvěře na trať v kombinaci s doplněním možnosti překonání této překážky jiným způsobem (propustkem, využitím mostních objektů atp.). Speciální pozornost je třeba věnovat oblasti Střítežského lesa.*

*2/ V dalším stupni projektové dokumentace prověřit případný vliv protihlukových stěn na migraci živočichů.*

*3/ V dalším stupni projektové dokumentace zvážit možnost zachování rušených propustí pod stávající tratí i v rámci optimalizované trati.*

*4/ Dotčené mostní objekty a propustky dimenzovat tak, aby nebránily v migraci žádné je využívající skupině živočichů a byly opatřeny dostatečně dlouhými naváděcími ploty. Měly by být dostatečně vysoké, aby je mohli podletovat ptáci (současně je třeba na ně umístit zábrany proti vnikání ptáků těsně nad trať) a povrch jejich konstrukcí by měl být členitý, aby umožňoval hnízdění některých druhů. Dále je velmi důležité, aby umožňovaly migraci jak vodním živočichům (absence migračních bariér v tocích a co možná nejpřirozenější dno) tak i živočichům suchozemským (propustek, popř. prostor pod mostem musí vždy zahrnovat i dostatečně široký pás souše). V rámci celého úseku je třeba dále zaznamenávat další případné migrační trasy živočichů a v rizikových úsecích zbudovat funkční migrační prostupy s dostatečně dlouhými naváděcími ploty, popř. jinými bariérami (v případě obojživelníků). Naváděcími bariérami zabraňujícími vstupu živočichů na drážní těleso je třeba opatřit většinu mostů, mostků a propustků a zároveň tak tato díla využít jako funkční migrační prostupy pro živočichy. V opodstatněných případech je vhodné zbudovat náhradní stanoviště (tůně pro obojživelníky, zakládání nových remízků a travnatých ploch atd.). Při budování náhradních stanovišť musí být vždy navázána úzká spolupráce s příslušnými odborníky, kteří vyhodnotí vhodnost opatření a navrhnou jejich funkční podobu.*

*Z výše definovaných podmínek je jasně patrné, že v dalším stupni projektové dokumentace bude věnována patřičná pozornost problému migrace zvěře v oblasti Střítežského lesa.*

**- Nesoulad s platnou územně plánovací dokumentací obce Střítež.**

*V rámci dokumentace EIA je doloženo (jako jedna z povinných příloh) vyjádření příslušného stavebního úřadu v Hnojníku k záměru z hlediska souladu s ÚP dokumentací. Dle doloženého vyjádření stavebního úřadu Hnojník ze dne 16. 1. 2008 pod č.j. výst.24/328/2008/Fi je stavba v souladu s platným územním plánem obce Střítež. Vyjádření stavebního úřadu bylo formulováno na základě předloženého aktuálního projektu, který obsahoval mj. i realizaci výhybny v oblasti Hnojník – Střítež. Jak je uvedeno přímo ve vyjádření stavebního úřadu: „...Úsek tratí mezi žst. Hnojník a zastávkou Střítež je v km 126,900 – km 128,279 navržen ke zdvojkolejnění s funkcí výhybny především pro nákladní vlaky....“.*

**- Požadavek, aby se všichni občané dotčených obcí mohli vyjádřit ke zpracovanému posudku před územním a stavebním řízením.**

*Posudek záměru „Optimalizace železniční trati Ostrava Kunčice – Frýdek-Místek – Český Těšín...“ byl v souladu s požadavky zákona č. 100/2001 Sb. v platném znění řádně zveřejněn, občané tedy měli možnost se k tomuto posudku vyjádřit.*

*Co se týká možnosti vyjadřovat se k územnímu a následně i stavebnímu řízení, mohou se k těmto fázím vyjadřovat tzv. účastníci územního (resp. stavebního) řízení, a to v souladu s ustanoveními § 85 a § 109 zákona č. 183/2006 Sb., v platném znění.*

**- Nesouhlas s odmítavým stanoviskem autorů studie nezahrnout do zpracovávaného posudku i hypotetický odhad situace po vzniku dalších průmyslových zón. Ke zpracování základních výhledových prognóz je podkladů relativně dost. Jsou známy lokality, plošné výměry pozemků vyčleněné k budování dalších průmyslových zón i potenciální oblast podnikání případných nových investorů.**

*V tuto chvíli nejsou známy záměry napojení dalších průmyslových zón na optimalizovanou železniční trať. Proto nebyly zvažovány další kumulace. V případě, že by tomu tak skutečně bylo, bude třeba posoudit tyto plánované záměry v rámci samostatného procesu EIA, včetně posouzení vlivu obslužné dopravy z těchto záměrů na životní prostředí a obyvatelstvo.*

**- Požadavek na jasnou konkretizaci počtu nákladních vlaků směrem na Nošovice – Český Těšín a Nošovice – Frýdek-Místek. Uvedení závazného harmonogramu se směrem a počtem vlaků z PZ Nošovice.**

**- Garance maximálního vytížení v podmínkách realizace stavby (v návaznosti na předpokládaný rozpad dopravy v poměru 30 % směr Český Těšín a 70 % směr Frýdek-Místek).**

*Vzhledem k rozmístění výrobních a distribučních míst automobilek a na základě logistických předpokladů automobilky HMC lze s největší pravděpodobností očekávat směřování ucelených vlaků především na západ. Proto projektant předpokládá, že většina vlaků (cca 70 %) bude směřovat z PZ Nošovice směrem na Ostravu Kunčice s úvratí ve Frýdku-Místku, zbývající vlaky (cca 30 %) budou směřovat do Českého Těšína.*

*Toto rozložení a počet vlaků může dle obchodních aktivit a dle vývoje logistiky výrobce v průběhu let kolísat. Kapacita každého směru však musí umožňovat převzít plnou zátěž všech nákladních vlaků. Toho bude využito při postupném dokončování jednotlivých stavebních celků, kdy některé části tratí budou vyloučeny zcela nebo bude provoz výrazně omezen a dále v budoucnu při výlukových stavech pro opravné práce a při mimořádných událostech.*

*Přesnější vymezení intenzit železniční dopravy v jednotlivých směrech (směr PZ Nošovice – Frýdek-Místek, směr PZ Nošovice – Český Těšín) je třeba upřesnit v dalších stupních projektové přípravy, resp. po zahájení plné výroby v PZ Nošovice.*

- **Návrh stanoviska nenavazuje na Stanovisko k posouzení vlivu na životní prostředí záměru výstavby: výrobního závodu Hyundai MC na území PZ Nošovice ze dne 5. 5. 2006 (č.j. 34668/ENV/06), R48 úsek Dobrá – Tošanovice (č.j. 400/2059/948/OPVŽP/98) a MÚK R 48 Nošovice (č.j. 11302/ENV/09) ze dne 10. 2. 2009.**

*Návrh stanoviska je koordinován s výše zmíněnými stanovisky. V podmínkách stanoviska je uvedeno, že ve spolupráci s projektantem stavby R48 – MÚK Nošovice je nutno zajistit zpracování a předložení Studie zajištění a posílení funkce regionálního biokoridoru podél Žermanického přivaděče. V rámci následných správních řízení předložit garance (studii o stavu průchodnosti krajiny, o zajištění a posílení funkce biokoridoru a technická opatření k zajištění průchodnosti krajiny) dostatečné průchodnosti krajiny (migrační propustnost) přes železniční trať, zejména v oblasti Žermanického přivaděče a Holčiny. Zajistit průchodnost území pro velké savce, vegetačními úpravami zlepšit podmínky i v bezprostředně navazujícím území. Řešit hlukové a světelné podmínky pro zajištění funkčnosti průchodu.*

- **Požadavek na upřednostnění varianty č. 1 pro nákladní dopravu v úseku Nošovice – Kunčice – Žilina a úsek Nošovice – Č. Těšín jen pro osobní dopravu.**

*Tato připomínka je vzata v úvahu při hodnocení záměru a bylo na ni reagováno výše, v rámci obdobných připomínek.*

- **Jakým způsobem bude organizována doprava zaměstnanců z plánované železniční stanice Nošovice do výrobního závodu a jak to ovlivní okolí?**

*Předmětem záměru není doprava zaměstnanců z plánované železniční stanice Nošovice do výrobního závodu.*

- **Nízký význam migračního profilu C (km 120,7 – 120,8) křížení kolem Holčiny není vůbec objektivní. Záměr se nezabývá přemostěním Holčiny na parametry posilující RBK.**

*V podmínkách stanoviska je uvedeno, že ve spolupráci s projektantem stavby R48 – MÚK Nošovice je nutno zajistit zpracování a předložení Studie zajištění a posílení funkce regionálního biokoridoru podél Žermanického přivaděče a Holčiny. Studii o stavu průchodnosti krajiny lze zpracovat s využitím Metodické příručky k zajištění průchodnosti dálničních komunikací pro volně žijící živočichy (AOPK, 2001) a dle TP 180 Migrační objekty pro zajištění průchodnosti dálnic a silnic pro volně žijící živočichy (MD, 2006).*

- **Záměr se nezabývá kumulativními vlivy liniových staveb na RBK Žermanický přivaděč (vznikne soustava 5 přemostění).**

*V podmínkách stanoviska je uvedeno, že ve spolupráci s projektantem stavby R48 – MÚK Nošovice je nutno zajistit zpracování a předložení Studie zajištění a posílení funkce regionálního biokoridoru podél Žermanického přivaděče a Holčiny. Studii o stavu průchodnosti krajiny lze zpracovat s využitím Metodické příručky k zajištění průchodnosti dálničních komunikací pro volně žijící živočichy (AOPK, 2001) a dle TP 180 Migrační objekty pro zajištění průchodnosti dálnic a silnic pro volně žijící živočichy (MD, 2006).*

- **Požadavek na posouzení vlivu stavby na životní prostředí při plánované realizaci rekonstrukce mostu přes řeku Morávku; posoudit vliv střetu na soustavu NATURA 2000.**

*Z vyjádření příslušného orgánu ochrany přírody a krajiny a z doplněné dokumentace EIA je patrné, že posuzovaný záměr jako celek nebude mít negativní vliv na soustavu NATURA 2000.*

- **Požadavek na posouzení a vyhodnocení kumulace vlivů, a to záměru „III. most“ a „Křížení trati (pokračování III. mostu)“ – tyto záměry jsou nově v řízení EIA na Krajském úřadu MS kraje v Ostravě. Kumulace těchto vlivů znehodnotí kvalitu životního prostředí a zdraví v přílehlé lokalitě (od klidové zóny u řeky Ostravice dále k tzv. železniční kolonii ulic Železniční I, Železniční II a dalších přílehlých, v k.ú. Staré Město).**

- **Požadavek na posouzení hlukové a emisní zátěže v kumulaci vlivů těchto staveb – „III. most včetně napojení a přeložek“, „Žst. Frýdek-Místek, mimoúrovňové křížení v km 111,192 trati Ostrava hl. n. uhelné nádraží – Valašské Meziříčí“ a „Optimalizace železniční trati Ostrava-Kunčice – Frýdek-Místek – Český Těšín, včetně PEÚ a optimalizace žst. Český Těšín“.**

*V době zpracovávání doplněné dokumentace EIA nebyly výše uvedené záměry předloženy Krajskému úřadu Moravskoslezského kraje k zahájení zjišťovacího řízení, oznamovateli a zpracovateli dokumentace nebyly známy. Např. záměr III. most byl zveřejněn na úřední desce až 12. 3. 2009.*

*Posuzování vychází ze stavu životního prostředí v dotčeném území v době oznámení záměru (§ 5 zákona o posuzování vlivů na životní prostředí).*

- **Vzhledem k tomu, že v ulici Železniční I a Železniční II neproběhlo měření vibrací, je požadováno provést toto měření.**

*Vzhledem k tomu, že lokalita Železniční I a II byla identifikována jako problematická, je v této oblasti požadováno realizovat měření vibrací a následně zajištění antivibračních opatření. Jedná se zejména o následující lokality:*

O žel. spodku	chráněný objekt	Staničení dle hlavní koleje projektu stavby	Specifikace žel. svršku
O 13-16-01 st. Frýdek-Místek	Frýdek-Místek, Železniční I 140	km 22,440 – 22,663 km 22,440 – 22,621 km 22,440 – 22,563	kol.1c, výh.37, 39 kol.4c,výh.38 kol.6b,výh.36
	Frýdek-Místek, Železniční I 125		
	Frýdek-Místek, Železniční I 157		
	Frýdek-Místek, Železniční I 300		
	Frýdek-Místek, Na Soutoku 242		
	Frýdek-Místek, Železniční II 258		
	Frýdek-Místek, Plavební 123		

- **Nesouhlas s doplňujícími stavebními úpravami v případě zjištění nedodržení platných hygienických norem po realizaci stavby (před kolaudací). Požadavek na provedení všech úprav, které povedou k zamezení šíření vibrací z kolejíště.**

*Dle informací oznamovatele bude v rámci optimalizace trati použita osvědčená koncepce obnovy železničního svršku. V celém rozsahu je navržen nový kolejový rošt s bezстыkovými kolejnicemi s pružným bezpodkladnicovým upevněním na betonových pražcích B91.*

*Nová sestava železničního svršku bude odpovídat platným normám. Kombinace použití nového železničního svršku (bezстыkové koleje) na sanovaném železničním spodku zajistí geotechnikou stabilitu drážní cesty a trvanlivost polohy koleje. Navržená koncepce bude mít příznivý vliv na snížení hlukové zátěže a vibrací.*

*Pro další zlepšení budou použity antivibrační rohože pod štěrkové lože, případně pryžové podložky pod kolejnice.*

*U vícekolejného vedení trati bude rohož navržena do poloviny osové vzdálenosti kolejí. Ve staničních kolejích a zhlavích upraví rozsah opatření projektant žel. spodku v logické návaznosti na návrh rozvodů a sklonů zemní pláně a dodrží, aby pod výhybkovými konstrukcemi bylo navrženo pražcové podloží konstantní pružnosti a nedošlo k ukončení plochy antivibračního opatření především pod pohyblivými částmi výhybkové konstrukce.*

*Stejně jako u opatření na ochranu před hlukem platí, že navržený rozsah antivibračních opatření bude optimalizován, zpřesněn, případně doplněn a zpracován do projektové dokumentace a následně po ukončení stavby, před její kolaudací bude účinnost navrženého řešení posouzena měřeními.*

*V případě zjištění nedostatečné a neúplné ochrany je orgán ochrany veřejného zdraví oprávněn nařídit doplňující technické úpravy.*

- Vydání kladného stanoviska k variantě č. 1 by bylo v rozporu s deklarací porozumění podepsanou MS krajem, který se v ní zavazuje: „Zaměřit se na obnovu nevyužívaných průmyslových areálů (brownfields) po celém území MS kraje namísto umístování průmyslových zón na zelené louce (greenfields)“.

*Využívání brownfields nemá přímou souvislost se záměrem optimalizace železniční trati.*

- Znehodnocení rekreačního potenciálu není hodnoceno.

*Vliv optimalizace železniční trati na znehodnocení rekreačního potenciálu území se nepředpokládá, proto nebyl v rámci doplněné dokumentace EIA detailněji hodnocen.*

- V části D chybí komplexní charakteristika vlivů záměru na významné krajinné prvky a hodnocení jejich velikosti a významnosti.

Zpracovatel posudku se nezabýval připomínkou, že dokumentace nespĺňuje požadavky zákona EIA – připomínka 22, str. 76 posudku).

Zpracovatel posudku se nijak nevypořádal s tím, že komplexní charakteristika vlivů na významné krajinné prvky je zákonnou náležitostí dokumentace a v daném případě taková komplexní charakteristika provedena nebyla. Nebyl ani splněn požadavek Krajského úřadu Moravskoslezského kraje na vyhodnocení vlivu realizace a provozu záměru na významné krajinné prvky. Připomínka obce Střítež, že nejsou splněny požadavky zákona EIA na dokumentaci, pokud jde o významné krajinné prvky, nebyla vypořádána.

*Zpracovatel dokumentace se neopomněl věnovat vlivu záměru na VKP, a to jak definovaným ze zákona, tak i registrovaným. Jak je v dokumentaci na str. 292 napsáno, záměr se dotkne zejména vodních toků, údolních niv a lesních porostů. Zásahu do lesních porostů a vodních toků je pak věnována detailnější pozornost v rámci doplněné dokumentace EIA mj. i v souvislosti se zachováním migrační propustnosti trati pro živočichy.*

*V návrhu stanoviska byla uvedena podmínka: „V rámci územního řízení (resp. před vydáním územního rozhodnutí) požádat dle § 4 odst. 2 zákona č. 114/1992 Sb. příslušný orgán ochrany přírody o vydání závazného stanoviska k zásahu do významných krajinných prvků, které budou dotčeny stavbou. Pro vydání tohoto stanoviska je třeba doplnit a předložit biologické hodnocení ve smyslu § 67 zákona č. 114/1992 Sb.“*

*Zásahu do VKP tedy bude věnována detailní pozornost i v dalším stupni projektové dokumentace, kdy bude doloženo i biologické hodnocení jako podklad k žádosti o vydání závazného stanoviska k zásahu do VKP.*

- Nesouhlas se způsobem vyhodnocení ovlivnění krajinného rázu podhorské krajiny – není vnímáno zásadní narušení místních prostorových vazeb a ani narušení harmonického měřítka.
- Vlivy záměru na krajinný ráz jsou v dokumentaci i posudku velmi bagatelizované.

*Zpracovatel posudku neshledal ve vyhodnocení vlivu stavby na krajinu a krajinný ráz zásadní nedostatky, které by bránily dalším projektovým přípravám a realizaci stavby. Nejedná se o novou liniovou stavbu. Plánované PHC nebudou patrné na velké vzdálenosti a jejich začlenění do krajiny bude také předmětem dalších jednání a schválení. V rámci následných správních řízení bude vliv na krajinný ráz dále rozpracováván – např. dle § 12 zákona o ochraně přírody a krajiny.*

- V bodě 5.1.6 pojednávajícím o místě krajinného rázu č. 6 se uvádí: „Toto místo krajinného rázu se nachází v okolí obce Dobratice. Dražní těleso prochází MKR č. 5 v km od 128,0 po km cca 128,3.“ Podle dražních km by se však mělo jednat o obce Střítež, nikoliv o obec Dobratice.

*V textu doplněné dokumentace (posouzení vlivu na krajinný ráz) u popisu místa krajinného rázu č. 7 došlo k chybě v přepisu. Je zde uvedeno, že MKR č. 7 se nachází v okolí obce Hnojník, přičemž ve skutečnosti se toto MKR nachází již na okraji obce Střítež. Popisovaná kilometráž je v pořádku a zmíněný překlep tedy nemá vliv na popis a vyhodnocení vlivu záměru v MKR č. 7. V textu dále je popisováno správné MKR.*

- V bodě 5.1.7 pojednávajícím o místě krajinného rázu č. 7 se uvádí: „Toto místo krajinného rázu se nachází v okolí obce Hnojník. Dražní těleso prochází MKR č. 7 v km od 128,6 po km



cca 129,1." Podle drážních kilometrů by se ovšem mělo jednat o centrum obce Střítež, nikoliv o obec Hnojník.

**Citace ze studie: „V MKR č. 7 nebyl identifikován žádný znak, který by byl jedinečný...". Toto tvrzení se nezakládá na pravdě. Na začátku v drážním km 128,6 roste nádherný soliterní dub hodný názvu památný strom. Kousek vedle tvoří okraj lesa nádherná borovicová alej atd.**

*U MKR č. 8 došlo k podobné situaci, jaká je uvedena výše. V textu doplněné dokumentace (posouzení vlivu na krajinný ráz) je uvedeno, že MKR zahrnuje okolí obce Střítež a Ropice. Ve skutečnosti je však MKR vymezeno severněji od obce Střítež a nezahrnuje již tedy obec Střítež, ale pouze obec Ropice a její okolí. Stejně jako v předchozím případě nedošlo ke zkrácení popisovaných údajů, popisovaný úsek odpovídá úseku zaznačenému v mapě, uvedená kilometráž je odpovídající.*

**- Dokumentace na str. 236 v bodu C.II. 8 Hmotný majetek uvádí, že „Z hlediska hlukové zátěže budou objekty nejbližší trati ochráněny pomocí protihlukových stěn, případně pomocí IPO, čímž se hodnota těchto objektů zvýší. – problematické tvrzení.**

*Dané tvrzení je nutno chápat striktně v kontextu s akustickou situací. V případě, že by po realizaci protihlukových opatření došlo k zlepšení akustické situace, je možné očekávat i zvýšení komfortu obyvatel.*

**- Trvá se na zpracování biologického hodnocení celé lokality.**

*Rozsah realizovaných průzkumů se jeví pro účely posouzení vlivu záměru na biotu v rámci procesu EIA jako dostatečný. Upřesnění biologického hodnocení ve smyslu § 67 zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny lze požadovat v rámci následných správních řízení k danému záměru.*

**- Str. 67, bod 5 - Jak navrhovaná opatření zajistí minimálně nezhoršení kvality bydlení, když dojde k výraznému nárůstu dopravy a nově k provozu nákladní dopravy.**

*Pojem „pohoda bydlení“ není možné zcela objektivně a měřitelně uchopit a posoudit. Je to individuální hledisko. Je však možné konstatovat, že z výsledků jednotlivých doložených studií v rámci doplněné dokumentace EIA vyplývá, že obyvatelé jsou již ve stávajícím stavu určitou měrou dotčeni provozem železniční trati. Stejně tak tomu bude i ve výhledovém stavu, kdy dojde k navýšení intenzit dopravy na dotčené železniční trati a určitým způsobem bude dotčena pohoda bydlení. Na druhou stranu však bude v souvislosti s optimalizací železniční trati realizována celá řada protihlukových opatření, která by měla zajistit, aby nedošlo k zhoršení stávající kvality bydlení.*

*V návrhu stanoviska je formulována řada opatření, která by měla zajistit odpovídající kvalitu životního prostředí, včetně komfortu obyvatel.*

**- Nebyl dostatečně proveden biologický průzkum ve vypovídajícím časovém rozsahu a nebyla vůbec hodnocena velká skupina bezobratlých.**

**Autor připomínky trvá na tom, že nebyl splněn jeden z požadavků KÚ – biologické hodnocení.**

*Rozsah realizovaných průzkumů v období duben – prosinec se jeví pro účely posouzení vlivu záměru na biotu v rámci procesu EIA jako dostatečný. Zpracovatel biologických průzkumů zvolil standardní a zcela běžný postup, ve kterém byly vymezeny přírodní či přírodě blízké biotopy. Tyto biotopy byly následně detailně prozkoumány.*

*V rámci podmínek návrhu stanoviska je dále doporučeno realizovat průzkumy i pro časně jarní aspekt.*

**- Str. 70 bod 12 - Zpracovatelem uváděná technická opatření k zamezení vstupu zvěře na trať jsou naprosto nereálná.**

*Jedná se o vyslovení názoru, který není blíže specifikován. Podmínka založená na řešení technických opatření pro zajištění migračních tras je uvedena v kapitole III.6 tohoto stanoviska.*

**- Není řešena připomínková hrozba izolace mikropopulací.**

*Připomínková hrozba izolace mikropopulací je v posudku řešena následovně:*



„Podle dosud získaných poznatků je provozem na silnicích více či méně ohroženo 12 druhů obojživelníků. Nejčastěji jsou decimovány ropuchy obecné, skokani hnědí, zanedbatelné však není ani ohrožení ostatních druhů, často jen velmi málo nápadných, jako jsou čolci.“

Zmíněné skutečnosti uvádějí fatální následky provozu na silnicích, nikoli však na železnici. Riziko střetu jedince s projíždějícím vlakem při překonávání drážního tělesa je zřejmě nižší, než u automobilů. Uváděná migrace kuněk a skokanů zelených patří mezi tzv. nepravé tahy:

„Některé druhy obojživelníků nejsou vázány na konkrétní místo rozmnožování; část populace se přesunuje jiným směrem a event. může osídlit nové vodní plochy. Typické je toto chování např. pro kuňky nebo dospívající jedince vodních skokanů. Tento jev je poměrně častý, i když většinou nepředvídatelný. Z toho důvodu musí zůstat nepovšimnut, i když není vzácností a oběti těchto typů chování se najdou na každé silnici. Pokud ztráty na silnici, způsobené dopravou, nepřekročí 25 % populace je schopna se s úbytkem vyrovnat. V případě, že ztráty dosahují uvedené hranice nebo ji překračují, je nezbytné zajistit alespoň provizorní ochranu populace.“ (zdroj: [http://www.nature.cz/publik\\_syst2/files08/Migrace\\_obojzivelniku.pdf](http://www.nature.cz/publik_syst2/files08/Migrace_obojzivelniku.pdf)).

Z hlediska migrace obojživelníků, či jiných drobných živočichů lze tyto rozdělit na tři typy.

Pro první typ nepředstavuje vlastní trať překážku a je schopen koleje překonat. Jde například o skokany, kteří vlastní kolej dokážou přeskocit. Pro tyto živočichy nebude ani optimalizovaná trať představovat překážku, pouze se nepatrně zvýší riziko střetu s projíždějícím vlakem (jak již bylo v posudku uvedeno, je vliv zvýšení dopravy na železničním tělese na protahující populace zcela nesrovnatelný se silniční dopravou a je diskutabilní).

Druhý typ není schopen překonat trať, protože samotná kolej je pro něj značnou překážkou. Tito živočichové jsou pak nuceni využívat jiné způsoby překonání této překážky (např. šterbinami mezi kolejnicemi a šterkovým ložem). Vliv optimalizované trati na tyto živočichy je v tomto případě opět srovnatelný se stávajícím stavem.

Pro třetí typ živočichů představuje celé drážní těleso nepřekonatelnou překážku a zde lze opět konstatovat, že optimalizací této trati nedojde ke změně oproti stávajícímu stavu.

Z těchto a již v posudku zmíněných důvodů není opodstatněné sledovat širší okolí záměru a monitorovat výskyt mikropopulací obojživelníků, které posuzovaný záměr neovlivní.

- **Řadu let vznikající a ustálené populace nelze ochránit přemístěním jejich částí (nikdy nebude transferováno 100 % populace). Samotný transfer je vždy krajním řešením.**

Posudek nenavrhuje záchranné transfery řadu let vznikajících a ustálených populací (přímý vliv na populace, které by bylo možno takto označovat, při výstavbě ani ve fázi provozu není očekáván).

Záměr nepředpokládá likvidaci žádné lokality, která by byla výjimečná například tím, že by zde byly ustálené populace živočichů. Případný střet s faunou se týká jednotlivých exemplářů, posudek proto navrhuje ochranná opatření pro ochranu jedinců přímo ohrožených daným záměrem.

- **Zpracovatel posudku navrhuje vybudování náhradních stanovišť, avšak na druhou stranu je operováno s problémy ve vlastnictví pozemků v okolí trati. Kde tedy (na jakých pozemcích) by byla případná náhradní stanoviště budována?**

Posudek doporučuje mimo jiné:

„V opodstatněných případech je vhodné zbudovat náhradní stanoviště (tůně pro obojživelníky, zakládání nových remízků a travnatých ploch atd.). Při budování náhradních stanovišť musí být vždy navázána úzká spolupráce s příslušnými odborníky, kteří vyhodnotí vhodnost opatření a navrhnou jejich funkční podobu.

Jako případné kompenzační opatření za narušení místního ekosystému realizací záměru doporučuje Posudek provedení účinné revitalizace místních vodotečí, které jsou v současné době vesměs tvrdě regulovány a své funkce v ekosystému plní jen částečně.“

Obvyklou praxí je, že budovaná náhradní stanoviště jsou zakládána např. v místech, kde se doplňuje místní ÚSES, kde je tento potřeba dobudovat atp. Případná náhradní stanoviště je nutné budovat se spoluprací s místními orgány ochrany přírody, na jejichž návrhy by měl investor brát ohled a měl by s nimi spolupracovat. Případné revitalizace toků bude nutné dohodnout s příslušnými správci vodních toků.

**- Cyklostezky – trať protíná Evropskou cyklostezku vedoucí na Vídeň.**

*Křížení trati s cyklotrasami je popsáno na str. 271 doplněné dokumentace EIA. Detaily křížení trati s cyklostezkou budou řešeny v dalším stupni projektové dokumentace.*

**- Bludné proudy – nebyly posouzeny pro celou trasu, pouze pro oblast Frýdku-Místku. Tuto závažnou skutečnost posudek neřeší.**

*Obecně lze konstatovat, že pro konstrukce, které jsou uloženy podél tratě a které mohou být ohroženy, platí požadavek na omezení interference ve stanovených mezích. Tohoto požadavku lze nejlépe dosáhnout spoluprací mezi zúčastněnými stranami (správci úložných zařízení a konstrukcí), tím mohou být vyhodnoceny možné účinky, vhodná bezpečnostní opatření a opravné prostředky.*

*Doporučuje se realizovat pro omezení vlivu bludných proudů následující návrh opatření:*

*1/ Pro omezení interference bludnými proudy nutno respektovat zásady normy ČSN EN 50162, tj. především:*

*- Za normálních provozních podmínek nesmí být k vedení žádného stejnosměrného proudu použita zem.  
- Konstrukce, které jsou zdrojem interference, nesmějí být připojeny k cizím kovovým konstrukcím uloženým v půdě nebo ve vodě, ledaže by to bylo nezbytné z důvodu bezpečnosti nebo ochrany před korozí bludným proudem.*

*2/ Stejnosměrná soustava musí být navržena tak, aby redukovala bludné proudy tekoucí do země s cílem snížit nebo vyloučit účinky na cizích konstrukcích. Způsoby, které mají být použity, musejí odpovídat požadavkům uvedených v EN 50122-2. Sestávají převážně z:*

*- úpravy napájecí soustavy  
- zlepšení zpětného vedení  
- izolace zpětného vedení od země, uzemněných kovových konstrukcí (potrubí, kabelů, mostů) a jiných železničních soustav*

*3/ K omezení korozního účinku interferenčního proudu provést důsledné galvanické propojení kovových zařízení, (např. uzemnění) a jiných liniových zařízení uložených v zemi, čímž se omezí interferenční účinky bludných proudů na tato zařízení*

*4/ U neliniových částí -propustky, mosty atd., s železobetonovými piloty a základy realizovat základní ochranná opatření dle stupně č.4 tabulky č.1 TP 124, zejména opatření uvedená v čl. 5.3 TP 124, tj. galvanicky je oddělit od zdroje bludných proudů.*

*5/ Potrubní rozvody ( voda, plyn atd. ) provést z plastu a stávající ocelová nahrazovat plasty*

*6/ Provést po elektrizaci tratě ČD nové úseku Ostrava -Kunčice – Frýdek Místek a to hlavně v úseku Staré Město nové diagnostické měření na vytipovaných bodech. Vyhodnotit novou korozní situaci a rozhodnout o případných následných aktivních protikorozních opatřeních a ochranných metodách.*

*7/ Požadavky pro ostatní specialisty - elektroinstalace, plynové rozvody, vodovodní rozvody, apod. týkající se volby vhodných materiálů zabráňujících zavlékání bludných proudů do konstrukce, ale i tvorby vnitřních mikro a makročlánků:*

*- Upřednostňují se nekovové materiály pro liniová vedení před kovovými s izolačními styky.  
- Na vstupu do objektu, pokud jsou instalované kovové přípojky, je nutno tyto oddělit izolačním stykem. V objektu budou veškerá zařízení spojena standardním způsobem ve smyslu ČSN 33 2000-4-41, ed.2.  
- Z hlediska elektrických instalací se s výjimkou návrhu zemnicí soustavy nestanovují žádné omezující požadavky.*

*Je sice pravdou, že průzkum byl skutečně realizován pouze v lokalitě Frýdek- Místek, avšak na základě provedených průzkumů bylo možné navrhnout výše uvedená obecná opatření pro omezení vlivu bludných proudů souvisejících s provozem celé optimalizované železniční trati.*

- **Studie vlivů na veřejné zdraví vychází z výsledků hlukové studie, vibrační a rozptylové studie. Studie jsou hypotetické, vypočítané počítačovými programy.**

*Studie zdravotních rizik standardně vycházela z hlukové a rozptylové studie. Výhledový stav nelze nikdy provést jinak než výpočtem. Jedná se tedy o běžný postup při zpracování studie zdravotních rizik pro účely procesu EIA.*

*Při zpracování hlukové studie i rozptylové studie byly využity běžně používané výpočtové software. V rámci zpracování hlukové studie bylo realizováno měření, které bylo následně využito pro kalibraci výpočtového modelu tak, aby co nejvíce odpovídalo skutečnosti.*

- **Studie posouzení vlivu na veřejné zdraví konstatuje, že navržená protihluková opatření neochrání obyvatele před nadlimitním hlukem.**

*V případě, že bylo modelovými výpočty zjištěno možné překročení hygienického limitu v chráněném venkovním prostoru staveb, bylo přistoupeno k návrhu protihlukových clon tak, aby byl tento limit splněn. V některých problematických místech však nebylo možné zajistit ochranu chráněného venkovního prostoru staveb, ať již z důvodů umístění objektu vůči zdroji hluku, morfologie terénu, nízké účinnosti protihlukové stěny apod. V těchto případech tedy bylo přistoupeno k návrhu ochrany vnitřního prostředí chráněných staveb. Výstupy hlukové studie vždy počítaly s maximálním stavem hlukového zatížení v daném úseku železniční trati.*

*Po realizaci stavby budou provedena ověřovací měření, která by měla prokázat, zda jsou navržená protihluková opatření dostatečně účinná tak, aby byly splněny zákonné požadavky na ochranu zdraví před hlukem, které je oprávněn kontrolovat orgán ochrany veřejného zdraví. V případě, že se prokáže, že nejsou splněny hygienické limity bude nutné provést jejich případné doplnění, či rozšíření.*

- **Kolik obyvatel dohromady má být postiženo hlukem na celé trase ve variantě č. 1?**

*Vzhledem k tomu, že záměrem je optimalizace stávající železniční trati, byl v rámci studie zdravotních rizik vyhodnocen počet osob, u kterých by mohlo oproti stávajícímu stavu dojít k zhoršení akustické zátěže a počet osob, u kterých by mohlo dojít k zlepšení akustické zátěže.*

*Údaj o počtu 900 exponovaných obyvatel ve variantě 1 vyjadřuje změnu (zhoršení) hlukové zátěže oproti stávajícímu stavu. Údaj o počtu 2300 exponovaných obyvatel ve variantě 1 vyjadřuje změnu (zlepšení) hlukové zátěže oproti stávajícímu stavu.*

- **Na str. 251 je uvedeno: „Zvyšování hlučnosti ve dne i v noci je při variantě 1 většinou jen malé, významnější (nad 2 % středně rušených) je jen v lokalitách C (Frýdek-Místek – zhruba 80 exponovaných obyvatel), ve Stříteži (lokalita M – cca 600 exponovaných) a v noci též T (cca 250 exponovaných). V těchto místech by bylo žádoucí zvážit další PHO, alespoň individuální.“ (Tzn., že podstatná část obyvatel obce Střítež bude ovlivněna negativně.) – Toto posudek neřeší a nekomentuje.**

*Je třeba informace v podkladech vnímat komplexně. Ve studii zdravotních rizik je uvedeno, že v lokalitě M je ve stávajícím stavu podíl středně rušených obyvatel 56 % ve dne a 17 % v noci. Při realizaci varianty č. 1 (optimalizace trati s oznamovatelem navržené variantě) bude podíl středně rušených obyvatel 60 % ve dne a 22 % v noci.*

*Očekává se nárůst podílu středně rušených osob. Proto je nutno zvážit ve výše zmíněných místech další protihluková opatření, alespoň individuální.*

*V kapitole III.6 stanoviska jsou uvedeny podmínky zohledňující:*

*1/ zpřesňování podkladů a informací v rámci projektové přípravy v dalších stupních, zpřesnění hlukové studie a odpovídajících protihlukových opatření.*

*2/ zpřesnění akustických výpočtů na základě podrobnějších podkladů a údajů a u všech vytypovaných objektů určených pro realizaci individuálních protihlukových opatření nebo u objektů, u kterých se budou předpokládat po zpřesňujících výpočtech vyšší hladiny akustického tlaku ve venkovním chráněném prostoru, provedení podrobného stavebně akustického pasportu spolu s proměřením akreditovanou laboratoří dle normových postupů, prověření souladu s normovými požadavky na zvukoizolační vlastnosti fasád a případně definování požadavků na zvýšení zvukoizolačních vlastností hlukově exponovaných fasád chráněných objektů.*

- **Na sídlišti Svibice žije asi 9 000 lidí, ovlivněných nadměrným impulzním hlukem bude zcela určité více než 1 880 uváděných posudkem pro Český Těšín.**

*V rámci studie zdravotních rizik byl identifikován soubor potenciálně exponovaných obyvatel. Celkem se jednalo o 22 skupin obytných domů (lokalit) různě umístěných vůči posuzované trati.*

*Odhad počtu obyvatel bydlících v jednotlivých hlukových pásmech byl proveden s využitím příslušných kartogramů a osobním průzkumem zpracovatele studie zdravotních rizik. V oblasti Českého Těšína bylo identifikováno celkem 1 880 exponovaných obyvatel. Jedná se o objekty v nejbližším okolí trati, které mohou být hlukem z rozřadovacího nádraží nejvíce dotčeny.*

*Uvedený odhad počtu exponovaných obyvatel se jeví při porovnání počtu objektů nacházejících se v jednotlivých hlukových pásmech znázorněných v hlukových mapách doplněné dokumentace EIA reálný.*

- **Postižených lidí ve variantě č. 1 je uvedeno na celé trase pouze 900, z toho 600 ve Stríteži.**

*V rámci studie zdravotních rizik byl identifikován soubor potenciálně exponovaných obyvatel. Celkem se jednalo o 22 skupin obytných domů (lokalit) různě umístěných vůči posuzované trati.*

*Odhad počtu obyvatel bydlících v jednotlivých hlukových pásmech byl proveden s využitím příslušných kartogramů a osobním průzkumem zpracovatele studie zdravotních rizik.*

*Nutno upřesnit, že údaj o počtu 900 exponovaných obyvatel ve variantě 1 vyjadřuje změnu (zhoršení) hlukové zátěže oproti stávajícímu stavu. Bylo však opomenuto i uvedení druhého údaje, a to 2300 exponovaných obyvatel ve variantě 1 vyjadřující změnu (zlepšení) hlukové zátěže oproti stávajícímu stavu.*

*Vyšší podíl, který v udávaných 900 exponovaných obyvatelích tvoří obyvatelé Stríteže, je dán umístěním objektů vůči posuzované trati, možností ochrany dotčeného území protihlukovými stěnami, atd.*

- **Konstatování doplněné dokumentace – lokalita M (Strítež) – 59 % obyvatel postižených – důvod k zamyšlení.**

*Ve studii zdravotních rizik je uvedeno: „V místech maximální zátěže je podíl středně obtěžovaných ve dne vysoký (56 %) a narůstá při první variantě o 4 %, ve druhé variantě o 3 %. V noci roste podíl středně rušených v první variantě ze 17 % o 5 %, ve druhé variantě o 4 %.“*

*Z výše uvedeného komentáře jasně vyplývá, že v rámci zdravotních rizik byla porovnávána varianta nulová (stávající železniční doprava), varianta 1 (výhledová železniční doprava – v oznamovatelem navržené variantě) a varianta 2 (výhledová železniční doprava – bez optimalizace).*

*Ve stávajícím stavu je podíl středně rušených obyvatel 56 % ve dne a 17 % v noci. Při realizaci varianty č. 1 (optimalizace trati s oznamovatelem navržené variantě) bude podíl středně rušených obyvatel 60 % ve dne a 22 % v noci. Je tedy možné očekávat nárůst podílu středně rušených osob.*

- **Nesouhlas s vyjádřením posudku: „...na trati lze zvyšovat intenzitu dopravy při občasném jednosměrném provozu i v noci...“**

*Zpracovateli posudku ani příslušnému úřadu není zřejmé, ze které pasáže posudku je uvedená citace převzata. Obecně však lze konstatovat, že i stávající trať umožňuje navýšení intenzit nákladní dopravy. Kapacita stávající jednokolejné trati bez výhybny je však limitována. Oficiálně uváděna propustnost stávající trati 52 vlaků/24 hod je využita na 92 %, což znamená, že trať je již dnes zatížena na hranici své výkonnosti. Prakticky volný prostor pro další nárůst dopravy je tedy v nevyužívaných nočních hodinách.*

- **Pro posouzení dopravy na přejezdech byly použity zastaralé údaje ze sčítání dopravy roku 2005.**

*Projektant vycházel při stanovení intenzit dopravy na silnici I/68 (a tedy i délky front na přejezdu) z oficiálně dostupných a standardně používaných údajů z celostátního sčítání dopravy RSD na vybrané komunikační síti (2005). Tyto intenzity byly vynásobeny stanovenými růstovými koeficienty dopravy pro příslušné výpočtové roky 2008 a 2010. Postup byl metodicky správný.*

- **Není zpracován havarijní plán.**

*Havarijní plán se standardně vypracovává ve fázi dokumentace pro územní řízení a stavební povolení, v rámci posuzování EIA není nezbytným podkladem.*

- **Soulad s ÚPn – není zmínka o výstavbě výhybny.**

*V rámci dokumentace EIA je doloženo (jako jedna z povinných příloh) vyjádření příslušného stavebního úřadu v Hnojníku k záměru z hlediska souladu s ÚP dokumentací. Dle doloženého vyjádření stavebního úřadu Hnojník ze dne 16. 1. 2008 pod č.j. výst.24/328/2008/Fi je stavba v souladu s platným územním plánem obce Střítež. Vyjádření stavebního úřadu bylo formulováno na základě předloženého aktuálního projektu, který obsahoval mj. i realizaci výhybny v oblasti Hnojník – Střítež. Jak je uvedeno přímo ve vyjádření stavebního úřadu: „...Úsek trati mezi žst. Hnojník a zastávkou Střítež je v km 126,900 – km 128,279 navržen ke zdvojkolejnění s funkcí výhybny především pro nákladní vlaky....“.*

- **Dendrologický průzkum neodhalil, že v km 129,0 – 129,3 se nachází obecní park.**

*Dendrologický průzkum, tj. podrobný průzkum dřevin potenciálně dotčených posuzovaným záměrem, slouží k identifikaci množství dřevin, které bude s velkou pravděpodobností v souvislosti s realizací konkrétní stavby vykáct.*

*V dendrologické studii, která je součástí doplněné dokumentace EIA, jsou v zmíněném úseku drážních kilometrů 129,0 až 129,3 popsány druhy dřevin, které bude třeba v souvislosti s plánovanou stavbou pravděpodobně vykáct.*

- **Zpracovatel posudku nenavrhuje správné řešení problému migrace zvěře v oblasti Střítežského lesa. Nesouhlas s výstavbou oplocení, trať je rozdělená přejezdem, docházelo by k vbihání zvěře mezi ploty.**

*Z podmínek definovaných v návrhu stanoviska a vyplývajících z posudku je zřejmé, že v dalším stupni projektové dokumentace bude věnována patřičná pozornost problému migrace zvěře v oblasti Střítežského lesa.*

*Problematiku křížení migračních tras s železniční tratí je nutno řešit mj. patřičně dimenzovanými propustky, které budou opatřeny dostatečně dlouhými naváděcími ploty.*

- **Zpracovatel posudku se nijak nevypořádal s tím, že komplexní charakteristika vlivů na významné krajinné prvky je zákonnou náležitostí dokumentace a v daném případě taková komplexní charakteristika provedena nebyla.**

*Komplexní vyhodnocení zásahu stavby do VKP v rámci kapitoly D doplněné dokumentace EIA se jeví pro účely procesu EIA, který má za úkol specifikovat jednotlivé vlivy stavby, vymežit jejich velikost a následně navrhnout případná opatření k eliminaci, minimalizaci, příp. kompenzaci nepříznivých vlivů, dostatečné.*

*V návrhu případného souhlasného stanoviska je uvedeno následující opatření: „V rámci územního řízení (resp. před vydáním územního rozhodnutí) je nutné dle § 4 odst. 2 zákona č. 114/1992 Sb. požádat příslušný orgán ochrany přírody o vydání závazného stanoviska k zásahu do významných krajinných prvků, které budou dotčeny stavbou. Pro vydání tohoto stanoviska je třeba doplnit a předložit biologické hodnocení ve smyslu § 67 zákona č. 114/1992 Sb.“*

- **Zpracovatel posudku v rozporu se zákonem EIA všechna písemná vyjádření nevypořádal, když zcela opominul písemná vyjádření uplatněná k původní dokumentaci, tj. v zákonné lhůtě od zveřejnění této dokumentace dne 5. 2. 2008, před tím, než byla tato dokumentace vrácena předkladateli k dopracování.**

*Připomínky doručené k dokumentaci EIA záměru (zveřejněna dne 05.02.2008 na úřední desce krajského úřadu) byly vzaty příslušným úřadem (Krajský úřad Moravskoslezského kraje) v úvahu a zejména na jejich základě došlo k vrácení dokumentace oznamovatelé (dopisem č.j. MSK 48362/2008 ze dne 31.3.2008) a ke stanovení požadavků na doplnění dokumentace a zohlednění připomínek vzešlých z došlých vyjádření k dokumentaci*

*záměru. Dopracování dokumentace krajský úřad požadoval zpracovat přehledně, kompaktně, v souvislostech a předložit dopracování v takové formě, aby nevznikala nutnost využívat další podkladové materiály. Tzn. že došlé relevantní připomínky byly vypořádány a zapracovány do doplněné dokumentace. Z uvedeného vyplývá, že posudek zpracovaný dle přílohy č. 5 zákona o posuzování vlivů na životní prostředí vycházel zejména z doplněné dokumentace posuzovaného záměru, kterou v posudku hodnotil a vypořádal se s připomínkami doručenými k této doplněné dokumentaci (zveřejněna dne 16. 10. 2008).*

### **Souhrnné vypořádání vyjádření a připomínek vznesených v rámci VEŘEJNÉHO PROJEDNÁNÍ**

V této kapitole je uvedena stručná podstata jednotlivých vyjádření vznesených v rámci veřejného projednání a reakce zpracovatele posudku s případným návrhem řešení jednotlivých připomínek.

Vzhledem k tomu, že připomínky vznesené v rámci veřejného projednání se často opakovaly, resp. jejich podstata byla obdobná, je vypořádání uvedeno souhrnným způsobem.

#### **- Upřesnit typ vlaků, které budou jezdit po trati**

*Osobní vlaky = Postupem doby budou stávající staré soupravy nahrazovány novými pantografickými jednotkami. Bude to záležitost dopravců, dnes především ČD a.s., výhledově i jiných dopravců.*

*Nákladní vlaky = Rn (rychlé nákladní vlaky), Pn (průběžné nákladní vlaky), Vn (vyrovnávkové nákladní vlaky s prázdnými vozy), Mn (manipulační nákladní vlaky určené k rozvozu místní zátěže, obsluze nákladíšť a vleček). Předpokládané maximální počty jednotlivých vlaků pro jednotlivé směry jsou uvedeny na str. 123 doplněné dokumentace EIA.*

#### **- V obci Strážnice doplnit měřicí bod v místě křížení komunikace I/68 a železniční trati.**

*Na základě vznesené připomínky v rámci veřejného projednání je v návrhu případného souhlasného stanoviska doporučeno rozšířit akustické měření plánované po realizaci stavby o měření v následujícím bodě: MM v místě křížení komunikace I/68 a železniční trati v obci Strážnice, ve venkovním chráněném prostoru a venkovním chráněném prostoru stavby. Toto měření provést v rámci zpřesnění akustické studie v dalších stupních projektové přípravy.*

#### **- Vysvětlení rozdílů u hlukových map (např. 2B-2N vs. 2B – 2D, 2B-3N vs. 2B-3D)**

*Na veřejném projednání bylo poukazováno na nesrovnalosti v denní a noční hladině akustického tlaku v oblasti lesa u obce Strážnice. Denní hladina byla v místě lesa nižší než noční hladina. Tato problematika byla prověřena s následujícím závěrem.*

*Pro výpočet dle dostupných informací a vstupních dat byly použity relevantní údaje. Byl vytvořen 3D model. Při zpřesňování a doladování matematického modelu, konkrétně akustických útlumových vlastností lesního komplexu, což bylo prováděno jako poslední fáze výpočtu plošného rastru v okolí Strážnice, nedošlo při exportu výstupů modelových výpočtů v souhrnu cca 80 akustických map do pdf formátu v rámci doplněné dokumentace EIA k vyexportování poslední verze hladin akustického tlaku pro tuto lokalitu. V příloze č. 1, která je součástí tohoto vypořádání, je uvedena správná verze plošné hlukové mapy. Na výkresu je vidět snížení akustického tlaku pro několik objektů u Strážnického lesa. Změna však nemá žádný vliv na navrhovanou protihluková opatření. Jednalo se pouze o grafické zobrazení. Pro návrh protihlukových opatření byl použit správný model.*

#### **- V protokolech z měření není uvažováno s vysokou hladinou pozadí.**

*Měření akustického tlaku pro hlukovou studii, která tvoří přílohu č. 17 doplněné dokumentace EIA, byla z velké části zpracovávána externími měřicími firmami (úředními měřiči). Prováděná měření nebyla zaměřena na zjištění celkové akustické situace v daném území, ale čistě na hluk ze železničního provozu. Tomu také odpovídala i zvolená metodika měření v souladu s normou ČSN ISO 1996. Tzn. že na většině míst byly měřeny vždy pouze akustické události odpovídající průjezdům jednotlivých vlaků a hodnoty těchto událostí byly stanovovány z naměřeného průběhu hladin akustického tlaku, který byl zaznamenáván v 1s náměrech. Hluk*

odpovídající průjezdu vlaku v daném místě pak byl kvantifikován buď pomocí hladin akustické expozice SEL nebo pomocí ekvivalentních hladin akustického tlaku A pouze za dobu průjezdu vlaku. Tyto hladiny se tedy zjišťují z naměřeného průběhu tak, že do výpočtu SEL nebo LAeq zjišťované akustické události, v daném případě průjezdů jednotlivých vlakových souprav, se berou pouze hodnoty, které vystoupí nad hlukové pozadí v době měření a to tak, aby tyto hodnoty již nebyly tímto pozadím ovlivněny. Tento postup je v souladu s normovými požadavky ČSN ISO 1996. U měření prováděných firmou Ecological Consulting byly zjišťovány nejen tyto hodnoty průjezdů, ale i celkové hladiny akustického tlaku A v době prováděné hlukové sondy. V naměřených datech jsou udávány správně i hodnoty procentního rozložení hladin akustického tlaku A v době měření a tedy i hladina L90, která charakterizuje ve smyslu citované normy ČSN ISO 1996 hladinu akustického tlaku prostředí – tzv. praktické hlukové pozadí). Je to tedy hladina akustického tlaku A, která se v daném místě vyskytuje více jak v 90 % doby měření.

Vzhledem k tomu, že měření sloužila především jako měření pro kvantifikaci hladiny akustického tlaku A z provozu na železnici a tedy pro kontrolu správné funkčnosti a šíření hluku ve 3D modelu z provozu na železniční trati, byly zjišťovány hodnoty akustických dějů – průjezdů vlakových souprav nad hladinami hluku pozadí a tedy zvolené postupy měření i vyhodnocení byly správné. Vzhledem k velikosti energie akustického signálu průjezdu vlaku by i v případě nevhodně zvoleného vyhodnocovacího intervalu pro hladinu SEL, či LAeq průjezdu byla chyba a ovlivnění těchto hodnot případným hlukovým pozadím na začátku a konci akustického děje – průjezdu vlaku v porovnání s energií sledovaného akustického signálu průjezdu zanedbatelná.

#### - Výhybna – vysvětlení jak bylo zohledněno brždění v rámci akustické studie

Dle sdělení zpracovatele Hlukové studie bylo při posuzování akustické zátěže pro okolí výhybny počítáno s možným letným míjením osobních vlaků. V tomto případě by se osobní vlaky nerozjížděly ani by nebrzdily. V případě nákladních vlaků bylo počítáno s bržděním a rozjížděním 3 párů nákladních vlaků, tj. celkem 6 nákladních souprav z celkového uvažovaného maximálního počtu 27 vlaků v tomto směru. K míjení vlaků na této výhybně by docházelo pouze při maximálním využití směrování dopravy ve směru ŽST Dobrá – Č. Těšín. Vzhledem k doplňujícím informacím zástupců SŽDC však předpokládané normální rozdělení dopravy v tomto směru bude pouze 30 %. Tzn., že v tomto případě může být tato výhybna využívána k míjení vlaků pouze v menší míře. Pro výjimečné stavy a plánovanou maximální propustnost této žel. tratě je však nutné její zachování.

##### Možné stavy:

a) Pro žst. Hnojník – staniční kolej č.3, včetně výhybny – staniční kolej č.3a:

- hluk z jízdy dvou osobních vlaků současně – letmé míjení,
- hluk z jízdy dvou nákladních vlaků současně – letmé míjení.

b) Jen pro výhybnu t.j. staniční kolej č. 3a:

- zastavení a rozjezd nákladních vlaků bez ohledu na množství.

Stavy, které jsou výše popsány byly posouzeny, avšak pro samotný návrh protihlukových opatření je rozhodující průjezd vlakové soupravy maximální předpokládanou rychlostí v daném úseku ( $O_s = 100$  km/h,  $N = 85$  km/h).

V návrhu je počítáno s průjezdem všech osobních a 21 nákladních souprav plnou rychlostí a 6 nákladních souprav, které budou brzdit a rozjíždět se. V případě, že by došlo k průjezdu všech souprav (27 nákladních a všechny osobní) maximální rychlostí bude nárůst ekvivalentní hladiny hluku zanedbatelný (nižší než 0,5 dB). Při průjezdu dvou vlaků současně je výsledná ekvivalentní hladina akustického tlaku samozřejmě vždy vyšší než při průjezdu jednoho vlaku, ale zároveň nedosahuje hladiny dvou po sobě samostatných průjezdů za časový interval. Z toho plyne, že horší stav nastane, když budou vlaky jezdit samostatně a tento stav byl také použit pro návrh PHO.

Protože se sledovaná ekvivalentní hladina akustického tlaku přepočítává na průběh celého dne, je proto vždy nejdůležitější počet projíždějících souprav. V případě, že by projížděly vždy dvě soupravy naráz, budou se ve výpočtu chovat jako jedna hlučnější souprava, což je příznivější, než průjezd dvou po sobě jedoucích.



#### **- Ochrana objektu č.p. 176, Strítěž (manž. Tomalovi)**

Oblast, kde je situován objekt č.p. 176 v obci Strítěž je cloněna navrhovanou PHC. V tomto stupni projektové dokumentace však ještě není rozhodnuto o materiálu této PHC. V této fázi projektové přípravy jsou prověřovány geometrické vlastnosti a územní možnosti pro umístění PHC a také její předpokládaná účinnost, tzn. zda vůbec je možné území ochránit a do jaké míry. Tzn. že v tomto stupni projektové přípravy není tedy nutné prověřovat každý objekt.

Z plošného vyjádření (viz. grafická příloha Hlukové studie Doplněné dokumentace EIA) je patrné, že v noční době by se v této oblasti za navrženou PHC měly hladiny akustického tlaku pohybovat v pásmu pod 50 dB a v denní době pod 55 dB.

Detailní řešení akustické situace poblíž jednotlivých železničních přejezdů bude muset být provedeno v rámci dalších stupňů projektové dokumentace, kdy bude také znám již přesný způsob a typ zabezpečení tohoto přejezdu a tomu odpovídajícího signalizačního zařízení a akustických parametrů tohoto zařízení.

#### **- Přejezd Dobruška – Šprochovice – zvážit prodloužení PHC i za přejezd**

V kapitole III.6 tohoto stanoviska je uvedena následující podmínka: „V dalším stupni projektové dokumentace detailně prověřit např. návrh protihlukové stěny v km 126,3 až 126,5; návrh protihlukové stěny v km 126,4 až 126,6; návrh spojení PHS 2B-12 (SO 17-33-03) a PHS 2B-13 (SO 17-33-04); návrh rozšíření PHS 2B-14 (SO 17-33-05), návrh prodloužení PHS 2B-10 (SO 17-33-01), návrh prodloužení PHC končící v km 127,9, návrh prodloužení PHC u přejezdu Dobruška – Šprochovice i za přejezd.“

#### **- Horní Tošanovice – požadavek na řešení protihlukových opatření společně pro železnici a silnici**

Hodnocený záměr se zabývá pouze řešením vlivu železniční trati na okolí. Jak je patrné z akustického posouzení pro kumulaci železniční a silniční dopravy v prostoru Tošanovic, je v daném území dominantním zdrojem hluku právě silniční doprava na R48. Pouze u nejbližší zastavby v km 124,200 – 124,600 by mohlo docházet k významnějšímu ovlivnění zastavby železničním hlukem, a proto zde byla navržena PHC u zdroje hluku, tedy u železniční trati. Vzhledem k tomu, že jednotlivé zdroje hluku jsou v rozdílných vzdálenostech od chráněné zastavby má PHC vždy největší účinnost pouze pro zdroj hluku, u kterého je umístěna. Proto řešit oba zdroje v hluku společným PHC by bylo v dané konfiguraci terénu akusticky vždy pro jeden ze zdrojů hluku neúčinné. V tomto případě by bylo nutné chránit protihlukovou clonou každý zdroj. Společné protihlukové opatření by v tomto případě bylo neúčinné.

#### **- Zvýšení hlukové zátěže v souvislosti s posuzovaným záměrem; nelze splnit hygienické limity ve venkovním chráněném prostoru**

Na základě předložené Hlukové studie v rámci Doplněné dokumentace EIA je možné potvrdit, že hlukový limit ve venkovním chráněném prostoru je na většině lokalit nacházejících se podél železniční trati překračován již nyní. Vzhledem k tomu, že i dnešní trať umožňuje přenesení zvýšeného provozu, došlo by na stávající železniční trati bez PHC k navýšení hlukové zátěže.

Plánovaná optimalizace trati, včetně navržených rozsáhlých protihlukových clon, by stávající stav akustické zátěže území neměla výrazně změnit díky použitým novým technologiím při výstavbě a provozu. V části území naopak dojde ke zlepšení oproti stávajícímu stavu, pouze u některých lokalit dojde k mírnému zhoršení.

Protihluková opatření na ochranu objektů v blízkosti železniční trati před nadlimitními ekvivalentními hladinami akustického tlaku A jsou řešena dvěma způsoby, a to formou protihlukových clon a tam, kde to není možné i pomocí individuálních protihlukových opatření. PHC byly na základě dostupných vstupních dat navrhovány tak, aby zajistily maximální akusticko-ekonomický efekt v daném stupni projektových podkladů.

V případě, že bylo modelovými výpočty zjištěno možné překročení hygienického limitu v chráněném venkovním prostoru staveb, bylo přistoupeno k návrhu protihlukových clon tak, aby byl tento limit splněn. Vzhledem k tomu, že v rámci této tratě jako celku bylo prokázáno, že na větší části trasy mohou navrhované PHC dostatečně akusticky clonit, bylo možné tyto závěry v rámci komplexního vyhodnocení záměru vzít v úvahu. V některých problematických místech nebylo možné zajistit ochranu chráněného venkovního prostoru staveb,



at' již z důvodů umístění objektu vůči zdroji hluku, morfologie terénu, nízké účinnosti protihlukové clony apod. V těchto případech tedy bylo přistoupeno k návrhu ochrany vnitřního prostředí chráněných staveb.

Vzhledem k tomu, že záměr je teprve v prvních fázích projektové přípravy, tzn. v procesu EIA a tomu odpovídá i úroveň a podrobnost znalosti vstupních informací a dat a záměr je před procesem územního řízení, je v dalších stupních přípravy požadováno spolu se zpřesňováním ostatních podkladů a vstupních dat i následně zpřesnit akustickou studii včetně upřesnění, či doplnění všech protihlukových opatření navrhovaných v této fázi. Ještě tedy bude následovat řada kontrolních mechanismů, které umožní navrhnout a projekčně připravit optimální akustická opatření z hlediska jejich akustického efektu. Po realizaci stavby budou provedena ověřovací měření, která by měla prokázat, zda jsou navržená protihluková opatření dostatečně účinná tak, aby byly splněny zákonné požadavky na ochranu zdraví před hlukem.

Je nutno rovněž poznamenat, že v dokumentaci EIA je uvedeno, že výpočty jsou prováděny pro maximální teoretický provoz vždy v jednom směru. Na základě těchto předpokladů provozu je výpočet na straně bezpečnosti. Lze tedy očekávat, že skutečný stav bude příznivější.

#### - **Požadavek na provedení měření na obdobné trati**

Aby bylo možno objektivně porovnat naměřené hodnoty, musela by se skutečně najít srovnatelná trať a srovnatelné typy vlaků, což je obtížně řešitelná úloha.

Zpracovatel Hlukové studie proto zvolil pro tento stupeň projektové přípravy adekvátní postup. Tzn. ověřil svůj 3D výpočtový model dle stávajícího stavu při využití možností a databázových emisních dat softwarového prostředku a vzhledem k tomu, že vypočtené hodnoty vycházely především vyšší než naměřené pro konkrétně měřený stav, použil logicky pro výhled softwarové prostředky a emisní hodnoty, které nabízí programový produkt. Toto je regulérní postup odpovídající danému stupni projektové přípravy.

Po realizaci stavby budou provedena ověřovací měření, která by měla prokázat, zda jsou navržená protihluková opatření dostatečně účinná tak, aby byly splněny zákonné požadavky na ochranu zdraví před hlukem. V případě, že se prokáže, že nejsou splněny hygienické limity, nebude možné daný záměr zkolaudovat a bude nutné provést jejich případné doplnění, či rozšíření.

#### - **Nebyly posouzeny kumulace R48 a železniční trati z hlediska akustiky**

Posouzení souběhu rychlostní komunikace R48 a železniční trati č. 322 je posouzeno v kapitole 7.6 Hlukové studie. Tento fakt je doložen i v grafické podobě v mapové příloze Hlukové studie – příloha č.17.

#### - **Závod HYSCO nebyl zhodnocen v akustické studii**

V době zpracování hlukové studie byl objekt závodu HYSCO rozestavěn a nebyly k dispozici potřebné údaje o výše uvedeném záměru. (viz § 5 odst. 2 zákona o posuzování vlivů na životní prostředí).

V kapitole III.3 stanoviska je uvedena podmínka týkající se zpřesnění podkladů a informací zejména v hlukové studii a se zpřesněním odpovídajících protihlukových opatření.

#### - **KNI metoda – připomínky k využití v českém prostředí**

KNI index nebyl využíván pro všechny navržené protihlukové stěny, ale pouze pro nejasné případy.

Tento zjednodušený výpočet lze skutečně použít pouze za určitých předpokladů. Mohou ale přiblížit danou situaci a spíše sloužit např. pro porovnání více variant řešení PHO.

#### - **Ochrana školních objektů ve Stříteži z hlediska hluku**

Autor připomínky má patrně na mysli možné zhoršení akustického komfortu ve vnitřním chráněném prostoru školského zařízení.

Posouzení ekvivalentních hladin akustického tlaku A ve venkovním chráněném prostoru a vnitřním chráněném prostoru školských zařízení bylo provedeno pro variantu 1 (optimalizace železniční trati v úseku Frýdek-Místek – Český Těšín). Hluková zátěž pro školu ve Stříteži byla vypočítána a vyhodnocena pro výhledový provoz. Vzhledem k udávaným nízkým hodnotám v akustické studii se jedná o hodnoty i s uvažováním navržených protihlukových clon.

Pro přibližné zjištění útlumu použitých oken byl zpracován vzorek několika měření. Měření byla provedena u rodinného domu Dobratice č.p. 176, Strítěž č.p. 53, Ropice č.p. 17 a Dobrá č.p. 358. Naměřený rozdíl vnitřního hluku oproti vnějšímu se pohyboval od 21 do 29 dB. Tento rozdíl samozřejmě záleží především na kvalitě použitých oken a jejich konstrukci. Blíže je tato problematika rozebrána ve vyjádření posuzovatele k příloze č. 17 – Hlukové studii v samotném posudku.

Pro velká okna ze školských zařízení uvažoval zpracovatel akustické studie s předpokládaným útlumem na straně bezpečnosti, a to pouze 17 dB. Tento předpoklad by měla splňovat i mírně pootevřená okna (např. pootevřená ventilace apod.).

Na základě vznesené připomínky doporučil posudek následující opatření:

1. Na základě zpřesňování podkladů a informací v rámci přípravy záměru v dalších stupních projektové přípravy zpřesnit i hlukovou studii a odpovídající protihluková opatření.

2. Provést po realizaci stavby měření v daném školském zařízení (základní a mateřská škola Strítěž č.p. 108), které by ověřilo deklarované splnění hygienických limitů ve venkovním chráněném prostoru staveb i vnitřním chráněném prostoru staveb.

#### - Nádraží Český Těšín – zvážit typ hluku

Jak již bylo uvedeno v rámci posudku, hodnocení hluku ze seřadovacího nádraží pouze pomocí impulsního hluku je velmi diskutabilní a tím pádem je i diskutabilní použití limitů pro impulsní hluk.

Impulsní hluk je definován následovně: „Impulsní hluk je vytvářený jednotlivými zvukovými impulzy s dobou trvání do 200 ms.“ Tato časová hranice vyplývá právě z fyziologie sluchového orgánu a patří mezi základní otázky fyziologické akustiky. Při narážení vagónů na sebe pomocí nárazníků sice dochází k nárazu tuhých těles na sebe (kovu na kov), ale nárazníky kolejových vozidel mají tlumení a tedy nedochází k tvrdým nárazům. Zrovna tak i při nájezdu vagónu na kovovou zarážku dochází k nárazu odvalujícího se kovového objektu na stojící zarážku a následně k jejímu posunu po kolejnici. Také tento děj nelze jednoznačně zařadit jako impulsní. Proto zařazení tohoto hluku mezi impulsní hluk není v předložené Hlukové studii v rámci doplněné dokumentace EIA jasně prokázána.

Součástí posuzované optimalizace železniční trati není úprava stávajícího seřadovacího nádraží. Podoba stávajícího seřadovacího nádraží zůstane zachována s výjimkou formální úpravy některých kolejových napojení. Z modernizovaných kolejí nebude možný přímý posun na svážný pahrbek. Technologie zásobování a odvozu výrobků z PZ Nošovice bude probíhat výhradně formou ucelených vlaků. Vlaky se budou v žst. Český Těšín pouze křížovat, popř. měnit směr jízdy. Objem seřadovacích prací tedy nesouvisí s výrobou v PZ Nošovice ani s optimalizací tratě.

Protože situace v okolí seřadovacích nádraží je vždy velmi obtížně řešitelná, doporučuje se v dalším stupni projektové přípravy přehodnotit a prokázat skutečný charakter hluku, zpřesnit akustickou situaci v okolí seřadovacího nádraží a samozřejmě optimalizovat a doplnit návrhy protihlukových opatření za účelem minimalizace již dnes problematické akustické situace.

#### - Záměr není v souladu s celostátní koncepcí dopravy

Záměr je součástí Usnesení vlády ČR č. 550 ze dne 10. května 2006 a Deklarace porozumění, kde je optimalizace předmětné trati a vedení nákladní dopravy po této trati jednou z podmínek minimalizace negativního vlivu průmyslové zóny Nošovice na životní prostředí.

#### - Záměr není v souladu s územně plánovací dokumentací

V rámci dokumentace EIA je doloženo (jako jedna z povinných příloh) vyjádření příslušného stavebního úřadu v Hnojníku k záměru z hlediska souladu s ÚP dokumentací. Dle doloženého vyjádření stavebního úřadu Hnojník ze dne 16. 1. 2008 pod č.j. výst.24/328/2008/FI je stavba v souladu s platným územním plánem obce Strítěž.

Vyjádření stavebního úřadu bylo formulováno na základě předloženého aktuálního projektu, který obsahoval mj. i realizaci výhybny v oblasti Hnojník – Strítěž. Jak je uvedeno přímo ve vyjádření stavebního úřadu: „...Úsek trati mezi žst. Hnojník a zastávkou Strítěž je v km 126,900 – km 128,279 navržen ke zdvojkolejnění s funkcí výhybny především pro nákladní vlaky....“.

**- Požadavek na využití jiného dopravního koridoru pro nákladní dopravu**

*Posouzení vlivu stavby na životní prostředí a zdraví obyvatel, probíhá řádným procesem EIA dle zákona č. 100/2001 Sb. ve znění pozdějších předpisů. Jedním z úkolů tohoto procesu je posoudit, zda je předložený záměr z hlediska vlivů na životní prostředí a obyvatelstvo akceptovatelný či nikoliv, případně vymezit podmínky pro fázi projektových příprav, výstavby i provozu, při jejichž splnění je možné záměr akceptovat.*

*Zpracovateli posudku nejsou známy takové technicky nepřekonatelné a závažné vlivy stavby na životní prostředí, případně obyvatelstvo, které by znemožňovaly realizaci stavby.*

*V kapitole III.6 stanoviska jsou formulovány podmínky pro fázi projektových příprav, výstavby i provozu, při jejichž splnění je možné z hlediska vlivů na životní prostředí a obyvatelstvo danou stavbu akceptovat.*

**- Není zaručeno omezení provozu na železniční trati od 24<sup>00</sup> do 4<sup>00</sup>**

*Dle sdělení oznamovatele nejsou osobní vlaky plánovány v době 24:00 - 3:30 hod. Noční směna od 22:00 do 06:00 hod bude využívána jednak pro vyrovnání výkyvů v technologii vlečky, ale především pro předzásobení vlečky automobilky pro zahájení ranní směny. Pro ranní směnu v automobilce předpokládá vlečková technologie návoz 5 vlaků v době 22:00 – 6:00 hod a odvoz zbývajících aut naložených v odpolední směně - cca 2 vlaky. Dopravu vlaků v době 24 – 4 hod nelze z tohoto důvodu zcela vyloučit, a to ani v případě nerealizace optimalizace této trati. Naopak v případě nerealizace této optimalizace bude ve vztahu k propustnosti stávající tratě spíše nutné více využít i noční dobu.*

**- Zdůvodnění realizace výhybny**

*Z dopravního hlediska se prakticky nejedná o výhybnu, ale o prodloužení stanice Hnojník směrem na Český Těšín o jednu kolej č.3a délky 656 metrů na vykřížování dvou nákladních vlaků, nebo nákladního a osobního vlaku. Kolej č.3a pak pokračuje plynule do stanice Hnojník do koleje č.3 a spolu se souběžnou kolejí č.1+1a tvoří ucelený dvoukolejný úsek délky 1530 metrů.*

*Podle předpisu ČD D24 o zjišťování propustnosti železničních tratí je trať přetížena, je-li zatížena více jak na 67 % jednotky času, což v jedné hodině znamená, že na jízdu vlaků a obsazení trati je k dispozici 40 minut a 20 minut jsou předepsané zálohy v propustnosti trati na vyrovnání mimořádností a nepravidelností železničního provozu, což při nájezdu nákladních vlaků z jiných států při dovozu a vývozu nelze vyloučit. Osobní doprava je zadaná v hodinovém taktu a v ranní, odpolední špičce a odvozu z odpolední směny v 30 minutovém taktu. Dva osobní vlaky v omezujícím úseku Hnojník – Český Těšín při požadovaném křížování ve stanici Hnojník, obsadí trať každou hodinu na 30 minut, takže na jízdu nákladního vlaku zbývá 10 minut. Jeho jízdní doba Český Těšín - Nošovice je však minimálně 23 minut. Bez výhybny je tak překročeno obsazení tratě přes požadovaných 40 minut v jedné hodině. Trať by tak byla přetížena, což je u nově navrhovaných zařízení nepřijatelné.*

*Zřízením výhybny neboli prodloužením stanice Hnojník bude možno provést v jedné hodině jeden pár osobních a jeden pár nákladních vlaků. Bez prodloužení stanice Hnojník a možnosti křížování nákladního vlaku se převezou jen jeden nákladní vlak, ovšem při nežádoucím přetížení trati. Ve špičkách, kdy mají jet osobní vlaky v taktu 30 minut, se nepřevezou žádný nákladní vlak.*

**- Garance rozpadu dopravy v poměru 70 % směr Frýdek – Místek a 30 % směr Český Těšín**

*Vzhledem k rozmístění výrobních a distribučních míst automobilek a na základě logistických předpokladů automobilky HMC lze z logiky věci s největší pravděpodobností očekávat směřování ucelených vlaků především na západ. Proto projektant předpokládá, že většina vlaků (cca 70 %) bude směřovat z PZ Nošovice směrem na Ostravu Kunčice s úvratí ve Frýdku-Místku, zbývajcí vlaky (cca 30 %) budou směřovat do Českého Těšína.*

*Toto rozložení a počet vlaků může dle obchodních aktivit a dle vývoje logistiky výrobce v průběhu let mírně kolísat.*

*Kapacita každého směru však musí umožňovat převzít plnou zátěž všech vlaků. Toho bude využito při postupném dokončování jednotlivých stavebních celků, kdy některé části trati budou vyloučeny zcela nebo bude provoz výrazně omezen a dále v budoucnu při výlukových stavech pro opravné práce a při mimořádných událostech.*

Přesnější vymezení intenzit železniční dopravy v jednotlivých směrech (směr PZ Nošovice – Frýdek-Místek, směr PZ Nošovice – Český Těšín) je třeba upřesnit v dalších stupních projektové přípravy, resp. po zahájení plné výroby v PZ Nošovice.

**- Nejsou uvažovány kumulace (bezúvrat'ové napojení v Ropici, vlečka v obci Hnojník)**

O bezúvrat'ovým napojením v Ropici ani o vlečce v obci Hnojník nejsou žádné informace. Je jen velmi obtížně predikovatelné, zda zkapacitněná trať v úseku Dobrá – Český Těšín přiláká další investory, kteří budou rovněž využívat kombinovanou dopravu. V tuto chvíli nejsou údaje o takovýchto plánovaných záměrech k dispozici. V případě, že by tomu tak skutečně bylo, bude třeba posoudit tyto plánované záměry v rámci samostatného procesu EIA, včetně posouzení vlivu obslužné dopravy z těchto záměrů na životní prostředí a obyvatelstvo.

**- Požadavek na měření vibrací v nejbližších objektech obce Strátež**

Projektant v rámci veřejného projednání přislíbil, že ve vytipovaných objektech u železniční trati v obci Strátež bude provedeno měření vibrací.

V kapitole III.6 stanoviska je zpracována podmínka týkající se realizace měření vibrací ve vytipovaných objektech nacházejících se poblíž železniční trati v obci Strátež, a to především s ohledem na již dnes provozovanou nákladní dopravu.

**- Nebyla věnována pozornost biokoridoru Žermanického přivaděče**

V kapitole III.6 stanoviska je uvedena podmínka: „Ve spolupráci s projektantem stavby R48 – MÚK Nošovice zajistit zpracování a předložení Studie zajištění a posílení funkce regionálního biokoridoru podél Žermanického přivaděče a biokoridoru Holčina“, případně jiným způsobem doložit konkrétní zajištění průchodnosti krajiny ve styku s železniční tratí, a to zejména v uvedených biokoridorech.

**- Nebyla věnována pozornost zprůchodnění biokoridoru Holčina**

V kapitole III.6 stanoviska je uvedena podmínka: „Ve spolupráci s projektantem stavby R48 – MÚK Nošovice zajistit zpracování a předložení Studie zajištění a posílení funkce regionálního biokoridoru podél Žermanického přivaděče a biokoridoru Holčina“, případně jiným způsobem doložit konkrétní zajištění průchodnosti krajiny ve styku s železniční tratí, a to zejména v uvedených biokoridorech.

**- Strátežský les – požadavek na zajištění migrační propustnosti pro zvěř**

V kapitole III.6 stanoviska jsou uvedeny podmínky, při jejichž dodržení bude zajištěna migrační propustnost trati pro zvěř.

**- Riziko střetů se zvěří, požadavek na provedení migrační studie**

V kapitole III.6 stanoviska jsou uvedeny následující podmínky:

1/ Provéřit případný vliv protihlukových stěn na migraci živočichů. V případě zjištění negativního ovlivnění propustnosti migračních tras, bude nezbytné realizovat technická opatření, pro zachování jejich propustnosti. Zejména u migračního profilu B (km stavby 120,1-120,3) a G.2 (km stavby 127,9) je třeba věnovat zvýšenou pozornost zachování migrační propustnosti trati a zlepšení podmínek pro migraci vodních savců.

2/ Zvážit možnost zachování rušených propustí pod stávající tratí i v rámci optimalizované trati.

3/ Ve spolupráci s místními mysliveckými sdruženími podchytit potenciální místa střetů (případná křížení stezek zvěře s tratí) a prověřit způsob technického řešení daného problému. Jako vhodné řešení se jeví technická opatření k zamezení vstupu zvěře na trať v kombinaci s doplněním možnosti překonání této překážky jiným způsobem (propustkem, využitím mostních objektů atp.). Speciální pozornost je třeba věnovat oblasti Strátežského lesa.

**- Protihlukové stěny – využití prosklených stěn s pískováním**

V kapitole III.6 stanoviska jsou uvedeny následující podmínky zohledňující uvedené požadavky:

1/ Architektonické řešení jednotlivých protihlukových clon (včetně barevného provedení) a jejich ozelenění řešit v dalším stupni projektových příprav.

Optimální vizuální působení protihlukových clon (navržených pouze po jedné straně kolejíště) na straně od kolejíště řešit vhodnou volbou materiálu a struktury protihlukové stěny. Je třeba zvážit i použití průhledných PHS (s vypískovanými proužky).

2/ V případě použití průhledných PHS by měla být použita skla s vypískovanými, hustě vedle sebe umístěnými tenkými proužky, které sklo zviditelní pro prolétávající ptáky."

#### - Vliv na krajinný ráz – vymezení bodu MKR č. 7 a č. 8

V textu u popisu místa krajinného rázu č. 7 došlo k chybě v přepisu. Je zde uvedeno, že MKR č. 7 se nachází v okolí obce Hnojník, přičemž ve skutečnosti se toto MKR nachází již na okraji obce Střítež. Popisovaná kilometráž je v pořádku a zmíněný přepis tedy nemá žádný vliv na popis a vyhodnocení vlivu záměru v MKR č. 7. V textu dále je popisováno správné MKR.

U MKR č. 8 došlo k podobné situaci. V textu je uvedeno, že MKR zahrnuje okolí obce Střítež a Ropice. Ve skutečnosti je však MKR vymezeno severněji od obce Střítež a nezahrnuje již tedy obec Střítež, ale pouze obec Ropice a její okolí. Stejně jako v předchozím případě nedošlo ke zkreslení popisovaných údajů, popisovaný úsek odpovídá úseku zaznačenému v mapě, uvedená kilometráž je odpovídající.

#### - Proč nebylo reagováno na vypořádání 220 připomínek občanů z března 2008 (připomínky k dokumentaci EIA)?

Připomínky doručené k dokumentaci EIA záměru (zveřejněna dne 05.02.2008 na úřední desce krajského úřadu) byly vzaty příslušným úřadem (Krajský úřad Moravskoslezského kraje) v úvahu a zejména na jejich základě došlo k vrácení dokumentace oznamovateli (dopisem č.j. MSK 48362/2008 ze dne 31.3.2008) a ke stanovení požadavků na doplnění dokumentace a zohlednění připomínek vzešlých z došlých vyjádření k dokumentaci záměru. Dopracování dokumentace krajský úřad požadoval zpracovat přehledně, kompaktně, v souvislostech a předložit dopracování v takové formě, aby nevznikala nutnost využívat další podkladové materiály. Tzn. že došlé relevantní připomínky byly vypořádány a zapracovány do doplněné dokumentace.

Z uvedeného vyplývá, že posudek zpracovaný dle přílohy č. 5 zákona o posuzování vlivů na životní prostředí vycházel zejména z doplněné dokumentace posuzovaného záměru, kterou v posudku hodnotil a vypořádal se s připomínkami doručenými k této doplněné dokumentaci (zveřejněna dne 16. 10. 2008).

Požadavky plynoucí z veřejného projednání záměru uvedené v zápisu z veřejného projednání, které jsou zahrnuty do podmínek případného sohlasného stanoviska:

1. Provedení kontrolního měření hluku před zahájením stavby.
2. Prověření vibrací u p. Sniegoně (Střítež pod tratí).
3. Řešení situace zvýšeného pohybu chodců ve Stříteži (podchodem).
4. Prověření hluku u výhybny v Hnojníku (chov koní s výběhem u tratě).

Požadavky plynoucí z veřejného projednání záměru uvedené v zápisu z veřejného projednání, které byly výše komentovány, vypořádány:

1. Prověření hlukových map a hlukové studie z důvodu napadení, že vycházela z nepravdivých údajů a měření v období se sněhovou pokrývkou.
2. Dopracování vyhodnocení kumulace vlivů všech souvisejících staveb s ohledem na migraci zvěře – migrační studie.
3. Prověření, zda by mohly protihlukové stěny být na obou stranách tratě stejně dlouhé, případně, zda lze přizpůsobit délku protihlukových stěn k délkám stěn u silnice (důvod odrážení hluku), protažení protihlukových stěn i za přejezd.
4. Stanovení podmínek, za jakých se budou míjet vlaky ve výhybně.
5. Prověření bodu křížení komunikace a železnice ve Stříteži.
6. Prověření ochrany vyšších pater domu p. Tomaly a ZŠ.
7. Přeprocování dokumentace, jelikož vycházela z nepravdivých údajů uvedených v hlukové studii.

8. Písemná odpověď na dotaz, proč nebyly vypořádány připomínky k dokumentaci z března 2008 a zapracovány do posudku (dopis krajského úřadu č.j. MSK 74215/2009 ze dne 5.5.2009).

## **6. Stanovisko příslušného úřadu z hlediska přijatelnosti vlivů záměru na životní prostředí s uvedením podmínek pro realizaci záměru, popřípadě zdůvodnění nepřijatelnosti záměru**

Krajský úřad Moravskoslezského kraje jako příslušný úřad ve smyslu § 22 zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí v platném znění a o změně některých souvisejících zákonů (zákon o posuzování vlivů na životní prostředí), ve znění pozdějších předpisů a v souladu s § 10 odst. 1 téhož zákona, na základě oznámení záměru, dokumentace, doplněné dokumentace a posudku EIA, vyjádření příslušných dotčených správních úřadů a dotčených samosprávných celků, občanských sdružení, iniciativ a veřejnosti, doplňujících informací, a výsledků veřejného projednání vydává podle § 10 odst. 3 výše uvedeného zákona z hlediska přijatelnosti vlivů záměru na životní prostředí

### **souhlasné stanovisko**

k záměru „Optimalizace trati Ostrava–Kunčice – Frýdek–Místek – Český Těšín, včetně PEÚ a optimalizace žst. Český Těšín“, předložené oznamovatelem: Správa železniční dopravní cesty, s.o., Dlážděná 1003/7, 110 00 Praha 1, IČ 709 94 234, zastoupeným Správou železniční dopravní cesty, s.o., Stavební správa Olomouc, Nerudova 1, 772 58 Olomouc s tím, že níže uvedené podmínky tohoto stanoviska budou respektovány a zahrnuty jako součást podmínek v návazných správních řízeních (viz § 10 odst. 4 zákona o posuzování vlivů na životní prostředí).

Záměr je zařazen dle přílohy č. 1 výše uvedeného zákona do kategorie II bodu 9.2 Novostavby, rekonstrukce, elektrizace nebo modernizace železničních drah; novostavby nebo rekonstrukce železničních a intermodálních zařízení a překladišť a je posuzován s ohledem na ustanovení § 4 odst. 1 písm. c) zákona o posuzování vlivů na životní prostředí.

Správní úřad, který vydává rozhodnutí nebo opatření podle zvláštních právních předpisů, zahrne do svého rozhodnutí nebo opatření požadavky k ochraně životního prostředí uvedené ve stanovisku, nebo ve svém rozhodnutí, popřípadě opatření uvede důvody, pro které tak neučinil nebo učinil jen zčásti.

#### Akceptovatelná varianta

Z hlediska vlivů na životní prostředí a obyvatelstvo jsou srovnatelnými a akceptovatelnými variantami varianta č. 1 (optimalizace trati v oznamovatelem předložené variantě), varianta č. 3 (bezúvratové napojení ve Frýdku-Místku) a případně varianta č. 4 (obchvat obce Dobrá).

Vzhledem k aktuální potřebě optimalizace železniční trati v návaznosti na již zahájenou výrobu v průmyslové zóně Nošovice se doporučuje upřednostnit přípravu a realizaci varianty č. 1, s možným postupným rozšířením zejména o variantu č. 3. Realizace těchto variant umožní snížení zatížení životního prostředí ze silniční dopravy. Varianta č. 3 samostatně neřeší aktuální potřebu optimalizace železniční trati v návaznosti na již zahájenou výrobu v PZ Nošovice.

Varianta č. 1 je realizovatelná za podmínky realizace opatření navržených ve stanovisku o hodnocení vlivu záměru na životní prostředí s tím, že níže uvedené podmínky tohoto stanoviska budou respektovány v následujících stupních projektové dokumentace a případně budou zahrnuty jako podmínky návazných správních řízení.

## PODMÍNKY SOUHLASNÉHO STANOVISKA

### Fáze projektových příprav záměru

#### Obecné

1. Neprodleně podrobně rozpracovat a projednat stavebně technické řešení varianty č. 3 (bezúvatřové napojení ve Frýdku-Místku), a to zejména s ohledem na možné ovlivnění životního prostředí a veřejného zdraví.
2. V dalším stupni projektové dokumentace, resp. po zahájení plné výroby v PZ Nošovice je třeba upřesnit intenzity železniční dopravy v jednotlivých směrech (směr PZ Nošovice – Frýdek-Místek, směr PZ Nošovice – Český Těšín).

#### Ochrana přírody a krajiny

1. Doplnit přírodovědné průzkumy pro časně jarní aspekt, a to v lokalitách, kde dochází k významným střetům přírodních či přírodě blízkých biotopů se záměrem optimalizace železniční trati (např. PP Kamenec, lesní porosty, místa křížení záměru s prvky ÚSES).
2. Předložit přírodovědný zoologický průzkum zaměřený na bezobratlé živočichy, obojživelníky a plazy, a to alespoň v těch lokalitách, kde dochází k největším střetům přírodních či přírodě blízkých biotopů se záměrem optimalizace železniční trati (např. PP Kamenec, lesní porosty, místa křížení záměru s prvky ÚSES).
3. Provést detailní průzkum vodní fauny všech křížených toků, pro vyloučení výskytu zvláště chráněných druhů živočichů. V případě zjištění těchto živočichů bude nutné vypracovat a realizovat technická opatření pro jejich ochranu.
4. Požádat dle § 4 odst. 2 zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, v platném znění, příslušný orgán ochrany přírody o vydání závazného stanoviska k zásahu do významných krajinných prvků, které budou dotčeny stavbou. Pro vydání tohoto stanoviska je třeba doplnit a předložit biologické hodnocení ve smyslu § 67 zákona č. 114/1992 Sb.
5. V rámci územního řízení požádat příslušný orgán ochrany přírody o souhlas z hlediska krajinného rázu dle § 12 odst. 2 zákona č. 114/1992 Sb.
6. V případě PP Kamenec zažádat o souhlas ke stavební činnosti v ochranném pásmu zvláště chráněného území dle § 37 odst. 2 zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, v platném znění.
7. Dle zákona o ochraně přírody a krajiny č. 114/1992 Sb. požádat příslušný orgán státní správy o udělení případné výjimky z ochranných podmínek dotčených zvláště chráněných druhů živočichů.
8. Dopracovat dendrologický průzkum ploch, na kterých bude nezbytné v souvislosti s prováděným stavebním záměrem odstranit stávající dřeviny.
9. Upřesnit rozsah kácení a zásahu do pozemků určených k plnění funkcí lesa - PUPFL (především v oblasti Střítežského lesa).
10. Před vydáním stavebního povolení požádat dle § 8 odst. 1 zákona č. 114/1992 Sb. o povolení ke kácení dřevin rostoucích mimo les. V žádosti musí být uvedeny všechny náležitosti § 8 odst. 3 prováděcí vyhlášky č. 395/1992 Sb., příslušného zákona (přesný počet kácených dřevin, označení druhů, obvody kmenů měřených ve výšce 1,3 m nad zemí, u keřů název druhu a m<sup>2</sup>, dále pozemky, na kterých se konkrétní dřeviny nachází). Žádost je vhodné doplnit o zhodnocení ekologické újmy dle metodiky AOPK Ohodnocení dřevin rostoucích mimo les a výpočet náhradní výsadby.
11. S dotčenými obcemi projednat rozsah a umístění náhradních výsadeb.
12. Provéřit případný vliv protihlukových stěn na migraci živočichů. V případě zjištění negativního ovlivnění propustnosti migračních tras, bude nezbytné realizovat technická opatření, pro zachování jejich propustnosti. Zejména v oblasti (lokalitě) Žermanického přivaděče a Holčiny je třeba věnovat zvýšenou pozornost zachování migrační propustnosti trati a zlepšení podmínek pro migraci vodních savců, a to v návaznosti na navržená protihluková opatření.
13. Zvážit a vyhodnotit možnost zachování v současné době funkčních propustí pod stávající tratí i v rámci optimalizované trati, které jsou navrženy ke zrušení.
14. Ve spolupráci s místními mysliveckými sdruženími podchytit potenciální místa střetů (případná křížení stezek zvěře s tratí) a prověřit způsob technického řešení daného problému. Jako vhodné řešení se jeví technická



opatření k zamezení vstupu zvířete na trať v kombinaci s doplněním možnosti překonání této překážky jiným způsobem (propustkem, využitím mostních objektů atp.). Speciální pozornost je třeba věnovat oblasti Střítežského lesa.

15. Na základě vyhodnocení migračních tras živočichů upravit technické parametry dotčených mostních objektů a propustů tak, aby nebránily v migraci žádné je využívající skupině živočichů. Zajištění jejich výšky pro podletování ptáky (současně je třeba na ně umístit zábrany proti vnikání ptáků těsně nad trať) a povrch jejich konstrukcí zajistit členitý, aby umožňoval hnízdění některých druhů.

Dále musí mostní objekty a propustky umožňovat migraci jak vodních živočichů (absence migračních bariér v tocích a co možná nejpřirozenější dno) tak i živočichům suchozemských (propustek, popř. prostor pod mostem musí vždy zahrnovat i dostatečně široký pás souše).

V rámci celého úseku je třeba v rizikových úsecích (z hlediska migrace fauny) zbudovat funkční migrační prostupy s dostatečně dlouhými naváděcími ploty, popř. jinými bariérami (v případě obojživelníků).

Naváděcími bariérami zabraňujícími vstupu živočichů na drážní těleso je třeba opatřit mosty, mostky a propustky v celém optimalizovaném úseku trati a zároveň tak tato díla využít jako funkční migrační prostupy pro živočichy.

16. V případě technického řešení založení mostních objektů s betonováním průmětu mostu v korytě toku, příp. dlažbou do betonu, je nutno, aby bylo takto upravené koryto toků (s prokázaným, či potenciálním výskytem skorců, střevlí a dalších vzácných vodních živočichů) dále upraveno volným ložením nejlépe plochých kamenů na dno, aby vznikaly úkryty a docházelo v čerění proudu.

17. Ve spolupráci s projektantem stavby R48 – MÚK Nošovice zajistit zpracování a předložení Studie zajištění a posílení funkce regionálního biokoridoru podél Žermanického přívaděče a Holčiny, případně jiným způsobem doložit konkrétní zajištění průchodnosti krajiny ve styku s železniční tratí, a to zejména v uvedených biokoridorech.

[V rámci následných správních řízení předložit garance (studii o stavu průchodnosti krajiny, o zajištění a posílení funkce biokoridoru a technická opatření k zajištění průchodnosti krajiny) dostatečné průchodnosti krajiny (migrační propustnost) přes železniční trať, zejména v oblasti Žermanického přívaděče a Holčiny. Zajistit průchodnost území pro velké savce, vegetačními úpravami zlepšit podmínky i v bezprostředně navazujícím území. Řešit hlukové a světelné podmínky pro zajištění funkčnosti průchodu.]

### **Akustická situace**

1. Na základě zpřesňování podkladů a informací v rámci projektové přípravy v dalších stupních zpřesnit vstupní data (včetně aktuálního měření počáteční akustické situace) i akustickou studii včetně optimalizace navržených PHO a výpočtu tzv. fasádního hluku (tj. rozložení hluku na fasádě po patrech) pro nejbližší chráněnou zástavbu v okolí železniční trati a v místech křížení silniční komunikace a železnice.
2. Provéřit ochranu vyšších pater obytných objektů a jiných chráněných objektů (např. školy, vícepatrové domy).
3. Po upřesnění možností a počtu míjejících se vlaků a počtu zastavujících vlaků ve výhybně upřesnit v dalších stupních projektové dokumentace akustické výpočty a provést optimalizaci navrhovaných opatření na nejhorší akusticky možný stav v tomto prostoru, tzn. např. i na stav, kdy by minimálně polovina nákladních vlaků byla nucena zastavit a rozjíždět se.
4. Po upřesnění typů zabezpečovacího a signálního zařízení na jednotlivých přejezdech hodnocené trati a jejich akustických parametrů provést detailní posouzení akustické situace v okolí žel. přejezdu a návrh protihlukových opatření pro objekty v těsném sousedství všech přejezdů.
5. Rozřadovací nádraží v Českém Těšíně řešit tak, aby byly splněny zákonné požadavky na ochranu zdraví před nepříznivými účinky hluku a vibrací. Je nutné přehodnotit a prokázat skutečný charakter hluku, zpřesnit akustickou situaci v okolí seřadovacího nádraží a optimalizovat a doplnit návrhy protihlukových opatření za účelem minimalizace již dnes problematické hlukové zátěže.
6. Zpřesnit akustické výpočty na základě podrobnějších podkladů a údajů a u vytypovaných objektů určených pro realizaci individuálních protihlukových opatření nebo u objektů, u kterých se budou předpokládat po zpřesňujících výpočtech vyšší hladiny akustického tlaku ve venkovním chráněném prostoru provést podrobný stavebně akustický pasport spolu s proměřením akreditovanou laboratoří dle normových postupů, prověřit soulad s normovými požadavky na zvukoizolační vlastnosti fasád a případně definovat požadavky na zvýšení zvukoizolačních vlastností hlukově exponovaných fasád chráněných objektů.



7. Provéřít a vyhodnotit dopad změny hlukové situace v okolí výhybny Hnojník.
8. Detailně prověřit návrhy protihlukových opatření - např. návrh protihlukové stěny v km 126,3 až 126,5; návrh protihlukové stěny v km 126,4 až 126,6; návrh spojení PHS 2B-12 (SO 17-33-03) a PHS 2B-13 (SO 17-33-04); návrh rozšíření PHS 2B-14 (SO 17-33-05), návrh prodloužení PHS 2B-10 (SO 17-33-01), návrh prodloužení PHC končící v km 127,9, návrh prodloužení PHC u přejezdu Dobratice – Šprochovice i za přejezd.
9. Provéřít možnost propojení protihlukové stěny v úsecích km 127,200 – 127,400 po jižní straně, 127,200 – 127,600 po severní straně (pozemky určené pro výstavbu). Provéřít možnost propojení PHS 2B-11 na PHS 2B-12, prodloužení PHS 2B-9 až ke km 127,050 po severní straně, v úsecích mezi PHS 2B-8 a PHS 2B-10 prověřit možnost výstavby PHS, PHS na severní straně od PHS 2B-7 až po PHS 2B-9 a propojení PHS 2B-6 a PHS 2B-8.
10. Provéřít možnost použití PHS zalomených k ose kolejí a jejich účinnost v daném místě.
11. Architektonické řešení jednotlivých protihlukových clon (včetně barevného provedení) a jejich ozelenění řešit v dalším stupni projektových příprav a následně konzultovat se zástupci jednotlivých obcí.
12. Optimální vizuální působení protihlukových clon (navržených pouze po jedné straně kolejíště) na straně od kolejíště řešit vhodnou volbou materiálu a struktury protihlukové stěny. Je třeba zvážit i použití průhledných PHS (s vypískovanými proužky).
13. Po upřesnění plánu organizace výstavby posoudit vliv výstavby na akustickou situaci zájmového území.
14. Použít veškeré dostupné technologie na snížení hluku šířícího se z mostních konstrukcí.

### **Vibrace**

1. Jako podklad pro návrh antivibračních opatření realizovat měření vibrací ve vytypovaných objektech nacházejících se poblíž železniční trati v obci Střítež, a to především s ohledem na již dnes provozovanou nákladní dopravu (včetně domu p. Sniegoně) a dále v obci Staré Město (např. ul. Železniční I a Železniční II).
2. Provést zpřesnění studie vibrací.
3. Pro minimalizaci vlivu vibrací na zdraví obyvatel navrhnout po zpřesňujících analýzách v lokalitách s předpokládanými nadlimitními hodnotami antivibrační rohože, případně další známé prostředky na snížení přenosu vibrací.

### **Bludné proudy**

1. Pro omezení interference bludnými proudy nutno respektovat zásady normy ČSN EN 50162, tj. především:
  - Za normálních provozních podmínek nesmí být k vedení žádného stejnosměrného proudu použita zem.
  - Konstrukce, které jsou zdrojem interference, nesmějí být připojeny k cizím kovovým konstrukcím uloženým v půdě nebo ve vodě, ledaže by to bylo nezbytné z důvodu bezpečnosti nebo ochrany před korozí bludným proudem.
2. Stejnosměrná soustava musí být navržena tak, aby redukovala bludné proudy tekoucí do země s cílem snížit nebo vyloučit účinky na cizích konstrukcích. Způsoby, které mají být použity, musejí odpovídat požadavkům uvedených v EN 50122-2.
3. K omezení korozního účinku interferenčního proudu provést důsledné galvanické propojení kovových zařízení, (např. uzemnění) a jiných liniových zařízení uložených v zemi, čímž se omezí interferenční účinky bludných proudů na tato zařízení.
4. U nelineových částí - propustky, mosty atd. s železobetonovými piloty a základy realizovat základní ochranná opatření, tj. galvanicky je oddělit od zdroje bludných proudů.
5. Potrubní rozvody ( voda, plyn atd. ) provést z plastu a stávající ocelová nahrazovat plasty.
6. Po elektrizaci tratě ČD nového úseku Ostrava -Kunčice – Frýdek Místek (zejména v úseku Staré Město) provést nové diagnostické měření na vytypovaných bodech. Vyhodnotit novou korozní situaci a rozhodnout o případných následných aktivních protikorozních opatřeních a ochranných metodách.

### **Osvětlení**

V další fázi projektové přípravy dopracovat studii osvětlení o posouzení možného ovlivnění budov výstavbou PHC a volbu vhodného materiálu volit i s ohledem na tyto výsledky.

### **Ochrana vod**

1. V případě odběru povrchové vody z vodního toku zažádat příslušný vodohospodářský orgán o povolení k odběru podle ustanovení vodního zákona.
2. K odběru podzemních vod je nutné povolení příslušného vodoprávního úřadu podle ust. § 8 odst. 1 písm. b) bodu 1 zákona č. 254/2001 Sb., o vodách a o změně některých zákonů (vodní zákon), ve znění pozdějších předpisů.
3. Pro manipulaci se závadnými látkami vypracovat havarijný plán podle § 39 odst. 2 vodního zákona, který bude schválen vodoprávním úřadem.
4. Získat souhlas podle § 17 odst. 1 písmo a), c) zákona č. 254/2001 Sb., o vodách a změně některých zákonů (vodní zákon), tj. souhlas vodoprávního úřadu ke stavbám a zařízením na pozemcích, na nichž se nacházejí koryta vodních toků, nebo na pozemcích s takovými pozemky sousedících, pokud tyto stavby a zařízení ovlivní vodní poměry; dále pak i souhlas ke stavbám, k těžbě nerostů nebo k terénním úpravám v záplavových územích.
5. Provéřit, zda v souvislosti s optimalizací železniční trati Ostrava Kunčice – Frýdek-Místek – Český Těšín nemůže dojít v úseku pod tratí v km 135,300-135,900 k zatápnění pozemků parc. č. 2569, 2572/2, 2572/3, 2572/4, 2572/6, 2572/5, 2572/1, 2574, 2575/1, 2583/1, 2571, 2567/2, 2566, 2565/1, 2565/1 (k. ú. Český Těšín) vodou. Zpracovat hydrologický průzkum a na základě něho učinit veškerá další opatření k eliminaci účinků vod na obyvatele žijící v uvedené lokalitě.

### **ZPF (zemědělský půdní fond) a PUPFL (pozemky určené k plnění funkcí lesa)**

1. V souvislosti se zábořem pozemků náležících do zemědělského půdního fondu získat povolení k odnětí zemědělské půdy ze ZPF u příslušného orgánu ochrany ZPF.
2. V souvislosti se zábořem pozemků náležících k plnění funkcí lesa získat povolení k odnětí z PUPFL u příslušného orgánu ochrany PUPFL. Pro získání povolení k odnětí pozemků určených k plnění funkcí lesa je nutné postupovat dle zákona č. 289/1995 Sb. ve znění pozdějších předpisů včetně prováděcí vyhlášky a písemných souhlasů vlastníků (správců) lesních pozemků.
3. Získat souhlas k umístění stavby nebo vyžití území do 50 m od okraje lesa u orgánu ochrany PUPFL.
4. Pro uložení výkopových zemin (mimo ornici a podorniči) budou přednostně navrženy a využity pozemky vedené v druhu pozemku jako ostatní plocha, tj. např. plochy neplodné, zemědělsky nevyužívané ve smyslu ust. § 8 odst. 1 písm. b) zákona č. 334/1992 Sb., o ochraně zemědělského půdního fondu, ve znění pozdějších předpisů.

### **Odpady**

V následujících stupních projektové dokumentace specifikovat množství (především přemístěvaných zemin), druhy vznikajících odpadů a prostory pro jejich shromažďování.

### **Azbest**

1. Činnost, při které mohou být zaměstnanci exponováni azbestu, bude v souladu s vyhláškou č. 432/2003 Sb. předem ohlášena příslušné krajské hygienické stanici.
2. V dalších stupních projektových příprav záměru zajistit kompletní šetření výskytu azbestu akreditovanou laboratoří, která posoudí riziko zátěže a navrhne další postup.

### **Ostatní**

1. Provéřit možnost technického řešení křížení železniční trati v km 122,500 s komunikací (náhrada přejezdu podjezdem).
2. Koordinovat případný souběh výstavby záměru optimalizace železniční trati a výstavby silnice I/11.

3. Před uvedením stavby do provozu zpracovat a předložit ke schválení manipulační, havarijní a požární řády jednotlivých provozů a zařízení. Jako součást těchto řádů vypracovat systém informování o vzniklé havárii (policie, hasiči, záchranná služba, příslušný orgán ochrany přírody a krajiny, případně vodohospodářský orgán).
4. Při zpracování zásad organizace výstavby koordinovat stavební činnost v zájmovém území tak, aby byly minimalizovány vlivy na životní prostředí a obyvatelstvo.
5. V rámci zásad organizace výstavby navrhnout přístupové trasy na stavbu tak, aby se v maximální možné míře vyhýbaly obytné zástavbě či environmentálně citlivým územím. Tyto přístupové trasy, především v intravilánu obcí a měst, budou projednány a odsouhlaseny s vlastníky pozemků, se správci komunikací a orgány státní správy a samosprávy.
6. Při výběrovém řízení na dodavatele stavby upřednostnit ty, kteří budou garantovat minimalizaci negativních vlivů stavby na zdraví obyvatel a budou používat moderní a progresivní postupy výstavby (využití méně hlučných a životnímu prostředí šetrných technologií).
7. V době přípravy stavby oznámit záměr Archeologickému ústavu AV ČR a umožnit jemu nebo jiné oprávněné organizaci provést na dotčeném území záchranný archeologický výzkum.
8. Doporučuje se, aby nechal investor před zahájením výstavby provést stavebně technický pasport jednotlivých objektů nacházejících se v těsné blízkosti trati, aby bylo možné jednoznačně určit vliv provozu optimalizované trati na okolní zástavbu.
9. Vyhodnotit možnost vybudování mimoúrovňového křížení pro pěší v obci Strítež.
10. Provéřit nutnost zajištění osvětlení nově budovaného mostu přes řeku Stonavu (126,206).
11. Provéřit možnost úpravy stávajícího chodníku podél trati od železničního přejezdu směrem k řece Stonavě.
12. Provéřit možnost zbudování podchodu v obci Hnojník v železniční stanici.
13. Provéřit možnost snížení rychlosti vlaků za účelem omezení emisí hluku do okolí na maximální možnou míru.
14. Zpracovat opatření k zachování příjezdové cesty k rodinnému domu č. 62 ve Vojkovicích, případně zpracovat řešení jiného zpřístupnění uvedeného rodinného domu.

## Fáze výstavby záměru

### Organizace výstavby

1. Výstavbu organizačně zabezpečit způsobem, který maximálně omezí možnost narušení faktorů pohody, a to zejména ve dnech pracovního klidu.
2. Během stavby dodržovat podmínky na ochranu životního prostředí a jeho jednotlivých složek, bezpečnosti práce, požárního zabezpečení a ochrany zdraví a majetku při výstavbě, dle platných právních předpisů, směrnic a ČSN.
3. Ve spolupráci s dotčenými obcemi řešit případné negativní vlivy výstavby na ŽP v obcích a opatření k jejich eliminaci, resp. minimalizaci negativních vlivů výstavby (včetně odstranění škod vzniklých realizací záměru).
4. Všechny řídicí pracovníky prokazatelně seznámit s vydanými rozhodnutími orgánů státní správy vztahujícími se k dané stavbě (např. stavební povolení, souhlas vodohospodářského orgánu, Povodňový a Havarijní plán atd.), a to především s podmínkami pro realizaci v nich stanovenými.
5. Negativním vlivům předcházet logicky sestaveným harmonogramem prací a dodržováním režimu výstavby tak, aby tyto nepříznivé vlivy byly minimalizovány (např. stavba nebude prováděna v nočních hodinách, přístupové komunikace budou v suchých obdobích roku pravidelně kropeny).
6. Vlastní stavební práce organizovat tak, aby docházelo k co nejmenšímu ovlivnění okolí hlukem a emisemi (vypínání motorů, kontrola technického stavu mechanizace a strojů, kropení staveniště, deponií apod.).
7. Veškeré stavební práce spojené s návozem stavebního a technologického materiálu uskutečňované v blízkosti obytné (chráněné) zástavby budou probíhat pouze v pracovních dnech, v rámci běžné pracovní doby.
8. Po ukončení stavebních prací uvést přístupové komunikace, plochy zařízení staveniště a vlastní staveniště bezodkladně do původního stavu včetně vegetačních úprav.

9. Po dokončení stavby odstranit veškerá zařízení staveniště, případně u vybraných zajistit obnovu původního využití.

### **Odpady**

1. S odpadem, který vznikne v rámci demoličních prací a při vlastní stavbě, nakládat v souladu se zákonem o odpadech a s prováděcími právními předpisy vydanými na jeho základě.
2. Po celou dobu výstavby vést evidenci odpadů.
3. Provést zatřídění vznikajících odpadů, a to především s důrazem na kategorii nebezpečný / ostatní.
4. V případě vzniku nebezpečných odpadů v rámci realizace stavby nakládat s těmito odpady pouze se souhlasem věcně a místně příslušného orgánu veřejné správy v oblasti odpadového hospodářství.
5. V období výstavby minimalizovat vznik odpadů. Dále je třeba preferovat recyklaci a třídění odpadů, avšak za předpokladu minimalizace přímých (hluk, prach) i nepřímých (obslužná doprava) negativních vlivů spojených s touto činností.
6. Při výkopových pracích provést příslušné rozbory, zda mohou být zeminy dále používány jako inertní materiál, nebo zda s nimi musí být nakládáno jako s nebezpečným odpadem.
7. Výsledky rozborů odebíraných vzorků zemin a odpadů z demolic je nutné porovnat s limitními hodnotami ukazatelů stanovených v příloze č. 10 vyhlášky Ministerstva životního prostředí č. 294/2005 Sb., o podmínkách ukládání odpadů na skládky a jejich využívání na povrchu terénu a změně vyhlášky č. 383/2001 Sb., o podrobnostech nakládání s odpady.
8. Při dalším využití odpadů na povrchu terénu dodržet podmínky dle ust. § 12 vyhlášky č. 294/2005 Sb.
9. Při nakládání s odpady obsahujícími azbest jsou původci odpadů a oprávněné osoby povinny respektovat ustanovení § 35 zákona č. 185/2001 Sb., o odpadech, které stanovuje povinnosti při nakládání s odpady z azbestu a dále Nařízení vlády č. 178/2001 Sb. (§19 a §21).
10. Původce odpadů obsahujících azbest a oprávněná osoba, která nakládá s odpady obsahujícími azbest, jsou povinny zajistit, aby se při tomto nakládání z odpadů do ovzduší neuvolňovala azbestová vlákna nebo azbestový prach a aby nedošlo k rozlití kapalin obsahujících azbestová vlákna.
11. S odpadem obsahujícím azbest nakládat jako s nebezpečným odpadem v souladu s platnými právními předpisy.
12. Zařízení staveniště vybavit nádobami pro separované ukládání odpadů a to včetně kategorie nebezpečný. Každá nádoba s nebezpečným odpadem nebo místo soustředění nebezpečných odpadů bude vybaveno identifikačním listem nebezpečného odpadu.
13. Uložení odpadů na zařízeních staveniště či vlastním staveništi omezit na nezbytně nutnou dobu. V případě situování do zátopového území nebudou odpady kategorie nebezpečný či snadno odplavitelný materiál skladovány déle než jeden den.
14. Na zařízeních staveniště vymezit prostory pro uložení objemného odpadu typu vykáčené dřevní hmoty, kolejových pražců apod.
15. Vytěžené dřevo dále využít. Při likvidaci větví apod. upřednostnit štěpkování před jejich pálením.
16. Důsledně dbát zákazu pálení odpadů.
17. V případě využití recyklační linky na sejmutý železniční svršek, případně spodek je nutné vybrat vhodné místo pro tuto linku tak, aby byl minimalizován její negativní vliv na okolní obce.

### **Azbest**

1. Při práci s azbestem dodržovat opatření k ochraně zdraví podle § 19 Nařízení vlády č. 178/2001 Sb., a to v rozsahu odpovídajícím jeho fyzikálním a chemickým vlastnostem.
2. Při odstraňování staveb nebo jejich částí, v nichž byly použity stavební obsahující azbest, striktně dodržovat opatření k ochraně zdraví zaměstnanců.

### **Ochrana vod**

1. Upřesnit požadavky na dodávku vody včetně určení jejího množství pro sociální potřebu.
2. Likvidaci splaškových vod v etapě výstavby řešit trvalými sociálními zařízeními napojenými na splaškovou kanalizaci, resp. WC s chemickou náplní a odvozem splašků na smluvní ČOV.
3. Splaškové vody nevypouštět volně na terén, ale jímat a likvidovat v souladu se zákonem o vodách.

4. Na plochách zařízení stavenišť neskladovat látky škodlivé vodám ani pohonné hmoty s výjimkou množství pro jednodenní potřebu, ať již z důvodu použití látek pro výstavbu (penetrační nátěry, apod.) či jako pohonné hmoty do ručního nářadí (motorové pily, apod.).
5. Na zařízeních stavenišť či vlastní stavbě neprovádět čerpání pohonných hmot. V případě plnění nádrží ručního nářadí nebo kompresorů použít trychtýře a zachytné vany.
6. V prostoru EVL Niva Morávky neprovádět tankování pohonných hmot, neskladovat látky závadné vodám s výjimkou množství pro jednodenní spotřebu, neparkovat a neodstavovat vozidla. V případě doplňování pohonných hmot do ručního nářadí (motorové pily, křovinořezy, apod.) využít zachytnou vanu zabraňující kontaminaci okolí úkapy apod.
7. Plochy zařízení staveniště vybavit dostatečným množstvím sanačních prostředků pro případnou likvidaci úniků ropných látek.
8. Na zařízeních stavenišťe nalézajících se v zátopovém území neskladovat lehce odplavitelný materiál či materiál, který by mohl při zvýšených průtocích působit jako překážka v toku.
9. Zajistit, aby používané nákladní automobily a stavební mechanizace byly v dokonalém technickém stavu a splňovaly příslušné normy stanovené pro jejich provoz. Kontrolovat zejména možné úkapy ropných látek. Kontrolu provádět pravidelně, vždy před zahájením prací v těchto územích.
10. V průběhu odstávky mechanismů podložit tyto mechanismy zachytnými vanami pro zachycení případných úkapů ropných látek.
11. V případě úniku ropných nebo jiných závadných látek kontaminovanou zeminu neprodleně odstranit, odvézt a uložit na lokalitě určené k těmto účelům (např. na zabezpečenou skládku).
12. V rámci celé stavby dbát na to, aby nedošlo ke změně odtokových poměrů a v důsledku toho k vytvoření kaluží či podmáčení pozemků.
13. Zabránit jakékoliv kontaminaci vodotečí. Během stavby nesmí docházet ke zbytečnému poškozování okolí vodních toků a jejich koryt. V rámci stavby nesmí dojít ke kontaminaci vody ani nepříznivým změnám charakteru toků (opevňování koryta, vznik nových migračních bariér atd.), k jejich kalení, ke splachům půdy do nich apod.
14. Při rekonstrukci a sanaci mostů a propustků zajistit, aby materiály k tomuto účelu používané, neunikaly do okolního prostředí a nedošlo k znečištění vody. Při injektáži a podlévání ložisek mostních objektů je třeba zabránit úniku látek k tomu používaných do okolí (zejména do vody a do půdy).
15. Při rekonstrukci mostních objektů a propustků zamezit sesuvu demoličních a stavebních materiálů k patě svahu, do vodního koryta či vodních tůň.
16. V případě znečištění vodního toku bezodkladně zajistit odborný odběr vzorků uhynulých organismů a jejich vyšetření specializovaným pracovištěm. Bude informován místně příslušný vodohospodářský orgán, orgán ochrany přírody, správce vodního toku a organizace ČRS.
17. Při výskytu podzemních nebo povrchových vod při výstavbě objektů zabezpečit průběžné odčerpávání do místních odvodňovacích zařízení s podmínkou neznečištění využívaných zařízení, vodních zdrojů a pozemků.
18. Při použití kropicích vozů dbát na to, aby voda znečištěná nerozpustnými částicemi neucpávala kanalizační vpustě či nezanášela kanalizační řad v místech, kde bude kropicí technika použita.

### **Akustická situace**

1. V návaznosti na zpřesněné údaje a výpočty v rámci akustické studie, která bude zpracována v dalších stupních projektové přípravy, realizovat navržená protihluková opatření.
2. Protihluková opatření provést jako součást stavby před její kolaudací.
3. Na základě výsledků aktualizované hlukové studie se doporučuje ještě před zahájením samotné stavby realizovat individuální protihluková opatření u objektů, u kterých bude v průběhu výstavby docházet k překročení limitních hladin akustického tlaku ve vnitřních prostorech.
4. Minimalizovat hluk vznikající ze stavební činnosti, a to zvolením co nejlepší techniky a pracovních postupů.
5. Všechny hlučné stavební práce provádět ve smyslu platných právních předpisů v oblasti ochrany veřejného zdraví.

6. Stavbu v blízkosti obytných, resp. chráněných objektů neprovádět, až na výjimky vyplývající z nezbytných technologických postupů, v nočních hodinách (tj. 22:00-6:00 hodin), ve dnech pracovního klidu a státem uznaných svátků. V této době je možno provádět pouze nehlukné stavební práce.
7. Případné požadavky na noční práce v předstihu konzultovat s orgány hygienické služby, které stanoví další podmínky.
8. Zhotovitel stavby bude organizovat nasazení strojů během stavebních prací tak, aby nedocházelo k překrývání hlučných pracovních operací.
9. Zařízení, vydávající hluk (např. kompresory), která budou použita během výstavby v blízkosti obytné, resp. chráněné zástavby, stínit mobilními akustickými zástěnami s pohltivým povrchem a umístit je co nejdále od této zástavby.
10. Preferovat stroje a zařízení s garantovanou nižší hlučností.

### **Vibrace**

Pro minimalizaci vlivu vibrací na zdraví obyvatel v lokalitách s nadlimitními hodnotami instalovat antivibrační rohože, případně realizovat další antivibrační opatření.

### **Ovzduší**

1. Při rekonstrukci železničního spodku zamezit úniku vápenné směsi do okolního prostředí a do ovzduší (vápenná směs bude připravována předem a na místo stavby bude dovezena hotová).
2. Při rekonstrukci a sanaci propustků zajistit, aby materiál k tomuto účelu používaný neunikal do okolního prostředí (např. rozložením folie, plachty pod objekt a kolem něj).
3. Zemní práce provádět po etapách, vždy v rozsahu nezbytně nutném.
4. V blízkosti obytné zástavby nezakládat mezideponie vytěžené zeminy.
5. Zajistit omezení sekundární prašnost pravidelným kropením prostoru staveniště, recyklační základny, deponií zemin a stavebních komunikací.
6. Zatížení ovzduší je třeba minimalizovat:
  - koordinací stavebních prací,
  - koordinací přesunů stavební techniky,
  - optimalizací dopravních tras a vytíženosti nákladních aut,
  - udržováním techniky v čistotě a v dobrém technickém stavu.

### **Ochrana přírody a krajiny**

1. Stavební práce budou probíhat v souladu se zákonem o ochraně přírody a krajiny a dále s normou ČSN 93 9061 Ochrana stromů, porostů a vegetačních ploch při stavebních pracích tak, aby nedošlo k poškození dřevin rostoucích v okolí stavby.
2. Pro realizaci nezbytných stavebních prací, které by mohly negativně ovlivnit faunu v dotčeném území stavby, zajistit účinná opatření k jejich ochraně.
3. Při stavbě nezasahovat do vodních toků, s výjimkou bezpodmínečně nutných zásahů v místech křížení těchto toků s železnicí.
4. Před realizací nutných zásahů do vodních toků a mokřadů (např. rekonstrukce mostních objektů, propustů) zajistit účinná opatření k ochraně ryb a obojživelníků.
5. V případě zjištění zejména obojživelníků a plazů v prostoru stavby (např. na jaře ve vzniklých zatopených depresích) zajistit po konzultaci s místními orgány ochrany přírody jejich záchranný transfer na náhradní stanoviště realizovaný k tomu oprávněnou osobou.
6. Zásahy do konstrukcí mostů, které jsou využívány ptactvem k hnízdění (skorec vodní, příp. rehek zahradní, či některý z druhů sov) zahájit mimo období hnízdění, kdy je pravděpodobné osídlení objektů těmito živočichy.
7. Mostní objekty vybavit prvky umožňujícími opětovné zahnízdění původních druhů (římsy, výklenky, podložky).
8. V okolí vodotečí počítat s kolonizací staveniště obojživelníky. Staveniště opatřit funkčními zábranami proti jejich vnikání na staveniště a zajistit zde pravidelnou kontrolu biologem.
9. V úseku stavby zachovat přirozený charakter koryta vodních toků. Dno vodních toků, pokud možno zachovat v přírodní podobě (bez vydláždění kameny či vybetonování). Pokud je nutné zpevnit dno v

podmostí, bude toto provedeno kameny různé velikosti, které zvětší drsnost a rozmanitost dna. Tento zásah bude omezen jen na nejnужnější úsek toku.

10. Odstraňování dřevin provádět mimo hnízdní období ptáků a mimo vegetační období.
11. Dřeviny nacházející se v blízkosti staveniště a na staveništi účinně ochránit před možným poškozením různými technickými opatřeními (oplocení, bednění, apod.).
12. V případě nutnosti vést výkopy (např. pro sítě) mezi stromy dodržet ochranná opatření podle ČSN DIN 83 9061.
13. Likvidovanou zeleň kompenzovat dle § 9 zákona č. 114/1992 Sb.
14. Pomocí technických opatření omezit bariérový efekt tělesa železnice. Konstrukce mostů a propustků musí umožňovat průchodnost těchto objektů pro živočichy. Obecně je třeba zajistit následující vlastnosti průchodů:
  - dostatečná velikost průchodů;
  - podél vodních toků zachovat souvislé suché břehové lavice umožňující migraci živočichů po souši; u propustků budou obě vyústění bezbariérová (bez překážek vyšších než 10 cm);
  - před vtokem do propustku by neměly být usazovací jímky s kolnými nebo prudkými stěnami – tyto jímky by se staly pastmi na menší živočichy;
  - v co největší míře zachovat přirozený charakter koryta vodních toků (bez vydláždění kameny či vybetonování); pokud je nutné zpevnit dno v podmostí, provést toto kameny různé velikosti, které zvětší drsnost a rozmanitost dna a tento zásah omezit jen na nejnужnější krátký úsek toku pod mostem.
15. Minimalizovat rozsah pojezdů stavební a dopravní techniky po lokalitě, přednostně je třeba využívat již existující a zejména zpevněné cesty.
16. Vyloučit umístění zařízení stavenišť v přírodně hodnotných úsecích podél trati (zejména VKP a prvky ÚSES).
17. V místech s výskytem cenných biotopů načasovat hlučné práce zasahující do okolí trati na dobu mimo hlavní období výskytu a rozmnožování ptáků a savců. Mezi nejčennější místa, která by měla být takto chráněna, patří zejména čtyři následující lokality:
  - a) lokalita Přírodní památky Kamenec a navazujících lesních porostů (km cca 114,92-115,51),
  - b) komplex lesních porostů mezi Hnojníkem a Stříteží (km cca 127,75-128,71),
  - c) okolí vodního toku Ropičanky s doprovodnými břehovými a dalšími lesními porosty a s úsekem trati u zastávky Ropice-Zálesí s výskytem křovinných porostů (km cca 131,45-131,91 a 132,23-132,39),
  - d) lesní porosty a rybník jihozápadně při okraji obce Ropice (km cca 132,8-133,4).
18. Netransportovat a neskladovat zeminu z oblastí postižených výskytem neofytů (zejména druhy křídlatek) na jiná místa, která nejsou postižena.
19. Zajistit účinnou likvidaci invazních druhů rostlin během etapy výstavby.
20. V případě použití průhledných PHS by měla být použita skla s vypískovanými, hustě vedle sebe umístěnými tenkými proužky, které sklo zviditelní pro prolétávající ptáky.
21. Provést ozelenění protihlukových stěn popínavou zelení, keři či případně stromy na straně směrem k zástavbě.

### **ZPF (zemědělský půdní fond) a PUPFL (pozemky určené k plnění funkcí lesa)**

1. Zařízení staveniště umístit mimo lesní porosty.
2. Se skrytou orníci a zeminami vhodnými pro zúrodnění nakládat v souladu s příslušným rozhodnutím orgánu ochrany ZPF.
3. Rozsah zemních prací minimalizovat na nutné minimum, zejména minimalizovat rozsah terénních úprav v okolí trati.
4. Při likvidaci původních staveb postupovat tak, aby dodatečně nedošlo k lokálnímu znečištění půdního prostředí.
5. Případně kontaminovanou zeminu ihned odtěžit a odvézt na zabezpečenou skládku.

### **Archeologie**

1. V případě archeologického nálezu oznámit tuto skutečnost příslušnému Archeologickému ústavu a zajistit záchranný archeologický výzkum.

2. V případě zjištění narušení archeologické terénní situace umožní investor dokumentaci či záchranný archeologický výzkum, dále bude zajištěno ohlášení náhodných archeologických nálezů zjištěných v průběhu stavby.

## Fáze provozu záměru

Provoz na optimalizované železniční trati v akceptované variantě č. 1 lze uskutečnit z hlediska posuzování vlivů na životní prostředí pouze při dodržení platných právních předpisů, a to zejména v oblasti veřejného zdraví a životního prostředí.

### Odpady

1. S odpadem, který vznikne při provozu, nakládat v souladu se zákonem o odpadech a s prováděcími právními předpisy vydanými na jeho základě.
2. Provozovatel záměru je povinen vést průběžnou evidenci o odpadech a způsobech nakládání s nimi dle § 39 odst. 1. zákona č. 185/2001 Sb. a v případě produkce více než 50 kg nebezpečného nebo 50 t ostatního odpadu posílat každoročně hlášení o produkci odpadů příslušnému úřadu dle § 39 odst. 2 zákona o odpadech.
3. Odpady předávat k využití či odstranění pouze oprávněným osobám provozujícím zařízení k úpravě, odstranění či využití příslušného druhu odpadu.
4. V případě vzniku nebezpečných odpadů během provozu stavby lze s těmito odpady nakládat pouze se souhlasem věcně a místně příslušného orgánu veřejné správy v oblasti odpadového hospodářství.

### Akustická situace

1. Při organizaci nočního provozu na optimalizované železniční trati preferovat provoz vlaků v době od 22 do 24 hod a od 4 do 6 hod.
2. Provést kontrolní měření hluku a vibrací k ověření dodržení platných hygienických norem.
3. Po uvedení optimalizované trati do provozu a po náběhu normálního provozu provést ověřovací měření minimálně v předpokládaných lokalitách definovaných akustickou studií zpracovanou v rámci dokumentace EIA (doplněné o měřicí místo (dále jen MM) před domem č. p. 62 ve Vojkovicích, MM v místě křížení komunikace I/68 a železniční trati v obci Střítež, ve venkovním chráněném prostoru a venkovním chráněném prostoru stavby), resp. v místech, která budou upřesněna v rámci zpracování akustické studie v dalších stupních projektové přípravy.
4. Podle výsledků kontrolních měření hluku případně navrhnout a realizovat potřebná dodatečná protihluková opatření, případně omezení provozu zejména nákladní železniční dopravy na posuzované trati s ohledem na dodržení platných hygienických norem.
5. Provést po realizaci stavby měření v dotčených školských zařízeních, které ověří deklarované splnění hygienických limitů ve venkovním chráněném prostoru i venkovním chráněném prostoru staveb i vnitřním chráněném prostoru staveb.
6. V případě zjištění nedodržení hygienického limitu ve vnitřním chráněném prostoru v souladu s požadavky norem provést po realizaci záměru detailní akusticko-technické zhodnocení zvukoizolačních vlastností oken školských zařízení (Střední škola oděvní a obchodně podnikatelská, Potoční 1094, Frýdek-Místek; Soukromá střední odborná škola, Tř. T.G.Masaryka 456, Frýdek-Místek; Základní škola Dobrá; Základní škola a mateřská škola s polským vyučovacím jazykem, Hnojník 6; Masarykova základní škola a mateřská škola, Hnojník 120; Základní škola a mateřská škola, Ropice 146; Základní a mateřská škola Střítež č.p. 108; Základní škola Český Těšín – Svibice, Základní umělecká škola A PLUS, Pod Zvonek 28, Český Těšín; Základní a mateřská škola, Komenského 607, Český Těšín; Střední škola zemědělská, Tyršova 611/2, Český Těšín; Pedagogické centrum pro polské a národnostní školství, Ostravská 21, Český Těšín; Základní škola a mateřská škola, Masarykovy sady 104, Český Těšín; Obchodní akademie, Sokola Tůmy 402/12, Český Těšín; Základní umělecká škola Pavla Kelety, Sokola Tůmy 10/105, Český Těšín). Na základě zjištěných vlastností oken rozhodnout o výměně za okna s vyšší neprůzvučností (protihluková okna).



7. Provést po realizaci stavby měření v daném školském zařízení (základní a mateřská škola Strítěž č.p. 108), které by ověřilo deklarované splnění hygienických limitů ve venkovním chráněném prostoru i venkovním chráněném prostoru staveb i vnitřním chráněném prostoru staveb.

### **Korózní průzkum**

Pro omezení vlivu bludných proudů dodržet příslušné technické normy, zejména ČSN EN 50162, EN 50122-2. Po elektrizaci tratě ČD provést nové diagnostické měření na vytypovaných lokalitách, vyhodnotit vliv elektrické trakce na úložná zařízení a přijmout případná nápravná opatření.

### **Ostatní**

1. Při provozu stavby postupovat v souladu s provozním řádem. Do provozního řádu zahrnout pravidelnou údržbu propustků a monitorování a likvidace neoindigenofytů na drážních pozemcích.
2. Zabezpečit řádnou údržbu zeleně na drážních pozemcích.
3. Zajistit prověření dostatečného osvětlení v objektech s možným ovlivněním výstavbou protihlukových opatření.

Toto stanovisko není rozhodnutím podle zákona č. 500/2004 Sb., správní řád, ve znění pozdějších předpisů, a nenahrazuje vyjádření dotčených správních úřadů ani příslušná povolení nebo opatření podle zvláštních předpisů.

Platnost tohoto stanoviska je 2 roky ode dne jeho vydání s tím, že jeho platnost může být na žádost oznamovatele záměru prodloužena v souladu s ustanovením § 10 odst. 3 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.

KRAJSKÝ ÚŘAD  
Moravskoslezský kraj  
odbor životního prostředí  
a zemědělství  
- 1 -

Ing. Milan Machač  
vedoucí oddělení  
hodnocení vlivů na životní prostředí a lesního hospodářství

za občanskou odpovědnost zastoupen  
Ing. Miloš Javíček  
oddělení hodnocení vlivů  
na životní prostředí a lesního hospodářství

### **Příloha**

Vyjádření k posudku (uvedená v kapitole III.5)

- Obec Vojkovice, č.j. 56/2009/So ze dne 8.4.2009
- Obec Ropice, č.j. OR 294/09/Sz ze dne 17.4.2009
- Obec Dobratice, č.j. 168/2009 ze dne 16.4.2009
- Helena Siwá ze dne 19.4.2009
- Stavební bytové družstvo Těšíňan, č.j. 874/09 ze dne 20.4.2009
- Petr Pawlitko ze dne 19.4.2009
- Martin Pawlitko ze dne 19.4.2009
- Eduard Siwy ze dne 19.4.2009

- Městský úřad Český Těšín, č.j. MUCT/9792/2009 ze dne 20.4.2009
- Petr Koričár ze dne 20.4.2009
- vyjádření KÚ MSK, č.j. 695169/2009 ze dne 16.4.2009
- Mgr. Ilona Krplová ze dne 20.4.2009
- JUDr. Jan Iskrický, Mgr. Alena Iskrická ze dne 20.4.2009
- Iva Dziergasová ze dne 20.4.2009
- Mgr. Jakub Dziergas ze dne 20.4.2009
- Ing. Jana Dziergasová ze dne 20.4.2009
- Roman Lasota ze dne 21.4.2009
- Otakar Janiczek ze dne 20.4.2009
- Ing. Jaroslav Heczko ze dne 21.4.2009
- Tomáš Chodura ze dne 21.4.2009
- Michal Dziergas ze dne 20.4.2009
- Miroslav Sikora ze dne 20.4.2009
- Danuta Suszková ze dne 20.4.2009
- Michal Suszka ze dne 20.4.2009
- Bc. Viktor Bern a jiná fyz. osoba ze dne 20.4.2009
- Jan Herec ze dne 18.4.2009, Eduard Siwy, Jana Siwa ze dne 21.4.2009, Miriam Siwá ze dne 20.4.2009
- Anna Suszka ze dne 20.4.2009
- Stanislav Suszka ze dne 20.4.2009
- Aloisie Wawrzeczková ze dne 20.4.2009
- Josef Wawrzeczek ze dne 20.4.2009
- Gustav Kiswa ze dne 21.4.2009
- Beata Sikorová ze dne 20.4.2009
- Jiří Potysz ze dne 20.4.2009
- Ing. Zdeněk Škuta ze dne 21.4.2009
- Mgr. Kateřina Piperková, Bohumila Piperková, Mgr. Irena Piperková ze dne 20.4.2009
- Obecně prospěšná společnost Sv. Josefa Ropice ze dne 20.4.2009
- Krajská hygienická stanice MSK, č.j. HOK/OV-2535/215.1.2/09 ze dne 17.4.2009
- Občanské sdružení Mezi Mosty ze dne 21.4.2009
- Obec Střítež ze dne 21.4.2009
- Obec Hnojník, č.j. 029/328/09/Mol. Ze dne 21.4.2009
- Magistrát města Frýdku – Místku, č.j. OŽPaZ/01910/2009/Har/246 ze dne 20.4.2009
- Mgr. Koslová Monika ze dne 20.4.2009
- Občanské sdružení Střítež – za zdravé ŽP ze dne 21.4.2009
- Městský úřad Třinec, č.j. 10990/ŽpaZ/09/Ga ze dne 21.4.2009
- Agentura ochrany přírody a krajiny ČR, č.j. 359/OVA/2008 ze dne 21.4.2009
- OS Beskydčan ze dne 21.4.2009
- manželé Milada a Jiří Králíkovi ze dne 21.4.2009
- Třanovické občanské sdružení ze dne 23.4.2009
- Česká inspekce životního prostředí, č.j. ČIŽP/49/IPP/0802716.008/09/VMJ ze dne 23. 4. 2009