


Doplňující údaje:

Rev.	Datum	Popis	Vypracoval	Kreslil/psal	Kontroloval	Schválil
0	05/2007	1.vydání	Mgr. Plešková v.r.	-	RNDr. Grúz v.r.	RNDr. Bosák v.r.
Objednatel:	Správa železniční dopravní cesty, s.o. Stavební správa Olomouc Nerudova 1 772 58 Olomouc				Souprava:	
Zhotovitel:	ECOLOGICAL CONSULTING a. s. Na Střelnici 48, 779 00 Olomouc tel: 585 203 166, fax: 585 203 169 e-mail: ecological@ecological.cz					
Projekt:	„Optimalizace trati Ostrava Kunčice - Frýdek-Místek – Č. Těšín, včetně PEÚ a optimalizace žst. Č. Těšín, 1. A část“				Číslo projektu:	6086
KÚ: Moravskoslezský	MÚ/OÚ: Frýdek-Místek				VP (HIP):	RNDr. Grúz
Obsah: OZNÁMENÍ zpracované dle přílohy č. 3 zákona č. 100/2001 Sb.					Stupeň:	oznámení
					Datum:	05/2007
					Archiv:	-
					Formát:	-
					Měřítko:	-
					Část:	Příloha: -

Objednatel: Obchodní firma: Správa železniční dopravní cesty, s.o.
adresa: Prvního pluku 367/5, 186 00 Praha 8-Karlín
IČ: 70994234
DIČ: CZ70994234

Zastoupená:
SŽDC, Stavební správa Olomouc
Nerudova 1, 772 58 Olomouc

Zpracovatel:

Ecological Consulting a.s.,

Na Střelnici 48, 779 00 Olomouc

RNDr. Bc. Jaroslav Bosák

číslo osvědčení odborné způsobilosti 14563/1610/OPVŽP/97

Na Střelnici 48, 779 00 Olomouc, tel. 585 203 166

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

květen 2007

RNDr. Bc. Jaroslav Bosák

Prvotní dokumentace je uložena v archivu objednatele.

Rozdělovník:

1.- 8. výtisk, 2x digitální verze: SŽDC, s.o, Stavební správa Olomouc
00. výtisk, 1x digitální verze: Ecological Consulting a.s.

Řešitelský kolektiv:

RNDr. Bc. Jaroslav BOSÁK – vedoucí autorského kolektivu

oprávněná osoba k posuzování vlivů na životní prostředí
(číslo osvědčení odborné způsobilosti 14563/1610/OPVŽP/97)

autorizovaná osoba k provádění posouzení podle §45i zákona č.114/1992 Sb.,
o ochraně přírody a krajiny v platném znění
(rozhodnutí Ministerstva životního prostředí č.j.630/3373/04 ze dne 8.3.2005)

RNDr. Jiří GRÚZ - technická ochrana životního prostředí

Mgr. Zuzana PLEŠKOVÁ – technická ochrana životního prostředí

Mgr. Petr KOVAŘÍK – zoologie, ochrana životního prostředí

Milan BUSSINOW, PhD. – botanika, dendrologie

autorizovaná osoba k provádění biologického hodnocení ve smyslu § 67 podle § 45i
zákonu č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny v platném znění
(rozhodnutí MŽP č.j. OEKL/2906/05 ze dne 18.10.2005)

Ing. Jaromír CÁPAL – hluková studie

Obsah

Seznam použitých zkratk	6
A. ÚVOD	7
B. ÚDAJE O ZÁMĚRU	9
B.I Základní údaje	9
B.I.1 Název záměru a jeho zařazení dle přílohy č. 1	9
B.I.2 Kapacita (rozsah) záměru	9
B.I.3 Umístění záměru	10
B.I.4 Charakter záměru a možnost kumulace s jinými záměry	10
B.I.6 Popis technického a technologického řešení záměru	11
B.I.7 Předpokládaný termín zahájení realizace záměru a jeho dokončení	21
B.I.8 Výčet dotčených územně samosprávných celků	21
B.I.9 Výčet navazujících rozhodnutí podle §10 odst. 4 a správních úřadů, které budou tato rozhodnutí vydávat	21
B.II. Údaje o vstupech	22
B.II.1 Zábor půdy	22
B.II.2 Odběr a spotřeba vody	25
B.II.3 Energetické zdroje	25
B.II.4 Surovinové zdroje	26
B.II.5 Nároky na dopravní a jinou infrastrukturu	27
B.III. Údaje o výstupech	27
B.III.1 Emise	27
B.III.2 Odpadní vody	28
B.III.3 Hlukové poměry	29
B.III.4 Doplnující údaje	31
C. ÚDAJE O STAVU ŽIVOTNÍHO PROSTŘEDÍ V DOTČENÉM ÚZEMÍ	32
C.I. Výčet nejzávažnějších environmentálních charakteristik dotčeného území	32
C.I.1 Charakteristika území	32
C.I.2 Klima	32
C.I.3 Geologická stavba a hydrogeologické poměry	35
C.I.4 Nerostné suroviny	35
C.I.5 Geomorfologie	36
C.I.6 Hydrologické poměry	37
C.I.7. Půdy	39
C.I.8. Zvláště chráněná území a přírodní parky	39
C.I.9. Území chráněná na základě mezinárodních úmluv	39
C.I.10. Územní systém ekologické stability	41
C.I.11 Významné krajinné prvky a památné stromy	42
C.II. Stručná charakteristika stavu složek životního prostředí v dotčeném území, které budou pravděpodobně významně ovlivněny	46
C.II.1. Fauna a flóra	46
C.II.2. Nemovitě kulturní památky, archeologická a paleontologická naleziště	49
C.II.3. Území se zvýšenou citlivostí, resp. zranitelností	51

D. ÚDAJE O VLIVECH ZÁMĚRU NA VEŘEJNÉ ZDRAVÍ A NA ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ.....	53
D.I. Charakteristika možných vlivů a odhad jejich významnosti a velikosti	53
D.I.1 Vlivy na flóru a faunu	53
D.I.2 Vliv na významné krajinné prvky, chráněná území, ÚSES a NATURU 2000	53
D.I.3. Vlivy stavby na estetickou hodnotu krajiny.....	55
D.I.4. Vlivy na ovzduší	55
D.I.5. Vlivy na půdu	56
D.I.6. Vlivy na nerostné zdroje a geologické prostředí	57
D.I.7. Vlivy na vodní toky, vodní plochy a vodní zdroje	57
D.I.8. Vlivy stavby na veřejné zdraví	58
D.I.9. Vlivy na strukturu a využití území.....	60
D.I.10. Vlivy na nemovité kulturní památky, archeologické památky a naleziště	60
D.I.11. Ostatní vlivy	61
D.II. Rozsah vlivů vzhledem k zasaženému území a populaci.....	61
D.III. Údaje o možných významných nepříznivých vlivech přesahujících státní hranice	61
D.IV. Opatření k prevenci, vyloučení, snížení, popřípadě kompenzaci nepříznivých vlivů	61
D.V. Charakteristika nedostatků ve znalostech, a neurčitostí, které se vyskytly při specifikaci vlivů.....	65
E. Porovnání variant řešení záměru	65
F. Doplnující údaje.....	65
G. Všeobecné srozumitelné shrnutí netechnického charakteru	65
Literatura.....	70



Seznam použitých zkratk

ČD, a.s.	České dráhy, akciová společnost
ČSN	Česká státní norma
DKV	Depo kolejových vozidel
EOV	Elektrický ohřev výhybek
EU	Evropská unie
EVL	Evropsky významná lokalita
GPK	Geometrické parametry koleje
JOP	Jednotné obslužné pracoviště
NPP	Národní přírodní památka
NPR	Národní přírodní rezervace
OPD	Ochranné pásmo drah
PHS	Protihluková stěna
PM 10	Polétavý prach (částice menší než 10 µm)
PO	Ptačí oblast
POTV	Protidotyková ochrana trakčního vedení
PP	Přírodní památka
PR	Přírodní rezervace
PUPFL	Pozemky určené k plnění funkcí lesa
SDC	Správa dopravní cesty
SME	Severomoravská energetika
SZZ	Staniční zabezpečovací zařízení
TZL	Tuhé znečišťující látky
ÚSES	Územní systém ekologické stability
VB	Výpravní budova
VH	Vodohospodářský
VKP	Významné krajinné prvky
ZPF	Zemědělský půdní fond
ZZEE	Záložní zdroj elektrické energie

A. ÚVOD

Předkládané Oznámení bylo vypracováno v souladu se zákonem č.100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí a o změně některých souvisejících zákonů, ve znění zákona č. 93/2004 Sb. (dále jen zákon).

Důvodem pro vypracování Oznámení je skutečnost, že záměr „Optimalizace trati Ostrava Kunčice – Fr. Místek – Č. Těšín, včetně PEÚ a optimalizace žst. Č. Těšín, 2. B část“ svým rozsahem splňuje kritéria stanovená zákonem č.100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí a o změně některých souvisejících zákonů (zákon o posuzování vlivů na životní prostředí), v příloze I. :

□ **Kategorie II**

***bod 9.2** - Novostavby (záměry neuvedené v kategorii I), rekonstrukce, elektrizace nebo modernizace železničních drah; novostavby nebo rekonstrukce železničních a intermodálních zařízení a překladišť*

Dle této přílohy záměr podléhá zjišťovacímu řízení. Příslušným úřadem, který se bude vyjadřovat v rámci zjišťovacího řízení ke zpracovanému oznámení dle přílohy č. 3 zákona 100/2001 Sb., je Krajský úřad Moravskoslezského kraje.

Stavba „Optimalizace trati Ostrava Kunčice – Frýdek-Místek - Č.Těšín, včetně PEÚ a optimalizace žst.Český Těšín, 1. A část“ je dílčí částí rozsáhlé stavby optimalizace železniční trati Ostrava Kunčice – Český Těšín s názvem „Optimalizace trati Ostrava Kunčice - Fr. Místek - Č. Těšín, včetně PEÚ a optimalizace žst. Č. Těšín“. Předmětnou stavbu představuje žst. Frýdek-Místek s krátkými úseky trati směrem na Valašské Meziříčí a směrem na Český Těšín. Záměr má rozsah od km 21,204 (nový km 21,470 - nové vjezdové návěstidlo) do km 110,600 (konec stavby) a do km 111,840 (směr Český Těšín).

Důvodem realizace stavby je především potřeba modernizace a zkapacitnění celé trati v souvislosti s napojením připravované automobilky Hyundai v průmyslové zóně u Nošovic na tuto trať. S tím tedy souvisí přednostní potřeba modernizace žst. Frýdek-Místek a úseku trati

mezi Frýdkem-Místkem a Nošovicemi, což bylo důvodem pro rozdělení původně jednotné stavby.

Optimalizace v žst. Frýdek-Místek představuje přestavbu kolejového schématu za účelem dosažení užitečné délky kolejí 600m pro vlaky směrem do Nošovic. Záměr bude proveden včetně predektrizačních úprav přímo souvisejících a podmiňujících elektrizaci a včetně modernizace sdělovacího a zabezpečovacího zařízení. Realizace stavby se uskuteční na pozemcích Správy železniční dopravní cesty (ČD).

Záměr je situován v lokalitě následujících katastrálních území:

KÚ Frýdek

KÚ Staré Město u Frýdku-Místku

Oznámení shrnuje poznatky získané jednak vlastními průzkumy, jednak průzkumy, které byly zpracovány jinými organizacemi. Zohledněny jsou rovněž archivní údaje vztahující se k posuzované problematice.

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

B. ÚDAJE O ZÁMĚRU

B.I Základní údaje

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

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

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

B.I.2 Kapacita (rozsah) záměru

Předmětem stavby je optimalizace stávající železniční stanice ve Frýdku-Místku (od km 21,470, tj. kilometráž trati Ostrava Kunčice – Frýdek-Místek) včetně krátkých úseků trati směrem na Valašské Meziříčí (do km 110,600, tj. kilometráž trati Valašské Meziříčí – Český Těšín) a směrem na Český Těšín (do km 111,840).

V rámci projektu se počítá s kolejovými úpravami v žst. Frýdek Místek, jejichž cílem je dosažení potřebné provozní konfigurace stanice a užitečné délky v dopravních kolejích 650 mm. Bude provedena rekonstrukce ostrovního nástupiště, jeho zastřešení, zatrolejování kolejí, rekonstrukce přejezdů, nové technologické zařízení trafostanice, stavební úpravy výpravní budovy a skladu, nové protihlukové objekty, položení kabelizace, ad.

B.I.3 Umístění záměru

Kraj: Moravskoslezský
Obec: Frýdek-Místek
Katastrální území: Frýdek, Staré Město u Frýdku-Místku

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

Optimalizace železniční stanice Frýdek-Místek je chápána v širších souvislostech jako součást stavby Ostrava Kunčice – Frýdek-Místek – Český Těšín s názvem „Optimalizace trati Ostrava Kunčice - Fr. Místek - Č. Těšín, včetně PEÚ a optimalizace žst. Č. Těšín“.

Účelem stavby je rekonstrukce a modernizace železniční stanice za účelem dosažení užitečné délky kolejí 600m pro vlaky směrem do Nošovic.

V období zpracování *Dokumentace k územnímu řízení* je znám navazující investiční záměr, jenž je součástí (jedná se o 2.část) projektu „Optimalizace trati Ostrava Kunčice - Fr. Místek - Č. Těšín, včetně PEÚ a optimalizace žst. Č. Těšín“, který by mohl kumulovat s posuzovaným záměrem:

- o „Optimalizace trati Ostrava Kunčice – Fr. Místek – Č. Těšín, včetně PEÚ a optimalizace žst. Č. Těšín, 2. část“ (úsek Frýdek-Místek – Český Těšín)

Etapizace výstavby je navržena vzhledem k nutnosti obsloužit průmyslový areál Nošovice již při začátku výroby v roce 2009. V žst. Frýdek-Místek je třeba bezchybné projekční koordinace při zaústění tratě od Českého Těšína.

B.I.6 Popis technického a technologického řešení záměru

1. Železniční zabezpečovací zařízení

Staniční zabezpečovací zařízení :

Pro zabezpečení vlakových a posunových cest je navržena úprava a doplnění stávajícího staničního zabezpečovacího zařízení 3. kategorie podle TNŽ 34 2620 s integrovanou vnitřní částí automatického hradla a závislostí přejezdu. Zařízení bude rekonstruováno na novou konfiguraci kolejíště, pro nový způsob napájení a doplněno o výstroj kolejových obvodů, autobloku a pro dálkové ovládání. Toto zařízení bude umožňovat dálkové ovládání a kontrolu zabezpečovacího zařízení. Zařízení bude zabezpečovat všechny vlakové i posunové cesty v dohodnutém rozsahu.

Ve stanici bude dispečerské centrum se dvěma jednotnými obslužnými pracovišti (JOP), z nichž bude ovládána vlastní stanice i přilehlý úsek tratě směrem na Ostravu Kunčice. Pracoviště nebudou zálohována, v případě poruchy budou navzájem sloužit jako záložní. Výhybky a výkolejky budou zabezpečeny přestavníky, splňujícími požadavky pro danou traťovou rychlost. Využijí se stávající přestavníky, které se namontují na nové výhybky.

Návěstidla se částečně využijí stávající a přesunou se do nových poloh. Cestová návěstidla budou umístěna na krakorcích. Vjezdové návěstidlo L je umístěno v poloze odpovídající trakčnímu dělení. Hlavní napájení zabezpečovacího zařízení bude z drážního vedení 22 kV. Náhradní napájení bude z distribuční sítě.

Traťové zabezpečovací zařízení :

V mezistaničním úseku Lískovec u Frýdku – Frýdek-Místek je navrženo nové traťové zabezpečovací zařízení 3. kategorie dle TNŽ 34 2620. Jako traťové zařízení je navržen elektronický automatický blok s výstrojí integrovanou jako součást sousedních staničních zabezpečovacích zařízení.

2. Železniční sdělovací zařízení

Kabelizace

a) Místní kabelizace

Nová místní kabelizace telefonních rozvodů bude ve sdělovací místnosti nového objektu SŽDC (dnes sklad). Budou vybudovány kabely k telefonním objektům u vjezdových návěstidel a

propojovací kabely mezi objektem SŽDC (stávající sklad), výpravní budovou a jednotlivými nástupišti pro potřeby rozvodu jednotného času a pro připojení výtahů. Dále budou vybudovány propojovací metalické kabely mezi výpravní budovou a objektem SŽDC, kde bude stavědlová ústředna. Pro zařízení DŘT, EPS a EZS jsou v MK mezi těmito budovami navrženy samostatné kabely. Dimenze kabelů bude TCEPKPFLEY XN 0,6.

b) Traťový kabel směr Lískovec u Frýdku-Místku

Bude položen nový úsek kabelu TK z objektu SŽDC v žst. Lískovec u Frýdku do objektu SŽDC v žst. Frýdek Místek. Kabel bude v provedení TCEPKPFLEY 15XN0,8 a bude ukončen v objektech SŽDC ve sdělovací místnosti a ve stavědlové ústředně.

c) Traťový kabel směr Baška

Kabel bude položen do km 109,88, ve Frýdku-Místku bude ukončen ve sdělovací místnosti a ve stavědlové ústředně v objektu SŽDC. Kabel bude v provedení TCEPKPFLEY 15XN 0,8. Traťový kabel bude veden ve společné trase se zabezpečovacími kabely a kabely nn. V žst. Frýdek-Místek se využije nový kabelovod budovaný v rámci stavební části této stavby.

d) Traťový kabel směr Dobrá

Kabel bude položen do km 111,84, ve Frýdku-Místku bude ukončen ve sdělovací místnosti a ve stavědlové ústředně v objektu SŽDC. Taktéž bude v provedení TCEPKPFLEY 15XN 0,8. Stejně jako předchozí bude veden ve společné trase se zabezpečovacími kabely a kabely nn.

e) Přenosové zařízení

Nově bude vybudován přenosový uzel SDH STM-4.

Vnitřní sdělovací zařízení

a) Sdělovací zařízení

Při stavebních postupech bude činnost dopravní kanceláře přenesena do nových prostor nad vestibul, kam se přesměruje i stávající sdělovací zařízení, které nebude v této stavbě nahrazováno.

b) Telefonní zapojovač

Bude vybudován nový telefonní zapojovač, který musí být kompatibilní se zapojovačem v nadřizované žst. Přenos bude probíhat pomocí přenosového systému.

c) Autonomní samočinný hasicí systém

Bude použit autonomní samočinný hasicí systém (ASHS) na plyn FM-200. Systémem budou chráněny prostory nové technologické budovy (stavědlová ústředna, místnost ZZ zab. zař., sdělovací místnost, rozvodna nn, DŘT a trafostanice), ve výpravní budově bude chráněna i dopravní kancelář.

d) EZS

Zařízením EZS budou střeženy technologické prostory v bývalé výpravní budově a v novém objektu SŽDC. Střeženy budou prostory zabezpečovacího a sdělovacího zařízení, místnost DŘT, rozvodna nn. Přednostně bude použita plášťová ochrana objektu místy doplněná o prostorovou.

e) Spojovací systém

Ve Frýdku Místku se instaluje nový digitální spojovací systém, který bude napojen na nadřazený uzel Ostrava 30.dubna. Pro přenosy bude využit přenosový systém SDH.

Informační zařízení

a) Rozhlasové zařízení

Stávající rozhlasové zařízení bude doplněno novým zesilovačem, pomocí něhož se Výkon stávající rozhlasové ústředny RRÚ doplní o 100W. Rozhlasové zařízení bude napájeno ze zajištěné sítě nn.

b) Kamerový systém

Ve Frýdku Místku je v současné době stávající kamerový systém, který slouží pro sledování situace v podchodu pro cestující. Po prodloužení stávajících nástupišť bude potřeba tento systém doplnit novými kamerami na nástupištích. Videosignály budou zobrazovány na pracovišti dispečera.

c) Informační zařízení

Ve stanici je v současné době instalováno informační zařízení ELEKTROČAS. Toto zařízení bude z důvodů prodloužení nástupiště u výpravní budovy rozšířeno o jeden oboustranný panel. Zařízení bude doplněno SW umožňujícím dálkové ovládání z nadřazené žst. a o SW umožňující automatické hlášení do podřízených žst.

Rádiové spojení

V rámci této stavby budou na pracovišti dispečera ve Frýdku Místku umístěny dvě radiostanice pro MRTS, pracující v pásmu 150MHz. Tyto radiostanice bude možné ovládat místně i dálkově.

3. Silnoproudá technologie

Dispečerská řídicí technika Dálkové ovládání žel. infrastruktury

V rámci této stavby bude zřízen samostatný systém dálkové diagnostiky žel. infrastruktury, jehož hlavní účelem bude zabezpečit centrální dohled a dálkovou obsluhu důležitých zařízení železniční infrastruktury. Základním principem předmětného systému je vytvoření nové samostatné izolované Ethernetové sítě, včetně instalace potřebných přenosových a ostatních zařízení.

Transformační stanice

V žst. Frýdek Místek bude nové technologické zařízení trafostanice 22/0,4kV instalováno do objektu stávajícího skladu, který bude stavebně upraven tak, aby do něj bylo možno umístit i nové zabezpečovací a sdělovací zařízení. Stávající rozvodna nn nacházející se v samostatném objektu vedle výpravní budovy zůstane funkční i po vybudování nové trafostanice.

Stávající bloková trafostanice 22/0,4kV umístěná v blízkosti zděné rozvodny nn v těsné blízkosti odbočné koleje na Český Těšín, bude v rámci samostatného provozního souboru upravena tak, aby z ní bylo možno po provizorní dobu než bude uveden do provozu napájecí závěsný kabel 22kV v úseku Dobrá – Frýdek Místek napájet kabelem 22kV novou trafostanicí 22/0,4kV. Úprava bude spočívat v odpojení vývodu na transformátor 22/0,4kV, 250kV a v připojení na uvolněný vývod nového kabelu 22kV, který bude v úseku mezi stávající trafostanicí a novou trafostanicí zavěšen na podpěrách trakčního vedení.

Rozvodna silnoprůdu

Stávající rozvodna nn zůstane zachována i po vybudování nové trafostanice 22/0,4kV. Rozvodna bude částečně zrekonstruována, přičemž se na ni připojí veškeré stávající i nové odběry ve stanici.

4. Inženýrské objekty

Železniční svršek

Směrové poměry respektují dosavadní stav. Kolejové úpravy v žst. Frýdek Místek mají za cíl dosažení potřebné provozní konfigurace stanice a užitečné délky v dopravních kolejích 650 mm. Prodloužení ostrovního nástupiště vyžaduje jeho celkovou rekonstrukci a rovněž zatrolejování kolejí 1 a 3 (nové číslování) si vyžaduje jejich rekonstrukci a odstranění nenormových hodnot. Rekonstrukci ostrovního nástupiště výrazně limituje stávající historické zastřešení. Jeho úprava

včetně historických nosných sloupů je možná pouze při zachování vizuálního řešení a tvaru. Jediným řešením, které zachová historický výzor a tvar zastřešení a současně odstraní nenormové hodnoty, je jeho demontáž a přesun do nové polohy se současnou celkovou změnou měřítka konstrukce dle horizontální osy se zmenšením osové vzdálenosti sloupů. Návrh úprav na nástupišti vyvolá posun sudé skupiny kolejí o přibližně 0,5 m. Posun kolejí má dopad i na nutnou úpravu zapojení kolejiště depa. Dále je navrženo nové napojení vlečky Slezan a vlečky Ostravských dřevařských závodů.

Železniční svršek koleje č. 1, 2 a 3 bude nový tvar S49 na železobetonových pražcích s hmotností nad 300 kg pro pružné bezpodkladnicové upevnění Skl 14 , rozdělení pražců „u“. Svršek kolejí č. 4, 6, 8 a 10 bude rekonstruován tvaru S49 na betonových pražcích s pevným upevněním. Výhybky v dopravních kolejích budou svršku 49 na betonových pražcích, v manipulačních a vlečkových kolejích použité svršku S49 na dřevěných pražcích. Pro křížení kolejí 1 a 2 s odjezdovou kolejí ve směru Český Těšín budou vloženy atypické kolejové křižovatky.

Železniční spodek

Návrh konstrukce pražcového podloží vychází z geotechnického průzkumu (Stavební geologie – Geotechnika a.s., prac. Ostrava) a z požadavků předpisu S4. Navržená konstrukce pražcového podloží je typu 2.1, tj. 0,30 m štěrkodrti a 3,35 m štěrkového lože. V předjízdových a ostatních kolejích (2, 3, 4, 5, 6, 8, 10 a 12) je navržena konstrukce typu 2.1, tj. 0,35 m štěrku kolejového lože a 0,30 m štěrkodrti třídy A. Na úrovni zemní pláně se v těchto kolejích nacházejí jemnozrnné zeminy (F6 CI), lokálně pak štěrky jílovité (G5 GC s tuhou výplní).

Odvodnění žst. Frýdek-Místek do podchodu v evid. km 22,040 je za pomoci trativodní sítě nad hlavním sběračem – svodné potrubí. Trativody jsou navrženy DN 150 a umístěny uvnitř kolejí 1 a 3, 2 a 4 a 6 a 8. Svodné potrubí je umístěno uvnitř kolejí 2 a 4.

Koleje 1 a 3 za podchodem ve směru staničení jsou odvodněny trativodem na stávajících šachtách uvnitř kolejí. Ostatní koleje jsou odvodněny vsakovacími žebry uvnitř dvojic kolejí 2 a 4 a 6 a 8.

Nástupiště

Kompletně bude rekonstruováno a prodlouženo ostrovní nástupiště mezi kolejemi č. 1 a 2 a také prodlouženo stávající vnější nástupiště u koleje č. 3.

Z důvodu nedostačující osové vzdálenosti kolejí č. 3 a 5 (nově 1 a 3) je nutno kompletně rekonstruovat ostrovní nástupiště. V rámci realizace podchodu již byl rekonstruován bezbariérový přístup k ostrovnímu nástupišti, který uspořádáním odpovídá nástupišti v nové poloze. Stávající nástupiště bude demontováno a vyskládáno. Nástupiště bude prodlouženo na 280m. Současně budou demontovány historické sloupy zastřešení a umístěny v nové poloze a při menší osové vzdálenosti. Nové prostorové uspořádání nástupiště bude po jedné straně (u koleje č. 1) nástupiště umožňovat průchod zavazadlového vozíku, resp. splňovat normu ohledem minimální vzdálenosti překážky od nástupištní hrany 2,00 m. Současně bude na straně druhé (u koleje č. 2) dodržena minimální průjezdná vzdálenost 3,00 m od překážky po osu koleje č. 2. Zvedání nástupiště na výšku 550 mm nad TK vyžaduje nadstavbu 1 schodišťového stupně a nezbytnou úpravu výtahu. Ze strany od Lískovce u Frýdku bude nástupiště ukončeno rampou délky 6 m, na kterou bude navazovat přejezd pro zavazadlové vozíky. Ze strany od Bašky bude nástupiště ukončeno služebním monolitickým schodištěm pro zaměstnance ČD. Nástupiště vnější u výpravní budovy bude prodlouženo na 200 m a to tak, že potřebná vzdálenost se dosáhne zkrácením koleje kusé č. 7 (nově č. 5). Konstrukce prodloužení nástupiště bude stejná stávajícímu nástupišti.

Mosty, propustky a zdi

Silniční nadjezd, km 21,532

Na silničním nadjezdu je přes trať převáděná silnice I / 48 Hranice – Český Těšín. Na mostě budou provedeny úpravy zábradlí s osazením pevné výplně. Tímto bude zabráněno dotyku s trakčním vedením.

Podchod v žst. Frýdek-Místek, km 22,305

Výstupní schodiště bude nastaveno o dva schody, zábradlí podél vstupu do podchodu bude výškově upraveno.

Krakorec, km 22,339

Na základě požadavku zabezpečení provozu bude postaven nový ocelový krakorec. Patka krakorce bude osazena na nástupišti podél stávajícího skladu. Krakorec bude nad kolejí č. 1.

Náv. lávka, km 22,363

Na základě požadavku zabezpečení provozu bude postavena nová ocelová lávka. Patky lávky budou osazeny na nástupišti podél stávajícího skladu a v prostoru mezi kolejí č. 2 a 4. Lávka bude zajišťovat provoz na kolejích č. 2 a 3

Zastřešení nástupiště

S ohledem na nové směrové kolejové řešení a výškové vyrovnání nástupištní hrany ostrovního nástupiště dojde k úpravě zastřešení ostrovního nástupiště. Zastřešení bude sneseno, příčníky budou upraveny (tak, aby nezasahovaly žádnou částí do ochranného pásma trakčního vedení, nebo do průjezdného profilu ZGC), sloupy budou pomocí chemických ukotveny do nově provedených betonových patek. Dešťové vody budou odváděny stávajícím způsobem do jednotné kanalizace.

Opěrná zeď, km 22,770

V rámci rozšíření kolejí v žst. Frýdek – Místek budou podél kolejí postaveny nové opěrné zdi tak, aby nedošlo k trvalým záborům okolních pozemků. Opěrná zeď je navržena jako uhlová betonová zeď vpravo trati, na které budou osazeny protihlukové stěny. Na jižním konci opěrná zeď směrově navazuje na římsu mostního objektu v km 110,988. Navržená opěrná zeď je délky 124 m.

Železniční most, km 110,998

Vzhledem k nově navrhovanému směrovému řešení kolejí a k rozšíření počtu kolejí se navrhuje kompletní rekonstrukce mostu. Nově jsou převáděny 3 koleje. Stávající nosná konstrukce mostu bude zcela vybourána a nahrazena novou železobetonovou deskou, uloženou na nové úložné prahy. Nutnost provedení zpevnění a sanace spodní stavby s rozšířením spodní stavby na požadovanou šířku. Provedení napojení komunikací, napojení odvodnění mostu na kanalizaci a napojení opěrných zdí s protihlukovou stěnou na mostní konstrukci, provedení osvětlení.

Opěrná zeď, 22,877

Opěrná zeď je navržena jako uhlová betonová zeď vlevo trati, na které budou osazeny protihlukové stěny. Na severním konci opěrná zeď směrově navazuje na římsu mostního objektu v km 110,988. Navržená opěrná zeď je délky 68 m.

Opěrná zeď, 22,897

Opěrná zeď je navržena jako uhlová betonová zeď vpravo trati, na které budou osazeny protihlukové stěny. Na severním konci opěrná zeď směrově navazuje na římsu mostního objektu v km 110,988. Navržená opěrná zeď je délky 108 m.

Železniční most, km 110,840

Ocelový příhradový most přes řeku Morávku bude v rámci elektrifikace upraven. Nosná konstrukce bude mít ložiska osazena do plastbetonu, na konstrukci budou opraveny a doplněny žlaby pro kabelové rozvody. Na mostě budou provedeny protikorozivní úpravy – nátěr konstrukce.

Kabelovod

Kabelovod bude určen pro trasy sdělovacího a zabezpečovacího zařízení a vedení silnoproudu. Bude proveden z typizovaných multikanálů a chrániček a z plastových a betonových kabelových typizovaných šachtic.

Kabelovod bude proveden od km 22,0 - 22,6, levostranně, nedojde ke křížení s tratí. Na jižním rohu skladu ve FM, který bude z části upraven pro umístění technologického zařízení, bude provedena vstupní betonová šachtice pro napojení kabelového vedení na jižní i severní zhlaví, tato šachta by zároveň byla šachtou na kabelovod. Směrem na jih bude kabelovod umístěn do rampy.

Protihlukové objekty

Umístění a parametry PHS vychází z hlukové studie zpracované společností Ecological Consulting a.s. (viz kapitola B.3.3)

5. Stavební úpravy

Výpravní budova

Výpravní budova je samostatně stojící částečně podsklepená, objemově dělená do tří traktů, přízemních a dvoupodlažních, zastřešená dřevěnými sedlovými střechami s krytinou z plechových šablon; v místech dodatečných přístaveb plochými střechami s živičnou krytinou, nebo krytinou z falcovaného plechu.

Je nutno provést tyto dispoziční úpravy:

- ve stávající dopravní kanceláři umístěné ve výpravní budově 1. N.P. bude provedeno pracoviště venkovního výpravčího
- v 1.N.P. ve stávající místnosti určené pro sdělovací zařízení bude dále provedena šatna a sociální zázemí pro výpravčí (dispečery) a operátory. Nově provedené sociální zařízení bude napojeno na stávající domovní kanalizaci a vodovodní rozvody; dále bude provedena oprava elektroinstalace a osvětlení.
- stávající telefonní ústředna bude přemístěna to technologického objektu SZZ, opouštěné prostory budou opraveny – oprava podlah, omítek , elektroinstalace
- nová dopravní kancelář pro dispečery (3x) a operátora bude umístěna do 2.N.P. výpravní budovy, dopravní kancelář vznikne spojením (nutno vybourat a podchytit část nosné stěny) stávající kanceláře přednosta a zasedací místnosti

Sklad

Místnosti technologie budou provedeny v adaptovaných prostorech od výpravní budovy ve vzdálenější části nynějšího skladu. Předpokládá se, že kabelizace podél budovy bude vedena v 1. nástupišti, které bude prodlouženo podél celé délky skladu, rampa v tomto prostoru bude zbourána. V objektu bude provedena reléová místnost pro zabezpečovací zařízení, místnost sdělovacího zařízení, místnost pro umístění zařízení silnoproudu (trafa 22,0/0,40 kV, rozvaděče NN), místnost DŘT, místnost pro nouzové pracoviště; sklad a dílna SSZT. Umístění technologického zařízení vyžaduje provedení stavebních úprav objektu – změna dispozičního uspořádání, výměna podlah, včetně zajištění požadované únosnosti, provedení trubkování, kabelových kanálů a základů pro trafo, provedení podhledů, řešení okenních a dveřních otvorů a oprava fasády, výměna klempířských prvků, výměna elektroinstalace včetně osvětlení.

6. Trakční a energetická zařízení

Trakční vedení

Trakční vedení bude provedeno podle sestavy „J“ pro elektrizaci trati proudovou soustavou 3kV DC.

Ukolejnění kovových konstrukcí

Jedná se o ukolejnění trakčních stožárů a kovových konstrukcí jako jsou kovové části mostů, zábradlí, protidotykové zábrany apod., nacházejících se v POTV. Předpokládá se převážně individuální ukolejnění jednotlivých stožárů a konstrukcí při použití opakovatelných průrazek.

Elektrické předtápěcí zařízení

V žst. Frýdek Místek je požadováno umístit zařízení pro elektrické předtápění železničních vozů, které se skládá z rozvodny 3kV a 2ks zásuvkových stojanů, které budou situovány v km 21,900 u koleje 5a, 1a. Nová rozvodna 3kV pro EPZ bude umístěna v km 22,010 u koleje č.5a v blízkosti stavědla č.1.

Rozvody vn, nn, osvětlení a dálkové ovládání odpojovačů

Stávající rozvody nn jsou z velké části v nevyhovujícím stavu a nejsou schopny zajistit spolehlivý přenos el.energie k jednotlivým odběratelům. Z uvedeného důvodu budou v nezbytném rozsahu položeny kabelové rozvody nízkého napětí zcela nové. Kabelové trasy budou navrženy tak, aby v budoucnu byla umožněna případná výměna kabelů, aniž by došlo k narušení kolejíště a ostatních zařízení ve stanicích.

Stávající osvětlení železničního prostranství je provedeno pomocí individuálních stožárů typu JŽ, které jsou v nevyhovujícím fyzickém stavu, neumožňující jejich bezpečnou údržbu a

správnou funkci osvětlovací soustavy. Venkovní osvětlení železničního prostranství je proto navrženo zcela nově, pomocí svítidel umístěných na podpěrách trakčního vedení.

K trakčním odpojovačům umístěných v železniční stanici bude nutno položit vícežilové ovládací kabely typu CYKY a dále instalovat do míst s dopravní obsluhou ovládací skříně. Všechny odpojovače budou napojeny na systém dispečerské řídicí techniky, který umožní jejich ústřední ovládání z elektrodispečinku v Ostravě.

Elektrický ohřev výhybek

V rámci stavby je navržen elektrický ohřev výhybek, napájený z nového energetického systému 22kV, zavěšeného na podpěrách trakčního vedení. Energetický systém bude napájen z rozvodny 22kV v trakční měničárně Vratimov nebo z rozvodny 22kV v měničárně Dobrá u Frýdku Místku.

Vnější uzemnění

Zemnicí soustavy pro trafostanice 22/0,4kV a rekonstruované rozvodny nn v železničních stanicích a zastávkách budou zajišťovat ochranné i pracovní uzemnění jednotlivých napájecích soustav.

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

Zahájení: červen 2008
Dokončení: prosinec 2008
Doba výstavby: 7 měsíců

B.I.8 Výčet dotčených územně samosprávných celků

Kraj: Moravskoslezský
Obec: Frýdek-Místek

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

V první fázi povolování hodnoceného záměru bude nezbytné zajištění individuálních správních aktů, resp. rozhodnutí, kterými (mimo závěru zjišťovacího řízení podle ustanovení §7 zák.č. 100/2001 Sb.) jsou zejména doklady, uvedené v tabulce č. 3.

Tab. 1: Potřeby rozhodnutí/stanovisek správních úřadů

Název aktu	Ustanovení, právní předpis	Správní úřad
Územní rozhodnutí, event. územní souhlas (nebude-li upuštěno)	§32 zák.č. 50/1976 Sb. §§92,96 zák.č.183/2006 Sb.	Obecný stavební úřad
Povolení ke kácení dřevin	§8 zák.č. 114/1992 Sb.	Orgán ochrany přírody (Obecní úřad)
Povolení k nakládání s nebezpečnými odpady	§16 zák.č. 185/2001 Sb.	Obec s rozšířenou působností nebo Krajský úřad
Stavební povolení	§55 zák.č. 50/1976 Sb. §115 zák.č. 183/2006 Sb.	Obecný stavební úřad
Kolaudační rozhodnutí, event. souhlas	§76 zák.č. 50/1976 Sb.	Obecný stavební úřad

	§122 zák.č. 183/2006 Sb.	
Schválení havarijního plánu	§39 zák.č. 254/2001 Sb.	Vodoprávní úřad
Další rozhodnutí/vyjádření	podle speciálních předpisů (zák.č. 254/2001 Sb.)	Speciální stavební úřady (vodoprávní úřad, příp. další orgány)

B.II. Údaje o vstupech

B.II.1 Zábor půdy

Stavba optimalizace žst. Frýdek-Místek bude v maximální možné míře probíhat na stávajících pozemcích dráhy.

Přesto budou nutné dočasné i trvalé zábery pozemků, jak charakteru ostatní plocha, tak i pozemků náležejících do zemědělského půdního fondu.

Dočasné zábery půdy

V následující tabulce jsou uvedeny potřeby dočasných záborů zemědělského půdního fondu, k těmto záborům dojde pouze na katastrálním území Staré Město u Frýdku-Místku.

Tab. 2 .: Dočasné zábery ZPF na k.ú. Staré Město u Frýdku-Místku

parcelní číslo	výměra (m ²)	druh pozemku	požadovaný dočasný zábor (m ²)
2760	795	zahrada	305
2758	153	zahrada	27
2762	424	zahrada	80
2764	302	zahrada	82
2766	346	zahrada	46
2768	289	zahrada	79
2770	981	zahrada	387
2566	439	zahrada	150
2562	101	zahrada	41
2560	600	zahrada	68
2518	535	zahrada	104
2517/1	1 541	zahrada	59

Celková plocha dočasného záboru ZPF představuje **1428 m²**.

Trvalé zábery půdy

V rámci stavby dojde také k trvalým záborům pozemků. Na katastrálním území Frýdek nedojde k trvalým záborům zemědělského půdního fondu, k tomuto dojde pouze na k.ú. Staré Město u Frýdku-Místku, což je uvedeno v následující tabulce č 3.

Tab. 3: Trvalé zábery ZPF na k.ú. Staré Město u Frýdku-Místku

parcelní číslo	výměra (m ²)	druh pozemku	požadovaný trvalý zábor (m ²)
2766	346	zahrada	7
2768	289	zahrada	16
2770	981	zahrada	107
2566	439	zahrada	17
2562	101	zahrada	1

Celková plocha záboru ZPF činí **148 m²**, jedná se o pozemky druhu zahrada.

Všechny pozemky ZPF, které budou zabrány jak dočasně, tak trvale, mají číselný kód **BPEJ 62213 s třídou ochrany IV**.

Hodnota **třídy ochrany ZPF** je pro jednotlivé BPEJ stanovena dle Metodického pokynu MŽP OOLP/1067/96, k odnímání půdy ze Zemědělského půdního fondu.

Pro zemědělskou praxi byla provedena bonitace zemědělského půdního fondu. Za základní mapovací a oceňovací jednotku byla stanovena bonitovaná půdně ekologická jednotka (BPEJ). Konkrétní vlastnosti BPEJ jsou vyjádřeny pětímístným číselným kódem. Význam jednotlivých čísel je následující:

1. číslo klimatický region
2. a 3. číslo hlavní půdní jednotka
4. číslo sklonitost a expozice
5. číslo skeletovitost a hloubka půdy.

Tab. 4: BPEJ zemědělské půdy, která se nachází v zájmovém území:

kód BPEJ	Klimatický region	Půdní jednotka	Svažitost a expozice ke svět. stranám	Hloubka a skeletovitost
62213	Mírně teplý (až teplý), vlhký	Půdy jako hlavní půdní jednotka (HPJ) 21 na mírně těžších substrátech typu hlinitý písek nebo písčité hlína s vodním režimem poněkud příznivějším než u HPJ 21	mírný sklon se všesměrnou expozicí	hluboká, středně skeletovitá

Ochranná pásma

Stavba je v celé své délce situována v **ochranném pásmu dráhy**. Vnější hranice ochranného pásma dráhy je definována svislou plochou, vedenou ve vzdálenosti 60 m od osy krajní koleje, nejméně však ve vzdálenosti 30 m od hranic obvodu dráhy (Zákon č. 51/1964 Sb.).

Během realizace záměru budou dotčena ochranná pásma inženýrských sítí. Bude se jednat o kabely nn, vn v majetku ČD, ČEZ a jiných správců.

Ochranná pásma inženýrských sítí

- ochranné pásmo křižujících **elektrických vedení** je:
 - 10 m u venkovních vedení vn (od krajního vodiče)
 - 15 m u venkovních vedení o napětí 60 - 110 kV
 - 20 m u venkovních vedení o napětí 110 - 220 kV
 - 25 m u venkovních vedení o napětí 220 - 380 kV

U kabelových vedení je ochranné pásmo 1 m od krajního kabelu.

- u **kanalizací** určuje ochranné pásmo ČSN 736701
- u **vodovodů** určuje ochranné pásmo ČSN 736620
- u **sdělovacích a zabezpečovacích kabelů** určuje ochranné pásmo vyhl. 52/64 Sb. a telekomunikační zákon 110/64 Sb. a ČSN 380820.

Ostatní ochranná pásma

V okolí trati se nenachází žádné Chráněné území přirozené akumulace vod (CHOPAV) ani ochranné pásmo vodního zdroje.

B.II.2 Odběr a spotřeba vody

Voda pro provozní účely

Odběr vody lze předpokládat jak ve fázi výstavby (vlastní stavba, zkrápění stavenišť) tak ve fázi provozu. Při výstavbě bude docházet ke spotřebě technologické vody, a to zejména na kropení materiálu při hutnění náspů, kropení betonu při betonářských pracích, čištění spár, resp. čištění techniky před výjezdem ze staveniště. Velikost spotřeby vody bude záviset na ročním období provádění prací a souvisejícím počasím. Předpokládá se, že na staveništích nacházejících se v areálu železniční stanice, se odběry budou realizovat z vodního zdroje stanice. Místa připojení budou stanovena dohodou dodavatele a investora po projednání se správcem tohoto zařízení. Na staveništích tratě mimo železniční stanici se počítá s dovozem vody. Zde je třeba ještě upozornit, že v případě nutnosti odběru vody z vod povrchových bude na takovýto odběr vydáno řádné vodoprávní povolení příslušným orgánem státní správy. Odběr (dovoz) se plně přemění na spotřebu, přičemž je tato spotřeba odhadována podle výše uvedených okolností na 5 – 15 m³ denně pro jedno zařízení staveniště.

Po dokončení stavby se voda bude odebírat a spotřebovávat pouze v rámci běžného provozu vlakových souprav a pozemních objektů a nebude se lišit od stávajícího stavu.

Voda pro technické zázemí

Další spotřebu vody lze předpokládat přímo na plochách zařízení stavenišť. Voda bude spotřebovávána např. na mytí rukou (zařízení stavenišť jsou již dnes standardně vybavena chemickým WC). Denní spotřebu na jedno staveniště odhadujeme na 30 l. Předpokládáme, že pitná voda bude dovážena balená.

Realizací záměru nedojde ke zvýšení spotřeby vody v období provozu.

B.II.3 Energetické zdroje

Nároky na elektrickou energii

V období výstavby bude elektrická energie spotřebovávaná při provozu zařízení stavenišť. Zařízení stavenišť budou napojena buď na stávající rozvody el. energie nebo, u zařízení mimo obvod železniční stanice, se předpokládá zajištění elektrické energie především pomocí

elektrocentrál. Odběry elektrické energie, maximální povolený příkon a způsob napojení bude při realizaci projednán se správcem a majitelem odběrného místa.

V rámci provozu elektrifikovaná trať spotřebovává určité množství elektrické energie pro napájení sdělovacích zařízení, dispečerského ovládní, zabezpečovacích zařízení, na osvětlení venkovního prostranství, elektrický ohřev výhybek, elektrické zařízení pro předtápění osobních vozů, dálkové ovládní úsekových odpojovačů, přípojky 22 kV, přeložky silnoproudých rozvodů a zařízení. Tyto spotřeby jsou téměř zanedbatelné ve srovnání s napájením trakčního vedení, které slouží k pohonu tažných jednotek. Trakční vedení si vyžádá největší odběr elektrické energie. Pro celou stavbu Ostrava Kunčice – Fr. Místek – Český Těšín byly provedeny energetické výpočty spotřeby energie trakčním vedením. Celková spotřeba energie bude činit 46,91 MWh/den (tj. 17,12 GWh/rok). V úseku Frýdek-Místek – Český Těšín bude spotřeba energie 28,5 MWh/den, v úseku Ostrava Kunčice – Frýdek-Místek bude spotřeba energie činit 18,5 MWh/den.

Elektrická energie pro trakční vedení a napájení ostatních zařízení (EOV, zab. zař., sděl. zař. atd.) z TV v rámci žst. Frýdek-Místek bude zajišťována z TM Vratimov nebo z nové TM Dobrá, jež bude realizována v rámci stavby „Optimalizace trati Ostrava Kunčice - Frýdek-Místek – Č. Těšín, včetně PEÚ a optimalizace žst. Č. Těšín, 2. část“.

B.II.4 Surovinové zdroje

Období realizace záměru bude charakteristické, v souvislosti s provozem stavební techniky, zvýšením nároků na pohonné hmoty.

Potřeba surovin na výstavbu drážního tělesa bude částečně dotována z recyklace materiálů vznikajících z demolic objektů, železničního svršku, komunikací, mostů atd. Tyto materiály, především se jedná o odpady katalog. č. 17 01 01 – beton, 17 01 02 – cihly, 17 01 03 – tašky a keramické výrobky, 17 03 02 – asfaltové směsi, 17 05 04 – zemina a kamení, je možno využít v souladu s požadavky zákona o odpadech a to jako vhodné recykláty na těžbe stavbě nebo na stavbách jiných při dodržení podmínky vhodnosti použití předmětných odpadů jako materiálu. Výrazně se tak snižují nároky na nové materiálové zdroje.

Hlavním materiálem, který bude při realizaci stavby zpětně využit po úpravě na recyklační základně, bude stávající nekontaminované **šterkové lože**. V rámci stavby bude v provozu jedna stanice recyklace, z níž je uvažováno využití recyklovaných frakcí z 50% do šterkového lože, ze 30% jako šterkodrť do podkladních vrstev zapuštěného kolejového lože a 20% bude odvezeno ke zneškodnění (do násypů, ke zpevnění cest, apod.)

B.II.5 Nároky na dopravní a jinou infrastrukturu

V období realizace záměru budou kladeny zvýšené nároky na dopravní infrastrukturu, především ve spojení s odstraňováním odpadů a dovozem materiálu potřebným na stavbu. Pro transport materiálu bude využito stávajících komunikací. Z praktických zkušeností z jiných koridorových staveb předpokládáme, že část odpadů (zejména odpady kat. čísla 17 05 04 – Zemina a kamení neuvedené pod číslem 17 05 04 a 17 05 08 – Šterk ze železničního svršku neuvedený pod číslem 17 05 07) bude přepravována do míst využití či odstranění po železnici.

B.III. Údaje o výstupech

B.III.1 Emise

Pro posuzovanou stavbu byla Mgr. Buckem zpracována Rozptylová studie, která je součástí dokumentace k územnímu řízení. Nejdůležitější závěry z ní jsou uvedeny v následujících odstavcích.

K ovlivnění kvality ovzduší bude docházet pouze lokálně a dočasně zejména v době vlastní realizace stavebních prací. Na ovlivnění se bude podílet jednak doprava (transport materiálu, stavební mechanismy), jednak vlastní plocha stavenišť. Rozsah této zátěže závisí nejen na technologické kázní dodavatelů stavby, ale i na zvolené technologii modernizace. Emise lze snížit dobrým technickým stavem používané stavební techniky – což bude jednou z podmínek pro zhotovitele stavby.

V průběhu stavebních prací bude vlastní staveniště zdrojem znečišťování ovzduší emisemi tuhých částic (prach). Zde je nezbytné provést především technická a organizační opatření, která povedou k jejich minimalizaci. Jedná se o minimalizaci plošného rozsahu zařízení

stavenišť, čištění komunikací, skrápění ploch zařízení stavenišť, komunikací a deponií v suchém období roku. V případě použití vápenocementové, cementové nebo vápenné stabilizace kolejového spodku bude ovzduší zatíženo i prachem z těchto materiálů. Dalším zdrojem znečištění ovzduší prachem bude recyklační linka. Zde je opět potřebné v suchém období roku využívat skrápění podávaného materiálu. Snížení zátěže je možné zvolením vhodného technologického řešení a dodržováním technologické kázně ze strany dodavatelů stavby.

Mobilními zdroji znečištění ovzduší budou po dobu výstavby zejména dopravní a stavební mechanismy. Rovněž je třeba po dobu výstavby počítat se zvýšeným provozem na některých komunikacích (doprava materiálu do místa stavby, odvoz odpadů). Znečištění z dopravy se výrazně projevuje především v blízkém okolí komunikací.

V rámci stavby nebude instalován žádný zvláště velký, velký, střední či malý zdroj znečišťování ovzduší.

B.III.2 Odpadní vody

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

Technologické odpadní vody

Odpadní vody, které budou produkovány v době výstavby budou představovat především vody znečištěné v průběhu stavebních prací. Půjde jednak o vody použité v rámci technologických postupů, jednak o vody produkované v rámci mytí stavební techniky a zařízení. Množství těchto vod není za současného stavu znalostí možno odhadnout.

Splaškové odpadní vody

V období výstavby budou vznikat splaškové odpadní vody ze sociálních zařízení, která budou pravděpodobně využívána v prostorech zařízení stavenišť. Vody budou jímány a následně likvidovány v souladu se zákonem o vodách.

V průběhu provozu dojde k mírnému navýšení vznikajících splaškových vod v souvislosti s vybudováním nového sociálního zařízení ve výpravní budově. Toto zařízení bude napojeno na stávající domovní kanalizaci a vodovodní rozvody.

Po ukončení výstavby nepředpokládáme významné navýšení spotřeby vody.

Dešťové vody

Dešťové vody (nejsou chápány jako odpadní vody) budou odváděny stávajícím způsobem do jednotné kanalizace ve správě SDC SBBH, která je dále napojena před výpravní budovou do jednotné kanalizace ve SMVaK a.s.

B.III.3 Hlukové poměry

Pro posuzované území byla firmou Ecological Consulting a.s. vypracována Hluková studie, jejíž plné znění je přílohou č. 6 tohoto Oznámení. Nejdůležitější poznatky Hlukové studie jsou uvedeny dále.

Výpočty hladin akustického tlaku jsou prováděny v souladu s požadavky mezinárodních standardů a metod, jejichž výběr je dán doporučením Evropské komise a směrnicí č.49 EU - pro výpočet hluku z železniční dopravy - RLM2 (SRM II).

Zdrojová redukce vzhledem k domácímu vozovému parku je dána ustanoveními předpisu EU 613/2003, jehož zakotvení do příslušné legislativy je v současné době v přípravě. Pro návrhy protihlukových stěn je zavedena korekce vzhledem k třídě přesnosti výpočtového programu i k zohlednění místních podmínek.

V rámci stavby jsou mj. stávající průjezdné koleje typu R 65 nahrazovány kolejí typu UIC 60, jejichž vlastnosti jako zdroje hluku se výrazně odlišují. Proto bylo třeba zhodnotit použití nového typu svršku měřením rezonančních charakteristik a vyhodnocením vlivu konstrukce jednotlivých svršků. Fy EPAS Neratovice provedla sérii měření pro Hlukovou studii mezistaničního úseku Břeclav – Podivín, která vyhodnocovala a porovnávala účinky provozu kolejí typů UIC a S49. Technická zpráva této studie, předaná SUDOPu BRNO 13. 6. 1995, hodnotí vliv modernizace železničních tratí jako snižující LAeq o 4 – 8,7 dB. Tyto poznatky byly využity při vytváření hlukových modelů.

S ohledem na přísnější limitní hodnoty stanovené pro noční dobu a rozdělení dopravy jsou protihluková opatření dimenzována podle venkovních nočních hladin hluku.

Nejvyšší přípustné hladiny akustického tlaku:

pro hluk z dopravy na drahách			
pro den od 6 ⁰⁰ - 22 ⁰⁰ hod	$L_{Aeq,T} = 60$ dB	/v OPD/	
	$L_{Aeq,T} = 55$ dB	/mimo OPD/	
pro noc od 22 ⁰⁰ - 6 ⁰⁰ hod	$L_{Aeq,T} = 55$ dB	/v OPD/	
	$L_{Aeq,T} = 50$ dB	/mimo OPD/	
pro hluk ze stacionárních zdrojů hluku			
pro den od 6 ⁰⁰ - 22 ⁰⁰ hod	$L_{Aeq,T} = 50$ dB		
pro noc od 22 ⁰⁰ - 6 ⁰⁰ hod	$L_{Aeq,T} = 40$ dB		

nejvyšší přípustná ekvivalentní hladina akustického tlaku A uvnitř staveb pro bydlení je stanovena součtem základní hladiny hluku $L_{Az} = 40$ dB

a příslušných korekcí

$$K_1 = -10 \text{ dB} / \text{obytné místnosti v noční době} /$$

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

pro den od 6 ⁰⁰ - 22 ⁰⁰ hod	$L_{Aeq,T} = L_Z + K_1 = 45$ dB	v OPD
	$L_{Aeq,T} = L_Z = 40$ dB	mimo OPD

pro noc od 22 ⁰⁰ - 6 ⁰⁰ hod	$L_{Aeq,T} = L_Z + K_1 + K_2 = 35$ dB	v OPD
	$L_{Aeq,T} = L_Z + K_2 = 30$ dB	mimo OPD

Výpočty a posouzení

Vypočtené hodnoty

bod výpočtu	umístění v OPD	výška	stávající stav		výhledový stav		výhledový stav s protihlukovými stěnami	
			den	noc	den	noc	den	noc
1	v OPD	3 m	52,4 dB	49,1 dB	53,5 dB	50,9 dB	53,5 dB	50,9 dB
2	mimo	3 m	51,0 dB	47,5 dB	51,8 dB	48,7 dB	51,8 dB	48,7 dB
3	v OPD	1.NP	62,6 dB	58,9 dB	61,7 dB	56,4 dB	54,4 dB	49,1 dB
		2.NP	64,4 dB	60,8 dB	63,2 dB	58,0 dB	58,8 dB	53,5 dB
4	v OPD	1.NP	60,3 dB	56,6 dB	59,5 dB	54,2 dB	49,4 dB	44,4 dB
		2.NP	62,5 dB	58,9 dB	61,5 dB	56,3 dB	51,1 dB	46,1 dB
5	v OPD	1.NP	59,2 dB	55,7 dB	58,0 dB	52,9 dB	50,3 dB	45,4 dB
		2.NP	64,1 dB	60,5 dB	62,9 dB	57,9 dB	56,0 dB	51,0 dB

Stávající hodnoty akustického tlaku jsou ovlivněny stavem kolejiště a optimalizací trati lze očekávat zlepšení hodnot cca o 3 - 4 dB v místech, kde je kolejový svršek ve špatném stavu.

Optimalizací železniční stanice dojde ke zlepšení akustických parametrů zdrojů hluku, ale tím, že dojde k nárůstu dopravy, se zlepšení hlukové situace v celkovém stavu projeví pouze ve směru na stanici Baška.

V km 22,55 vpravo se nachází dvoupodlažní dům (dle katastru nemovitostí určený k bydlení). Venkovní hladiny jsou překročeny o cca 3-4 dB. Náklady na ochranu objektu protihlukovou stěnou převyšují hodnotu nemovitosti a z pohledu poměru přínosu snížení hlukového zatížení u jednoho objektu o 4 dB k nákladům na realizaci PHS je návrh neefektivní. U objektu je navržena individuální protihluková ochrana.

Nejbližší obytná zástavba se nachází západně od stanice podél ulice Na Poříčí. Jedná se o jedno a dvoupodlažní rodinné domy, z nichž nejbližší se nacházejí v ochranném pásmu dráhy (OPD) a vliv provozu železniční stanice je zde proto podlimitní (výpočtový bod č. 1 a 2). U jednoho objektu za hranicí OPD hladiny hluku dosáhnou cca limitní hodnoty, proto není proveden návrh protihlukových stěn, který by v tomto případě byl problematický, protože PHS nelze umístit do kolejiště, ale až na okraj širokého kolejiště.

Další obytná zástavba se nachází podél ulice Železniční I a Ulička ve směru na stanici Baška. Objekty se nacházejí v OPD a vzhledem k nízkým intenzitám dopravy lze překročení limitních hladin hluku očekávat pouze u objektů v bezprostřední blízkosti trati a na hranici OPD. Konfigurace terénu s možností umístění protihlukových stěn hned podél zdroje hluku umožňuje realizaci akusticky efektivních clon, kterými lze ochránit venkovní prostor na přípustné hodnoty.

Pro ochranu jsou navrženy dvě protihlukové stěny o výšce 2,3 m nad temenem kolejnice, o délce 246 m - PHS chrání zástavbu ul. Železniční I a 254 m pro PHS chrání venkovní prostor ul. Ulička.

Na konci stavby ve směru na stanici Baška dojde ke zlepšení oproti stávajícímu stavu, ale přesto zůstane fasáda ke trati ovlivněna o cca 1 dB přes limit. Vnitřní limity budou dodrženy.

B.III.4 Doplnující údaje

Zájmová lokalita se nachází v Moravskoslezském kraji, na katastrálních územích Frýdek a Staré Město u Frýdku-Místku.

Žádné další doplňující údaje, které by měly vliv na realizaci stavby, nejsou známy.

C. ÚDAJE O STAVU ŽIVOTNÍHO PROSTŘEDÍ V DOTČENÉM ÚZEMÍ

C.I. Výčet nejzávažnějších environmentálních charakteristik dotčeného území

C.I.1 Charakteristika území

Posuzovaný záměr se nachází na území Moravskoslezského kraje. Řešená železniční stanice se nachází na dvou katastrálních územích. Jedná se o k.ú. Frýdek a k.ú. Staré Město u Frýdku Místku.

Záměr se nachází v rovinném zastavěném území výše uvedené dotčené obce.

C.I.2 Klima

Předmětná lokalita se podle Mapy klimatických oblastí Československa (Quitt 1971) nachází v mírně teplé oblasti v kategorii MT 10. Pro tuto kategorii je typické dlouhé léto, teplé a mírně suché, krátké přechodné období s mírně teplým jarem a mírně teplým podzimem, krátká, mírně teplá a velmi suchá zima s krátkým trváním sněhové pokrývky. Bližší charakteristiky mírně teplé oblasti MT 10 udává následující tabulka:

Tab. 5: Charakteristiky klimatické oblasti MT 10 (QUITT 1971)

Klimatická oblast	MT 10
Počet letních dnů	40 – 50
Počet dnů s průměrnou teplotou 10°C a více	140 – 160
Počet mrazových dnů	110 – 130
Počet ledových dnů	30 – 40
Průměrná teplota v lednu [°C]	-2 až -3
Průměrná teplota v červenci [°C]	17 – 18
Průměrná teplota v dubnu [°C]	7 – 8
Průměrná teplota v říjnu [°C]	7 – 8
Průměrný počet dnů se srážkami 1 mm a více	100 – 120
Srážkový úhrn ve vegetačním období [mm]	400 – 450
Srážkový úhrn v zimním období [mm]	200 – 250

Počet dnů se sněhovou pokrývkou	50 – 60
Počet dnů zamračených	120 – 150
Počet dnů jasných	40 – 50

Zdroj: Quitt, 1971

Lokalita města Frýdek-Místek se podle údajů ČHMÚ z let 1961 – 1990 (www.chmi.cz) nachází v oblasti s průměrnou roční teplotou 7,1 – 8 °C a ročním úhrnem srážek 701 – 800 mm.

Co se týče emisí znečišťujících látek do ovzduší, patří mezi nejvýznamnější stacionární zdroje základních znečišťujících látek v kraji VYSOKÉ PECE Ostrava, a.s., TŘINECKÉ ŽELEZÁRNY, a.s., ISPAT NOVÁ HUŤ, a.s., Dalkia Česká republika, a.s., OKD, OKK, a.s., Energetika Vítkovice, a.s., ČEZ, a.s., KOTOUČ ŠTRANBERK, spol. s.r.o., BIOCEL, a.s., ENERGETIKA TŘINEC, a.s., VÍTKOVICE STEEL, a.s. Podstatným zdrojem emisí znečišťujících látek do ovzduší jsou rovněž lokální topeniště s nedokonalým spalováním méně hodnotných paliv a mobilní zdroje. Lokální topeniště se podílejí významně právě v zimních měsících při inverzním počasí a jsou významným producentem tuhých znečišťujících látek a široké škály organických látek. Mobilní zdroje produkují z celkové bilance kraje přibližně polovinu emisí NO_x a organických látek. Celkové emise hlavních znečišťujících látek v kraji jsou zřejmé z následující tabulky č 6.

Tab. 6: Celkové emise hlavních znečišťujících látek ze zdrojů, podíly podle kategorií zdrojů znečišťování ovzduší (kt.rok⁻¹)

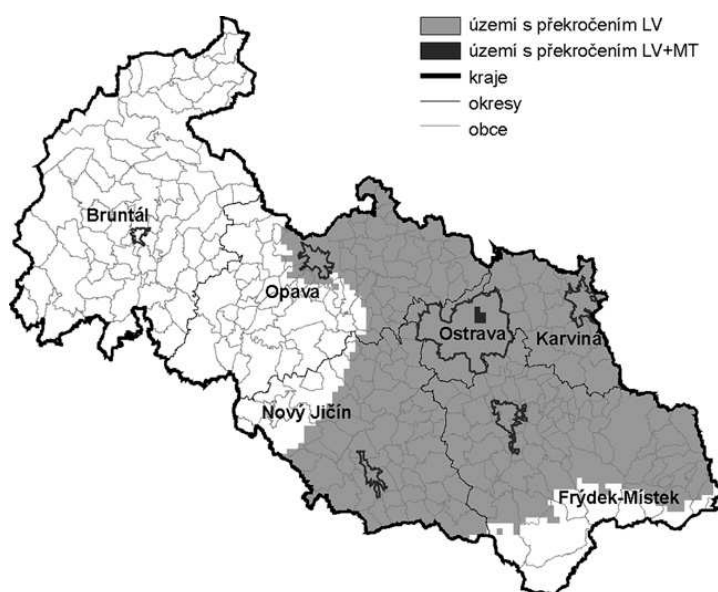
	Rok	TZL	SO ₂	NO _x	CO	VOC	NH ₃
Emise celkem	2004	9,16	29,14	38,4	176,44	19,82	3,84
	2005	8,96	30,1	36,46	173,72	18,35	3,3
Velké zdroje	2004	4,78	26,41	22,45	141,6	2,17	1,26
	2005	3,91	27,09	23,24	140,33	1,99	1,14
Střední zdroje	2004	0,5	0,63	0,44	0,79	0,42	0,67
	2005	0,57	0,69	0,5	0,72	0,29	0,67
Malé zdroje	2004	1,77	1,65	0,93	6,02	11,29	1,72
	2005	2,35	2,16	1,12	7,49	10,89	1,25
Mobilní zdroje	2004	2,11	0,46	14,58	28,02	5,94	0,2
	2005	2,13	0,16	11,59	25,18	5,17	0,24

Zdroj: ČHMÚ

Pro měření kvality ovzduší bylo na území kraje v roce 2005 provozováno celkem 28 stanic, z nichž 21 stanic provozuje ČHMÚ, 3 stanice Zdravotní ústav, 2 stanice energetické a průmyslové podniky, jednu stanici Ekotoxa a jedna stanice je komunální monitoring.

Stálým problémem v kraji je plošné překračování limitních hodnot (LV) u suspendovaných částic velikostní frakce PM₁₀ a lokálně jsou překračovány imisní limity pro benzo(a)pyren a benzen. Stabilizovaná je situace u SO₂, CO a NO₂, kde nedošlo k překročení LV na žádné měřicí stanici. Přesto Moravskoslezský kraj patří k největším emitentům emisí CO v ČR.

Obr.1: Území, na kterém došlo v roce 2005 k překročení imisního limitu (LV) nebo imisního limitu navýšeného o mez tolerance (LV+MT) pro alespoň jednu ze sledovaných znečišťujících látek, bez zahrnutí ozonu



Zdroj: ČHMÚ

C.I.3 Geologická stavba a hydrogeologické poměry

Geologická charakteristika

Z hlediska regionálního členění je zájmová oblast součástí slezské příkrovové jednotky flyšového pásma Vnějších Západních Karpat, které vznikly alpínským vrásněním koncem třetihor. V slezské jednotce převažují sedimenty godulského vývoje o stáří svrchní jury až svrchní křídly. Odkryv slezské jednotky a její tektonický styk s podslezskou jednotkou je odkryt poblíž Frýdku-Místku v PP Profil Morávky.

Podle geologické mapy České republiky se na povrchové geologické skladbě podílejí horniny kvartéru (hlíny, spraše, písky, štěrky).

Hydrogeologická charakteristika

Předmětné území leží na rozhraní několika hydrogeologických rajónů.

Úsek podél toku Ostravice náleží k rajónu náplavů nížinných toků (probíhá převážně západně podél železniční trati). Tvoří jej fluviální písčitohlinité sedimenty a štěrkovité sedimenty. Z východní strany rajón sousedí s rajónem deluviofluviálních sedimentů (hlinité sedimenty), z menší míry se také uplatňují rajón deluviálních sedimentů (převážně hlinité, hlinitokamenité, kamenitohlinité sedimenty) a lokálně rajón jílovcovo-prachovcových hornin. Ten představuje převážně flyš s převahou jílovců nebo pískovců, místy s rohovci a vápenci.

Průlinový kolektor je v oblasti Ostravice fluviální a tvoří jej převážně písčitohlinité sedimenty vyššího nivního stupně Ostravice s transmisivitou $T = 1,41 \cdot 10^{-5} - 3,89 \cdot 10^{-4} \text{ m}^2 \cdot \text{s}^{-1}$, $s_Y = 0,72$. Území západně podél železničního traktu má průlinový kolektor tvořený nižším nivním stupněm Ostravice s transmisivitou $T = 4,57 \cdot 10^{-4} - 3,81 \cdot 10^{-3} \text{ m}^2 \cdot \text{s}^{-1}$, $s_Y = 0,46$.

C.I.4 Nerostné suroviny

Celé zájmové území je součástí rozsáhlého **chráněného ložiskového území** Čs. část Hornoslezské pánve (č. 14400000) nerostných ložisek černé uhlí a zemní plyn.

Dále se v nejbližším okolí záměru nachází CHLÚ Místek (č. 14350000) ve vzdálenosti 1840 m JZ od železniční stanice.

V okolí zájmové lokality se nachází několik **dobývacích prostorů**.

Tab. 7: Dobývací prostory v nejbližším okolí zájmového území

Název	Ident. číslo	Surovina	Vzdálenost	Poznámka
Staříč	20051	černé uhlí		těžený
Sviadnov	40023	zemní plyn		těžený
Bruzovice	40026	zemní plyn	Cca 700 m V od žst. Frýdek – Místek	těžený
Staré Město- Baška	70398	cihlářská surovina	1,5km JV od žst. Frýdek	zastavená těžba
Místek I	70840	cihlářská surovina	1,6 km JZ od žst. Frýdek	zastavená těžba

Dále se v blízkosti zájmového území vyskytuje 5 **výhradních ložisek nerostů**, jejichž výčet je znázorněn v tabulce č 8.

Tab. 8: Lokality výhradních ložisek nerostů v nejbližším okolí zájmového území

Název	Ident. číslo	Surovina	Vzdálenost
Lískovec-Staříč	308377200	zemní plyn	1,2 km S od žst. Frýdek-Místek
Bruzovice	308327200	zemní plyn	1km V od žst. Frýdek
Staré Město-Baška	314360000	cihlářská surovina	2 km JV od žst. Frýdek - Místek
Místek 2	314350002	cihlářská surovina	1,5 km JZ od žst. Frýdek - Místek
Místek 2	314350001	cihlářská surovina	1,8 km od žst. Frýdek - Místek

C.I.5 Geomorfologie

Z hlediska geomorfologického členění (Demek a kol., 1987) leží zájmová lokalita na rozhraní dvou geomorfologických jednotek, jejichž dělicí linií je přibližně řeka Ostravice. Západní část Frýdku-Místku (cca západně od řeky Ostravice) náleží k :

Provincie: *Západní Karpaty*

Subprovincie: *Vněkarpatské sníženiny*

Oblast: *Severní Vněkarpatské sníženiny*

Celek: *Ostravská pánev*

Okrsek: *Ostravská niva*

Geomorfologické začlenění východní části, tedy území východně od řeky Ostravice, je následující:

Subprovincie: *Vnější Západní Karpaty*

Oblast: *Západobeskydské podhůří*

Celek: *Podbeskydská pahorkatina*

Podcelek: *Těšínská pahorkatina*

Okresek: *Bruzovická pahorkatina*

Ostravská pánev zabírá 486 km² se střední nadmořskou výškou 244 m a má ráz roviny a ploché pahorkatiny na kvartéřních sedimentech různé geneze.

Podbeskydská pahorkatina má charakter členité pahorkatiny (plocha přes 1500 km², střední nadmořská výška 356 m).

C.I.6 Hydrologické poměry

Frýdek-Místek je odvodňován řekami Ostravicí a Olší náležejícími k úmoří Baltského moře. Studované území náleží do hydrologického pořadí 2-03-01. Při podrobnějším členění se železniční stanice nachází na rozhraní dvou dílčích částí (dělení dle pramenných úseků toků), a to 2-03-01-052 na východě a 2-03-01-051 na západě.

Nejvýznamnějším tokem ve studovaném území je řeka Ostravice (plocha povodí pod nádrží Šance $P = 146,35 \text{ km}^2$, průměrný průtok $Q_a = 3,23 \text{ m}^3 \cdot \text{s}^{-1}$). Ostravice vzniká soutokem Bílé a Černé Ostravice nad Starými Hamry a představuje pravostranný přítok Odry. Ve Frýdku-Místku, jižně od železniční stanice, se do Ostravice vlévá pravostranný přítok Morávka ($P = 149,3 \text{ km}^2$, průměrný průtok $Q_a = 3,73 \text{ m}^3 \cdot \text{s}^{-1}$). Dále jižně od Morávky se do Ostravice vlévá přítok Baštica ($P = 19,9 \text{ km}^2$, průměrný průtok $Q_a = 0,50 \text{ m}^3 \cdot \text{s}^{-1}$).

Podle vyhlášky 333/2003 Sb. (kterou se mění vyhláška č. 470/2001 Sb.), patří Ostravice a Morávka do seznamu významných vodních toků.

V celém svém úseku železniční trať nezasahuje do Chráněné oblasti přirozené akumulace vod (CHOPAV).

Zájmové území se nenachází v žádném z ochranných pásem vodního zdroje.

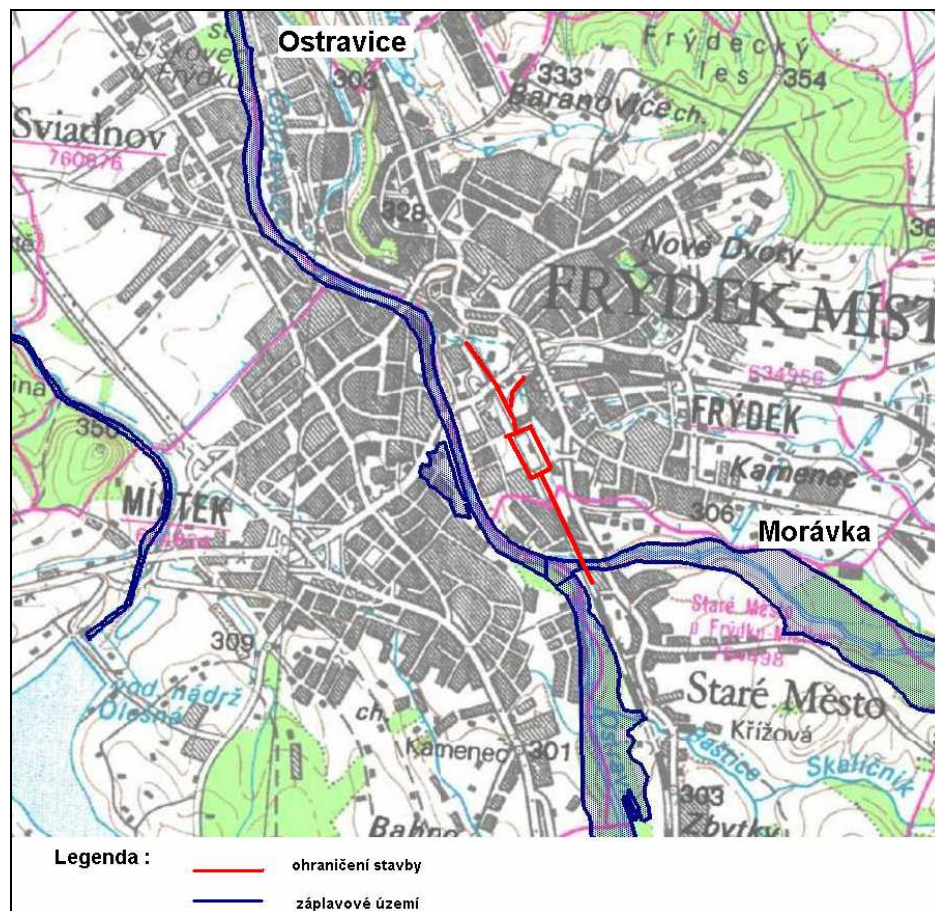
Záplavová území

Trat' v km cca 110,8 prochází záplavovým územím řeky Morávky, pro jejíž celou délku toku bylo stanoveno záplavové území Krajským úřadem MSK dne 12.1.2007 (č.j. ŽPZ/55328/2006/SvR). V místě trati je záplavové území vymezeno pouze v rámci koryta řeky.

Dále se studovaná trat' nachází v blízkosti záplavového území řeky Ostravice, které se nachází cca 300 m východně od trati, nejvíce se trati blíží v km 21,240 (počátek stavby) na vzdálenost 230 m a v km 110,600 – 110,750, a to na vzdálenost 30 m, tzn. zasahuje do ochranného pásma dráhy.

Záplavová území pro vodní tok Ostravice byla stanovena tehdejším Okresním úřadem Frýdek Místek, referátem životního prostředí, dne 5.2.2001 (č.j. RŽ-4191/00/01/Fp/231.2) a následně doplněna stanovením téhož úřadu ze dne 15.3.2002. Po dalším stanovení Krajského úřadu MSK ze dne 5.6.2003 (č.j. ŽPZ/3561/03) je tak záplavové území stanoveno prakticky pro celou délku uvedeného toku.

Obr. 2 : Záplavová území nacházející se v zájmové oblasti



C.I.7. Půdy

Převládajícím půdním typem v zájmové oblasti jsou kambizemě (kambizem eutrofní), v údolí Ostravice se potom nacházejí fluvizemě (fluvizem typická a fluvizem glejová) (Weissmannová et. al. (2004).

C.I.8. Zvláště chráněná území a přírodní parky

Zvláště chráněná území dle zákona č.114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, v platném znění, můžeme pracovníě rozdělit na „velkoplošná“ a „maloplošná“. Do skupiny velkoplošných zvláště chráněných území jsou řazeny národní parky a chráněné krajinné oblasti. Zájmová lokalita nezasahuje do žádného národního parku či chráněné krajinné oblasti.

Nejbližším maloplošným zvláště chráněným územím je **přírodní památka Profil Morávky**. Jedná se o úsek řeky Morávky východně od intravilánu města Frýdek-Místek, který představuje nepravidelný profil neupraveného šterkonosného toku, místy s vytvořenými šterkovými poli. V korytě je odkryto předkvartérní podloží a vytvořily se skalní prahy a peřeje. Hranice přírodní památky prochází asi 800 m jihovýchodně od žst. Frýdek – Místek. Přírodní památka byla vyhlášena v roce 1990 a její výměra činí 49,64 ha.

Dalším zvláště chráněným územím je **přírodní památka Kamenec**, která se nachází v katastrálním území obce Dobrá u Frýdku-Místku. Tato přírodní památka je vzdálená cca 2,2 km východně od žst. Frýdek – Místek a její severní hranici tvoří trať Frýdek-Místek – Český Těšín. Důvodem ochrany je mokřadní biotop v nivě řeky Morávky s dochovanými bahenními a rašelinnými ekosystémy. Přírodní památka byla vyhlášena v roce 1992 a má rozlohu 9,82 ha. Přírodní památka nebude záměrem dotčena.

Zájmová lokalita přímo nezasahuje do žádného zvláště chráněného území ani přírodního parku.

C.I.9. Území chráněná na základě mezinárodních úmluv

Dalším typem území jsou území vyhlášená v rámci realizace mezinárodních úmluv na ochranu životního prostředí. Do této kategorie můžeme zařadit území vyhovující požadavkům Ramsarské úmluvy (jedná se o mokřady mezinárodního významu) či požadavkům Bernské konvence.

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

Území vytipovaná pro síť území NATURA 2000

Zvláštním typem jsou území, která jsou vytipována jako lokality pro soustavu chráněných území ES NATURA 2000 podle legislativy Evropského společenství, konkrétně podle směrnice č. 79/409/EEC o ochraně volně žijících ptáků a směrnice č. 92/43/EEC o ochraně přírodních stanovišť, volně žijících živočichů a planě rostoucích rostlin. Dne 1. května 2004 vstoupil v platnost zákon č. 218/2004 Sb., kterým se mění zákon č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny. Dle této novely se buduje v ČR síť chráněných území NATURA 2000, kterou vytvářejí Evropsky významné lokality (EVL) a ptačí oblasti (PO). Dne 15. 4. 2005 bylo vydáno NV č. 132/2005 Sb., kterým se stanoví národní seznam evropsky významných lokalit.

Evropsky významné lokality

Mezi území vyhlášená jako evropsky významné lokality patří v nejbližším okolí lokalita **Řeka Ostravice** (kód CZ0813462) a **Niva Morávky** (kód CZ0810004).

Evropsky významná lokalita **Řeka Ostravice** byla vyhlášena nařízením Vlády ČR č.132/2005 na ploše 47,60 ha. Jde o úsek řeky Ostravice od Bašky po Vratimov v ř. km cca 15,0 – 29,9. Představuje velmi významnou lokalitu vranky obecné v povodí Odry. EVL se k záměru nejvíce přibližuje na vzdálenost několik desítek metrů (cca 40 m) v km 110,7.

Evropsky významná lokalita **Niva Morávky** byla vyhlášena nařízením Vlády ČR č.132/2005 Sb. na ploše 367,36 ha. Nachází se poblíž obcí Nošovice a Nižní Lhoty v katastrálních územích Dobrá u Frýdku-Místku, Frýdek, Nižní Lhoty, Nošovice, Raškovice, Skalice u Frýdku-Místku, Staré Město u Frýdku-Místku, Vyšní Lhoty.

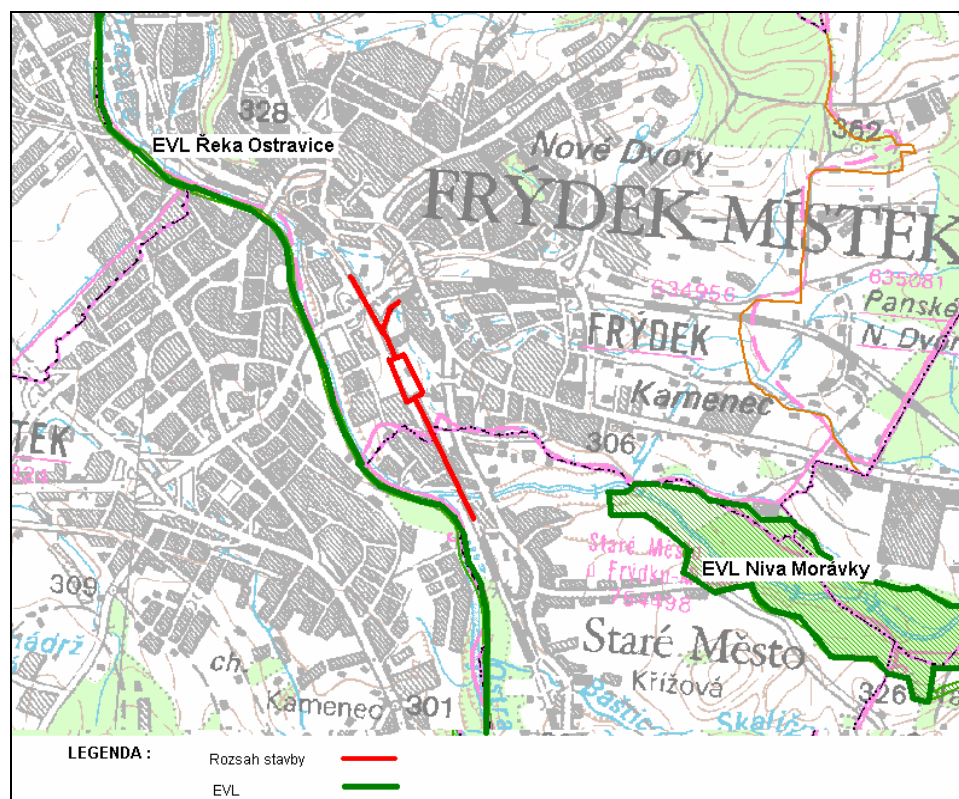
Předmětem ochrany jsou následující přírodní stanoviště:

- Alpínské řeky a jejich dřevinná vegetace s židovníkem německým (*Myricaria germanica*)
- Dubohabřiny asociace *Galio-Carpinetum*
- Smíšené jasanovo-olšové lužní lesy temperátní a boreální Evropy (*Alno-Padion*, *Alnion incanae*, *Salicion albae*). Jedná se o prioritní stanoviště

Ptačí oblasti

Z ptačích oblastí se nejbližší zájmové lokalitě nachází vymezená ptačí oblast **Beskydy** (cca 10 km jihovýchodně).

Obr. 3 : Území soustavy NATURA 2000 v okolí předmětné stavby



C.I.10. Územní systém ekologické stability

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

Rozlišují se tři úrovně ÚSES:

- místní (lokální)
- regionální
- nadregionální

Nadregionální prvky ÚSES

Dle údajů z portálu životního prostředí (<http://geoportal.cenia.cz>) se téměř celý záměr nachází přímo v území vymezeném jako nadregionální biokoridor NRBK K100-K147 (K101 Niva Ostravice). Jeho osa kopíruje tok řeky Ostravice. Od Frýdku – Místku dále osa nadregionálního

biokoridoru kopíruje řeku Morávku - NRBK K100-K147 (K 101 Morávka). Tento biokoridor zahrnuje nivu řeky, oba břehy a lesní porosty na jedné z říčních teras Morávky.

Regionální prvky ÚSES

Z prvků regionální úrovně se v nejbližším okolí záměru žádný nevyskytuje.

Lokální prvky ÚSES

Lokalizace jednotlivých lokálních biocenter a biokoridorů včetně jejich obecných charakteristik je shrnuta v následující tabulce č 9.

Tab. 9: Interakce železniční trati s lokálními prvky ÚSES v zájmovém území

Prvek ÚSES (značení převzato z ÚPD příslušných obcí)	Stav	Charakteristika	Prostorové vymezení
LBC 11	stávající, z části návrh	niva Ostravice	k trati se nejvíce přibližuje na vzdálenost 20 m v drážním km 21,15
LBC 13	stávající	park	nachází se vpravo od trati v km 21,8 ve vzdálenosti 400 m
LBC 15	stávající	řeka Ostravice a přilehlé břehy	těsně sousedí s tratí v km 110,6 - 110,8
LBK 38	stávající	řeka Ostravice	Navazuje z jihu na LBC 15

C.I.11 Významné krajinné prvky a památné stromy

1) Významné krajinné prvky

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

VKP ze zákona

V posuzovaném úseku železniční trati se jedná o následující VKP:

a) Vodní toky – Definice VKP vodní tok je daná v zákoně č.254/2001 Sb., o vodách, který ve svém §43 definuje vodní tok jako povrchové vody tekoucí vlastním spádem v korytě trvale nebo po převažující část roku, a to včetně vod v nich uměle vzdutých. Studovaným územím protéká řeka Ostravice a řeka Morávka, které patří mezi významné vodní toky podle vyhlášky Ministerstva zemědělství č. 470/2001 Sb.

Koryto řeky Ostravice probíhá východně od trati ve vzdálenosti cca 300 m, v km 111,600 – 111,775 se řeka přibližuje k trati na vzdálenost cca 30 m. Koryto Morávky potom kříží trať v km 110,800.

V blízkém okolí stavby se nachází další dva vodní toky, které kříží trať několik desítek metrů před i za předmětným úsekem trati. Vodní toky včetně místa a způsobu interakce s drážním tělesem jsou uvedeny v následující tabulce.

Tab. 10: Interakce vodních toků s drážním tělesem v těsném sousedství předmětné stavby

Název toku	Drážní km	Typ objektu
Černý potok	21,174	Propustek
Černý potok	111,843	Železniční most
Bílý potok	111,990	Železniční most

b) Údolní nivy – jsou vytvořeny podél vodních toků. Jejich přesná definice pro potřeby zákona o ochraně přírody a krajiny však nebyla v zákoně samém ani jeho prováděcí vyhlášce podána. Existuje tak pouze sdělení legislativního odboru Ministerstva životního prostředí č.10, které bylo publikováno ve Věstníku ministerstva č.4/1993. Údolní niva je zde definována jako "...biotop, jehož utváření, složení a vzájemné vztahy jeho jednotlivých složek jsou ovlivňovány hydrologickými poměry vodního toku (výše hladiny spodní vody, občasné záplavy). Údolní niva je charakterizována geomorfologicky (utvářením terénu), především však druhovým spektrem typických (rostlinných) společenstev (doprovodné břehové porosty, společenstva vlhkomilných druhů rostlin). Terénními úpravami, zástavbou či jinými technickými zásahy ztrácejí tyto prostory svůj přirozený charakter a nejsou pak (přestože jejich fyzikální-hydrologická charakteristika může zůstat zachována) hodnoceny jako údolní niva ve smyslu §3 písm. B) zákona ČNR č.1/192 Sb.“ Z praktického důvodu je na základě našich zkušeností v území silně poznamenaném lidskou činností vhodné za údolní nivu ve smyslu VKP považovat břehy vodních toků s vytvořenými břehovými porosty (či bez nich) do vzdálenosti cca 15 m od břehové hrany a to bez ohledu jestli

došlo k zásadní změně přírodního charakteru těchto prostorů. Důvodem je skutečnost, že VKP mají v krajině významnou ekologicko stabilizační funkci, která musí být nadále posilována. Protože údolní nivy doprovázejí vodní tok, který je vždy VKP, a se kterým tvoří dle našeho názoru jeden funkční celek, musí být v místech, kde došlo k jejich „odpřírodnění“ a kde je to možné a účelné z pohledu technických a finančních nákladů uvedeny do přírodně blízkého stavu. Tím dojde nejen k obnovení funkcí údolní nivy v celém jejím rozsahu, ale i k posílení funkce vodního toku.

c) Les – definice tohoto VKP není opět stanovena legislativou na úseku ochrany přírody a krajiny a vychází tak ze zákona č.289/1995 Sb., o lesích. Zde je les definován jako lesní porosty s jejich prostředím a pozemky určené k plnění funkcí lesa (nezpevněné i zpevněné lesní cesty, vodní plochy, lesní pastviny, políčka pro zvěř, atd.) (Sdělení Ministerstva životního prostředí č.9 publikované ve Věstníku ministerstva č.3/1996).

V bezprostředním okolí zájmového území se žádné lesní porosty nenacházejí (v okolí se nachází Frýdecký les, který je zároveň registrovaným VKP – blíže viz. následující kapitola).

Registrované VKP

V blízkém okolí zájmové lokality je registrováno několik významných krajinných prvků:

Frýdecký les – Nad Černou cestou I (č.VKP 01/1-20-L), k.ú. Frýdek

Frýdecký les – Nad Černou cestou II (č. 01/1-19-L/g) , k.ú. Frýdek

Frýdecký les – Nad Černou cestou III (č. 01/1-21-L/g) , k.ú. Frýdek

Frýdecký les- U Černé cesty IV (č. 01/1-23-L) , k.ú. Frýdek

Ořešák černý (č. 01/2-42-R,s), k.ú. Místek

Dřín obecný (č. 01/2 – 51/s), na ul. Fr. Čejky na pozemku p.č. 829 v k.ú. Místek

Trojice lip malolistých (č. 01/2-44/s,A), u kaple na Pukli rostoucí v lokalitě Podpuklí v k.ú. Místek na pozemku p.č. 428/6

Podle § 4 odst. 2 citovaného zákona jsou VKP chráněny před poškozováním a ničením. Jejich využití je možné jedině tak, aby nebyla narušena jejich stabilizační funkce. K jakýmkoli zásahům je třeba závazné stanovisko orgánů ochrany přírody.

2) Památné stromy

Dle § 46 zákona č. 114/1992 Sb. lze mimořádně významné stromy, jejich skupiny a stromořadí vyhlásit rozhodnutím orgánu ochrany přírody za památné stromy. Památné stromy je zakázáno poškozovat, ničit a rušit v přirozeném vývoji; jejich ošetřování je prováděno se souhlasem orgánu, který ochranu vyhlásil.

V okolí zájmového území se nachází tyto památné stromy:

Památný strom „jasan ztepilý (*Fraxinus excelsior*)“ u plotu mateřské školky, k.ú. Místek, na ulici Sv. Čecha na pozemku parc. č. 310/1

Památný strom „lípa velkolistá (*Tilia platyphylla*)“ na evangelickém hřbitovu u kamenného kříže na pozemku parc. č. 3712 v k.ú. Lískovec u Frýdku-Místku

Památný strom „dub letní (*Quercus robur*)“ na hranici pozemku parc. č. 5812 a 5813 na Vršavci v k.ú. Frýdek

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

C.II.1. Fauna a flóra

Zájmová oblast leží z hlediska biogeografického členění České republiky (Culek et. al. 1996) v Karpatské podprovincii, v Podbeskydském bioregionu, který se nachází v mezofytiku a zaujímá východní část fyto geografického podokresu Moravská brána vlastní a fyto geografický podokres Beskydské podhůří.

Flóra

Potenciální přirozená vegetace

Potenciální přirozená vegetace představuje vegetaci, která by se za předpokladu nulového působení člověka přirozeně vyskytovala v daném území. Vegetační typ by v takovém případě byl výsledkem klimatických podmínek a stanovištních poměrů konkrétního stanoviště. Znalost potenciální rekonstruované vegetace má velký význam především pro ochranu existujících zbytků přirozených společenstev rostlin, a také pro volbu vhodné druhové skladby např. při vegetačních úpravách a náhradních výsadbách dřevin. Podle Mapy potenciální přirozené vegetace České republiky (Neuhauslová et. al. 1998) je v zájmovém území převažující rekonstruovanou vegetací následující typ vegetace:

Lipová dubohabřina (*Tilio-Carpinetum*)

Lipová dubohabřina porůstá převážně více nebo méně rovinaté polohy nebo mírné svahy ve výškách 250 – 400 m n. m. Půdním typem jsou hluboké, těžší pseudooglejené kambizemě nebo luvizemě (parahnědozemě) i pseudogleje s rozdíly ve vlhkosti, aciditě i množství živin, typickými pro jednotlivé subsociace.

Tvoří třípatrové, řidčeji čtyřpatrové lipové dubohabřiny s přirozenou příměsí smrku (*Picea abies*), osiky (*Populus tremula*) a jeřábu (*Sorbus aucuparia*) ve stromovém, často i hustém keřovém patru. V něm se dále objevují četné hygrofilní a mezofilní druhy listnatých lesů. Ty jsou časté také v druhově pestrém bylinném patru, v němž zpravidla převládá *Stellaria holostea*, *Carex brizoides*, *Galeobdion luteum*, *Oxalis acetosella*, *Poa nemoralis*, příp. *Asarum europaeum*, *Galium odoratum* aj. Pokryvnost zřídka vyvinutého mechového patra zpravidla nepřesahuje 10 %.

Fytocenózy přirozené a přirozeným blízké představují dnes asi 5 % plochy konstruované vegetace této mapovací jednotky. Jsou omezeny na polohy málo vhodné pro zemědělské využití.

Byly převážně obhospodařovány jako pařezina. Značnou část plochy pokrývají jehličnaté kultury. Rovinaté polohy jsou z největší části využívány jako obilná pole, méně se pěstuje cukrovka, řepka, olejka, mák, jetel a kukuřice. Z luk byly zastoupeny převážně vlhčí až mokré typy, které se vytvořily na pozemcích silně zamokřených po odlesnění. V současné době jsou již mnohé louky odvodněny, jiné rozorány a přeměněny na pole. Část plochy této mapovací jednotky je zastavěna (ostravská průmyslová aglomerace).

Význam málo produktivních nízkých lesů s víceméně přirozeným druhovým složením spočívá v jejich schopnosti regulovat vodní režim půdy. Vysoké lesy přirozeného složení mají schopnost v imisně zatíženém území severovýchodní Moravy nejsnáze odolávat imisní zátěži. Pomáhají zadržovat vodu, regulují biologické odvodňování a svým výparem přispívají ke zvýšení vzdušné vlhkosti v suchém ročním období. Zachováním lesů přirozeného složení a biologická meliorace opakovaných jehličnatých kultur za využití lípy srdčité, habru, příp. javorů jsou nutným předpokladem k zachování mimoprodukčních funkcí těchto porostů.

Střemchová jasanina (*Pruno-Fraxinetum*), místy v komplexu s mokřadními olšinami (*Alnion glutinosae*)

Jedná se o společenstvo širokých niv potoků v kolinním stupni (převážně mezi 220 – 320 m n. m.), navazující na polohy úvalových luhů. Porůstá též okraje slatinišť i mírné terénní deprese s pomalu tekoucí podzemní vodou. Je typickým společenstvem bažantnic. Půdním typem jsou gleje, anmór, fluvizem (hnědá vega, černice).

Střemchovou jasaninu tvoří třípatrové až čtyřpatrové, druhově bohaté fytoocenózy s dominantním jasanem (*Fraxinus excelsior*), řidčeji s převažující olší (*Alnus glutinosa*, ve vlhčích typech) nebo lípou srdčitou (*Tilia cordata*, v sušších typech) a s častou příměsí střemchy (*Padus avium*) nebo dubu letního (*Quercus robur*). Také keřové patro je velmi pestré a místy velmi husté. Nejhojněji se v něm vyskytuje *Euonymus europaea*, *Fraxinus excelsior* a *Padus avium*. Dobře zapojené je též bylinné patro s převahou hygrofyt a mezohygrofyt (*Aegopodium podagraria*, *Cirsium oleraceum*, *Crepis paludosa*, *Deschampsia cespitosa*, *Glechoma hederacea*, *Impatiens noli-tangere*, *Lysimachia vulgaris*, *Stachys sylvatica*). Časté jsou též mezofyty (*Brachypodium sylvaticum*, *Melica nutans*, *Poa nemoralis*, *Viola riviniana* aj.). V Oderské nivě je též typický výskyt *Veratrum lobelianum*, *Symphytum tuberosum*, *Isopyrum thalictroides*, *Dentaria glandulosa*, *Hacquetia epipactis* a *Galanthus nivalis*. Nejčastějším druhem mechového patra, pokrývajícího místy až třetinu plochy, je *Plagiomnium undulatum*.

Aktuální vegetace

Trať prochází zastavěnou částí města a stávající vegetaci představují spíše výsadby okrasných dřevin – keřů podél komunikací či chodníků, nebo vzrostlých dřevin. Jako příklad můžeme uvést alej vzrostlých topolů podél sportovního areálu vlevo trati bezprostředně za silničním nadjezdem. Jedná se o mohutné dřeviny, u kterých bude muset dojít v několika případech k ořezu větví zasahujících přímo nad koleje (docházelo by ke kolizím s budovaným trakčním vedením elektrifikované trati).

V této souvislosti je nutno se zmínit o nutnosti kácení dřevin v některých úsecích trati. Nutnost kácení vyplývá především z uvažované elektrifikace trati. S tím souvisí výstavba stožárů trakčního vedení vně traťových oblouků a především zajištění volného prostoru nad budoucím vedením trakce. Z důvodu minimalizace kácení bude v mnoha případech dostačující ořez větví zasahujících do prostoru nad tratí. V případě dřevin rostoucích příliš blízko trati či dřevin na svahu nad tratí, které se naklánějí nad trať, bude nutné jejich odstranění. Objem kácení i bližší specifikace dřevin vytipovaných ke kácení bude předmětem samostatného dendrologického průzkumu .

Obecně můžeme říci, že vzhledem k povaze a stavu stávajících přírodních prvků podél optimalizovaného železničního úseku nepředpokládáme výrazný negativní vliv na biotopy podél trati. Při projekčních pracích bude třeba ohleduplně volit přístupové komunikace a zařízení stavenišť tak, aby byla nutnost kácení vzrostlých dřevin omezena na nutné minimum.

Fauna

Intravilán města Frýdku-Místku představuje silně urbanizované území – většinu prostoru zde zabírají zastavěné části, průmyslové a zemědělské objekty, ruderalizované přeměněné plochy, kolejiště a další železniční zařízení apod. Zeleň je zde řídká a silně ovlivněná činností člověka (ruderály, nálety dřevin, liniové výsadby stromů a keřů, pěstované trávníky, parková zeleň atd.).

Vyskytují se zde převážně druhy přizpůsobené životu v lidských sídlech a jejich okolí. Z těchto druhů je možné uvést z ptáků např. poštolku obecnou (*Falco tinnunculus*), holuba domácího (*Columba livia f. domestica*), hrdličku zahradní (*Streptopelia decaocto*) nebo rehka domácího (*Phoenicurus ochruros*), kteří hnízdí i uprostřed měst. Ze savců je zde možné předpokládat výskyt synantropních druhů hlodavců, zejména potkana (*Rattus norvegicus*), a díky tomu i např. kuny skalní (*Martes foina*), která v posledních desetiletích osídlila i centra měst. V místech s výskytem zeleně se mohou vyskytovat i další druhy živočichů, které jsou hojně rozšířené v různých typech

biotopů po celém území České republiky. Až na výjimky (např. kavka obecná *Corvus monedula*) se zde však většinou nevyskytují chráněné či vzácné druhy.

Významné přírodní prvky v území města představují řeky Ostravice a Morávka a zbytky jejich upravených říčních niv. Ty jsou, mimo jiné, využívány živočichy také jako významné migrační cesty.

Západně podél trati protéká Frýdkem-Místkem řeka Ostravice, jejíž předmětný úsek toku je také vyhlášen jako Evropsky významná lokalita (EVL) „Řeka Ostravice“ kvůli ochraně vyskytující se populace vranky obecné (*Cottus gobio*). Kromě ní se zde vyskytují četné další druhy ryb, např. pstruh obecný (*Salmo trutta*), lipan podhorní (*Thymallus thymallus*), parma obecná (*Barbus barbus*), vysazovaná štika obecná (*Esox lucius*), lín obecný (*Tinca tinca*) nebo kapr obecný (*Cyprinus carpio*). Dle odhadu celkových úlovků ryb jsou v rámci zájmové lokality nejčetnější pstruh obecný (*Salmo trutta*), lipan podhorní (*Thymallus thymallus*), pstruh duhový (*Oncorhynchus mykiss*) a jelec tloušť (*Leuciscus cephalus*) – seřazeno sestupně dle četnosti.

Zprava se do Ostravice ve Frýdku-Místku vlévá řeka Morávka, jejíž tok přetíná posuzovanou železniční trať v km cca 110,800. Zde jsou nejčetnějšími druhy ryb pstruh obecný (*Salmo trutta*), pstruh duhový (*Oncorhynchus mykiss*), lipan podhorní (*Thymallus thymallus*) a okoun říční (*Perca fluviatilis*) – rovněž seřazeno sestupně dle četnosti.

C.II.2. Nemovité kulturní památky, archeologická a paleontologická naleziště

V zájmovém území se nenachází žádná památka kategorie světové kulturní dědictví, národní kulturní památky, archeologické památkové rezervace, ostatní památkové rezervace, městské památkové rezervace, vesnické památkové rezervace, krajinné památkové zóny nebo vesnické památkové zóny.

Ve Frýdku-Místku byly vyhlášeny 2 městské památkové zóny - Frýdek a Místek.

Městská památková zóna Frýdek byla vyhlášena v roce 1992 (Vyhláška MK ČR č. 476/1992 Sb. ze dne 10.9.1992 o prohlášení území historických jader vybraných měst za památkové zóny). Hranice památkové zóny začíná na severním rohu p. č. 2652/1, pokračuje po břehu Ostravice k mostu a po vnější hranici ulice Nová revoluční, vnějším okrajem ulice Husovy p. č. 1003 ke třídě T. G. Masaryka p. č. 7608, po jejím vnějším okraji na vnější okraje ulice J. Švermy a J. Žižky, dále po vnějších hranicích p. č. 1106 a p. č. 1117, v okolí historických vil, po severním okraji komunikace I/48, vnějších okrajích p. č. 1100, 1098, 1097, 1096, 1094, po jižním okraji Komenského sadu, vnějším okrajem ulice Těšínské p. č. 2985 k p. č. 3028 a dále po vnější hranici TJ Slezanu p. č. 3059/1, a končí severní hranicí u železniční tratě Ostrava - Frýdek-Místek p. č. 7652/1, kde se hranice uzavírá (příloha k vyhlášce č. 476/1992 Sb.). Památková zóna těsně

sousedí s železničním traktem. Vzhledem k tomu, že v tomto úseku bude trať optimalizována ve stávající šířce, památková zóna by neměla být záměrem negativně dotčena.

Městská památková zóna Místek byla rovněž vyhlášena v roce 1992. Hranice památkové zóny začíná na severním rohu ulice Ostravské p. č. 5144, pokračuje po vnějším okraji Hlavní třídy p. č. 5245/1 a dále navazuje na jižní okraj ulice Osmého pěšího pluku p. č. 5157 k p. č. 5144, kde se hranice uzavírá. Hranice památkové zóny se k železnici nejvíce přibližuje ve vzdálenosti 600 m, nebude tudíž záměrem dotčena.

V okolí zájmové lokality byla vyhlášena řada nemovitých kulturních památek. Výčet nejbližších z nich je uveden v tabulce č 11.

Tab. 11: Vybrané významné nemovité kulturní památky v okolí železniční stanice

NÁZEV PAMÁTKY	Rejstříkové číslo	Umístění	Vzdálenost od trati
Kostel Navštívení Panny Marie	46686/8-762	Frýdek, nám. Svobody	800 m V od žst.Frýdek
Kostel sv. Jana Křtitele	20526/8-756	Frýdek, Farní	1000 m SSV od žst.Frýdek
Kostel sv. Jošta	15640/8-757	Frýdek, Těšínská	600 m S od žst. Frýdek
Kaple sv. Jana Nepomuckého	12568/8-3478	Frýdek, Panské Nové Dvory	1500 m V od žst.Frýdek
Židovský hřbitov	12566/8-3515	Frýdek, Těšínská	600 m S od žst.Frýdek
Městské opevnění	22476/8-748	Frýdek	800 m SSZ od žst. Frýdek
Kašna	24914/8-749	Frýdek, Zámecké nám.	1000 m SV od žst.Frýdek
Fara	46454/8-2899	Frýdek, Farní 1	1000 m SSV od žst.Frýdek
Věznice	23131/8-759	Frýdek, Zámecké nám. 26	1000 m SV od žst.Frýdek
Zámek	19215/8-745	Frýdek, Zámecké nám.	1000 m SV od žst.Frýdek
Radnice	14465/8-2381	Místek	700 m Z od žst. Frýdek
Společenský dům - Národní dům	12355/8-3959	Místek	700 m JZ od žst.Frýdek
Kostel sv. Jakuba	35805/8-728	Místek	800 m Z od žst. Frýdek

<http://monumnet.npu.cz/monumnet.php>

Při realizaci záměru by nemělo dojít ani k ovlivnění památek místního významu (kapličky, kříže apod.).

V navazujících řízeních doporučujeme provést podrobný průzkum lokalizace kulturních památek a případně provést nezbytná opatření, aby žádná z těchto památek nebyla realizací předmětného záměru dotčena.

Území se nachází v oblasti **s potenciálním výskytem archeologických nálezů**. Zde je potřeba respektovat ustanovení zákona č 20/1987 Sb., o státní památkové péči, což znamená, že před započítím stavebních prací je nutno uzavřít dohodu mezi investorem a příslušným archeologickým ústavem o zajištění odborného archeologického dohledu, umožnění dokumentace a případné provedení záchranného archeologického výzkumu.

Paleontologické nálezy (dle zákona ČNR č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, v platném znění) v zájmovém území nepředpokládáme.

C.II.3. Území se zvýšenou citlivostí, resp. zranitelností

V zájmové lokalitě se dle České geologické služby nachází území s výskytem aktivních i potenciálních sesuvů.

Sesuvná území:

- Potenciální sesuv 2359, 150 m severně od trati v drážním km cca 20,4.
- Ve Frýdku-Místku se v blízkosti trati vyskytují aktivní sesuvy č. **2360** (80 m severně od trati, v km 20,5 – 20,6), č.**2370** (30 m severně od trati v km 20,9 – 21,0) a potenciální sesuvy č. **2363** (30 m severně od trati v km 20,7 – 20,9), č. **2364** (65 m severně od trati v km 21,2), č. **2365**, č. **2371**, č. **2367** (cca 240 m od trati v km 21,2 – 21,5).

Poddolovaná území:

Do posuzovaného území nezasahují žádná poddolovaná území.

Podle mapy **seizmického rajónování** spadá zájmové území do oblastí s očekávanou maximální hodnotou intenzity zemětřesení 7⁺MSK-64 (Mercalliho klasifikační stupnice upravená pro technickou praxi).

Radonové riziko:

Radonový index je klasifikován třemi základními kategoriemi (nízká, střední, vysoká) a jednou přechodnou kategorií (nízká až střední v nehomogenních kvartérních sedimentech).

Dle Mapy radonového indexu geologického podloží patří oblast žst. Frýdek-Místek do kategorie přechodné (nehomogenní kvartérní sedimenty)..

Staré ekologické zátěže:

V blízkosti posuzovaného záměru se vyskytuje stavba označená jako stará ekologická zátěž. Jedná se o rozvodnu SME ve Frýdku-Místku (ID 3495002), nacházející se 1 km SSV od žst. Frýdek-Místek těsně vedle trati v drážním km cca 113,0 směrem na Český Těšín, severně od trati. Kvalitativní riziko je 5. stupně – žádné, kvantitativní riziko nebylo stanoveno.

Radonový index je klasifikován třemi základními kategoriemi (nízká, střední, vysoká) a jednou přechodnou kategorií (nízká až střední v nehomogenních kvartérních sedimentech). Dle Mapy Převažujícího radonového rizika z geologického podloží leží zájmové území v oblasti s přechodným radonovým indexem.

Podle mapy seizmického rajónování spadá zájmové území do oblastí s očekávanou maximální hodnotou intenzity zemětřesení 6MSK-64 (Mercalliho klasifikační stupnice upravená pro technickou praxi).

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

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

D.I.1 Vlivy na flóru a faunu

Vliv na aktuální vegetaci

Hodnotná rostlinná společenstva se v dotčené lokalitě nevyskytují. S ohledem na skutečnost, že pro rekonstrukci žst. Kroměříž budou využívána navržená zařízení stavenišť a stávající přístupové komunikace, nepředpokládáme v území výrazný negativní vliv na stávající vegetaci.

Závažnější dopad modernizace žst. na vegetaci v daném území nepředpokládáme. Pokud se bude provádět kácení dřevin, je nutné, omezit jej na nejnutnější případy. Jeho provádění doporučujeme situovat na období vegetačního klidu.

Pro kácení dřevin rostoucích mimo les musí předcházet souhlasné rozhodnutí dotčeného orgánu ochrany přírody a krajiny na základě žádosti podané v souladu s § 8 zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny; pokud se však jedná o drážní pozemky, stačí kácení s dostatečným předstihem oznámit příslušnému orgánu ochrany přírody.

Vliv na faunu

Předkládaný záměr řeší modernizaci již dlouhodobě existujícího železniční stanice. Většina předpokládaných prací bude probíhat ve vlastním kolejišti a nebude příliš zasahovat do okolí. Vzhledem k tomu nepředpokládáme významnější negativní vliv záměru na zdejší faunu.

Vzhledem k blízkosti či křížení trati s řekami Ostravicí a Morávkou je zde možné předpokládat v okolí trati výskyt některých méně častých druhů živočichů, např. již zmíněné vranky obecné, která patří mezi zvláště chráněné ohrožené druhy. Její populace ani ostatní druhy by neměly být optimalizací trati dotčeny, je však nutné zabránit znečištění vody v řece či zásahům do koryta.

Další zde zjištěný chráněný druh kavka obecná by, vzhledem k hnízdní vazbě na lidské stavby, neměl být optimalizací trati nijak negativně ovlivněn.

D.I.2 Vliv na významné krajinné prvky, chráněná území, ÚSES a NATURU 2000

Při realizaci stavby lze předpokládat vliv na některé VKP dané zákonem (114/1992 Sb.).

Zejména by se mělo jednat o vliv na vodní tok řeky Ostravice, jejíž koryto probíhá západně od trati ve vzdálenosti cca 300 m. Na takto vzdálené koryto řeky by stavba neměla mít zásadní vliv. V km

111,600 – 111,775 se ale řeka přibližuje k trati cca na vzdálenost 30 m a dále zájmovým územím protéká řeka Morávka, která kříží trať v km 110,800. Proto lze negativní vliv na tato VKP předpokládat. Ve stejném smyslu lze předpokládat i negativní vliv na údolní nivy řek Ostravice a Morávka ve výše uvedených km železnice.

Při realizaci záměru by měla být v souvislosti s VKP co nejvíce respektována navržená opatření (kapitola D.II.).

V blízkém okolí zájmové lokality se žádné lesní porosty nevyskytují (pouze Frýdecký les, který je zároveň i registrovaným VKP, viz níže, cca 2,2 km SV vzdušnou čarou), proto lze vliv stavby na lesní porosty vyloučit.

V okolí studované oblasti se vyskytuje několik registrovaných VKP, jež se všechny nachází v dostatečné vzdálenosti a nebudou tudíž stavbou nijak ovlivněny.

Podle § 4 odst. 2 citovaného zákona jsou VKP chráněny před poškozováním a ničením. Jejich využití je možné jedině tak, aby nebyla narušena jejich stabilizační funkce. K jakýmkoli případným zásahům je třeba závazné stanovisko orgánů ochrany přírody.

Zájmová lokalita nezasahuje do žádného maloplošného ani velkoplošného zvláště chráněného území ani do jeho ochranného pásma. Také nezasahuje do žádného přírodního parku.

V zájmovém území představuje hlavní osu ÚSES nadregionální biokoridor K100-K147 (K101 Niva Ostravice), který kopíruje tok řeky Ostravice, vedoucí v celém úseku po pravé straně trati (dle staničení). Téměř celé území záměru se nachází v nárazníkové zóně biokoridoru. Prvky regionální úrovně ÚSES se v blízkém okolí předmětu zájmu nevyskytují.

Z prvků lokální úrovně se v bezprostředním okolí záměru nachází LBC 11, jenž se nejbližší k trati nachází v počátečním úseku v drážním km 21,2 a LBC 15, které je vymezeno v drážním km 110,6.

Při realizaci záměru by měla být v souvislosti s ÚSES co nejvíce respektována navržená opatření (kapitola D.II.).

Mezi území vyhlášená jako evropsky významné lokality patří v nejbližším okolí lokalita **Řeka Ostravice** (kód CZ0813462), která se k záměru nejvíce přibližuje na vzdálenost několik desítek metrů (cca 40 m) v km 110,7. Ptačí oblasti se v širším okolí záměru nevyskytují.

Dle stanoviska příslušného orgánu ochrany přírody – Krajského úřadu Moravskoslezského kraje č.j. MSK 11675/2007 ze dne 25.1.2007 realizace záměru **nemůže mít významný vliv** na evropsky významné lokality ani ptačí oblasti.

Na základě výše uvedených skutečností a důsledného dodržování opatření navržených v kapitole D.IV neočekáváme žádné významné negativní ovlivnění území navržených do soustavy „Natura 2000“.

D.I.3. Vlivy stavby na estetickou hodnotu krajiny

Estetická hodnota krajiny chápána ve smyslu krajinného rázu je definována dle zákona č.114/1992 Sb. §12, odst.1 takto – krajinný ráz, kterým je zejména přírodní, kulturní a historická charakteristika určitého místa či oblasti, je chráněn před činností snižující jeho estetickou a přírodní hodnotu. Zásahy do krajinného rázu, zejména umisťování a povolování staveb mohou být prováděny pouze s ohledem na zachování významných krajinných prvků, zvláště chráněných území, kulturních dominant krajiny, harmonické měřítko a vztahy v krajině.

Záměr řeší modernizaci železniční stanice ve Frýdku-Místku, která se již stala obecnou charakteristikou a typickým jevem dané lokality a v daném místě je již dlouhodobě stabilizována. Předpokládáme tedy, že negativní vliv této modernizace na estetickou hodnotu krajiny je možno vyloučit. Modernizací železniční stanice nedojde k realizaci výrazně rušivých krajinných dominant, z estetického hlediska lze očekávat spíše zlepšení stávajících podmínek.

D.I.4. Vlivy na ovzduší

V rámci etapy výstavby lze očekávat jak mobilní tak stacionární zdroje znečištění ovzduší. Mobilním zdrojem v rámci výstavby bude zejména doprava a stavební mechanismy používané na jednotlivých zařízeních stavenišť. Stacionárním zdrojem znečištění ovzduší bude po dobu výstavby zejména vlastní plocha stavenišť. Bude se jednat zejména o zdroje polétavého prachu. Působení těchto vlivů však bude časově omezeno a všechny procesy spojené se zhoršením kvality ovzduší budou plně reverzibilní. Z hlediska ploch, které budou používány jako zařízení stavenišť lze požadovat respektování obecných požadavků vedoucích k omezení sekundární prašnosti.

Rozsah této zátěže závisí nejen na technologické kázni dodavatelů stavby, ale i na zvolené technologii rekonstrukce. Emise lze snížit dobrým technickým stavem používané stavební techniky – což bude jednou z podmínek pro zhotovitele stavby. Zde je nezbytné provést především technická a organizační opatření, která povedou k jejich minimalizaci. Jedná se

o minimalizaci plošného rozsahu zařízení stavenišť, čištění komunikací, skrápění ploch zařízení stavenišť, komunikací a deponií v suchém období roku. Důležitou podmínkou pro období výstavby je skrápění recyklační linky, čímž lze očekávat výrazné snížení emisí TZL a PM10. V případě použití vápenocementové, cementové nebo vápenné stabilizace kolejového spodku bude ovzduší zatíženo i prachem z těchto materiálů. Snížení zátěže je možné zvolením vhodného technologického řešení a dodržováním technologické kázně ze strany dodavatelů stavby.

V rámci posuzované stavby nebudou budovány žádné nové stacionární (malé, střední, velké, zvláště velké) zdroje znečištění ovzduší.

D.1.5. Vlivy na půdu

Při výstavbě bude půda vystavena řadě nepříznivých vlivů jako je narušení struktury v důsledku pohybu těžkých stavebních mechanismů, dočasná změna odtokových poměrů, ruderalizace a v neposlední řadě i zvýšené riziko kontaminace v důsledku havárie.

Změna odtokových poměrů bývá nejčastěji spojena s nevhodným situováním deponií materiálů či skrývkových zemin, které zabrání odtoku vod. Ve spojení se zhutněním půdy v místech přístupových komunikací či okolí stavenišť pak dochází k podmáčení pozemků a v některých případech i ke stagnaci vody na jejich povrchu. Půdní povrch je rovněž degradován pohybem mechanizace a nákladních automobilů.

Při nedostatečném zpevnění přístupových cest dojde k rychlému poškození jejich povrchu, vyjetí hlubokých kolejí a v mokřím období roku (jaro, podzim či po vydatných deštích) se tyto komunikace stávají nesjízdnými i pro nákladní automobily. Často potom dochází k vyjíždění nových, paralelních, cest mimo pro stavbu vytyčené pozemky. Většinou jsou negativně dotčeny zemědělské kultury. Také se zhoršuje dostupnost některých zemědělských ploch ze strany jejich uživatelů.

Stavební pozemky a jejich okolí jsou vystaveny ruderalizaci, kde po odstranění stávající vegetace je půdní povrch rychle kolonizován plevelnými rostlinami. Ruderalizaci jsou rovněž vystaveny deponie zemin. Tyto plochy se pak uplatňují jako zdrojové lokality, odkud se plevelné druhy šíří na okolní pozemky.

Ke ztrátám či poškození půd může rovněž docházet v případě neprovedené, či nedůsledné skrývky kulturní vrstvy zemin a to především u trvalých záborů.

Negativní dopad na půdu mají samozřejmě i havárie. V případě stavebních prací se jedná o úniky PHM či ropných produktů používaných do stavební mechanizace. V případě, že k havárii dojde, je nezbytné zasažené místo sanovat a postupovat v souladu s Havarijním plánem stavby. V rámci stavebních prací také často dochází ke znečištění pozemků a tím i půdy zbytky stavebních hmot. Bude nezbytné, aby dodavatel stavby dbal na řádné dodržování nejen technologických stavebních postupů, ale i ochrany jednotlivých složek životního prostředí.

Stavba si vyžádá trvalé a dočasné zábory zemědělského půdního fondu a zábory pozemků určených k plnění funkce lesa. Přehled odnímaných ploch ZPF a PUPFL dle jednotlivých katastrálních území je uveden v kapitole B.II.1.

D.I.6. Vlivy na nerostné zdroje a geologické prostředí

Celá studovaná oblast se nachází v CHLÚ Čs. část Hornoslezské pánve. Dále se v okolí nachází několik dobývacích prostorů a několik výhradních ložisek nerostných surovin. (viz kapitola C I.4).

Vzhledem ke skutečnosti, že železniční trať je v oblasti již dlouhodobě stabilizována, nedojde realizací stavby k negativnímu ovlivnění horninového prostředí, stability území ani přírodních zdrojů. Vliv na horninové prostředí není předpokládán.

D.I.7. Vlivy na vodní toky, vodní plochy a vodní zdroje

Zájmové území náleží do povodí Odry a náleží k úmoří Baltského moře. Nachází se v hydrologickém pořadí 2-03-01. Nejvýznamnějším tokem ve studovaném území je řeka Ostravice, pravostranný přítok Odry, protékající podél železniční trati, západně od ní. Ostravice vzniká soutokem Bílé a Černé Ostravice nad Starými Hamry.

Dalším významným vodním tokem ve studované oblasti je řeka Morávka, která trať kříží v km cca 110,800 a je pravostranným přítokem Ostravice.

Možné poškození vodních toků můžeme rozdělit do několika skupin. Pokud nepočítáme jednorázový vliv havárií, potom má na jakost vod nejvýznamnější vliv vlastní etapa modernizace úseku železniční tratě. Z hlediska ohrožení jakosti vod je třeba věnovat pozornost zejména:

- Výstavbě mostů a propustků v kontaktu s vodními toky
- Parkování stavební mechanizace a manipulaci s PHM
- Problematice zajištění recyklační základny
- Ochráně vod ve vztahu k problematice odpadů v době výstavby

V průběhu výstavby bude ovlivněn vodní tok Morávka z důvodu rekonstrukce mostního objektu, který přes tento vodní tok převádí železniční trať. Tento vliv však bude dočasný a při dodržení podmínek uvedených níže v kapitole D.II bude minimalizován.

Záplavové území

V zájmové oblasti bylo vyhlášeno záplavové území Morávky, jímž trať prochází v km cca 110,800 (Rozhodnutí vydané KÚ MSK dne 12.1.2007, č.j. ŽPZ/55328/2006/SvR). V místě trati je záplavové území vymezeno pouze v rámci koryta řeky. Dalším nejbližším je záplavové území řeky Ostravice (stanoveno KÚ MSK dne 5.6. 2003, č.j. ŽPZ/3561/03), které se nachází cca 300 m východně od trati, nejvíce se trati blíží v km 21,240 (počátek stavby) na vzdálenost 230 m a v km 110,600 – 110,750, a to na vzdálenost 30 m, tzn. zasahuje do ochranného pásma dráhy.

Při realizaci záměru by měla být v souvislosti s tímto co nejvíce respektována navržená opatření (kapitola D.II.).

Vliv na hydrologické charakteristiky a množství vod

Navrhovaná stavba nebude mít vliv na hydrologické charakteristiky ani významný vliv na množství vod.

V souvislosti s případným čerpáním podzemní vody (např. za účelem snížení její hladiny ve stavebních jámách) je nutno vycházet z ustanovení § 8, odst. 1, písm. b) bod 3 zákona č. 254/2001 Sb., o vodách a o změně některých zákonů, v platném znění, a získat povolení k nakládání s podzemními vodami.

D.I.8. Vlivy stavby na veřejné zdraví

V průběhu výstavby budou do jisté míry dotčeni obyvatelé obytných domů, které leží v těsné blízkosti stavby. Tento vliv se bude projevovat jednak v důsledku dopravy materiálu na stavenišť, jednak vlastními pracemi na stavbě. Půjde především o negativní vlivy hluku vyvolané dopravou a stavebními pracemi, a jednak o možné dočasné znečištění ovzduší a to především poléťavým prachem. Práce během výstavby budou spojeny s užitím těžké mechanizace, strojů a zařízení, produkujících hluk a výfukové plyny. Řada činností bude spojena s uvolňováním a zpětným rozvířováním prachu. Pozornost zaslouží i potenciální vlivy na vodní hospodářství, včetně rizika úniku ropných látek.

Změny hluku a jím podmíněné vlivy na obyvatelstvo je problematika, kterou je nutno podrobně posoudit. V následující části budou popsány vlivy na veřejné zdraví v období provozu záměru, který je z hlediska délky svého působení zásadní.

Vliv hluku na zdraví

Hlukem rozumíme jakýkoliv zvuk, který přichází člověku nevhod, vyvolává nepříjemný nebo rušivý vjem nebo má škodlivý účinek. Hluk patří k typickým a závažným škodlivým faktorům životního prostředí vyspělých zemí. Již hladiny hluku pohybující se v blízkosti základních limitů (50 dB ve dne a 40 dB v noci) působí na celou exponovanou populaci. Dnes je tak dotčena značná část našeho obyvatelstva, zejména městského.

O hlučnosti kolejového dopravního prostředku obecně rozhoduje hlučnost pohonné jednotky vozidla, valení ráfku kola po kolejnici a přenos vibrací z kola do vozidla a z kolejnice do tratě, typ tratě a její technický stav, rychlost jízdy a délka vlaku. Na hlučnosti vlaku se podílí hluk lokomotivy a hluk vagónů. Hluk elektrické lokomotivy je podmíněn především činností ventilátoru chladícího elektromotor. Mnohem vyšší hlučnost (až přes 100 dB) produkují lokomotivy se vznětovými motory. Hlavním zdrojem je činnost pohonné jednotky, určitého zlepšení se dosahuje účinnými tlumiči výfuku. Nízké zvukové frekvence ve spektru hluku těchto lokomotiv jsou pociťovány nepříjemně.

Významný je hluk na nádražích, zejména seřaďovacích. Kumulují se zde nejrůznější druhy zvuků jako hluk trakčních vozidel, chod motorů naprázdno, nárazy na výměnách, vzájemné nárazy nákladních vozů, pískání brzd, zvuková signalizace, a také informace a povely vysílané nádražním rozhlasem.

Rozsah tohoto negativního ovlivnění bude omezen na nejnižší možnou míru. Za tímto účelem bude v rámci projektové dokumentace zpracován harmonogram výstavby. Negativním vlivům bude rovněž předcházet dodržování režimu výstavby tak, aby tyto nepříznivé vlivy byly minimalizovány (např. stavba nebude prováděna v nočních hodinách apod.).

Jak již bylo konstatováno v předcházejících částech této dokumentace, stavební práce mohou být a budou zdrojem prašnosti, což lze hodnotit jako určitý negativní vliv ve vztahu k obyvatelstvu. Během realizace stavby lze očekávat krátkodobě navýšení emisí z nákladní dopravy a tudíž i dočasnou změnu v imisní situaci podél příjezdových komunikací.

V době provozu dojde ve vtypovaných lokalitách ke zlepšení z hlediska hlukové zátěže.

Zdravotní rizika

Zdravotní stav obyvatelstva bude ovlivněn především ve fázi rekonstrukce kolejíště, a to především škodlivinami uvolňovanými do ovzduší v důsledku dopravy či ze stacionárních zdrojů. Tento vliv bude sice významný, ale potrvá pouze po dobu výstavby. Za podmínky dodržení všech stávajících legislativních norem a doporučení, která jsou uvedena v předloženém oznámení, bude minimalizován vliv na zdravotní stav obyvatelstva v důsledku rekonstrukce posuzované stavby. Po ukončení realizace záměru bude vliv na zdravotní stav obyvatelstva minimální.

Sociální a ekonomické důsledky

Realizace stavby se neprojeví negativně ve smyslu sociálních a ekonomických dopadů. Výsledný stav naopak výrazně zlepší kulturu cestování pro cestující. Navrhovanými změnami dojde k výraznému zvýšení bezpečnosti návštěvníků. Rovněž bude dosaženo zlepšení pracovního prostředí a zázemí pracovišť ČD a.s., které budou soustředěny do výpravní budovy.

Nejvýznamněji faktory pohody budou narušeny v časově omezeném období výstavby v důsledku průjezdu automobilů na zařízení staveniště a vlastními stavebními pracemi.

Počet obyvatel ovlivněných účinky provedení záměru

Přesný počet obyvatel ovlivněných účinky stavby nelze stanovit. Odhadem mohou být realizací záměru ovlivněny stovky obyvatel.

D.I.9. Vlivy na strukturu a využití území

Vzhledem ke skutečnosti, že se jedná o modernizaci stávajících staveb a zásadní změny představuje pouze prodloužení kolejí, úpravy ostrovního nástupiště, výpravní budovy a skladu, přičemž záměr není spojen se vznikem novostaveb, nejsou negativní vlivy na strukturu a využití území předpokládány.

D.I.10. Vlivy na nemovité kulturní památky, archeologické památky a naleziště

V zájmovém území se nenachází žádná památka kategorie světové kulturní dědictví, národní kulturní památky, archeologické památkové rezervace, ostatní památkové rezervace, městské památkové rezervace, vesnické památkové rezervace, krajinné památkové zóny nebo vesnické památkové zóny.

Město Frýdek-Místek má vyhlášeny 2 městské památkové zóny – Frýdek a Místek. Městská památková zóna Frýdek těsně sousedí s železničním traktem v jeho počátečním úseku v km 21,2.

Vzhledem k tomu, že v tomto úseku bude trať optimalizována ve stávající šířce, památková zóna by neměla být záměrem negativně dotčena.

V okolí uvažované stavby se nachází řada kulturních památek zapsaných v Ústředním seznamu kulturních památek ČR a dalších s různým statutem památkové ochrany. Tyto památky se dle našich zjištění vyskytují v dostatečné vzdálenosti od stavby.

Na zájmovou lokalitu je třeba pohlížet jako na území s **předpokladem archeologických nálezů** ve smyslu zákona č. 20/1987 Sb., o státní památkové péči ve znění pozdějších předpisů. Vzhledem k této skutečnosti, je nutné, aby stavebník před zahájením akce uzavřel smlouvu na provedení archeologického dozoru s institucí, které přísluší provádět archeologické výzkumy.

Paleontologické nálezy (dle zákona ČNR č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, v platném znění) v zájmovém území nepředpokládáme.

D.I.11. Ostatní vlivy

Mezi ostatní vlivy lze zařadit možnost šíření neoindigenofytů a případné zavlečení „nepůvodních“ druhů rostlin v rámci vegetačních úprav. Nejrozšířenějším (lépe řečeno nejnápadnějším) druhem neoindigenofytů je v rámci zájmové lokality křídlatka. Ta vytváří ucelené, monokulturní porosty na nově obnažených, či dlouhodobě neudržovaných pozemcích.

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

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

Přesný počet obyvatel ovlivněných realizací záměru nelze přesně stanovit. Realizací stavby mohou být ovlivněny řádově stovky obyvatel.

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

Nejsou předpokládány žádné nepříznivé vlivy přesahující hranice ČR.

D.IV. Opatření k prevenci, vyloučení, snížení, popřípadě kompenzaci nepříznivých vlivů

Opatření ve fázi přípravy:

1. V případě dotčení VKP je nutné, aby investor před zahájením stavby zažádal o povolení k zásahu do významných krajinných prvků u příslušného orgánu ochrany přírody (pro

- registrované VKP – příslušné pověřené obecní úřady, pro VKP ze zákona - vodní toky, nivy, les – příslušné obecní úřady s rozšířenou působností).
2. Zařízení stavenišť a stavební objekty by měly být naplánovány tak, aby byl minimalizován rozsah kácení dřevin a degradace přírodních biotopů.
 3. V případě kácení dřevin rostoucích mimo les zajistí investor před vlastním odstraněním dřevin povolení ke kácení dřevin rostoucích mimo drážní pozemky u příslušného orgánu ochrany přírody. V případě dřevin rostoucích na drážních pozemcích v dostatečném předstihu kácení orgánu ochrany přírody oznámí (§ 8 zákona č. 114/1992 Sb.). Kácení dřevin by mělo být prováděno mimo vegetační období, tj. v měsících listopad až únor.
 4. Případné náhradní výsadby by měly být naplánovány po dohodě s příslušným orgánem ochrany přírody přednostně do vymezených či navrhovaných skladebných prvků ÚSES.
 5. Investor zpracuje pro případ úniku ropných derivátů havarijní a povodňový plán, který bude schválený příslušným vodoprávním orgánem.
 6. V průběhu přípravných prací i v průběhu rekonstrukce bude důsledně dbáno na likvidaci neoindigenofytů na plochách zařízení stavenišť a deponiích zemin.
 7. Případná úprava břehů vodních toků by měla být provedena co nejpřírodnější formou. Do břehových porostů nebude zasahováno nad míru nezbytně nutnou pro řádné provedení stavby.
 8. Před započítím stavby bude uzavřena písemná dohoda mezi investorem a organizací provádějící archeologický dohled.
 9. Nejméně 10 dní před zamýšleným počátkem zemních prací bude organizace provádějící archeologický dohled informována o přesném počátku výkopových prací a o umožnění kontroly výkopů.
 10. Náklady záchranného archeologického výzkumu na základě výše citovaného zákonného ustanovení hradí investor.

Opatření ve fázi realizace:

1. Vlastní stavební práce budou organizovány tak, aby docházelo k co nejmenšímu ovlivnění okolí hlukem a emisemi (vypínání motorů, kontrola technického stavu mechanizace a strojů, kropení stavenišť, deponií apod.).
2. Hodnotné solitérní dřeviny (např. na okrajích ZS apod.) doporučujeme ochránit dřevěným obložním před poškozením mechanizací.
3. Zařízení stavenišť budou realizována na zpevněné ploše.
4. Doporučujeme, aby byly využívány plochy ZS mimo samotné kolejíště a přístupové cesty zpevněny panelovými bloky. Jedná se o opatření, které zamezí rozježdění substrátu těžkou

stavební technikou. Při vlhkém počasí mechanizace způsobí nejen likvidaci rostlinného pokryvu, ale především jen stěží vratné poškození půdního povrchu včetně struktury půdy. Panely zamezí přímému kontaktu mechanizace s povrchem půdy a rozloží tlak takovým způsobem, že vegetace je schopna regenerovat. Pokud je nutné panely podsypat vrstvou štěrku, je nutné štěrk podložit vrstvou geotextilie.

5. Plochy stavebních objektů a zařízení stavenišť mimo samotné kolejiště je třeba po stavbě uvést do původního stavu nebo minimálně oset přeměněné plochy směsí původních druhů bylin, aby nedošlo k zárůstu nepůvodními či invazními druhy.
6. Případné krátkodobé deponie zeminy budou udržovány v bezplevelném stavu a jejich konfigurace bude taková aby bylo omezeno riziko eroze. Ty, které nebudou bezprostředně využity do 6-ti týdnů od vlastní skrývky, budou osety travinami.
7. Bude prováděna preventivní a pravidelná údržba všech mechanismů, které budou na zájmové lokalitě používány. Stroje budou zabezpečeny (záchytné vany) proti úniku ropných látek.
8. Budou dodržovány bezpečnostní opatření při manipulaci s látkami závadných vodám.
9. Pro případné čerpání podzemní vody je nutné zajistit povolení od příslušného vodohospodářského orgánu (platí i pro případ čerpání podzemní vody ze stavební jámy).
10. V rámci zařízení stavenišť nebudou skladovány pohonné hmoty v množství přesahujícím jednodenní potřebu. Případné uskladnění bude provedeno v odpovídajících nádobách, které budou opatřeny záchytnou vanou.
11. K dispozici bude dostatek sanačních materiálů pro řešení případné havárie.
12. V případě úniku ropných látek budou dodržovány zásady a postupy uvedené v havarijním plánu (zabránění dalšímu úniku ropných látek, sanace postižené lokality, uložení zachycených ropných produktů do vhodných nádob), neprodleně budou informovány zainteresované strany a bude zahájena sanace. Obdobně se bude postupovat i v případě požáru).
13. V souvislosti se zábořem pozemků náležících do zemědělského půdního fondu si investor zajistí povolení k vyjmutí zemědělské půdy ze ZPF u příslušného orgánu ochrany ZPF.
14. Se skrytou ornici a zeminami vhodnými pro zúrodnění bude naloženo v souladu s příslušným rozhodnutím orgánu ochrany ZPF.
15. V případě dočasného odnětí půdy ze ZPF bude dotčená plocha v souladu s ust. § 9 odst. 5 zák.č. 334/1992 Sb. po ukončení účelu jejího odnětí rekultivována podle schváleného plánu rekultivace tak, aby mohla být vrácena do ZPF.
16. Bude monitorován nástup neoindigenofytů, v případě zjištění bude přistoupeno k jejich likvidaci.
17. V případě archeologického nálezu je třeba oznámit tuto skutečnost příslušnému Archeologickému ústavu a zajistit záchranný archeologický výzkum.

18. 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.
19. Se vznikajícími odpady bude nakládáno v souladu s legislativními předpisy. Odpady budou předávány k využití či zneškodnění pouze oprávněným osobám provozujícím zařízení k úpravě, odstranění či využití příslušného druhu odpadu.
20. Vznikající odpady budou zařídovány v souladu s „Katalogem odpadů (vyhláška č. 381/2001 Sb., kterou se stanoví Katalog odpadů).
21. Producenti nebezpečných odpadů si zajistí udělení souhlasu věcně a místně příslušného orgánu státní správy pro nakládání s nebezpečným odpadem. Tato podmínka platí i pro fázi výstavby.
22. Případná kontaminovaná zemina či štěrky budou odtěženy samostatně a bude s nimi naloženo v souladu s příslušnými právními normami a technickými postupy.
23. Dodavatel stavby bude zodpovědný za zajištění řádné údržby a sjízdnosti všech jím využívaných přístupových komunikací ke staveništi po celou dobu probíhajících stavebních prací.
24. Vlastní zemní práce budou prováděny po etapách vždy v rozsahu nezbytně nutném. Dodavatel stavby bude v případě nutnosti eliminovat sekundární prašnost pravidelným klopením prostoru staveniště, deponií zemin a přístupových komunikací.
25. Zařízení, vydávající hluk (např. kompresory), která budou použita během výstavby v blízkosti obytné zástavby, budou stíněna mobilními akustickými zástěnami.
26. Veškeré stavební práce spojené s návozem stavebního a technologického materiálu budou uskutečňovány v obytné zástavbě v pracovní dny v rámci běžné pracovní doby. Stavba nebude prováděna v nočních hodinách (tj. 22.00 – 6.00), ve dnech pracovního klidu a státem uznaných svátků.
27. V blízkosti obytné zástavby nebudou zakládány mezideponie vytěžené zeminy.
28. Pro fázi výstavby bude stanoven plán příjezdových cest ke staveništi, který bude odsouhlasen příslušným úřadem.
29. Pro zařízení stavenišť, které se budou nacházet v záplavovém území bude vypracován a schválen povodňový plán.
30. Na zařízeních staveniště nalézajících se v záplavovém území nebude skladován lehce odplavitelný materiál či materiál, který by mohl při zvýšených průtocích působit jako překážka v toku.

Opatření pro fázi provozu

1. Pravidelně by měl být kontrolován stav lokality a v případě výskytu nepůvodních či invazních druhů rostlin (především křídlatky a bolševníku) by měla být zajištěna jejich likvidace.

2. Se vznikajícími odpady bude nakládáno v souladu se zákonem o odpadech a prováděcími předpisy k tomuto zákonu.

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

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

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

E. Porovnání variant řešení záměru

Investor nepředkládá řešení záměru ve variantách.

F. Doplnující údaje

Nejsou známy žádné doplňující údaje.

G. Všeobecné srozumitelné shrnutí netechnického charakteru

Důvodem pro vypracování Oznámení je skutečnost, že záměr „Optimalizace trati Ostrava Kunčice – Fr. Místek – Č. Těšín, včetně PEÚ a optimalizace žst. Č. Těšín, 1. A část “ svou kapacitou splňuje kritérium stanovené v zákoně č. 100/2001 Sb. (v aktuálním znění) v příloze I., kategorii II., bodu 9.2 „Novostavby (záměry neuvedené v kategorii I), rekonstrukce, elektrizace nebo modernizace železničních drah; novostavby nebo rekonstrukce železničních a intermodálních zařízení a překladišť“. Dle této přílohy tak záměr podléhá zjišťovacímu řízení. Příslušným orgánem státní správy je v tomto případě Krajský úřad Moravskoslezského kraje.

Předmětem posuzovaného záměru je optimalizace žst. Frýdek-Místek s krátkými úseky trati směrem na Valašské Meziříčí a směrem na Český Těšín. Záměr má rozsah od km 21,204 (nový km 21,470 - nové vjezdové návěstidlo) do km 110,600 (konec stavby) a do km 111,840 (směr

Český Těšín). Investorem posuzovaného záměru je Správa železniční a dopravní cesty, s.o., Stavební správa Olomouc. Zájmová lokalita se nachází na katastrálním území Frýdek a Staré Město u Frýdku-Místku.

Optimalizace v žst. Frýdek-Místek představuje přestavbu kolejového schématu za účelem dosažení užitečné délky kolejí 600m pro vlaky směrem do Nošovic. Záměr bude proveden včetně predelektrizačních úprav přímo souvisejících a podmiňujících elektrizaci a včetně modernizace sdělovacího a zabezpečovacího zařízení. Realizace stavby se uskuteční na pozemcích Správy železniční dopravní cesty (ČD).

Stručný popis technického řešení záměru:

Sdělovací a zabezpečovací zařízení zabezpečující provoz na posuzovaném úseku trati, jsou navržena tak, aby odpovídala požadavkům optimalizace. Je navržena úprava a doplnění stávajícího staničního zabezpečovacího zařízení 3. kategorie podle TNŽ 34 2620. Dopravní kancelář bude přenesena do nových prostor nad vestibul, kam se přesměruje i stávající sdělovací zařízení. Bude vybudován nový telefonní zapojovač, který musí být kompatibilní se zapojovačem v nadřízené žst. Bude použit autonomní samočinný hasicí systém (ASHS) na plyn FM-200. Stávající rozhlasové zařízení bude doplněno novým zesilovačem, pomocí něhož se výkon stávající rozhlasové ústředny doplní o 100W.

Kamerový systém bude doplněn novými kamerami na nástupištích.

Informační zařízení bude prodlouženo o jeden oboustranný panel.

V rámci stavby bude zřízen samostatný systém dálkové diagnostiky žel. infrastruktury, jehož hlavní účelem bude zabezpečit centrální dohled a dálkovou obsluhu důležitých zařízení železniční infrastruktury.

Nové technologické zařízení trafostanice 22/0,4kV bude instalováno do objektu stávajícího skladu, který bude stavebně upraven tak, aby do něj bylo možno umístit i nové zabezpečovací a sdělovací zařízení.

Kolejové řešení - Směrové poměry respektují dosavadní stav. Kolejové úpravy v žst. Frýdek Místek mají za cíl dosažení potřebné provozní konfigurace stanice a užitečné délky v dopravních kolejích 650 mm. Prodloužení ostrovního nástupiště vyžaduje jeho celkovou rekonstrukci, kterou výrazně limituje stávající historické zastřešení. Jeho úprava včetně historických nosných sloupů je možná pouze při zachování vizuálního řešení a tvaru. Kompletně bude rekonstruováno a prodlouženo ostrovní nástupiště mezi kolejemi č. 1 a 2 a také prodlouženo stávající vnější nástupiště u koleje č. 3. Odvodnění bude provedeno do podchodu v evid. km 22,040 za pomoci trativodní sítě nad hlavním sběračem – svodné potrubí.

V žst. a v přidružených úsecích trati budou rekonstruovány mostní objekty a podchod. Nově budou zbudovány opěrné zdi, náv. lávka a nový ocelový krakorec.

Nově budou navrženy dvě protihlukové stěny o výšce 2,3 m nad temenem kolejnice, o délce 246 m - PHS chránící zástavbu ul. Železniční I a 254 m pro PHS chránící venkovní prostor ul. Ulička. Budou provedeny stavební úpravy výpravní budovy a skladu.

Trakční vedení bude provedeno podle sestavy „J“ pro elektrizaci tratí proudovou soustavou 3kV DC. V žst. bude dále situováno elektrické předtápění železničních vozů a elektrický ohřev výhybek.

V souvislosti s realizací záměru lze očekávat, stejně jako u jiných lidských činností, jeho vliv na životní prostředí. Rozsahem vlivů na ŽP a návrhem ke snížení či vyloučení negativních dopadů se zabývalo předkládané Oznámení.

Na základě vyhodnocení vlivů záměru na jednotlivé složky životního prostředí byla v Oznámení záměru navržena některá ochranná opatření, která snižují významnost těchto vlivů. Tato opatření budou respektována v dalších stupních projektové dokumentace.

V rámci stavby dojde k **trvalým i dočasným záborům půdy ZPF**. Dočasné zábory budou představovat plochu 1428 m² na k.ú. Staré Město u Frýdku-Místku. Trvalé zábory jsou předpokládány na ploše 148 m². Zábory půdy určené k plnění funkce lesa nejsou očekávány.

Obecně lze konstatovat, že **odpady**, které vzniknou ve fázi přípravy a následně i během provozu a případném odstranění stavby, budou odváženy a likvidovány dle platné legislativy mimo zájmovou lokalitu.

Zájmové území bylo posouzeno z hlediska **zatížení hlukem**. Na vytipovaných lokalitách, kde došlo z hlediska hluku k překročení limitů byly navrženy protihlukové stěny.

Díky modernizaci železniční tratě se očekává rovněž výrazné snížení generovaných **vibrací**.

V rámci stavby **nebudou instalovány žádné nové zvláště velké, velké, střední ani malé stacionární zdroje znečištění ovzduší**.

Celá studovaná oblast se nachází v rozsáhlém **Chráněném ložiskovém území** Čs. Část Hornoslezské pánve. Dále se v blízkém okolí nachází několik dobývacích prostorů a výhradních ložisek nerostů.

Zájmová lokalita není součástí žádného **národního parku** ani **chráněné krajinné oblasti**.

Záměr se nedotkne žádného **maloplošného zvláště chráněného území** ani **přírodního parku**.

Z lokalit **NATURA 2000** se v bližším okolí záměru vyskytuje Evropsky významná lokalita Řeka Ostravice a EVL Niva Morávky. Dle stanoviska příslušného orgánu ochrany přírody – Krajského úřadu Moravskoslezského kraje č.j. MSK 11675/2007 ze dne 25.1.2007 realizace záměru **nemůže mít významný vliv** na evropsky významné lokality ani ptačí oblasti.

V nejbližším okolí zájmové lokality se setkáváme se dvěma prvky **územního systému ekologické stability**. Jejich popis je uveden v kapitole C.I.10 a graficky jsou znázorněny v samostatné příloze č. 2. Hlavní osu představuje NRBK K100-K147, v jehož nárazníkové zóně se nachází trať. Druhým prvkem ÚSES jsou lokální biocentra, z nichž dvě se nachází v bezprostřední blízkosti trati.

V posuzované oblasti se nacházejí 3 typy přírodních **významných krajinných prvků „ze zákona“**.

První z nich představují **vodní toky**. Nejvýznamnějším vodním tokem v oblasti je Ostravice, která se k trati nejvíce přibližuje na vzdálenost cca 30 m. Dalším významným tokem je řeka Morávka, jež kříží trať v km 110,800.

Jako druhé můžeme jmenovat **údolní nivy** vodních toků procházejících zájmovou lokalitou. Z praktického důvodu je na základě našich zkušeností v území silně poznamenaném lidskou činností vhodné za údolní nivu ve smyslu VKP považovat břehy vodních toků s vytvořenými břehovými porosty (či bez nich) do vzdálenosti cca 15 m od břehové hrany a to bez ohledu jestli došlo k zásadní změně přírodního charakteru těchto prostorů. Důvodem je skutečnost, že VKP mají v krajině významnou ekologicko stabilizační funkci, která musí být nadále posilována. Protože údolní nivy doprovázejí vodní tok, který je vždy VKP, a se kterým tvoří dle našeho názoru jeden funkční celek, musí být v místech, kde došlo k jejich „odpřírodnění“ a kde je to možné a účelné z pohledu technických a finančních nákladů uvedeny do přírodně blízkého stavu. Tím dojde nejen k obnově funkcí údolní nivy v celém jejím rozsahu, ale i k posílení funkce vodního toku.

Třetím typem významných krajinných prvků jsou **lesy**. V bezprostředním okolí zájmového území se žádné lesní porosty nenacházejí, nejbližší je Frýdecký les, jenž je zároveň registrovaným VKP, od trati je vzdálen cca 2,2 km SV vzdušnou čarou.

V okolí studované oblasti se vyskytuje několik **registrovaných VKP a památných stromů**, jež se všechny nachází v dostatečné vzdálenosti a nebudou tudíž stavbou nijak ovlivněny.

V místě trati v km cca 110,8 bylo vyhlášeno **záplavové území řeky Morávky**. Dalším nejbližším je záplavové území řeky Ostravice, jež se k trati přibližuje nejvíce v km 110,600 – 110,750 na vzdálenost 30 m.

V celém svém úseku železniční trať nezasahuje do Chráněné oblasti přirozené akumulace vod (**CHOPAV**) ani do žádného **ochranného pásma vodního zdroje**.

Závěrem můžeme konstatovat, že úroveň a koncepce navrženého řešení rekonstrukce železniční stanice Přerov a přilehlých traťových úseků plně koresponduje s úrovní, která je obvyklá u obdobných záměrů v ČR. Na základě komplexního zhodnocení všech dostupných údajů vztahujících se k posuzovanému záměru, současnému i výhledovému stavu jednotlivých složek životního prostředí a s přihlédnutím ke všem souvisejícím skutečnostem lze konstatovat, že navrhovaný záměr je ekologicky přijatelný a proto jej lze

doporučit

v navržené lokalitě k realizaci.

H. Přílohy

- Příloha 1 Mapa širších vztahů
Příloha 2 Mapa zákonem hájených zájmů v oblasti životního prostředí
Příloha 3 Vyjádření příslušného stavebního úřadu o souladu záměru s územním plánem
Příloha 4 Vyjádření Krajského úřadu Moravskoslezského kraje ze dne 25.1.2007
(č.j. MSK 11675/2007)
Příloha 5 Osvědčení o odborné způsobilosti
Příloha 6 Hluková studie

SEZNAM POUŽITÉ LITERATURY

Literatura

Podklady z rozpracované přípravné dokumentace

Ecological Consulting, a.s.: „Optimalizace trati Ostrava Kunčice - Frýdek-Místek – Č. Těšín, včetně PEÚ a optimalizace žst. Č. Těšín, 1. A část“, Hluková studie, 2007.

Ecological Consulting, a.s.: „Optimalizace trati Ostrava Kunčice - Frýdek-Místek – Č. Těšín, včetně PEÚ a optimalizace žst. Č. Těšín, 1. A část“. Rozptylová studie, 2007 (součást přípravné dokumentace)

ANDĚRA M. & HANZAL V. (1995): Atlas rozšíření savců v České republice - předběžná verze. I. Sudokopytníci (*Artiodactyla*), zajáci (*Lagomorpha*). Národní muzeum, Praha.

ANDĚRA M. & HANZAL V. (1996): Atlas rozšíření savců v České republice - předběžná verze. II. Šelmy (*Carnivora*). Národní muzeum, Praha.

ANDĚRA M. (2000): Atlas rozšíření savců v České republice - předběžná verze. III. Hmyzožravci (*Insectivora*). Národní muzeum, Praha.

ANDĚRA M. & BENEŠ B. (2001): Atlas rozšíření savců v České republice - předběžná verze. IV. Hlodavci (*Rodentia*) - část 1. Národní muzeum, Praha.

ANDĚRA M. & BENEŠ B. (2002): Atlas rozšíření savců v České republice - předběžná verze. IV. Hlodavci (*Rodentia*) - část 2. Národní muzeum, Praha.

BARUŠ V. & OLIVA O., eds. (1995): Mihulovci a ryby (1). Academia, Praha.

BARUŠ V. & OLIVA O., eds. (1995): Mihulovci a ryby (2). Academia, Praha.

CULEK M. et al. (1996): Biogeografické členění České republiky. Enigma, Praha,

ČERVENÝ J., KOUBEK P. & BUFKA L. (2000): Velké šelmy v naší přírodě. MŽP ČR, AOPK ČR, NP a CHKO Šumava a CHKO Beskydy.

DEMEK J. et kol. (1987): Hory a nížiny. Zeměpisný lexikon ČSR. Academia, Praha.

HANEL L. (1995): Ochrana ryb a mihulí. Metodika ČSOP č. 10. Vlašim.

HEJNÝ S. & SLAVÍK B., eds. (1988): Květena České socialistické republiky. 1.-Ed. Academia, Praha

HEJNÝ S. & SLAVÍK B., eds. (1990): Květena České republiky. 2.-Ed. Academia, Praha

HEJNÝ S. & SLAVÍK B., eds. (1992): Květena České republiky. 3.-Ed. Academia, Praha

HLAVÁČ V. & ANDĚL P. (2001): Metodická příručka k zajišťování průchodnosti dálničních komunikací pro volně žijící živočichy. AOPK ČR, Havlíčkův Brod.

MIKÁTOVÁ B., VLAŠÍN M., ZAVADIL V., eds. (2001): Atlas rozšíření plazů v České republice. Agentura ochrany přírody a krajiny České republiky, Praha, 257 pp.

- MORAVEC J., ed. (1994): Atlas rozšíření obojživelníků v České republice. Národní muzeum, Praha, 133 pp.
- NEUHÁUSLOVÁ Z. et al. (1998): Mapa potenciální přirozené vegetace České republiky. Academia, Praha,
- SLAVÍK B., ed. (1995): Květena České republiky. 4.- Ed.Academia, Praha
- SLAVÍK B., ed. (1997): Květena České republiky. 5.- Ed.Academia, Praha
- SLAVÍK B., ed. (2000): Květena České republiky. 6.- Ed.Academia, Praha
- VLČEK V., ed. (1984): Vodní toky a nádrže. *Academia*, Praha.
- VOREL, I. Prostorové vztahy a estetické hodnoty. In: Péče o krajinný ráz – cíle a metody. Ed. I. Vorel, P. Sklenička. Praha: ČVUT, 1999. s. 20-27.

Mapové podklady

- Soubor geologických a účelových map ČR, Hydrogeologická mapa 1:50 000, Český úřad zeměměřičský a katastrální 1995
- QUITT E., (1971): Klimatické oblasti Československa. 1:500 000. Geografický ústav ČSAV, Brno.
- Portál veřejné správy České republiky, mapové služby
(dostupné z <http://geoportal.cenia.cz/mapmaker/cenia/portal/>)
- Mapserver ČGS – Geofond
(dostupné z <http://mapmaker.geofond.cz/mapmaker/geofond/>)
- Český geofyzikální ústav (mapa seismicity)
(dostupné z <http://rebel.ig.cas.cz/seismika/seismicita.php>)
- ČGÚ – Mapa radonového indexu geologického podloží
(dostupné z http://nts1.cgu.cz/demo/CD_RADON50/index/aplikace.htm)

Zákony a jiné právní normy, metodické pokyny

- Zákon č. 334/1992 Sb., o ochraně zemědělského půdního fondu, v platném znění.
- Vyhláška č. 13/1994 Sb., kterou se upravují některé podrobnosti ochrany zemědělského půdního fondu.
- Vyhláška 327/1998 Sb., kterou se stanoví charakteristiky bonitovaných půdně ekologických jednotek a postup pro jejich vedení a aktualizaci (změna 546/2002 Sb.)
- Metodický pokyn MŽP OOLP/1067/96, ze dne 1. 10. 1996, k odnímání půdy ze zemědělského půdního fondu
- Zákon č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, v platném znění.
- Vyhláška č. 395/1992 Sb., kterou se provádějí některá ustanovení zákona ČNR č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, v platném znění.
- Zákon č. 185/2001 Sb., o odpadech a o změna některých dalších zákonů, v platném znění.
- Zákon č. 356/2003 Sb., o chemických látkách a chemických přípravcích a o změně některých dalších zákonů, v platném znění.
- Zákon č. 477/2001 Sb., o obalech a o změně některých dalších zákonů (zákon o obalech), v platném znění.
- Vyhláška č. 383 /2001 Sb., o podrobnostech nakládání s odpady, v platném znění.
- Vyhláška č.381/2001 Sb., kterou se stanoví Katalog odpadů, Seznam nebezpečných odpadů a seznamy odpadů a států pro účely vývozu, dovozu a tranzitu odpadů a postup při udělování souhlasu k vývozu, dovozu a tranzitu odpadů (Katalog odpadů), v platném znění.
- Vyhláška č. 376/2001 Sb., o hodnocení nebezpečných vlastností odpadů, v platném znění.
- Vyhláška č. 294/2005 Sb., o podmínkách ukládání odpadů na skládky a jejich využívání na povrchu terénu, v platném znění
- Zákon č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí a o změně některých souvisejících zákonů, v platném znění.
- Zákon č. 258/2000 Sb., o ochraně veřejného zdraví, v platném znění.
- Zákon č.20/1987 Sb., o státní památkové péči (ve znění pozdějších změn a doplňků), v platném znění.

- Zákon č. 254/2001 Sb., o vodách (vodní zákon), v platném znění.
- Vyhláška č. 229/2002 Sb., ve znění vyhlášky č. 390/2004 Sb., kterou se mění vyhláška č. 229/2002Sb. o oblastech povodí, v platném znění.
- Vyhláška 470/2001 Sb., kterou se stanoví seznam významných vodních toků a způsob provádění činností souvisejících se správou vodních toků, v platném znění.
- Zákon č. 86/2002 Sb., o ochraně ovzduší a o změně některých dalších zákonů (zákon o ochraně ovzduší), v platném znění.
- Zákon č. 61/1988 Sb., o hornické činnosti, výbušninách a o státní báňské správě, v platném znění.
- Zákon č. 44/1988 Sb., o ochraně a využití nerostného bohatství (horní zákon) , v platném znění.
- Zákon č. 289/1995 Sb., o lesích a o změně a doplnění některých zákonů (lesní zákon), v platném znění.
- Nařízení vlády č. 148/2006 Sb., o ochraně zdraví před nepříznivými účinky hluku a vibrací, v platném znění.
- Věstník EIA 1997 – 2001
- Zákon č. 128/2000 Sb., o obcích (obecní zřízení), v platném znění.
- Zákon č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích, v platném znění.
- Zákon č. 50/1976 Sb., o územním plánování a stavebním řádu (stavební zákon), v platném znění.