



**TECHNICKÉ SLUŽBY OCHRANY OVZDUŠÍ OSTRAVA spol. s r.o.**

---

## **Dokumentace**

**dle zákona č. 100/2001 Sb. o posuzování vlivů na životní prostředí  
(dle přílohy č. 4 zákona)**

### **Kontejnerové překladiště Paskov**

- Zadavatel :** FITE a.s.  
Výstavní 2224/8  
709 51 Ostrava – Mariánské Hory
- Zpracoval :** Ing. Libor Obal  
Osvědčení odborné způsobilosti MŽP ČR č.j. 1633/279/OPV/93 ze dne 29.6.1993
- Spolupracovali:** Ing. Milan Čihala  
Ing. Zdeněk Sklenář  
RNDr. Alexander Skácel  
Mgr. Dan Vařecha  
Ing. Jarmila Paciorková – EPRO  
Zdeněk Polášek
- Zhotovitel:** TECHNICKÉ SLUŽBY OCHRANY OVZDUŠÍ OSTRAVA spol. s r.o.  
Janáčkova 1020/7  
702 00 Ostrava – Moravská Ostrava  
tel: 596 124 897, fax: 596 113 139  
e-mail: [teso@teso-ostrava.cz](mailto:teso@teso-ostrava.cz)  
[www.teso-ostrava.cz](http://www.teso-ostrava.cz)
- 

počet výtisků:	12	zakázka číslo:	E/2222/2008
počet stran:	53		
počet příloh:	15	výtisk číslo:	
datum vydání:	červenec 2008		

**OBSAH:**

<b>A.</b>	<b>ÚDAJE O OZNAMOVATELI.....</b>	<b>9</b>
<b>B.</b>	<b>ÚDAJE O ZÁMĚRU .....</b>	<b>9</b>
B.I.	Základní údaje .....	9
B.I.1.	Název záměru.....	9
B.I.2.	Kapacita (rozsah) záměru .....	9
B.I.3.	Umístění záměru (kraj, obec, katastrální území) .....	9
B.I.4.	Charakter záměru a možnost kumulace s jinými záměry.....	9
B.I.5.	Zdůvodnění potřeby záměru a jeho umístění, včetně přehledu zvažovaných variant a hlavních důvodů (i z hlediska životního prostředí) pro jejich výběr, resp. odmítnutí.....	10
B.I.6.	Popis technického a technologického řešení záměru .....	11
B.I.7.	Předpokládaný termín zahájení realizace záměru a jeho dokončení .....	13
B.I.8.	Výčet dotčených územně samosprávných celků .....	14
B.I.9.	Výčet navazujících rozhodnutí podle § 10 odst. 4 a správních úřadů, které budou tato rozhodnutí vydávat.....	14
B.II.	Údaje o vstupech .....	15
B.II.1.	Půda .....	15
B.II.2.	Voda .....	15
B.II.3.	Ostatní surovinové a energetické zdroje.....	16
B.II.4.	Nároky na dopravní a jinou infrastrukturu.....	16
B.III.	Údaje o výstupech.....	18
B.III.1.	Ovzduší.....	18
B.III.2.	Odpadní vody.....	20
B.III.3.	Odpady .....	21
B.III.4.	Ostatní vlivy .....	23
B.III.5.	Doplňující údaje .....	23
<b>C.</b>	<b>ÚDAJE O STAVU ŽIVOTNÍHO PROSTŘEDÍ V DOTČENÉM ÚZEMÍ.....</b>	<b>24</b>
C.I.	Výčet nejzávažnějších environmentálních charakteristik dotčeného území .....	24

C.I.1.	Územní systém ekologické stability (ÚSES) .....	24
C.I.2.	Zvláště chráněná území .....	24
C.I.3.	Natura 2000 .....	24
C.I.4.	Přírodní parky .....	25
C.I.5.	Významné krajinné prvky (VKP).....	25
C.I.6.	Území historického, kulturního nebo archeologického významu.....	25
C.I.7.	Staré ekologické zátěže .....	25
C.I.8.	Památné stromy.....	25
C.II.	Charakteristika současného stavu životního prostředí v dotčeném území .....	26
C.II.1.	Ovzduší a klima.....	26
C.II.2.	Voda .....	28
C.II.3.	Půda .....	28
C.II.4.	Horninové prostředí a přírodní zdroje .....	29
C.II.5.	Fauna a flóra.....	30
C.III.	Celkové zhodnocení kvality životního prostředí v dotčeném území z hlediska jeho únosného zatížení .....	31
<b>D.</b>	<b>KOMPLEXNÍ CHARAKTERISTIKA A HODNOCENÍ VLIVŮ ZÁMĚRU NA VEŘEJNÉ ZDRAVÍ A ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ .....</b>	<b>32</b>
D.I.	Charakteristika předpokládaných vlivů záměru na veřejné zdraví a životní prostředí a hodnocení jejich velikosti a významnosti .....	32
D.I.1.	Vlivy na obyvatelstvo, včetně sociálně ekonomických vlivů .....	32
D.I.2.	Vlivy na ovzduší a klima .....	35
D.I.3.	Vlivy na hlukovou situaci a event. další fyzikální a biologické charakteristiky .....	37
D.I.4.	Vlivy na povrchové a podzemní vody .....	37
D.I.5.	Vlivy na půdu .....	38
D.I.6.	Vlivy na horninové prostředí a přírodní zdroje .....	38
D.I.7.	Vlivy na faunu, flóru a ekosystémy .....	38
D.I.8.	Vlivy na krajinu.....	38
D.I.9.	Vlivy na hmotný majetek a kulturní památky.....	40
D.II.	Komplexní charakteristika vlivů záměru na životní prostředí z hlediska jejich velikosti a významnosti a možnosti přeshraničních vlivů.....	40

D.III.	Charakteristika environmentálních rizik při možných haváriích a nestandardních stavech .....	41
D.IV.	Charakteristika opatření k prevenci, vyloučení, snížení, popřípadě kompenzaci nepříznivých vlivů na životní prostředí .....	42
D.V.	Charakteristika použitých metod prognózování a výchozích předpokladů při hodnocení vlivů .....	44
D.VI.	Charakteristika nedostatků ve znalostech a neurčitostí, které se vyskytly při zpracování dokumentace .....	45
<b>E.</b>	<b>POROVNÁNÍ VARIANT ŘEŠENÍ ZÁMĚRU.....</b>	<b>45</b>
<b>F.</b>	<b>ZÁVĚR.....</b>	<b>49</b>
<b>G.</b>	<b>VŠEOBECNĚ SROZUMITELNÉ SHRNU TÍ NETECHNICKÉHO CHARAKTERU... </b>	<b>50</b>
<b>H.</b>	<b>PŘÍLOHY .....</b>	<b>52</b>

## Úvod:

Záměr „Kontejnerové překladiště Paskov“ spadá svým rozsahem do přílohy č. 1 k zákonu č. 100/2001 Sb., kategorie II (záměry vyžadující zjišťovací řízení) dle bodu 9.2. *Novostavby (záměry neuvedené v kategorii II), rekonstrukce, elektrizace nebo modernizace železničních tratí; novostavby nebo rekonstrukce železničních a intermodálních zařízení a překladišť*, kde státní správu v oblasti posuzování vlivů na životní prostředí vykonává orgán kraje, v tomto případě Krajský úřad Moravskoslezského kraje, odbor životního prostředí a zemědělství.

Oznamovatel OKD, Doprava, akciová společnost předložil oznámení Krajskému úřadu Moravskoslezského kraje, odboru životního prostředí a zemědělství v lednu 2008. Krajský úřad Moravskoslezského kraje zahájil zjišťovací řízení k tomuto záměru.

Na základě zjišťovacího řízení dospěl Krajský úřad Moravskoslezského kraje k závěru, že záměr bude posuzován podle zákona 100/2001 Sb. Dle závěru zjišťovacího řízení požaduje ministerstvo do dokumentace dopracovat a doplnit připomínky vyplývající z jednotlivých vyjádření doručených při zjišťovacím řízení záměru, a to zejména:

- a) varianty umístění záměru – dopracovat dokumentaci podle požadavků uvedených v došlých vyjádřeních,
- b) problematika vlivu na veřejné zdraví - dopracovat dokumentaci podle požadavků uvedených v došlých vyjádřeních,
- c) problematika ochrany vod - dopracovat dokumentaci podle požadavků uvedených v došlých vyjádřeních,
- d) problematika hluku - dopracovat dokumentaci podle požadavků uvedených v došlých vyjádřeních,
- e) problematika ochrany ovzduší - dopracovat dokumentaci podle požadavků uvedených v došlých vyjádřeních,
- f) dále je potřeba v dokumentaci zohlednit a vypořádat všechny požadavky na doplnění, připomínky a podmínky, které jsou uvedeny v došlých vyjádřeních.

Závěr zjišťovacího řízení je uveden v příloze č. 14 této dokumentace.

Ke zveřejněnému oznámení se vyjádřili:

- Obec Paskov, Č.j. 3-2008-Šu ze dne 21.1.2008, včetně vyjádření pana Radoslava Kopiji, pana Petra Kopiji a paní Aleny Kopijové, Rudé armády 217, Paskov,
- Krajská hygienická stanice Moravskoslezského kraje, oddělení hygieny obecné a komunální, zn. HOK/FM-123/215.1.2/08 ze dne 14.1. 2008,
- Česká inspekce životního prostředí - OI Ostrava, zn. ČIŽP/49/IPP/0800372.001/08/VOM ze dne 21.1.2008,
- Magistrát města Frýdku-Místku, odbor životního prostředí a zemědělství, OŽPaZ/78/2008/Har/246 ze dne 28.1.2008,
- Krajský úřad Moravskoslezského kraje, odbor životního prostředí a zemědělství, zn. MSK 24136/2008 ze dne 18.1.2008,
- vyjádření a petice občanského sdružení ZO AVZO DPB Paskov ze dne 22.1.2008,
- petice podaná panem Vlastimilem Rundtem, zmocněncem petičního výboru,
- vyjádření paní Marie Strnadlové, paní Ing. Jany Strnadlové a pana Miroslava Strnadla, Rudé armády 237, Paskov ze dne 17.1.2008,
- vyjádření pana Miroslava Hanáčka a paní Růženy Hanáčkové, Rudé armády 80, Paskov a pana Ing. Libora Hanáčka a paní Moniky Hanáčkové, Rudé armády 36, Paskov, ze dne 22.1.2008.

V následujícím textu jsou uvedeny připomínky a podmínky k realizaci stavby z jednotlivých vyjádření (ve zkrácené podobě). *Proloženě je za jednotlivými připomínkami uvedeno vyjádření zpracovatele dokumentace.*

**Obec Paskov, Č.j. 3-2008-Šu ze dne 21.1.2008**

Požaduje zabezpečení plochy před únikem do vodního toku a do podzemních vod – Oprechtický potok, ukládání kontejnerů do čtyř vrstev, nesouhlasí s provozem překladiště ve volných dnech a s návrhem jízdnic tras kamiónů, požaduje úpravu emisních parametrů rozptylové studie (volnoběh nákladních automobilů, emise lokomotiv), navrhuje provést kontrolní měření – imisní monitoring a posouzení vibrací, požaduje vyjádření k osvětlení překladiště (v současné době obtěžuje okolí). Oznámení dle obce Paskov nezahrnuje 3. etapu výstavby překladiště a dále v oznámení není řešeno parkování kamiónů včetně potřebného sociálního zázemí pro řidiče. Obec dále Doporučuje přepracovat záměr na umístění v areálu Dolu Paskov na tzv. Vratimovské zhlaví nebo umístit překladiště jinde na bývalých vlečkách dolů OKD.

V příloze je uvedeno a v připomínkách obce zahrnuto vyjádření obyvatel obce Paskov (p. Radoslav Kopija, p. Petr Kopija a pí Alena Koliková).

*Veškeré vznesené námitky jsou komentovány, popř. vysvětleny a doplněny v textu dokumentace. Dokumentace je doplněna o celou řadu studií a měření, které jsou její přílohou.*

**Krajská hygienická stanice Moravskoslezského kraje, oddělení hygieny obecné a komunální, zn. HOK/FM-123/215.1.2/08 ze dne 14.1. 2008**

Neakceptuje daný záměr a požaduje další posuzování uvedeného záměru, zejména s ohledem na nedostatečnou hlukovou studii, která nezahrnuje vliv dopravy na životní prostředí.

*Otázky hluku jsou zohledněny v nové, přepracované hlukové studii i s návrhem protihlukových opatření, včetně vyhodnocení zdravotních rizik.*

**Česká inspekce životního prostředí - OI Ostrava, zn. ČIŽP/49/IPP/0800372.001/08/VOM ze dne 21.1.2008**

Požaduje uvést podrobnější informace o způsobu odkanalizování areálu včetně zpevněných ploch, množství a způsob likvidace splaškových a dešťových vod, vod z ploch překladiště, nakládání se závadnými látkami ve smyslu § 39 zákona č. 254/2001 Sb., o vodách, ve znění pozdějších předpisů a vliv na nejbližší recipient.

*Vzhledem k tomu, že již v rámci oznámení záměru bylo deklarováno, že v rámci překladiště nebudou překládány kontejnery s obsahem vodám závadných látek ani jiných chemických látek, nepředpokládá se vliv na nejbližší recipient. V rámci oznámení a dokumentace je předloženo posouzení vlivu na území NATURA 2000, kde je zahrnuta část řeky Ostravice a nedalekých nádrží Kuboň s výsledkem, že tyto oblasti nebudou významně ovlivněny provozem překladiště, nepředpokládáme tedy významný vliv na nejbližší recipient.*

*Veškerá doporučen v rámci nakládání se splaškovými vodami a dešťovými a dešťovými vodami z překladiště je uvedeno v dokumentaci a doporučeních k provozu. Významný vliv na nejbližší recipient se tedy nepředpokládá.*

**Magistrát města Frýdku-Místku**, odbor životního prostředí a zemědělství, OŽPaZ/78/2008/Har/246 ze dne 28.1.2008

Požaduje doplnit oznámení o vliv záměru na volně žijící ptáky (ust. § 5a odst. 1 zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, ve znění pozdějších předpisů) a doporučuje vypracovat ornitologickou a biologického hodnocení.

*Ornitologické a biologické hodnocení bylo zpracováno Mgr. Danem Vařechou a Mgr. Poláškem a je přílohou dokumentace.*

**Krajský úřad Moravskoslezského kraje**, odbor životního prostředí a zemědělství, zn. MSK 24136/2008 ze dne 18.1.2008

Z hlediska zákona č. 254/2001 Sb., o vodách, není v oznámení upřesněno množství a způsob odváděných srážkových vod ze zpevněné plochy a místo jejich vyústění. Dále požaduje doplnit způsob zabezpečení ochrany podzemních i povrchových vod v případě havárie.

*V oznámení ani dokumentaci není upřesněno místo a způsob odvádění srážkových vod ze zpevněných ploch překladiště. Vzhledem k tomu, že již v rámci oznámení záměru bylo deklarováno, že v rámci překladiště nebudou překládány kontejnery s obsahem vodám závadných látek ani jiných chemických látek a proto se nepředpokládá významný vliv na podzemní a povrchové vody. V případě havárie se může tedy jednat pouze o havárii kamionu a únik pohonných hmot na plochu překladiště.*

*Pro překladiště bude zpracován podrobný projekt včetně odvodnění zpevněných ploch a zabezpečení standardně jako pro jiná překladiště v rámci ČR a parkoviště. Dále bude zpracován havarijný plán pro případy havárií a úniku pohonných hmot (ropných látek).*

**Vyjádření a petice občanského sdružení ZO AVZO DPB Paskov** ze dne 22.1.2008

Nesouhlasí s realizací 3. etapy překladiště v lokalitě, ve které je nyní provozována motorkářská činnost.

*3. etapa realizace překladiště byla uvedena pouze v případové studii jako možná alternativa pro využití v blízkosti se nacházejících nezastavěných pozemků v areálu OKD, a.s., Dolu Paskov. S její realizací se v blízké budoucnosti nepočítá, není projekčně dále řešena a ani není předmětem hodnocení vlivů na životní prostředí. Pokud by v budoucnu byla uvažována jmenovaná lokalita 3. etapy, musel by tento záměr projít opět zjišťovacím řízením.*

**Vyjádření a petice podaná panem Vlastimilem Rundtem**, zmocněncem petičního výboru

Konstatuje, že umístěním záměru dojde ke změně krajinného rázu, že vybudováním překladiště dojde ke zvýšenému provozu na této vlečce a následných vibrací, že provozem překladiště a navazující kamionovou dopravu dojde ke zvýšení prašnosti, hluku, nárůstu emisí a světelného smogu, což zhorší podstatně podmínky bydlení občanů, že vykácením trvalých porostů v areálu Dolu Paskov by došlo ke zvýšení hluku z rychlostní komunikace Ostrava – Frýdek-Místek, že realizací překladiště dojde ke zrušení plánované revitalizace nádrží Kuboň na zónu rekreace dle schváleného strategického plánu rozvoje obce, při výběru stavby překladiště nebyly zvoleny žádné varianty.

*Problematika vibrací a hluku je řešena v přiložených studiích, popř. měřeních zpracovaných autorizovanými a akreditovanými osobami. Se zrušením plánované revitalizace nádrží Kuboň na zónu rekreace nemá výstavba kontejnerového překladiště nic společného a v rámci uvažovaného hodnoceného záměru nebude ani ohrožena.*

*Stávající vlečka je schválena, není omezena množstvím nebo četností provozu a oznamovatel se chce zasadit o výstavbu takového překladiště, které veškeré nepříznivé vlivy významně sníží, eliminuje případně navrhne kompenzační opatření.*

**Vyjádření paní Marie Strnadlové, paní Ing. Jany Strnadlové a pana Miroslava Strnadla, Rudé armády 237, Paskov ze dne 17.1.2008**

Nesouhlasí s likvidací zeleně a požadují měření hluku, emisí a vibrací přímo v Paskově za stávajících podmínek.

*Problematika vibrací a hluku je řešena v přiložených studiích, popř. měřeních zpracovaných autorizovanými a akreditovanými osobami. V případě měření vibrací byl v rámci měření simulován takový provoz na vlečce, aby simuloval provoz kontejnerového překladiště v navrhované variantě a hodnoty byly pod hygienickým limitem pro denní dobu. V rámci noční doby nebude kontejnerové překladiště a tedy ani vlečka provozována.*

*V rámci předpokládané zeleně je zřejmé, že nebude vykácena takovým způsobem jak v uvažované případové studii, ale bude ponechán určitý pás zeleně pro odstínění kontejnerového překladiště. V rámci dokumentace bylo zpracováno biologické hodnocení a ornitologický průzkum uvažované části a tzv. části Vratimovské zhlaví a je součástí předložené dokumentace.*

**Vyjádření pana Miroslava Hanáčka a paní Růženy Hanáčkové, Rudé armády 80, Paskov a pana Ing. Libora Hanáčka a paní Moniky Hanáčkové, Rudé armády 36, Paskov, ze dne 22.1.2008.**

Nesouhlasí s tvrzením, že realizací záměru nebudou vznikat vibrace, požadují výstavbu protihlukové bariéry a zastínění světla osvětlujících překladiště, z důvodu obtěžujícího osvětlení v nočních hodinách. Celkově nesouhlasí s realizací překladiště a upozorňuje na možnost umístění v areálu Dolu Paskov.

*Problematika vibrací a hluku je řešena v přiložených studiích, popř. měřeních zpracovaných autorizovanými a akreditovanými osobami. Z hlediska možnosti umístění v areálu Dolu Paskov je zřejmě míněno tzv. Vratimovské zhlaví, které však není projekčně ani záměrově zpracováno. V rámci dokumentace bylo zpracováno biologické hodnocení a ornitologický průzkum uvažované části a tzv. části Vratimovské zhlaví a je součástí předložené dokumentace.*



## A. ÚDAJE O OZNAMOVATELI

1. Obchodní firma: OKD, Doprava, akciová společnost
2. IČ: 476 75 977
3. Sídlo: Nádražní 93/2967  
702 62 Ostrava-Moravská Ostrava
4. Oprávněný zástupce : Attila István Boros, předseda představenstva  
Ing. Bohumil Bonczek člen představenstva  
bonczek@okd-doprava.cz  
tel.:602 520 710

## B. ÚDAJE O ZÁMĚRU

### B.I. Základní údaje

#### B.I.1. Název záměru

Kontejnerové překladiště Paskov

#### B.I.2. Kapacita (rozsah) záměru

Kapacita: 928 kontejnerů (40')  
Příjem kontejnerů: 1000 ks/ měsíc, tj. 12 000 ks/rok  
Počet vlaků: 30 vlaků/měsíc, cca 400 vlaků/rok

Předpokládá se provoz 250 dnů/rok, 16 hod/den (6:00 -22:00 hod), nebude noční provoz.  
Realizováno bude 6 posunů/ den, tzn. 1600 posunů/rok.

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

kraj: Moravskoslezský  
obec: Paskov  
katastrální území: Paskov

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

V překladišti bude manipulováno s kontejnery o délce 20', 30', 40' a 45' a s výměnnými nástavbami. Kontejnerové překladiště bude sloužit především pro potřeby nově vznikajících průmyslových zón v regionu a budou zde překládány všechny typy

kontejnerů, včetně nádržkových, mimo kontejnerů s nebezpečnými látkami (včetně látek radioaktivních, výbušných a jedů).

Překladiště bude zajišťovat především základní služby, tj. překládku přepravních jednotek mezi dopravními prostředky, podání kontejnerové zásilky, případně deponování přepravních jednotek v překladišti. S ohledem na zaměření KP na potřeby vznikajících průmyslových zón s dislokací zahraničních firem, lze předpokládat i potřebu nabídky celního odbavení a služeb souvisejících se spediční činností. Nabídka dalších služeb, obvyklých pro činnost KP bude realizována v závislosti na poptávce.

Pro návrh kontejnerového překladiště budou využity pouze pozemky v majetku OKD a.s. a OKD, Doprava, akciová společnost.

Pro potřeby administrativy kontejnerového překladiště bude využívána stávající správní budova s počtem cca 30 kanceláří. Jedná se o dvoupodlažní zděný objekt v blízkosti příjezdové komunikace v severozápadní části areálu. Po drobných opravách plně vyhovuje požadavkům.

Manipulace s kontejnerovými vlaky na vlečce bude prováděna pomocí diesel elektrických posunovacích lokomotiv oznamovatele, nebude se zřizovat trakční vedení.

Kontejnerové překladiště nebude nově vybaveno čerpací stanicí PHM, doplňování PHM do výsuvných stohovačů a bočních kontejnerových vozů bude zajišťováno pomocí stávajících kapacit oznamovatele, doplňování PHM dopravcům nebude zajišťováno. Stávající čerpací stanice je umístěna vedle stávající koleje č. 212, východně od plochy navrhovaného kontejnerové překladiště.

Kontejnerové překladiště bude vybaveno prostory pro drobné opravy a revize přepravních jednotek.

Pro potřeby stanovení počtu uložených kontejnerů je počítáno se stohováním do čtyř vrstev.

Kumulace s obdobnými záměry se nepředpokládá

#### **Zařazení záměru do příslušné kategorie a bodů přílohy č. 1 zákona č. 100/2001 Sb.:**

Jedná se o záměr v Kategorii II (záměry vyžadující zjišťovací řízení) dle bodu **9.2. Novostavby (záměry neuvedené v kategorii II), rekonstrukce, elektrizace nebo modernizace železničních tratí; novostavby nebo rekonstrukce železničních a intermodálních zařízení a překladišť**, kde státní správu v oblasti posuzování vlivů na životní prostředí vykonává orgán kraje, v tomto případě Krajský úřad Moravskoslezského kraje, odbor životního prostředí a zemědělství.

#### **B.1.5. Zdůvodnění potřeby záměru a jeho umístění, včetně přehledu zvažovaných variant a hlavních důvodů (i z hlediska životního prostředí) pro jejich výběr, resp. odmítnutí**

Záměr je umístěn v areálu u Dolu Paskov (tj. v oblasti tzv. brownfields), který je umístěn severně od obce Paskov, východně od rychlostní komunikace R56. Zájmové území je ohraničeno na východní straně kolejištěm Dolu Paskov, na západě obslužnou komunikací a vrakovištěm. Ze severu je území ohraničeno příjezdovou komunikací do areálu.

Pozemky p.č. 1931, 1996/1, 1996/15, 1996/20, 1996/22, 1966/35, 1996/44 a 1996/107 v k.ú. Paskov, které budou dotčeny stavbou kontejnerového překladiště, jsou ve schváleném územním plánu obce Paskov zařazeny v území urbanizovaném – zóně výroby.

Základním přínosem navrženého projektu „Překladiště Paskov“ je zajištění potřebných provozních a dopravních kapacit pro překládku materiálu a výrobků mezi silniční a

železniční dopravní sítě. Realizace záměru předpokládá využití stávající dopravní infrastruktury v areálu dolu Paskov v blízkosti severního okraje intravilánu obce Paskov. Realizace záměru je usnadněna vzájemnou blízkostí železniční vlečky a rychlostní komunikace R 56. Tímto způsobem nebudou kladeny nároky na dobudování komunikačních sítí a minimalizuje se nutnost dalších liniových staveb v oblasti mezi obcemi Paskov – Vratimov – Ostrava Hrabová.

Je uvažována pouze jediná etapa výstavby kontejnerového překladiště a to na výše zmíněných pozemcích. Více etap bylo zvažováno pouze v případové studii (SUDOP Praha a.s., Ústí nad Labem, červen 2007), od těchto však bylo odstoupeno.

Na území stavby nejsou žádné kulturní, architektonické, historické památky ani geologická naleziště a nejsou zde ani vymezena ochranná pásma vodních zdrojů. Realizací záměru nedojde ke změnám, které by ovlivňovaly komplexní ráz a využití stávajícího území.

Realizací stavby nedojde k narušení odtokových a hydrologických poměrů v území, popřípadě k ohrožení systému ekologické stability, popř. ovlivnění územního systému ekologické stability (ÚSES) ani významného krajinného prvku (VKP).

S ohledem na vlastnictví pozemků a jejich dostatečné zasíťování pro navrhovaný záměr je záměr předpokládán pouze v jediné variantě. Varianta je ekologicky únosná pro nejbližší okolí za předpokladu uplatnění všech doporučení a navrhovaných opatření.

V rámci dokumentace nebylo provedeno zpracování variantního řešení pro celý záměr z hlediska jiných lokalit překladiště. Bylo však podrobně zpracováno variantní biologické zhodnocení a ornitologická studie pro 2 varianty a to:

- pro navrhovaný stav (Staříčské zhlaví)
- pro tzv. Vratimovské zhlaví (v areálu Dolu Paskov)

Dále v rámci dokumentace bylo zpracována tzv. „nulová varianta“, neboli nerealizace celého záměru, navrhovaná varianta a varianty z hlediska biologického vyhodnocení a ornitologie. Dále byl proveden nástin varianty umístění v jiné lokalitě v rámci OKD, Doprava, a.s. vzhledem k dopravnímu napojení.

Záměr, vzhledem k lokalizaci tohoto záměru a stavu území a připravenosti tohoto území, představuje pro investora optimální variantu. Stavba bude napojena na stávající technickou infrastrukturu a bude řešena v souladu se stávajícím dopravním systémem.

#### **B.1.6. Popis technického a technologického řešení záměru**

Pro manipulaci s kontejnery bude využito výsuvných stohovačů. Výsuvný stohovač obecně umožňuje stohování kontejneru ISO řady 1 minimálně do čtyř vrstev. Při manipulaci a poježdění s kontejnerem o délce 40' potřebuje manipulační uličku o šířce nejméně 13 m. Nosnost stohovače je podle typu 20, 40 až 45 tun. Pohotovostní hmotnost dosahuje cca 80 tun. Maximální zatížení přední nápravy podle zvoleného typu se pohybuje okolo 107 tun.

Průměrný čas potřebný k operaci složení kontejneru je stanoven na 5 minut. Se stejnou dobou je počítáno i pro naložení kontejneru. Při předpokladu 30 vozů řady Sgnss v jednom vlaku (30 kontejnerů 40') bude jeho obslužení (vyložení i naložení) jedním výsuvným stohovačem (např. typ Kalmar) trvat cca 300 minut. Připočtením 30 min na přísun a odvoz kontejnerových vozů z/do VS Paskov, vychází celková doba manipulace s 1 vlakem na 5,5 hod. Předpokládá se, že většina došlých kontejnerů bude návazně přepravena k příjemcům silniční dopravou. Odhadem bude podíl silniční dopravy činit 70 až 80 %. Menší podíl kontejnerů bude přepraven dále po železnici. To mohou být jednotlivé zásilky. V těchto případech se obvykle bude jednat o větší příjemce s vlastní vlečkou. Podíl návazné železniční přepravy se odhaduje nejvýše na 10 %. Malá část,

odhadem do 15 %, bude složena na plochu terminálu. Může se jednat o kontejnery určené k deponii, k revizi, k reklamaci nebo odstavené z celních či jiných důvodů.

Doba nutná na vykládku a nakládku je dána efektivností nutných pohybu po překladišti (zajíždění vlaku, manipulace s kontejnery, pohyb kamionu ...). Na ploše překladiště se pohybují pouze zaměstnanci a kamióny, které mají přesně určený koridor pro nakládku nebo vykládku. Kamióň přijede na seřadiště (vyčkávací parkoviště). Na přepážce si řidič vyřídí doklady k přepravovanému kontejneru. Dostane přidělenou kartu, která jej opravňuje k vjezdu a výjezdu. Kamióň na seřadišti vyčká na výzvu obsluhy překladiště. Ta jej prostřednictvím vhodného sdělovacího zařízení (např. světelné signalizace) vyzve k vjezdu a určí místo – sektor nakládky a vykládky. Pojezdová plocha pro kamiony je jednosměrná. Kamióň zajede na určené místo. Obsluha překladiště složí/naloží výsuvným stohovačem nebo bočním kontejnerovým vozem kontejner. U výjezdové závory pak řidič odevzdá kartu a kamióň vyjíždí z prostoru překladiště. Provoz kontejnerového překladiště se předpokládá pouze v pracovních dnech od 6:00 – 22:00 hod.

Kamióňy budou stát na parkovacích místech v areálu překladiště, kde bude prováděna nakládku a vykládku kontejnerů. Další kamióňy mají v areálu kontejnerového překladiště vyčleněno 14 parkovacích míst na parkovišti překladiště, což je při max. předpokládaném provozu 10 kamionů/hod dostatečné. Nepředpokládá se delší parkování kamionů než je bude nutné pro nakládku a vykládku kontejnerů.

Kontejnery budou ukládány do maximální výšky 4 kontejnerů na sebe.

### **Zpevněné plochy a komunikace**

Konstrukce vozovky je navržena jako cementobetonový kryt z letištního betonu, který bude uložen na podkladní vrstvě z betonu mezerovitého. Ochranou vrstvu bude tvořit šterkodrt příslušné tloušťky. Vzhledem k nepříznivým geologickým poměrům bude nutné zlepšit stávající podloží, např. cementovo-vápennou nebo vápennou stabilizací v příslušné tloušťce.

Zpevněná plocha bude sloužit pro skladování a manipulaci s kontejnery z/do silničních či železničních vozidel pomocí kontejnerových překladačů (výsuvných stohovačů). Zpevněná plocha bude odvodněna pomocí odvodňovacích žlabů v kombinaci s vpustěmi a kanalizačními šachtami, propojenými svodným potrubím.

K odjezdu z kontejnerového překladiště bude využíváno stávající komunikace, která v současnosti slouží k příjezdu na plochu střediska pro automobilovou dopravu. Tuto komunikaci bude nutné pro napojení kontejnerové překladiště výškově upravit.

### **Železniční svršek a spodek**

V rámci stavby dojde ke snesení stávajících manipulačních kolejí č. 204a včetně výh. č. 207, č. 210a včetně výh. č. 205A, č. 212 a č. 212a. Kolej č. 2b bude kuse ukončena zarážedlem. Železniční svršek je navržen tvaru S49 na dřevěných pražcích. Výhybky jsou navrženy tvaru JS49 1:9-190 na dřevěných pražcích. Maximální podélný sklon kolejí je navržen 25 ‰, sklon kolejí překladiště bude 1 ‰. Minimální poloměr směrůvých oblouku je 190 m. Pražcové podloží bude odvodněno pomocí trativodu, které budou svedeny pomocí svodného potrubí do nově zřizované kanalizace v pojezdové ploše.

### **Přeložky inženýrských sítí**

V rámci výstavby bude zpevněná plocha rozšířena severně k odjezdové komunikaci. Z tohoto důvodu je nutné provést přeložky nadzemních stávajících potrubí degazovaného plynu DN 150 a tlakové a zpětné větve užitkové vody Dolu Paskov DN 600 a DN 700.

Projektant navrhuje provést přeložení obou druhů potrubí v západní části od hranice kde bude zasahovat zpevněná plocha uvažovaného kontejnerového překladiště. Přeložení

bude podzemní až do míst před stávající správní budovu, kde bude svedeno do ŽB kolektoru, který ochrání potrubí pod zpevněnou plochou. Dále se potrubí napojí do stávajícího vedení v blízkosti příjezdové komunikace.

### **Čerpací stanice PHM**

Kontejnerové překladiště nebude vybaveno novou čerpací stanicí PHM, doplňování PHM do výsuvných stohovačů bude zajišťováno pomocí stávajících kapacit objednatele, doplňování PHM dopravcům nebude zajišťováno. Stávající čerpací stanice je umístěna vedle stávající koleje č.212, východně od kontejnerové překladiště.

### **Celnice**

Jedná se o ocelovou konstrukci umístěnou v jižní části kontejnerového překladiště. Bude sloužit pro kontrolu kontejneru celní správou. Konstrukce bude z ocelových sloupů založených na betonových patkách, zastřešení bude ocelovým poplastovaným trapézovým plechem na ocelových vaznicích. Dešťová voda bude svedena svody na zpevněnou plochu mimo prostor přístřešku.

### **Oprava kontejneru**

Jedná se o ocelovou konstrukci umístěnou v jižní části kontejnerového překladiště vedle celnice. Bude sloužit pro provádění drobných oprav, případně revizí přepravních jednotek. Konstrukce bude z ocelových sloupů založených na betonových patkách, zastřešení bude ocelovým poplastovaným trapézovým plechem na ocelových vaznicích. Dešťová voda bude svedena svody na zpevněnou plochu mimo prostor přístřešku.

### **Brána**

Objekt bude zděný přízemní, zastřešený plochou střechou. Objekt bude napojen na přípojku elektro v areálu a bude zde telefonní a datová síť propojená s administrativní budovou. Brána bude navržena pro trvalý výkon práce zaměstnance ve směně. Vnitřní dispozice objektu musí respektovat požadavky na vzdušný prostor a podlahovou plochu v souladu s hygienickými předpisy. Zaměstnanci vrátnice budou užívat sociální zařízení umístěné v administrativní budově.

### **Elektrotechnika**

Rozvody NN budou řešit napojení všech objektů (budov), technologických zařízení (opravny kontejnerů, celnice, závory apod..) a napojení případných zásuvkových stojanů. Pro zajištění spolehlivé funkce kolejiště a zabezpečovacího zařízení bude z rozvodu NN realizován i případný elektrický ohřev výměn.

Osvětlení překladiště bude realizováno pomocí 20 m osvětlovacích věží místně doplněných 10 m silničními stožáry. Věže budou umístěny po krajích nakládacích ploch a kolejiště. Napájení rozvodu NN a VO bude realizováno ze stávající trafostanice.

Elektroinstalace a hromosvod bude vždy součástí stavebních objektů řešící vlastní budovu, či přístřešek.

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

předpokládaný termín zahájení:	04/2009
předpokládaný termín ukončení:	12/2010

**B.I.8. Výčet dotčených územně samosprávných celků**

Kraj: Moravskoslezský  
Obec: Paskov  
Katastrální území: Paskov

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

1/ Územní rozhodnutí

Magistrát města Frýdek – Místek – stavební úřad, Radniční 1148, 738 22 Frýdek-Místek, příslušný podle zákona č. 183/2006 Sb., o územním plánování a stavebním řádu (stavební zákon), ve znění pozdějších předpisů.

2/ Stavební povolení

Magistrát města Frýdek – Místek – stavební úřad, Radniční 1148, 738 22 Frýdek-Místek, příslušný podle zákona č. 183/2006 Sb., o územním plánování a stavebním řádu (stavební zákon), ve znění pozdějších předpisů.

## B.II. Údaje o vstupech

### B.II.1. Půda

Stavbou nedojde k záboru zemědělského půdního fondu a lesního půdního fondu. Stavba bude realizována na těchto pozemcích:

#### Katastrální území: Paskov 718211

Parc. číslo	Výměra m <sup>2</sup>	Předpoklad využití v %	LV	Druh pozemku	Vlastník	Využití pozemku
1931	14505	částečně	1234	ost. plocha	OKD Doprava, a.s.	dráha
1996/1	66401	částečně	1529	ost. plocha	DIAMO	jiná plocha
1996/15	430	100	1704	zast. plocha	OKD Doprava, a.s.	
1996/20	7248	100	1704	ost. plocha	OKD, a.s.	ost. komunikace
1996/22	825	částečně	1704	ost. plocha	OKD, a.s.	zeleň
1996/23	1382	částečně	1704	ost. plocha	OKD, a.s.	zeleň
1996/24	18	100	1704	zast. plocha	OKD, a.s.	
1996/25	277	100	1704	ost. plocha	OKD, a.s.	zeleň
1996/26	474	100	1704	zast. plocha	OKD, a.s.	
1996/27	50	100	1704	zast. plocha	OKD, a.s.	
1996/28	84	100	1704	zast. plocha	OKD, a.s.	
1996/29	16	100	1704	zast. plocha	OKD, a.s.	
1996/30	52	100	1704	zast. plocha	OKD, a.s.	
1996/31	72	100	1704	zast. plocha	OKD, a.s.	
1996/32	84	100	1704	zast. plocha	OKD, a.s.	
1996/33	286	100	1704	ost. plocha	OKD, a.s.	zeleň
1996/34	2268	100	1704	ost. plocha	OKD, a.s.	zeleň
1996/35	2201	100	1704	ost. plocha	OKD, a.s.	zeleň
1996/44	2241	částečně	1704	ost. plocha	OKD Doprava, a.s.	man. plocha
1996/107	86086	částečně	1704	ost. plocha	OKD, a.s.	dráha
<b>Celkem:</b>	<b>185 000</b>					

### B.II.2. Voda

Vzhledem ke skutečnosti, že se jedná o technologii, která nepotřebuje k provozu technologickou vodu, není přivedena voda pro technologické účely.

Voda potřebná pro sociální potřeby zaměstnanců a řidičů kamionů bude k dispozici ze stávajících zdrojů v areálu (administrativní budova).

Požární voda:

Požadované množství požární vody bude zajištěno ze stávající hydrantní sítě areálu.

### B.II.3. Ostatní surovinové a energetické zdroje

Vzhledem k charakteru záměru nejsou potřeba žádné surovinové zdroje.

El. energie - spotřeba el. energie bude činit cca 500 MWh/rok.

### B.II.4. Nároky na dopravní a jinou infrastrukturu

Příjezd silničních vozidel bude stejně jako v současnosti ze silnice R56 odbočením na exitu 43 Důl Paskov na silnici III. třídy 4705 (Nová Bělá – Ostrava Hrabová) a z ní do areálu kontejnerového překladiště Paskov. Odjezd vozidel bude opačně po stejné trase.

#### Četnost přeprav

Příjem kontejnerů 1000 ks/měsíc, tj. 12 000 ks/rok  
Počet vlaků 1000 : 34 vagóny = 30 vlaků/měsíc = 400 vlaků/rok

#### Železniční přeprava:

žst Vratimov – vžst Paskov	400 vlaků/rok
vžst Paskov – žst Vratimov	400 vlaků/rok
	-----
	800 vlaků/rok
	4 vlaky/den
	1 vlak/hod
vžst Paskov – KP;	800 vjezdů/rok (vlak dělen na 2 části)
KP – vžst Paskov	800 výjezdů/rok
	-----
	1 600 posunů/rok
	6 posunů/den
	1 posun/hod

#### Manipulátory:

Vyložení vagón – auto (plné)	12 000 ks/rok
Naložení auto – vagón (prázdné)	12 000 ks/rok

V případě 30 % podílů kontejnerů uložených na mezisklad

30 % sklad – auto (plné) a	400 ks/rok
30 % auto - sklad (prázdné)	400 ks/rok

-----  
22 000 manipulací/rok  
88 manipulací/den  
8 manipulací/hod



Nákladní auta:

Dovoz kontejnerů	12 000 ks/rok
Odvoz kontejnerů	12 000 ks/rok
	-----
	24 000 vjezdů/rok
	96 vjezdů/den
	10 vjezdů/hod
	(navýšeno pro nejméně příznivý stav)

Poznámka: žst – železniční stanice  
vžst – vlečková železniční stanice

**Železniční napojení:**

Vlastní kolejiště kontejnerového překladiště je tvořeno třemi kusými manipulačními kolejemi, které jsou na jižní straně spojeny ve zhlaví ze tří jednoduchých výhybek (jedna výhybka pro možnost propojení do depa OKD Doprava). Napojení do VS Paskov je na staříčském zhlaví do kol. č. 1b. Rychlost v kolejišti překladiště je navržena na 30 km/h, minimální poloměr směrového oblouku je 190 m. Maximální sklon na spojovací koleji je 25,00 ‰. Sklon kolejí terminálu je 1,00 ‰.

**Silniční napojení:**

Příjezd silničních vozidel bude stejný jako v současnosti ze silnice R56 odbočením na exitu 43 Důl Paskov na silnici III. třídy (Nová Bělá – Ostrava Hrabová) a z ní do areálu kontejnerového překladiště Paskov. Odjezd vozidel bude opačný po stejné trase. Příjezd, resp. odjezd silničních vozidel po jiné trase se nepředpokládá.

## B.III. Údaje o výstupech

### B.III.1. Ovzduší

Pro posouzení vlivu záměru na imisní situaci lokality byla vypracována rozptylová studie, která je přílohou tohoto dokumentu.

#### Liniové zdroje

Jedinými zdroji znečišťování ovzduší jsou v tomto případě silniční a železniční doprava, konkrétně kamiony pro převoz kontejnerů, výsuvný stohovač a dieselové lokomotivy.

#### Emise ze spalování paliv v silničních vozidlech:

Příjezd silničních vozidel bude stejně jako v současnosti ze silnice R56 odbočením na exitu 43 Důl Paskov na silnici III. třídy 4705 (Nová Bělá – Ostrava Hrabová) a z ní do areálu kontejnerového překladiště Paskov. Odjezd vozidel bude opačně po stejné trase. Doba nutná na vykládku a nakládku je dána efektivností nutných pohybu po překladišti (zajíždění vlaků, manipulace s kontejnery, pohyb kamionu ...).

Uvažovaná průměrná rychlost vozidel je v obci 50 km/hod, na silnici R56 u nákladních vozidel 100 km/hod.

Dále je uvažován pohyb vozidel na ploše překladiště (výpočtová rychlost 30 km/hod) a pohyb nákladních vozidel při parkování (výpočtová rychlost 5 km/hod).

Emisní faktory vozidel byly stanoveny programem MEFA verze 02, který slouží k výpočtu emisních faktorů motorových vozidel. Výpočtovým rokem je rok 2010, emisní kategorie vozidel byly odhadnuty na základě složení vozového parku a dostupných zdrojů. U nákladních vozidel je předpokládána emisní kategorie EURO 3. Nakladač je uvažován jako nákladní vozidlo s rychlostí 5 km/hod.

#### Použité emisní faktory vozidel [g/km]

Látka	Těžké nákladní automobily			
	5 km/hod	30 km/hod	50 km/hod	100 km/hod
NO <sub>x</sub>	11,35	2,656	1,8382	2,2829
PM <sub>10</sub>	1,5213	0,3178	0,2227	0,1887
Benzen	0,1196	0,0238	0,0171	0,0101

#### Emise ze spalování paliv v drážních vozidlech:

Pro stanovení průměrných emisí byl použitý údaje z dokumentu Stanovení a verifikace emisních faktorů vozidel pro potřebu zpřesňování kalkulace emisí z dopravy (Mgr. Jiří Dufek, RNDr. Jiří Huzlík, Ing. Vladimír Adamec, CSc.; Centrum dopravního výzkumu; <http://www.cdv.cz/text/szp/13904/zprava13904/2004/du05.pdf> )

Základní přehled emisních faktorů vybraných lokomotiv uvádí agentura US EPA [Emission factors for locomotives. US EPA, EPA420-F-97-051, 1997], která stanovuje sadu standardů oxidů dusíku (NO<sub>x</sub>), uhlovodíků (C<sub>x</sub>H<sub>y</sub>), oxidu uhelnatého (CO), pevných částic (PM) pro hnací vozidla. Základní jednotka je gram na 1 gallon spotřebovaného paliva (g.gal-1), což odpovídá přibližně 4násobku jednotky používané v Evropě, tj. g.kg<sup>-1</sup> paliva. Přehled emisních faktorů ukazuje tabulka:

### Emisní faktor [g.gal<sup>-1</sup>]

Typ lokomotivy ( rok výroby)	C <sub>x</sub> H <sub>y</sub>	CO	NO <sub>x</sub>	PM <sub>10</sub>
Traťová (1973–2001)	10	26,6	178	6,7
Posunovací (1973–2001)	21	38,1	262	9,2
Traťová (2002–2004)	9,8	26,6	139	6,7
Posunovací (2002–2004)	21	38,1	202	9,2
Traťová (po r.2004)	5,4	26,6	103	3,6
Posunovací (po r.2004)	11	38,1	152	4,3

Pro posun bude používána modernizovaná lokomotiva s motorem Caterpillar o výkonu 380 kW (spotřeba nafty cca 10 l/motohodinu), doba posunu je 10-15 minut (pro výpočet je uvažováno 15 minut). Zbytek času běží motor lokomotivy na volnoběh v prostoru vlečky (nejméně příznivý případ). Dle provozního předpisu jsou pohonné jednotky lokomotiv vypínány v případě, že posun není prováděn do 20 minut.

Vlaky k posunu přiveze lokomotiva ČD (směr od Vratimova) o výkonu cca 800 kW (spotřeba nafty cca 20 l/motohodinu), doba pojezdu při příjezdu či odjezdu je cca 5 minut, volnoběh je uvažován 15 minut.

Maximální emise lokomotivy byly vypočteny použitím emisních faktorů MEFA pro poměrový výpočet emisí benzenu z C<sub>x</sub>H<sub>y</sub> a částic frakce PM<sub>10</sub> z celkových emisí tuhých látek u naftových motorů.

### Hodinové emise při provozu lokomotiv

Látka	Emisní faktor * [g/l <sub>paliva</sub> ]	Hmotnostní tok emisí [g/h]	
		Lokomotiva 380 kW (spotřeba 10 l/motohodinu)	Lokomotiva 800 kW (spotřeba 20 l/motohodinu)
NO <sub>x</sub>	68,9	689	1 378
Tuhé látky (PM <sub>10</sub> )	2,42	24,2 (22,7)	48,4 (45,4)
C <sub>x</sub> H <sub>y</sub> (benzen)	5,53	55,3 (0,94)	110,6 (1,88)

\* 1 US galon = 3,8 litru

### Očekávané hodnoty emisí znečišťujících látek při provozu překladiště

Látka	Hmotnostní tok emisí [g/h]	
	Lokomotiva 380 kW Pojezd/volnoběh/celkem	Lokomotiva 700 kW Pojezd/volnoběh/celkem
NO <sub>x</sub>	172 / 517 / 689	115 / 345 / 460
PM <sub>10</sub>	5,7 / 17 / 22,7	3,8 / 11,4 / 15,2
Benzen	0,24 / 0,7 / 0,94	0,16 / 0,47 / 0,63

Pokud předpokládáme 250 pracovních dnů, kdy bude probíhat denně průměrně 6 posunů, 96 pojezdů kamionů a 88 manipulací s kontejnerem, lze orientačně stanovit tyto denní a roční emise:

#### Celkové emise znečišťujících látek ze silniční a železniční dopravy

Emise	NO <sub>x</sub>	PM <sub>10</sub>	Benzen
<i>g/den</i>	640	74,9	5,14
<i>kg/rok</i>	160	18,7	1,28

#### Bodové zdroje

##### Topení nákladních vozidel:

Při vytápění kabin kamionů se v dnešní době prakticky používá pouze nezávislé topení. Existují dva základní druhy nezávislých topení: teplovodní a teplovzdušné. Maximální výkon těchto topení je cca 5 kW, spotřeba paliva je menší než 0,8 kg/hod (1 l/hod).

#### Hodnoty emisí znečišťujících látek – nezávislé topení jednoho vozidla

Látka	Emisní faktor * [g/kg <sub>paliva</sub> ]	Hmotnostní tok emisí [g/h]
NO <sub>x</sub>	5	4
Tuhé látky (PM <sub>10</sub> )	1,42	1,14 (1,07)
C <sub>x</sub> H <sub>y</sub> (benzen)	0,34	0,27 (0,0047)

\* pro spalování nafty; stanoveno dle přílohy č. 5 k nařízení vlády č. 352/2002 Sb.

#### Plošné zdroje

*Plošné zdroje nejsou uvažovány.*

### B.III.2. Odpadní vody

#### **Splaškové vody:**

Vznik splaškových vod lze předpokládat v souvislosti s provozem sociálních zařízení staveniště během výstavby překladiště. V současné fázi přípravy stavby není specifikováno jejich množství je možno toto množství pouze odhadnout.

**Odpadní vody ze sociálních zařízení:** při předpokladu 10 zaměstnanců a roční potřebě vody 30 m<sup>3</sup>/os (vyhl. MZe 428/2001 Sb. – provozovna místního významu, vody se neuzívá k výrobě, pouze WC, teplá voda z bojleru, sprchování) to dělá **300 m<sup>3</sup>/rok** odpadních vod.

Odvod splaškových vod ze sociálních zařízení pro zaměstnance bude řešen v rámci stávající splaškové kanalizace v areálu bývalého dolu Paskov.

#### **Dešťové vody:**

Odvod odpadních dešťových vod z pozemků a komunikací plánovaného kontejnerového překladiště bude řešen pomocí instalace odlučovače ropných látek, který zajistí vyčištění těchto vod v případě úkapů ropných látek z kamionové dopravy. Vyčištěné vody budou dále odvedeny do stávající kanalizace.

**Dešťová voda:** předpoklad: 25 000 m<sup>2</sup> zpevněných ploch překladiště, úhrn 450 mm ve vegetačním období (duben-říjen) a 250 mm v zimním období (list.-březen), tzn. celkem **17 500 m<sup>3</sup>/rok** dešťových vod (jedná se o horní odhad).

### **Odpadní vody technologické:**

V rámci zde posuzovaného záměru kontejnerového překladiště nebudou vznikat odpadní technologické vody.

### **B.III.3. Odpady**

Celkové hodnocení a zařazení odpadů z posuzované záměru je provedeno v souladu s vyhláškou MŽP ČR č.381/2001 Sb., kterou se vydává Katalog odpadů a stanoví další seznamy odpadů (Katalog odpadů), v aktuálním znění.

### **Odpady z výstavby:**

Za zneškodňování odpadů během výstavby odpovídá stavební dodavatel, který je povinen nakládat s odpady v souladu s požadavky zákona č. 185/2001 Sb. o odpadech.

V následující tabulce je uveden přehled předpokládaných odpadů z výstavby, včetně návrhu jejich kategorizace podle vyhlášky MŽP č. 381/2001 Sb.

Kód druhu odpadu	Název odpadu	Kategorie
15 01 01	Papírové a lepenkové obaly	O
15 01 02	Plastové obaly	O
15 01 03	Dřevěné obaly	O
15 01 04	Kovové obaly	O
17 01 01	Beton	O
17 01 02	Cihla	O
17 02 01	Dřevo	O
17 02 02	Sklo	O
17 02 03	Plasty	O
17 03 02	Asfaltové směsi neuvedené pod číslem 17 03 01	O
17 04 05	Železo a ocel	O
17 04 11	Kabely neuvedené pod 17 04 11	O
17 05 04	Zemina a kamení neuvedené pod číslem 17 05 03	O
17 06 04	Izolační materiály neuvedené pod čísly 17 06 01a 17 06 03	O
20 01 11	Textilní materiály	O
20 01 28	Barva, tiskařské barvy, lepidla a pryskyřice neuvedené pod číslem 20 01 27	O
20 02 01	Biologicky rozložitelný odpad	O
20 03 01	Směsný komunální odpad	O

Dále mohou na stavbě vznikat nebezpečné odpady v souvislosti se stavební činností zhotovitele (dodavatele). Přesnou specifikaci těchto odpadů není možné v současné době stanovit. Tyto odpady budou známy až po určení dodavatele stavby (investorem ve výběrovém řízení) a bude vycházet z jeho použitých technologií.

Množství odpadů z výstavby bude specifikováno v projektové dokumentaci.

*Z hlediska problematiky odpadů bude respektováno následující doporučení:*

- dodavatel stavby bude specifikovat prostory pro shromažďování nebezpečných odpadů a ostatních látek škodlivých vodám včetně průběžně skladovaných množství; tyto odpady budou ukládány pouze ve vybraných a označených prostorách v souladu s příslušnými vodohospodářskými předpisy a předpisy odpadového hospodářství,
- v rámci žádosti o kolaudaci stavby předložit specifikaci druhů a množství odpadů vzniklých v procesu výstavby a doložit způsob jejich využívání/odstraňování,
- původce odpadu si zvolí k využívání/odstraňování odpadů oprávněnou osobu (firmu) s příslušným souhlasem pro nakládání s odpady.

#### **Odpady z provozu:**

V následující tabulce je uveden přehled předpokládaných odpadů z provozu, včetně návrhu jejich kategorizace podle vyhlášky MŽP č. 381/2001 Sb.

Kód druhu odpadu	Název odpadu	Kategorie	Předpokládané množství (t/rok)
15 01 10	Obaly obsahující zbytky nebezpečných látek nebo obaly těmito látkami znečištěné	N	0,2
15 01 06	Směsné obaly	O	0,8
15 02 02	Absorpční činidla, filtrační materiály (včetně olejových filtrů jinak blíže neurčených), čisticí tkaniny a ochranné oděvy znečištěné nebezpečnými látkami	N	0,5
17 05 03	Zemina a kamení obsahující nebezpečné látky	N	1,5
20 01 01	Papír a lepenka	O	0,3
20 01 21	Zářivky, nebo ostatní odpad s obsahem rtuti	N	0,02
20 01 39	Plasty	O	0,4

Odvoz a zneškodnění odpadů bude smluvně zajištěno odbornými firmami. Odpady musí být shromažďovány v odpovídajících shromažďovacích prostředcích a bez prodlení předávány oprávněné osobě k využití nebo odstranění.

Nebezpečné odpady (jako jsou zářivky, tonery, oleje, tkaniny znečištěné nebezpečnými látkami apod.) budou shromažďovány odděleně podle druhu ve speciálních shromažďovacích prostředcích umístěných ve sběrném místě pro nebezpečných odpad, nepřístupném veřejnosti. Původce nebezpečných odpadů (provozovatel kontejnerového

překladiště) si zajistí pro nakládání s těmito odpady souhlas věcně a místně příslušného orgánu státní správy.

#### **B.III.4. Ostatní vlivy**

##### **Hluk:**

Ochrana před hlukem vyplývá ze zákona č.258/2000 Sb., o ochraně veřejného zdraví, a jeho novely č. 274/2003. Pro dopravní hluk je významný především §30 a §31 tohoto zákona, který hovoří o povinnosti správců pozemních komunikací či železnic technickými opatřeními zajistit, aby hluk nepřekračoval hygienické limity stanovené prováděcím předpisem.

Podrobně ochranu před hlukem upravuje Nařízení vlády č.148/2006 Sb., o ochraně zdraví před nepříznivými účinky hluku a vibrací. Toto nařízení vlády zapracovává příslušné předpisy Evropských společenství a upravuje hygienické limity hluku pro chráněný vnitřní prostor staveb, chráněný venkovní prostor staveb a chráněný venkovní prostor. Dále upravuje hygienické limity vibrací pro chráněný vnitřní prostor staveb.

Pro potřeby dokumentace byla vypracována aktualizovaná Hluková studie (Ing. Paciorková – EPRO, 6/2008), která je jeho přílohou.

##### **Vibrace:**

Hodnocený záměr nebude obsahovat zařízení, které by způsobovalo vibrace o hodnotách a frekvencích překračující povolené limitní hodnoty, které jsou stanoveny z hlediska ochrany lidského zdraví nebo vlivů na stabilitu a trvanlivost okolních stavebních objektů.

Jediným zdrojem vibrací je chvění vznikající průjezdem vozidel, zejména vibrace způsobené provozem lokomotiv. Proti současnému stavu se však neočekává zásadní změna.

V rámci zpracování dokumentace bylo Zdravotním ústavem v Ostravě provedeno měření vibrací v Paskově v obytných objektech na ulici Rudé armády č.p. 80, č.p. 240 a č.p. 490 dne 21. a 22.5.2008 a v obytném objektu na ulici Rudé armády č.p. 237 dne 1.7.2008.

Protokoly z měření vibrací a otřesů jsou přílohou dokumentace.

##### **Záření radioaktivní a elektromagnetické:**

Realizace záměru neznamená výskyt zdroje radioaktivního nebo elektromagnetického záření a nebudou zde provozovány žádné zdroje ionizujícího záření.

#### **B.III.5. Doplňující údaje**

Z hlediska předkládané kapitoly dokumentace EIA není nezbytné uvádět žádné další doplňující informace.

## C. ÚDAJE O STAVU ŽIVOTNÍHO PROSTŘEDÍ V DOTČENÉM ÚZEMÍ

### C.I. Výčet nejzávažnějších environmentálních charakteristik dotčeného území

Předmětná plocha se nachází na území silně pozměněném činností člověka. Vlivy průmyslové výroby jsou velmi patrné a projevily se výrazně i na krajinném rázu. V oblasti je mnoho železnic a silnic. Právě násep tělesa železničního zhlaví tvoří jednu hranici dotčené plochy. Napříč plochou jsou vedeny nadzemní potrubní řady degazovaného plynu a potrubí technologických vod Dolu Paskov.

Podle mapy potencionální přirozené vegetace (Neuhäslová a kol., 2001) se záměr nachází v jednotce Podmáčená dubová bučina (*Carici brizoidis-Quercetum*) s ostřicí třeslicovitou (*Carex brizoides*). Stromové patro této jednotky tvoří typicky dub letní (*Quercus robur*), olše lepkavá (*Alnus glutinosa*) nebo buk lesní (*Fagus sylvatica*). V bylinném patře převažují acidofyty, dále pak druhy hygrofilní a hygromezofilní. Toto společenstvo je typické pro nižší, rovinaté polohy severovýchodní Moravy a Slezska.

#### C.I.1. Územní systém ekologické stability (ÚSES)

Přímo místo posuzovaného záměru se stejně jako jeho široké okolí nachází v jednom z prvků ÚSES - nadregionálním biokoridoru. V okolí záměru se pak nachází několik dalších prvků ÚSES.

##### *Regionální ÚSES*

Regionální biocentra jsou v okolí záměru vedena dvěma směry. První je západně od záměru. Tvoří ho regionální biocentrum „Lipina“ (č. 327, vzdálené cca 1,4 km). Druhým regionálním biocentrem je východně od záměru „Paskov“ (č. 326, vzdálené cca 0,7 km).

##### *Nadregionální ÚSES*

Korytem řeky Ostravice probíhá osa nadregionálního biokoridoru K100-K147. Tento biokoridor severně od záměru protíná další nadregionální biokoridor K98-Hukvaldy.

#### C.I.2. Zvláště chráněná území

Záměr nebude realizován v žádném zvláště chráněném území. Pomineme-li Přírodní památku Kunčický bludný balvan, která není typickým chráněným územím, nejbližší maloplošné zvláště chráněné území leží asi 6,3 km jižně od záměru. Je to přírodní památka Kamenná. O něco blíže záměru (6 km západně) leží hranice velkoplošného zvláště chráněného Chráněné krajinné oblasti Poodří.

#### C.I.3. Natura 2000

Přestože kontejnerové překladiště je součástí rozsáhlého průmyslového komplexu, v jeho relativní blízkosti se nacházejí tři evropsky významné lokality. Nejbližší je EVL „Řeka Ostravice“ (asi 700 m východně od záměru). Hlavní cílem ochrany je populace vranky obecné (*Cottus gobio*). Dále je to EVL „Pilíky“ ležící 900 severně. Jedná se o soustavu vodních nádrží, ve kterých žije hlavní předmět ochrany hořavka duhová – (*Rhodeus sericus amarus*). Posledním územím zařazeným do sítě Natura 2000 v blízkosti záměru je



EVL „Paskov“ rozkládající se asi 1,1 km jižně od překladiště. Nejbližší ptačí oblastí je „Poodří“ (6 km východně).

Pro hodnocení vlivu na Evropsky významné lokality (EVL) a ptačí oblasti (PO) bylo autorizovanou osobou (Mgr. Jiří Nečas) zpracováno „Hodnocení vlivu na území soustavy Natura 2000 (§ 45i zákona číslo 114/1992 Sb. v platném znění)“, které je přílohou této dokumentace.

Záměr nebude mít významný negativní vliv na evropsky významnou lokalitu ani na ptačí oblast a je možné ho povolit podle zvláštních předpisů v souladu s § 45i odstavcem (8) zákona č. 114/1992 Sb. v platném znění.

*Pozn.: Hodnocení je vypracováno pro 3 etapy výstavby kontejnerového překladiště, přičemž v současné době je uvažováno s výstavbou pouze v jedné etapě (první ze tří zde zmíněných).*

#### **C.I.4. Přírodní parky**

V místě záměru, ani v jeho širším okolí není žádný přírodní park.

#### **C.I.5. Významné krajinné prvky (VKP)**

Na ploše určené pro kontejnerové překladiště se nenachází žádný významný krajinný prvek „ze zákona“, tzn. ve smyslu § 3 odst. 1 písm. b) zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny ve znění pozdějších předpisů. Místní porost dřevin lze jen stěží označit za les. Podle dostupných údajů není na posuzovaném území ani VKP registrovaný podle § 6 výše citovaného zákona.

#### **C.I.6. Území historického, kulturního nebo archeologického významu**

Zájmové území není situováno v přímém styku s historickými a kulturními památkami. Archeologické nálezy se nepředpokládají.

#### **C.I.7. Staré ekologické zátěže**

V nejbližším okolí záměru není evidována žádná stará ekologická zátěž. Staré ekologické zátěže v širším okolí jsou uvedeny v následující tabulce.

Název	kvalitativní riziko	kvantitativní riziko	vzdálenost a poloha od záměru
Hrabová – u Vítkovické haldy	4 - nízké	4 - bodové	2,5 km severovýchodně
neznámý název	3 - střední		2,6 km východně
Hliniště cihelny	4 - nízké		2,1 km východně

#### **C.I.8. Památné stromy**

V uvažovaném areálu výstavby kontejnerového překladiště se nenachází památné stromy.

## C.II. Charakteristika současného stavu životního prostředí v dotčeném území

### C.II.1. Ovzduší a klima

#### Klima

Dle Quitta leží bioregion v klimatické oblasti mírně teplé MT 10. Podnebí je mírně teplé až teplé, bohaté na srážky, které vzrůstají k předpolí Beskyd (Hlučín a Suchdol n/O. mají úhrn srážek asi 700 mm, Ostrava 8,6 °C a 769 mm, Ka rviná 8,4 °C a 778 mm, Nový Jičín 7,8 °C a 797 mm, Frýdek 8,2 °C a asi 900 mm). Proje vuje se tak vliv blízkosti návětrného svahu Beskyd, celková oceanita a vliv severních nížin. Jde o nevlhkou nížinnou oblast českých zemí. V pánvi se vyvíjejí zvláště v zimním období teplotní inverze.

#### Klimatické charakteristiky oblastí 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	-2 až -3 °C
Průměrná teplota v červenci	17 - 18 °C
Průměrná teplota v dubnu	7 – 8 °C
Průměrná teplota v říjnu	7 – 8 °C
Průměrný počet dnů se srážkami 1 mm a více	100 – 120
Srážkový úhrn ve vegetačním období	400 - 450 mm
Srážkový úhrn ve zimním období	200 - 250 mm
Počet dnů se sněhovou pokrývkou	50 – 60
Počet dnů zamračených	120 – 150
Počet dnů jasných	40 – 50

#### Průměrné dlouhodobé četnosti směru větru (Paskov)

m.s <sup>-1</sup>	N	NE	E	SE	S	SW	W	NW	Calm	Součet
1,7	3,93	6,40	2,09	0,74	6,41	6,49	2,83	1,95	14,24	45,08
5	7,54	7,34	0,42	0,18	8,07	17,72	3,82	2,26	0,00	47,35
11	0,39	0,45	0,02	0,01	1,82	4,03	0,61	0,24	0,00	7,57
<b>Součet</b>	11,86	14,19	2,53	0,93	16,30	28,24	7,26	4,45	14,24	100,00

## Ovzduší

Imisní situace širší lokality je mimo velké zdroje v Biocelu Paskov ovlivněna provozem velkých a zvláště velkých zdrojů znečišťování v Ostravě (Vítkovice, ArcelorMittal) a Frýdku-Místku (Válcovny plechu, teplárna Dalkia). Lokálně je významný vliv domácích topenišť a dopravy.

Pro ilustraci stávající imisní situace v oblasti jsou níže uvedeny koncentrace znečišťujících látek, naměřené autorizovaným měřicím programem TFMIA (staré číslo ISKO 1067 Frýdek-Místek) v letech 2005, 2006 a 2007. Reprezentativnost naměřených údajů je okrskové měřítko (0,5 až 4 km). Cílem měřicího programu je stanovení reprezentativních koncentrací pro osídlené části území.

### Imisní koncentrace znečišťujících látek v r. 2005, 2006 a 2007 na stanici TFMIA [ $\mu\text{g}/\text{m}^3$ ]

Rok	Max. hodinová koncentrace $\text{NO}_2$	Průměrná roční koncentrace $\text{NO}_2$	Max. denní koncentrace $\text{PM}_{10}$	Průměrná roční koncentrace $\text{PM}_{10}$
2005	137,3 (19 MV: 110) <sup>2)</sup>	23,0	256,4 <sup>1)</sup> (36 MV: 92,2) <sup>2)</sup>	48,7
2006	149,2 (19 MV: 115,2) <sup>2)</sup>	23,7	323,2 <sup>1)</sup> (36 MV: 85,1) <sup>2)</sup>	43,8
2007	118,8 (19 MV: 74,8) <sup>2)</sup>	21,0	193,0 <sup>1)</sup> (36 MV: 66,4) <sup>2)</sup>	35,5

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

Lokalita je v působnosti Stavebního úřadu Městského úřadu Frýdek-Místek. Tato oblast je uvedena ve Věstníku MŽP č. 3/2007 jako oblast se zhoršenou kvalitou ovzduší (OZKO). Jsou zde překračovány imisní limity  $\text{PM}_{10}$  pro ochranu zdraví lidí (100 % území), dále je překračována hodnota cílového imisního limitu pro benzo(a)pyren (91,7 % území).

Na základě objednávky společnosti OKD Doprava, a.s. provedly TECHNICKÉ SLUŽBY OCHRANY OVZDUŠÍ OSTRAVA spol. s r.o. jednorázové kontrolní měření imisí koncentrací suspendovaných částic frakce  $\text{PM}_{10}$ , benzenu, PAU v  $\text{PM}_{10}$  vyjádřených jako benzo(a)pyren a oxidů dusíku ( $\text{NO}_x$ ) ve vybraných bodech okolí areálu překladiště Paskov společnosti OKD Doprava, a.s. Souhrnné výsledky měření jsou uvedeny v následujících tabulkách:

### Měřicí místo 1: plocha překladiště

Datum	koncentrace $\text{PM}_{10}$ [ $\mu\text{g}/\text{m}^3$ ]	koncentrace PAU v $\text{PM}_{10}$ [ $\text{ng}/\text{m}^3$ ]	koncentrace $\text{NO}_x$ jako $\text{NO}_2$ [ $\mu\text{g}/\text{m}^3$ ]	koncentrace benzenu [ $\mu\text{g}/\text{m}^3$ ]
11.-12.6.	30	0,99	13	1,5
12.-13.6.	16	0,90	11	1,0
13.-14.6.	12	0,71	8,1	0,82

### Měřicí místo 2: nádražní hradlo

Datum	koncentrace PM <sub>10</sub> [µg/m <sup>3</sup> ]	koncentrace PAU v PM <sub>10</sub> [ng/m <sup>3</sup> ]	koncentrace NO <sub>x</sub> jako NO <sub>2</sub> [µg/m <sup>3</sup> ]	koncentrace benzenu [µg/m <sup>3</sup> ]
11.-12.6.	29	0,65	4,3	0,69
12.-13.6.	18	1,5	3,7	1,0
13.-14.6.	21	0,75	4,1	0,53

### Měřicí místo 3: Paskov - obec

Datum	koncentrace PM <sub>10</sub> [µg/m <sup>3</sup> ]	koncentrace PAU v PM <sub>10</sub> [ng/m <sup>3</sup> ]	koncentrace NO <sub>x</sub> jako NO <sub>2</sub> [µg/m <sup>3</sup> ]	koncentrace benzenu [µg/m <sup>3</sup> ]
11.-12.6.	13	0,66	neodebráno	2,7
12.-13.6.	25	1,7	19	2,09
13.-14.6.	14	0,79	11	1,4

Kompletní protokol z měření imisí je přílohou dokumentace.

## C.II.2. Voda

Územím obce Paskov protéká řeka Ostravice, ke které se v severní části Paskova připojuje jako levý přítok Ostravice říčka Olešná. Jejich správcem je státní podnik Povodí Odry. Vedlejší místní vodoteče tvoří potoky Říčka, Mlýnský náhon, Ščučí a Lesní potok.

Z hydrologického hlediska patří zájmová lokalita k povodí Odry, dílčí povodí 2-03-01 Ostravice. Jakost vody v řece Ostravici je sledována v několika profilech. Ve sledovaném profilu Paskov v období 2005-2006 (říční km 16,5; jedná se o hydrologické pořadí 2-03-01-057) má v ukazateli biochemické spotřebě kyslíku BSK-5, chemické spotřebě kyslíku dichromanem a dusičnanovým dusíkem úroveň jakosti vody II. třídy. Nejhorší hodnoceným ukazatelem je celkový fosfor, který dosahuje III. třídy jakosti vody. V ostatních sledovaných ukazatelích (elektrolytická konduktivita a amoniakální dusík) je voda ve zmíněném profilu neznečištěná a klasifikována nejlepší I. třídou jakosti.

Hydrogeologické podmínky zájmového území závisí na morfologii dané oblasti, vhodnosti horninového podloží k infiltraci a akumulaci podzemní vody, srážkovém režimu území, antropogenních vlivech a dalších faktorech prostředí.

Poloskalní podklad, tvořený paleogenními jílovcí je pro podzemní vodu prakticky nepropustný, kromě písčitých a ojedinělých štěrkovitých proloh. Souvislý horizont podzemní vody bývá vyvinut zejména v prulínově dobře propustných štěrkovitých a štěrkovitopísčitých sedimentech (typ Q3), místy zasahuje i do typu Q1 a Q2. Hladina podzemní vody je volná až mírně napjatá a je v hydraulické spojitosti s hladinou vody v řece Ostravici a s hladinou v místních vodních nádržích. Podle archivních podkladů se hladina podzemní vody v zájmovém území vyskytuje v hloubce 0,3 – 3,4 m, pod úrovní stávajícího terénu. Údaje jsou převzaté z doby dokumentace archivních vrtů a předpokládáme, že se budou výrazně odlišovat od současného stavu.

Údaje o podzemní vodě je nutné v dalším stupni projektové dokumentace ověřit průzkumnými pracemi.

Směr proudění podzemní vody je shodný se sklonem terénu.

Zájmové území neleží v chráněné oblasti přirozené akumulace vod (CHOPAV).

**C.II.3. Půda**

Dotčené pozemky nemají evidovanou bonitní půdně-ekologickou jednotku (BPEJ).

**Zemědělský půdní fond**

Realizace záměru nebude vyvolávat dočasné ani trvalé záборы ZPF.

**Lesní půdní fond**

Zamýšlenou stavbou kontejnerového překladiště nedochází k žádným záborům pozemku určených k plnění funkcí lesa.

**C.II.4. Horninové prostředí a přírodní zdroje****Horniny a reliéf**

Bioregion převážně budují kvartérní sedimenty - glacifluviální štěrky a písky, případně smíšený materiál morén, které jsou většinou kryty pláštěm nevápnitých, často pseudoglejových sprašových hlín. Dostí velký rozsah mají i sedimenty nivní a podél vodních toků štěrkopískové terasy. Bioregion zabírá dno pánve, reliéf má charakter ploché pahorkatiny s oblými hřbety, místy jsou větší rovinné úseky. Reliéf je typický pro oblast starého zalednění. Významné jsou poměrně široké nivy řek, lemované místy strmými, ale pouze 30-40 m vysokými svahy s výchozy předkvartérního podloží s pramennými horizonty. Bežné jsou drobnější sesuvy. Charakteristickým rysem reliéfu je jeho intenzivní antropogenní přestavba, četné haldy, poklesy, často zarovnané vytěženým materiálem a zatopené pinky. Dle členitosti má reliéf charakter ploché pahorkatiny s členitostí 30-80 m. Nejnižším bodem je okraj nivy Olše a Odry s kótou asi 200 m, nejvyšší kóta asi 330 m při okraji bioregionu u Suchdola nad Odrou. Typická výška bioregionu je 220-300 m.

**Geomorfologie**

Širší území náleží orograficky k provincii Západní Karpaty, subprovincii Vněkarpatské sníženiny, podsoustavě Severní Vněkarpatské sníženiny, jehož součástí je celek Ostravská pánev, zájmová lokalita pak spadá do podcelku Ostravská niva. Terén je rovinný, s nevýraznými vyššími terasovými stupni řeky Ostravice, s generelním sklonem směrem k severu.

Z regionálně-geologického hlediska je zájmové území součástí Vněkarpatské příkrovové stavby, podslezské jednotky. Předkvartérní podloží je v celém území tvořeno podmenilitovými vrstvami paleogenního stáří. Jedná se převážně o slabě diageneticky zpevněné vápnité jílovce, šedé barvy, ve svrchních partiích rozložené na vápnitý jíl až prachovitý jíl, tuhé až pevné konzistence. Směrem do hloubky pevnost jílovců pozvolna narůstá.

Kvartérní pokryv tvoří pleistocénní až holocénní fluviální sedimenty a navážky. Fluviální sedimenty lze, vzhledem ke svému časovému vývoji, rozdělit na sedimenty vyšších a nižších terasových stupňů.

Štěrkové sedimenty vyšších stupňů, jsou více ulehlé, obsahují méně jemnozrnné frakce, písčitohlinité sedimenty jsou pak převážně pevné konzistence, s ojedinělými organickými zbytky.

Štěrkové sedimenty nižšího stupně, jsou převážně středně ulehlé, lokálně obsahují významný podíl jemnozrnné frakce, písčitohlinité sedimenty jsou pak převážně tuhé konzistence, s lokálně hojnými organickými zbytky. V sedimentech nižšího stupně bývá zpravidla zastížena souvislá hladina podzemní vody.

Celé zájmové území i jeho širší okolí je překryto různě mocnou vrstvou navážek. Ty v dané lokalitě vznikaly při výstavbě a urbanizaci širšího okolí. Převážné se bude jednat o překopané místní zeminy s příměsí stavebního odpadu, popřípadě písčité nebo štětkovité materiálu a materiálu z výsypek uhelných dolů.

*Humózní horizont (rekultivační vrstva)* tvoří spolu s navážkami nejsvrchnější polohu pokryvných útvarů. Ten je zastoupen hnědou až tmavě hnědou hlínou s pevnou konzistencí. Jeho maximální mocnost byla na základě archivních sond stanovena v rozmezí hloubky 0,10 až 0,30 m.

*Navážky* budou v prostoru zájmového území převážně zastoupeny překopanými místními zeminy charakteru G4/GMY, G5GCY, F1/MGY, F2/CGY, F3/MSY, F4/CSY s příměsí stavebního odpadu, živice, případně i betonové panely. V místech napojení na stávající železniční trať bude zastížena konstrukce kolejového spodku a svršku (drážní šterk). Podle archivních podkladů navážky v území nedosahují výrazných akumulací. Mocnější výskyt lze očekávat v místech průběhu stávajících inženýrských sítí a v místech stávajících konstrukčních vrstev komunikací a v blízkosti stávající železniční tratě. Je nutno podotknout, že údaje o výskytu navážek jsou převzaté z doby dokumentace archivních vrtů (rok 1975-1985), jejich mocnosti a rozšíření se od té doby mohlo výrazně změnit. Všeobecně lze konstatovat, že mocnost navážek se bude pohybovat v rozmezí hloubek 0,5 - max. 2,5 m.

### **Důlní vlivy**

Zájmové území je z důlního hlediska situováno ve střední části dobývacího prostoru DP Paskov, který je nyní po ukončení těžby černého uhlí ve správě státního podniku DIAMO odstěpný závod Odra.

Dle stanoviska OKD, a.s. je toto území částečně na ploše „C<sub>1</sub>“, částečně na ploše „C<sub>1</sub><sup>0a</sup>“. Místo stavby se dle mapy „Kategorizace území OKR“ nachází v „území s možným nahodilým výstupem důlních plynů“.

### **C.II.5. Fauna a flóra**

Podle mapy potencionální přirozené vegetace (Neuhäslová a kol., 2001) se záměr nachází v jednotce Podmáčená dubová bučina (*Carici brizoidis-Quercetum*) s ostřicí třeslicovitou (*Carex brizoides*). Stromové patro této jednotky tvoří typicky dub letní (*Quercus robur*), olše lepkavá (*Alnus glutinosa*) nebo buk lesní (*Fagus sylvatica*). V bylinném patře převažují acidofyty, dále pak druhy hygromofilní a hygromezofilní. Toto společenstvo je typické pro nižší, rovinaté polohy severovýchodní Moravy a Slezska.

### **Mimolesní zeleň**

V rámci přípravy záměru byla zpracována inventarizace zeleně (ing. Anežka Latová, říjen 2007) a následně její aktualizace (ing. Anežka Latová, listopad 2007). Aktualizace byla vypracována z důvodu zachování pohledové kulisy na průmyslem využívanou plochu (po obvodu budoucí zastavěné plochy).

Podchycena byla zeleň vegetačního krytu všech vegetačních pater – bylinného, keřového i stromového. Zeleň náletová na „ostatní ploše“ vykazuje absenci údržby, celkový zdravotní stav vegetace odpovídá dlouhodobé průmyslové zátěži se všemi dopady a důsledky.

Převažujícími náletovými listnáči jsou ze stromů vrba bílá, olše lepkavá, bříza bradavičnatá, jíva, topol černý, topol osika, javor mléč, vtroušeně lípa srdčitá a třešeň ptačka. Významný je podíl dubu letního, protože jde o letité jedince. Keře nejvíce

zastupují výmladky listnatých stromů, dále šípek, černý bez, líska a vrba. Jehličiny nejsou na řešené ploše přítomny. Bylinné patro je tvořeno ostružníkem, kopřivou dvoudomou, dalšími plevely nízkými i vyššími a travními trsy. Přítomný je expanzní zlatobýl.

V rámci zpracování dokumentace EIA k záměru kontejnerového překladiště Paskov byla vypracována podrobná ornitologická a biologická studie, ve které je analyzována problematika fauny, flóry a ekosystémů v dotčeném území. Tato studie je přílohou dokumentace.

### **Krajina a krajinný ráz**

Krajina v dotčeném území se nachází mezi městy Frýdek-Místek a Ostrava v blízkosti vodních toků Olešná a Ostravice. Obec Paskov leží na přechodu z ostravské průmyslové aglomerace do Beskyd a je silně poznamenána lidskou průmyslovou činností a těžbou nerostných surovin. Na jejím formování má tedy člověk podstatný vliv vzhledem k intenzitě využívání krajiny.

Území obce Paskov má rovinatý charakter s mírným stoupáním od severu k jihozápadu proti proudu řek Ostravice a Olešné a je tvořeno jejich aluviální nivou s nadmořskou výškou v rozpětí 245 až 282 m n. m.

## **C.III. Celkové zhodnocení kvality životního prostředí v dotčeném území z hlediska jeho únosného zatížení**

Celková kvalita životního prostředí v obci Paskov a nejbližším dotčeném území je dlouhodobě ovlivňována těžbou nerostného bohatství a průmyslovou činností člověka. Na kvalitě životního prostředí se výrazně podílí společnosti Biocel Paskov a.s., OKD, a.s. (důl Paskov) a další vzdálenější podniky jako ArcelorMittal Frýdek-Místek a.s. a další na území města Ostravy a v celé ostravské průmyslové aglomeraci. Nezanedbatelný je také vliv dopravy z rychlostní komunikace R56 Ostrava – Frýdek-Místek.

Z výše uvedeného vyplývá, že v tomto případě bude nejvíce ovlivněno ovzduší emisemi (z průmyslových a lokálních zdrojů a dopravou) a hlukem.

Nejbližší imisní monitorovací stanice jsou umístěny v Ostravě a Frýdku-Místku. Na všech těchto stanicích jsou dlouhodobě překračovány imisní limity především pro prach (PM<sub>10</sub>).

Lokalita je v působnosti Stavebního úřadu Městského úřadu Frýdek-Místek. Tato oblast je uvedena ve Věstníku MŽP č. 3/2007 jako oblast se zhoršenou kvalitou ovzduší (OZKO). Jsou zde překračovány imisní limity PM<sub>10</sub> pro ochranu zdraví lidí (100 % území), dále je překračována hodnota cílového imisního limitu pro benzo(a)pyren (91,7 % území).

Hlukové zatížení v předmětné lokalitě je způsobeno především provozem na rychlostní komunikaci R56, která je v zde v tomto směru dominantní a kde dle údajů z ŘSD projede až 26 tis. automobilů za 24 hodin. Souvislý hluk z dopravy na komunikaci tedy vytváří hlukové pozadí vyšší než je hluk ze samotného provozu v areálu.

Dalším vlivem na životní prostředí jsou emise pachových látek z provozu Biocel Paskov a.s., které ale nebudou zde posuzovaným záměrem ovlivněny a tudíž ani navýšeny.

Předložený záměr by svými dopady do jednotlivých složek životního prostředí neměl výrazněji ovlivnit stávající parametry životního prostředí při respektování doporučení formulovaných předkládanou dokumentací.

## **D. KOMPLEXNÍ CHARAKTERISTIKA A HODNOCENÍ VLIVŮ ZÁMĚRU NA VEŘEJNÉ ZDRAVÍ A ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ**

### **D.I. Charakteristika předpokládaných vlivů záměru na veřejné zdraví a životní prostředí a hodnocení jejich velikosti a významnosti**

#### **D.I.1. Vlivy na obyvatelstvo, včetně sociálně ekonomických vlivů**

Pozitivní celospolečenské vlivy záměru vybudování kontejnerového překladiště spočívají v zajištění dopravního zázemí pro rozvoj a činnost průmyslových zón na Ostravsku a související zaměstnaností obyvatel v regionu. Ekonomické vlivy spadají mezi společenské determinanty zdraví a souvisí s realizací programu trvale udržitelného rozvoje celé dotčené oblasti. Podmínky pro ochranu veřejného zdraví současných obyvatel v nejbližší dotčené oblasti se realizací záměru „Kontejnerové překladiště Paskov“ z hlediska hlukových imisí zhorší a záměr „Kontejnerové překladiště Paskov“ svým provozem ovlivní podmínky pro ochranu veřejného zdraví v dotčené lokalitě ve srovnání se současným stavem.

Z hlediska ochrany veřejného zdraví je možno očekávat přítomnost určitých pozitivních přínosů, které však budou do značné míry vyrovnávány zvýšením psychického pocitu ohrožení v populaci okolních obyvatel a pocitu zhoršení pohody a snížení komfortu bydlení vlivem zvýšené dopravní hlučnosti v nejbližší přilehlé oblasti obce Paskov s trvalým osídlením.

#### **Období přípravy záměru**

Celý záměr je již projekčně zpracováván, v průběhu přípravných prací jsou snižovány možné nepříznivé vlivy při provozu, což se týká zejména případné hlukové zátěže.

#### **Období výstavby**

Během výstavby by mělo být dbáno na ochranu dřevin, které nebudou káceny podle ČSN DIN 18920 Sadovnictví a krajinářství, ochrana stromů, porostů a ploch pro vegetaci při stavebních činnostech.

V období výstavby dojde k nárůstu dopravní intenzity nákladních vozidel obsluhujících stavbu. To znamená zvýšení hlukových, plyných a prašných emisí v okolí plochy navrhovaného překladiště.

#### **Období provozu**

Při provozu překladiště se jeví jako pravděpodobná možnost havárie ve formě úniku ropných látek z dopravních prostředků. Tyto havárie je současnými technickými prostředky možné bez problémů eliminovat.

V kontejnerech bude přepravováno neškodné a bezpečné zboží. Neuvažuje se s překládkou kontejnerů s nebezpečnými látkami.

Nejvýznamnějšími vlivy na obyvatelstvo z výstavby a provozu překladiště jsou negativní vlivy emisí látek znečišťujících ovzduší a především hluku z dopravy vlastního provozu překladiště. Významnost těchto negativních vlivů vzhledem k obyvatelstvu je dána především intenzitou provozu na příjezdové komunikaci a vlastním provozem kontejnerového překladiště.



V rámci dokumentace bylo zpracováno RNDr. Alexandrem Skácelem CSc. autorizované posouzení vlivů na veřejné zdraví pro „Kontejnerové překladiště Paskov“.

V hodnocení zdravotních rizik provozu projektovaného záměru „Překladiště Paskov“ byly posuzovány fyzikální škodlivina (hluk) a chemické polutanty – imise škodlivin. Z posouzení zdravotních rizik vyplývají následující závěry:

### **Hlučnost způsobená provozem technologie a související dopravou záměru „Překladiště Paskov“**

1. Somatické poškození sluchu v dotčených lokalitách vlivem současné hlukové zátěže pozadí v denní době nehrozí a ani po realizaci záměru „Překladiště Paskov“ není nutno tuto situaci předpokládat.
2. Hluková situace na referenčním bodu RB 3 pro nulovou variantu je ovlivněna v největší míře současnou hlučností pozadí, jeho dominance se však na hodnocených referenčních bodech různí a v okolí manipulačního prostoru se záměr "Překladiště Paskov" projeví významným přírůstkem hlučnosti.
3. Hlučnost v okolí záměru „Překladiště Paskov“ pro nulovou variantu v denní době dosáhne na RB 1 a RB3 v denní době hodnoty, které představují silné obtěžování hlukem a zhoršenou komunikaci řečí. Tato situace se v současné době vyskytuje pouze na RB 3 a realizací záměru „Překladiště Paskov“ se na ostatních referenčních bodech zhorší.
4. Za situace měřeného pozadí hlučností a modelovaného přírůstku v okolí záměru "Překladiště Paskov" bude hluk technologie záměru „Překladiště Paskov“ dle podkladů WHO příčinou rozmrzelosti dotčených obyvatel.
5. Očekávaná změna hlučnosti v denní době vlivem provozu záměru „Překladiště Paskov“ se pohybuje až do 5,9 dB a nad RB 2 a 7 se bude pohybovat v blízkosti +3 dB, což je vliv, který znamená významnou změnu hlukového klimatu. Hlučnost na referenčních bodech v okolí záměru „Překladiště Paskov“ na některých RB naplní imise, které budou objektivně poškozovat veřejné zdraví v oblasti psychické a komunikační a představují nepříznivou změnu hlukového klimatu. Pokud v dotčené oblasti dojde ke stížnostem na hlučnost v denní době, bude záměr „Překladiště Paskov“ pravděpodobnou příčinou tohoto stavu.
6. Výsledná hluková zátěž na referenčních bodech sice vyhovuje požadavkům platné legislativy, avšak při použití přípustných korekcí na denní hlučnost již výsledná hlučnost během provozu záměru "Překladiště Paskov" představuje určitý stupeň rizika pro veřejné zdraví. Dochází tedy k situaci, kdy legislativně přípustný stupeň hlukové zátěže představuje pro určitou citlivou skupinu obyvatel riziko v oblasti psychické ve formě středního až vysokého stupně obtěžování.

### **Imise chemických škodlivin**

7. Ani se zohledněním stávající zátěže atmosféry nepředstavuje záměr "Překladiště Paskov" pro hodnocené škodliviny s výjimkou maximálních krátkodobých imisních koncentrací PM<sub>10</sub> riziko ohrožení veřejného zdraví.
8. Současný stav krátkodobých imisních koncentrací prašnosti představuje mírné riziko pro veřejné zdraví v dotčené oblasti. Vliv záměru "Překladiště Paskov" je však ve srovnání se současným stavem zanedbatelný. Realizace záměru "Překladiště Paskov" může současnou imisní situaci krátkodobých maximálních koncentrací prašnosti ovlivnit pouze malou měrou a z hlediska výskytu symptomů poškození zdravotního stavu exponované populace je tato změna zanedbatelná.

9. Očekávané změny výskytu symptomů poškození zdravotního stavu dotčených obyvatel jsou na stanovených specifických referenčních bodech vždy dostatečně nízké, příspěvek investičního záměru "Překladiště Paskov" nebude dominantním zdrojem imisí škodlivin a neovlivní významně zdravotní stav dotčené populace ve srovnání se současnou situací.
10. Uvedené závěry byly konkretizovány a kvantifikovány pomocí závislosti z epidemiologických studií dle materiálů WHO.
11. Nejvyšší hodnoty ILCR benzenu emitovaného vlivem dopravního provozu záměru "Překladiště Paskov" budou v oblasti společensky přijatelného rizika rakoviny s rezervou dvou řádů (nejvyšší hodnoty ILCR=1,60E-08) a nebudou proto představovat významné riziko pro veřejné zdraví. Potenciální ovlivnění ročního počtu případů rakoviny v dotčené populaci bude představovat pouze teoretickou hodnotu, která se v praxi neprojeví (řádově  $10^{-7}$  případů/rok).
12. Závěry o míře zdravotního rizika chemických imisí byly ověřeny porovnáním závěrů na základě databází WHO a US EPA a byly porovnány s výskytem symptomů poškození zdravotního stavu na úrovni státem garantovaného stupně ochrany veřejného zdraví.

Z uvedeného vyplývá, že zdravotní riziko způsobené realizací investičního záměru "Překladiště Paskov" ve srovnání se současnou imisní zátěží prostředí v podmínkách dotčené obce Paskov není významné, dominantním vlivem bude i do budoucna zátěž atmosféry ze současných zdrojů znečištění ovzduší a komunální dopravní zátěž prostředí z provozu na komunikacích v okolí záměru "Překladiště Paskov" a v případě dodržení deklarovaných parametrů provozu a četnosti související dopravy záměru "Překladiště Paskov" nebudou intenzity působení a expoziční koncentrace sledovaných polutantů důvodem významného zvýšení rizika ohrožení veřejného zdraví obyvatel dotčených oblastech s trvalým osídlením. Hlučnost záměru "Překladiště Paskov" však představuje pro populaci obce Paskov v nejméně dotčené části obce zhoršení podmínek pro ochranu veřejného zdraví a nepříznivou změnu hlukového klimatu.

Z hlediska vlivu na veřejné zdraví se očekává přítomnost celospolečenských důsledků realizace záměru "Překladiště Paskov" v podobě přínosů z hlediska rozvoje průmyslu a ekonomiky na Ostravsku a podpory sociálních determinant veřejného zdraví, pro nejbližší dotčenou část populace obce Paskov však je nutno konstatovat zhoršení podmínek pro ochranu veřejného zdraví a výskyt pocitů rozmrzelosti a obtěžování hlukem.

Vzhledem k závěrům autorizovaného posouzení zdravotních rizik je možno tedy konstatovat, že vliv imisí na veřejné zdraví dotčeného obyvatelstva lze považovat za málo významný.

Z hlediska hlukové zátěže lze vliv záměru na veřejné zdraví hodnotit jako významný s tím, že i při plnění současných hlukových limitů může provoz Kontejnerového překladiště negativně ovlivnit faktor pohody nejbližších dotčených obyvatel. Proto je třeba hledat cesty k dalšímu snižování hlukové zátěže a to například:

- provozem tzv. remotorizovaných kolejových tahačů (investice do vozového parku), které produkují mnohem nižší emise a jsou méně hlučné)
- dále technickým opatřením na současném kolejišti tak, aby hluk a s tím i související vibrace byly co nejméně sníženy
- instalací protihlukových skel pro nejbližší dotčenou obytnou zástavbu
- náhradní výsadbou vzrostlé zeleně směrem k obytné zástavbě tak, aby i tato zeleň snížila úroveň hluku a i případných emisí

### D.1.2. Vlivy na ovzduší a klima

Vliv na klima se nepředpokládá.

Pro hodnocení vlivu na ovzduší byla vypracována rozptylová studie, která je přílohou této dokumentace. Pro hodnocení vzniklé imisní zátěže na zdraví obyvatelstva bylo vypracováno autorizované hodnocení rizik, které je také přílohou této dokumentace.

Do výpočtu je zahrnuta vyvolaná doprava na komunikacích, provoz topidel v nákladních automobilech a provoz železnice. Do výpočtu nebyly zahrnuty vlivy ostatních zdrojů mimo výše uvedené zdroje, tudíž se jedná o imisní příspěvek vyvolaný provozem překladiště.

Výsledkem výpočtu rozptylové studie jsou následující hlavní charakteristiky znečištění ovzduší pro každý referenční bod:

- Maximální hodinové koncentrace NO<sub>2</sub>
- Průměrné roční koncentrace NO<sub>2</sub>
- Maximální hodnota denní koncentrace PM<sub>10</sub>
- Průměrné roční koncentrace PM<sub>10</sub>
- Průměrné roční koncentrace benzenu

#### Výsledky rozptylové studie

Provozem areálu očekáváme velmi nízké zvýšení imisní zátěže. K mírnému nárůstu imisních koncentrací dojde v areálu překladiště, u příjezdových komunikací a případně v blízkosti železniční tratě. Vypočtené hodnoty imisních koncentrací jsou však vůči stávajícímu imisnímu pozadí a imisním limitům nízké.

Podíl vyvolané dopravy na imisní zátěži bude proti vlivu stávající dopravy na komunikaci R56 a III/4705 velmi nízký. Aktualizací údajů o provozu drážních vozidel a případně topidel nákladních vozidel lze konstatovat, že při stálém provozu lokomotivy v areálu bude sice její podíl na imisním příspěvku velmi vysoký, vzhledem k celkovému imisnímu pozadí a imisním limitům se však stále jedná o velmi nízké příspěvky.

Provoz vytápění vozidel na parkovišti v areálu překladiště má pouze lokální vliv, jedná se řádově o desítky metrů, přičemž bylo uvažováno s plným výkonem topidel u plně zaplněného parkoviště po dobu 8 hodin.

Dále je nutné upozornit, že při modelování rozptylu znečišťujících látek nelze zahrnout vliv vzrostlé zeleně (stromy), které ve skutečnosti mohou tvořit překážku při proudění vzdušiny a ovlivňují proudění vzduchu. Tento vliv může být různý v závislosti na velikosti a hustotě porostu a též na ročním období, tudíž jej nelze parametrizovat. Model vždy počítá pouze s volným terénem.

Hodnoty průměrných hodinových a průměrných denních koncentrací vyjadřují maximální možnou imisní zátěž příslušného referenčního bodu, vypočtené hodnoty denních koncentrací mají význam maximálních průměrných denních koncentrací, pokud by podmínky, za kterých mohou nastat, trvaly celý den. Proto lze hodnotit vypočtené hodnoty denních koncentrací jako velmi nadsazené a prakticky nedosažitelné. Pravděpodobnou imisní zátěž lokality z daných zdrojů znečištění popisují spíše průměrné roční koncentrace znečišťujících látek.

#### **Imise PM<sub>10</sub>**

Maximální příspěvek denních koncentrací PM<sub>10</sub> v celé lokalitě byl vypočten 3,9 µg/m<sup>3</sup>, tj. 7,8 % hodnoty imisního limitu (50 µg/m<sup>3</sup>), a to přímo na parkovišti nákladních vozidel. V blízkosti obydlených objektů jsou vypočteny příspěvky koncentrací 0,2 ÷ 0,6 µg/m<sup>3</sup>, přičemž limit je 50 µg/m<sup>3</sup> a imisní pozadí cca 43 µg/m<sup>3</sup> (průměr za poslední 3 roky).

K maximálním hodnotám denních koncentrací navíc dochází velmi výjimečně (vypočtené hodnoty denních koncentrací mají význam maximálních průměrných denních koncentrací, pokud by podmínky, za kterých mohou nastat, trvaly celý den).

Nejvyšší vypočtený příspěvek průměrných ročních koncentrací PM<sub>10</sub> je 0,22 µg/m<sup>3</sup>, v širším okolí pod 0,05 µg/m<sup>3</sup>. Nejvyšší hodnoty ročních koncentrací PM<sub>10</sub> jsou vypočteny opět přímo na parkovišti nákladních vozidel. Ve vybraných profilech se vypočtené hodnoty příspěvků ročních koncentrací pohybují v řádu setin µg/m<sup>3</sup>, maximálně 0,015 µg/m<sup>3</sup> v těsné blízkosti překladiště.

Na vypočteních imisních příspěvcích se nejvíce podílí železniční doprava (od 67 do 87 %) a vyvolaná nákladní doprava (10 až 22 %).

Vypočtené hodnoty jsou tedy relativně nízké jak proti hodnotám imisních limitů, tak proti hodnotě imisního pozadí.

### **Imise NO<sub>2</sub>**

Maximální příspěvek hodinových koncentrací NO<sub>2</sub> v celé lokalitě byl vypočten 8,6 µg/m<sup>3</sup> (v areálu překladiště), v místech obytné zástavby do 4 µg/m<sup>3</sup>, přičemž imisní limit je 200 µg/m<sup>3</sup> a imisní pozadí kolem 24 µg/m<sup>3</sup>.

Maximální vypočtený příspěvek průměrné roční koncentrace NO<sub>2</sub> vlivem posuzovaných zdrojů je 0,16 µg/m<sup>3</sup>, tj. 0,25 % hodnoty imisního limitu (40 µg/m<sup>3</sup>). V širším okolí záměru v obydlených oblastech jsou vypočtené koncentrace pod 0,1 µg/m<sup>3</sup>. Výrazný podíl na vypočtených koncentracích NO<sub>2</sub> v obydlených oblastech má provoz drážních vozidel (více než 90 %), podíl vyvolané dopravy je u vybrané obytné zástavby nejvyšší u jižní části lokality (9 %). Vytápění vozidel má zcela zanedbatelný vliv (do 1 %).

Pokud tedy uvažujeme se současným imisním pozadím NO<sub>2</sub> přibližně 24 µg/m<sup>3</sup>, bude navýšení imisních koncentrací NO<sub>2</sub> zanedbatelné a v žádném případě nedojde k překročení imisních limitů.

### **Imise benzenu**

Maximální příspěvek průměrné roční koncentrace benzenu byl vypočten 0,0032 µg/m<sup>3</sup>, u obydlených objektů byly vypočteny příspěvky menší než 0,001 µg/m<sup>3</sup>. Nejvyšší podíl na vypočtených příspěvcích má železniční doprava (od 64 % do 85 %), vytápění vozidel má zcela minimální vliv (menší než 0,3 %).

Při uvažovaném imisním pozadí cca 3 µg/m<sup>3</sup> bude výsledná roční koncentrace benzenu v posuzované lokalitě pouze mírně vyšší, k překročení imisního limitu pro benzen (5 µg/m<sup>3</sup>) však v žádném případě nedojde.

### **Závěr**

V předchozích odstavcích bylo provedeno hodnocení vypočtených imisních koncentrací znečišťujících látek po výstavbě Kontejnerového překladiště Paskov. Do výpočtu modelu byla zahrnuta doprava vyvolaná provozem areálu, a to jak silniční, tak i železniční, a dále vytápění vozidel.

Na základě vypočtených imisních koncentrací znečišťujících látek lze konstatovat, že navýšení imisních koncentrací bude akceptovatelné a proto vlivy záměru na ovzduší nejsou významné.

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

#### Hluk

V rámci zpracování Dokumentace bylo provedeno měření hluku a aktualizována hluková studie, která byla vypracovaná pro potřeby Oznamení. Hlukovou studii zpracovala Ing. Jarmila Paciorková - EPRO. Na základě výsledků hlukového modelu bylo provedeno posouzení zdravotních rizik. Závěry hlukové studie a hodnocení zdravotních rizik na základě hlukové studie jsou shrnuty v následujícím textu.

#### **Závěry hlukové studie:**

Sledována byla hluková zátěž zahrnující provoz překladiště kontejnerů samostatně (přípustné hodnoty pro hluk z provozu je pro den  $L_{Aeq} = 50$  dB) a provoz překladiště včetně dopravy bezprostředně vymezené pro provoz překladiště (přípustné hodnoty pro hluk z provozu je pro den  $L_{Aeq} = 50$  dB, pro noc 40 dB). Při sledování pouze tohoto příspěvku provozu překladiště budou hodnoty hlukové zátěže z tohoto provozu dodrženy.

V obou případech je zřejmé, že dosah izofon hluku při realizaci protihlukové stěny nezasahuje chráněné prostory chráněných objektů a zjištěné hodnoty nedosahují limitních hodnot v chráněném prostoru chráněného objektu, který je předmětnému záměru nejbližší situován v jihovýchodním směru od zájmového území.

Na základě požadavku vycházejícího ze závěru zjišťovacího řízení byla hluková studie doplněna o vliv celkové zátěže v silničním a železničním provozu. Tento stav charakterizují i hodnoty vycházející z Protokolu č. 13431/2008 Zdravotního ústavu se sídlem v Ostravě (Centrum hygienických laboratoří, zkušební laboratoř akreditovaná ČIA).

Oproti naměřeným hodnotám hluku dojde k navýšení o 0,3 až 5,9 dB. Nejvíce bude hlukem při sledování celkové zátěže dotřen referenční bod č.1 – navýšení o 5,9 dB. I přes toto navýšení bude hodnota hlukové zátěže při srovnání s přípustnými hodnotami dle nařízení vlády č.148/2006 Sb. dodržena.

Vzhledem ke vzdálenosti situování objektů ochrany od I/56 a provozu na této komunikaci je možné konstatovat, že hluková zátěž z provozu na této komunikaci je v území dominantní. Zátěž provozu překladiště v případě realizace protihlukových opatření (navržena protihluková stěna) nebude pro území zřetelně sledována.

Z hlediska významnosti na hlukovou zátěž lze tedy konstatovat, že tato bude oproti stávajícímu stavu mírně významná s tím, že návrhy dalších možných opatření jsou uvedeny v kapitole D.IV. této dokumentace.

Kompletní aktualizovaná hluková studie je přiložena k této dokumentaci jako samostatná příloha.

### D.I.4. Vlivy na povrchové a podzemní vody

Převážná část odpadních vod budou dešťové vody ze zpevněných ploch. Zde hrozí nebezpečí kontaminace ropnými produkty a proto by tyto vody měly být předčištěny v odlučovači ropných látek. Odpadní dešťové vody z kolejiště není nutno vést přes ORL.

Odpadní vody ze sociálních zařízení budou odváděny stávajícím způsobem do kanalizace. Předpokládá se pouze mírný nárůst těchto odpadních vod.

V zájmovém území se nenachází zdroje podzemních vod a tedy nebudou ani ovlivněny. Vlivy na hydrogeologický režim se nepředpokládají.

### Vliv na podzemní vody

Realizací záměru nedojde, s ohledem na technické zabezpečení stávajících i nových objektů, k negativnímu vlivu na stávající kvalitu podzemních vod.

### **D.I.5. Vlivy na půdu**

Tyto vlivy se, s ohledem na umístění provozu kontejnerového překladiště uvnitř bývalého areálu dolu Paskov, neuvažují.

### **D.I.6. Vlivy na horninové prostředí a přírodní zdroje**

Hodnocená stavba neovlivní horninové prostředí ani nerostné zdroje, nebude mít vliv na hydrogeologické charakteristiky, neovlivní chráněné části přírody.

### **D.I.7. Vlivy na faunu, flóru a ekosystémy**

Vliv záměru na živé složky prostředí a ekosystémy jako celek bude nevýznamný, především z důvodu dlouhodobé činnosti člověka v oblasti.

Jediným projevem provozu záměru vzhledem k živým složkám přírody bude emise znečišťujících látek do ovzduší. Podle rozptylové studie bude roční koncentrace těchto látek (prach, oxidy dusíku a benzen) natolik nízká, že ani v součtu s imisním pozadím nepřekročí imisní limity vyhlášené pro ochranu ekosystémů a vegetace (Nařízení vlády č. 597/2006 Sb., o sledování a vyhodnocování kvality ovzduší). Z tohoto důvodu nelze předpokládat žádný významný vliv záměru na přírodu.

Vliv záměru na živé složky prostředí a ekosystémy je podrobněji popsán v příloženém biologickém a ornitologickém hodnocení.

### **D.I.8. Vlivy na krajinu**

Ochranné pásmo dráhy tvoří prostor po obou stranách dráhy, jeho hranice jsou vymezeny svislou plochou vedenou u dráhy celostátní a u dráhy regionální 60 m od osy krajní koleje, nejméně však ve vzdálenosti 30 m od hranic obvodu dráhy. Náletové dřeviny v těsné blízkosti stávající železniční tratě budou vykáceny v souladu se zákonem č. 266/1994 Sb., o drahách (ve smyslu zvláštních předpisů dle zákona č. 114/1992 Sb., §8, odst. 2) Mimolesní zeleň na ploše stavby kontejnerového překladiště bude kácena pouze v nezbytně nutné míře.

V rámci přípravy záměru byla zpracována inventarizace zeleně (ing. Anežka Latová, říjen 2007) a následně její aktualizace (ing. Anežka Latová, listopad 2007). Aktualizace byla vypracována z důvodu zachování pohledové kulisy na průmyslem využívanou plochu (po obvodu budoucí zastavěné plochy).

Plocha D (jižní část areálu) byla z řešení úplně vyloučena, bude pouze plošně pročištěna od zahlušujícího náletu, aby byla zaručena prosperita vzrostlé zeleně. Plochy E a F (jihozápadní část areálu) budou ze stejných důvodů rovněž plošně pročištěny, kácení však bude zredukováno na polovinu, se zachováním vzrostlých stromů v souběhu a podél oplocení.

Zachováním pohledové kulisy bude proti původnímu plánu zachována následující zeleň:

**Stanoviště D - špice podél vlečky k mostku (olšina)**

Dřevina-název	Počet ks	Počet a průměr stromu v cm			
		20	30	40	50
Betula verrucosa Bříza bradavičnatá	2	2			
Salix alba Vrba bílá	4	4			
Quercus robur Dub letní	1			1	
Alnus glutinosa Olše lepkavá	30	30			
Juglens regia Ořešák královský	1	1			
Prunus avium Třešeň ptačí	1				1
<b>Celkem dřevin</b>	<b>39</b>	37		1	1

**Stanoviště E - druhá strana od cesty podél rybníku**

Dřevina-název	Počet ks	Počet a průměr stromu v cm			
		20	30	40	50
Salix alba Vrba bílá	6	2	2	2	
Alnus glutinosa Olše lepkavá	40	40			
<b>Celkem dřevin</b>	<b>46</b>	42	2	2	

Celkem bude odstraněno 290 m<sup>2</sup> buřeně a plevele, 620 m<sup>2</sup> křovin a stromů do průměru 10 cm, 240 stromů do průměru 20 cm, 66 stromů do průměru 30 cm, 16 stromů do průměru 40 cm a 1 strom do průměru 80 cm.

Detailní inventarizace je uvedena v příloze tohoto oznámení.

Investor záměru po dohodě s místními orgány navrhuje náhradní výsadbu, rozsah a umístění bude konzultováno v průběhu přípravných prací.

### D.I.9. Vlivy na hmotný majetek a kulturní památky

V rámci hodnocení posuzovaného záměru nedojde k žádné změně vlivů na budovy, architektonické nebo archeologické památky. V rámci zpracování dokumentace bylo provedeno měření vibrací a jejich hodnocení, které je přílohou dokumentace.

Nebudou ovlivněny kulturní hodnoty nehmotné povahy ani poškozeny či jinak ovlivněny geologické nebo paleontologické památky. Není očekáváno ovlivnění antropogenních systémů, jejich složek a funkcí.

### D.II. Komplexní charakteristika vlivů záměru na životní prostředí z hlediska jejich velikosti a významnosti a možnosti přeshraničních vlivů

Z vyhodnocení vlivů posuzovaného záměru, kterým je výstavba kontejnerového překladiště v Paskově, na jednotlivé složky životního prostředí uvedených v části D.I, je zřejmé, že s ohledem na charakter a umístění navržené rekonstrukce se předpokládá vliv

- na veřejné zdraví z hlediska zdravotních rizik (hluk a imise),
- imisní zatížení ovzduší,
- hlukovou situaci,
- vliv vibrací.

Hodnocená stavba neovlivní horninové prostředí ani nerostné zdroje, nebude mít vliv na hydrogeologické charakteristiky, neovlivní chráněné části přírody a jeho realizace nebude mít žádné velkoplošné vlivy v krajině.

Území, které může být realizací záměru kontejnerového překladiště eventuálně ovlivněno je jednoznačně určeno vypracovanou rozptylovou a hlukovou studií, které jsou přílohou této dokumentace.

**Z hlediska vlivů na veřejné zdraví** je samostatným posouzením zdravotních rizik konstatováno, že z pohledu potenciálních vlivů na veřejné zdraví způsobené realizací investičního záměru "Kontejnerové překladiště Paskov" ve srovnání se současnou imisní zátěží prostředí v podmínkách dotčené obce Paskov není významné, dominantním vlivem bude i do budoucna zátěž atmosféry ze současných zdrojů znečištění ovzduší a komunální dopravní zátěž prostředí z provozu na komunikacích v okolí záměru "Kontejnerové překladiště Paskov" a v případě dodržení deklarovaných parametrů provozu a četnosti související dopravy záměru "Kontejnerové překladiště Paskov" nebudou intenzity působení a expoziční koncentrace sledovaných polutantů důvodem významného zvýšení rizika ohrožení veřejného zdraví obyvatel dotčených oblastech s trvalým osídlením. Hlučnost záměru "Kontejnerové překladiště Paskov" však představuje pro populaci obce Paskov v nejméně dotčené části obce zhoršení podmínek pro ochranu veřejného zdraví a nepříznivou změnu hlukového klimatu.

**Z hlediska imisní zátěže** lze konstatovat, že na základě vypočtených imisních koncentrací znečišťujících látek a změny imisních koncentrací po realizaci záměru lze konstatovat, že záměr ovlivní celkovou imisní situaci lokality jen mírně. Provozem areálu se očekává velmi nízké zvýšení imisní zátěže. K mírnému nárůstu imisních koncentrací dojde v areálu překladiště, u příjezdových komunikací a případně v blízkosti železniční tratě. Vypočtené hodnoty imisních koncentrací jsou však vůči stávajícímu imisnímu pozadí a imisním limitům nízké.

**Z hlediska hlukové zátěže** je konstatováno, že vzhledem ke vzdálenosti situování objektů ochrany od I/56 a provozu na této komunikaci je hluková zátěž z provozu na této komunikaci v území dominantní. Zátěž provozu překladiště v případě realizace



protihlukových opatření (navržena protihluková stěna) nebude pro území zřetelně sledována. Tento stav může být posouzen samostatně s kácením zeleně a ponecháním zeleně. Z hlediska omezení vlivu hluku nebude tento zelený pás znamenat významné ovlivnění. Význam zeleně spočívá spíše v zabezpečení hygienických a estetických charakteristik. Na omezení hlukové zátěže by pás musel být významnějšího charakteru. Zásadní vliv na hlukovou zátěž zabezpečí navrhovaná protihluková stěna.

**Odtokové poměry** se oproti stávajícímu stavu významně nezmění a nedojde k ovlivnění charakteru odvodnění oblasti a ani ke změně hydrogeologických charakteristik.

Realizací kontejnerového překladiště Paskov nedojde, s ohledem na technické zabezpečení stávajících i nových objektů, k negativnímu vlivu na stávající kvalitu podzemních vod.

**Celkově z hlediska vlivů na vodu lze záměr co do velikosti vlivu označit za malý, z hlediska významnosti vlivu za málo významný.**

Posuzovaný záměr nebude mít vliv na území jiného státu.

### **D.III. Charakteristika environmentálních rizik při možných haváriích a nestandardních stavech**

#### **Umístění stavby**

Technologie kontejnerového překladiště bude situována do areálu bývalého dolu Paskov, který je v majetku investora. Toto území je silně ovlivněno činností člověka a proto bylo zvoleno jako optimální varianta pro umístění záměru.

Podrobné umístění technologie je zřejmé z příložené situace širších vztahů - viz přílohy dokumentace EIA.

#### **Přírodní podmínky**

Přírodní podmínky v plánovaném areálu kontejnerového překladiště a jeho okolí jsou uvedeny v příložené dokumentaci EIA.

#### **Možnost vzniku havárií**

V případě realizace záměru kontejnerového překladiště Paskov se nepředpokládá skladování hořlavých, toxických či jinak nebezpečných látek. Jako havárie se dá tedy v rámci výstavby a provozu kontejnerového překladiště kvantifikovat pouze únik ropných látek z parkování kamionové přepravy.

Dodavatel stavby zajistí před zahájením stavby a provozem konkrétního zařízení stavby následující administrativní opatření:

- Ustanovení zodpovědného zaměstnance stavby pro jednotlivá zařízení staveniště.
- Ověření telefonního spojení na místa ohlášení havárie a/nebo havarijního úniku.
- Prokazatelné seznámení s „Havarijním plánem“ účastníky stavby včetně uvedení míst, ze kterých bude po dobu stavby možno provést hlášení o vzniku havárie a/nebo havarijního úniku závadné látky.

#### **Technické zabezpečení stavby:**

Zařízení staveniště po dobu trvání a pracovní místa na trati při práci mechanismů, které obsahují náplň nebezpečných látek (motorová nafta, motorový, hydraulický olej apod.) musí mít trvale k dispozici:

- sorpční materiál (jeden pytel sorbentu - např. Vapex, absorpční had SCB 8),
- vodotěsné nádoby na ropný produkt resp. použitý sorpční materiál,
- náradí.

*Následná opatření:*

Opatřeními ke zneškodňování havárie jsou především ohrázení a odstranění závadných látek ze zemského povrchu (horninového prostředí a zpevněných ploch), utěsnění a zaslepení kanalizačních výpustí, zaslepení (uzavření) kanalizací, použití zvláštních zachytých systémů, odtěžení kontaminované zeminy, bezpečné uskladnění odpadů vzniklých zneškodňováním havárie a vyčištění kanalizací, zachycení plovoucích, především ropných látek pomocí norných stěn a sorpčních prostředků z povrchových vod, sanační čerpání a jiné metody u vod podzemních.

Dále se havárie zneškodňuje použitím pevných sorbentů při zneškodňování havárie na nezpevněných plochách a pozemních komunikacích odvodněných kanalizací nebo odvodněných na nezpevněný terén.

Postup zneškodňování havárie a jejích následků a konečné výsledky zneškodňovacích prací se pro ověření účinnosti a úplnosti zásahu sledují účelovým monitoringem jakosti povrchových a podzemních vod nebo horninového prostředí v dotčeném území po celou dobu prací.

#### **D.IV. Charakteristika opatření k prevenci, vyloučení, snížení, popřípadě kompenzaci nepříznivých vlivů na životní prostředí**

Posuzovaným záměrem je výstavba kontejnerového překladiště v areálu OKD, Doprava, akciová společnost, tj. v území, které je v souladu s územním plánem obce Paskov, viz. příloha č. 4.

##### **Období přípravy záměru**

Celý záměr je již projekčně zpracováván, v průběhu přípravných prací jsou snižovány možné nepříznivé vlivy při provozu, což se týká zejména případné hlukové zátěže.

Je uvažována pouze jedna etapa výstavby kontejnerového překladiště. Více etap bylo zvažováno pouze v případové studii. Stavba záměru se tedy nijak nedotkne území, na kterém je v současné době provozována motorkářská činnost.

##### **Období výstavby**

Během výstavby by mělo být dbáno na ochranu dřevin, které nebudou káceny podle ČSN DIN 18920 Sadovnictví a krajinářství, ochrana stromů, porostů a ploch pro vegetaci při stavebních činnostech.

##### **Podmínky pro fázi výstavby:**

- v době výstavby bude minimalizován pohyb mechanismů a těžké techniky v blízkosti obytné zástavby,
- po dobu stavby bude zřízeno zařízení staveniště na ploše navržené projektantem stavby a užíváno v souladu se schválenou dokumentací,
- dodavatel stavby zajistí dodržení limitů hluku po dobu výstavby dle nařízení vlády č.148/2006 Sb.,

- pro snížení hlučnosti při provádění hlukově náročných prací v blízkosti chráněné zástavby doporučujeme:
  - aby všechny hlučné stavební práce budou prováděny pouze v denní době, a to cca od 8 do 16 hodin, další vhodné práce je možné provádět v době od 7 do 19 hodin,
  - zvolit stroje s garantovanou nižší hlučností,
  - staveništní dopravu organizovat vždy dle možností mimo obydlené zóny,
- z důvodu snížení prašnosti je třeba provádět kropení při pracích, u kterých dochází k víření prachu,
- používané vozovky budou pravidelně čištěny,
- pod stojícími stavebními mechanismy budou instalovány zachytné nádoby (plechové s vložkou vhodného sorbentu) proti úkapům,
- likvidace vykácených dřevin bude řešena štěpkováním, případně kompostováním, není možné pálit,
- po ukončení stavby provést důslednou rekultivaci dočasně dotčených ploch.

### **Období provozu**

Při provozu překladiště se jeví jako pravděpodobná možnost pouze havárie ve formě úniku nebezpečných látek z dopravních prostředků. Tyto havárie je současnými technickými prostředky možné bez problémů eliminovat.

V kontejnerech bude přepravováno neškodné a bezpečné zboží. Neuvažuje se s překládkou kontejnerů s nebezpečnými látkami.

### **Podmínky pro provoz:**

- provoz kontejnerového překladiště bude realizován pouze v denních hodinách (6:00 -22:00),
- v rámci odvodu dešťových vod z areálu překladiště a jeho zpevněných ploch doporučujeme instalaci odlučovače ropných látek pro zamezení úniku těchto látek do povrchových a podzemních vod,
- veškeré zpevněné plochy překladiště musí být vybudovány z takových materiálů, aby se v maximální možné míře zamezilo vzniku sekundární prašnosti,
- provozovatel by měl sekundární prašnost aktivně omezovat kropením vodou především v suchých obdobích,
- s odpady nakládat v souladu legislativou platnou v odpadovém hospodářství, v současné době podle zákona č.185/2001 Sb., o odpadech, a navazujících vyhlášek,
- bude vybudována zvukově pohltivá protihluková stěna o minimálních rozměrech specifikovaných v hlukové studii (délka 250 m, výška 4 m),
- provozovatel eliminuje světelné znečištění z areálu překladiště; osvětlení bude orientováno dovnitř areálu a bude cloněno, aby bylo zabráněno nežádoucímu osvětlení prostor mimo překladiště,
- pro snížení emisí a hlučnosti použití remotorizovaných kolejových tahačů,
- v rámci zkušebního provozu doporučujeme provést měření hluku a vibrací, které jsou spojeny zejména se železniční dopravou.

**Kompenzační opatření:**

Investor záměru po dohodě s místními orgány navrhuje náhradní výsadbu odstraněných křovin a stromů, rozsah a umístění bude konzultováno v průběhu přípravných prací.

Jako další technické a kompenzační opatření pro obyvatelstvo pro snížení vlivu hlukové zátěže z kontejnerového překladiště navrhuje:

- provozem tzv. remotorizovaných kolejových tahačů (investice do vozového parku), které produkují mnohem nižší emise a jsou méně hlučné)
- dále technickým opatřením na současném kolejišti tak, aby hluk a s tím i související vibrace byly co nejvíce sníženy
- instalací protihlukových skel pro nejbližší dotčenou obytnou zástavbu
- náhradní výsadbou vzrostlé zeleně směrem k obytné zástavbě tak, aby i tato zeleň snížila úroveň hluku a i případných emisí

**D.V. Charakteristika použitých metod prognózování a výchozích předpokladů při hodnocení vlivů**

Stávající stav životního prostředí byl hodnocen na základě místního šetření, dostupných podkladů a literatury a zpracované dokumentace na „Kontejnerové překladiště Paskov“. Dále byly použity podklady poskytnuté zadavatelem, platné zákony a normy a dostupná literatura.

**Přehled použitých metod:**

**Pro výpočet znečištění ovzduší** byla použita metodika SYMOS´97 uveřejněná ve věstníku MŽP č. 3/1998. Metodika výpočtu obsažená v programu SYMOS´97 verze 2006 umožňuje výpočet znečištění plynnými látkami z bodových, liniových a plošných zdrojů znečištění ovzduší. Dále je možno počítat imisní koncentrace krátkodobé i průměrné roční od velkého počtu (teoreticky neomezeného) zdrojů. Výpočet bere v úvahu statistické rozložení směru a rychlosti větru vztažené ke třídám stability ovzduší a tím zjišťuje imisní koncentrace ve zvolených referenčních bodech i za nejméně příznivých rozptylových podmínek. Metodika SYMOS´97 je podle přílohy č. 8 k nařízení vlády č. 597/2006 Sb. referenční metodou pro výpočet rozptylu znečišťujících látek v ovzduší.

**Hluková zátěž** v předmětném území byla stanovena na základě počítačového modelu. Ve zvolených referenčních bodech byly vypočteny očekávané hodnoty výhledového hlukového zatížení pro provoz sledovaného objektu. Vlastní výpočty a grafické znázornění jsou zpracovány pomocí výpočetního programu HLUK+ verze 7.11 (RNDr Miloš Liberko - JsSoft Praha). Algoritmus výpočtu vychází z metodických pokynů. Výpočtové body byly voleny 2 m od fasády objektů situovaných v předmětném území (chráněný prostor staveb). Hluk+ verze 7.11 byl plně integrován do prostředí Windows a obsahuje řadu nových funkcí a vlastností, umožňuje uplatnit zdroje stacionární označené jako průmyslové zdroje hluku.

**Přehled použitých podkladových materiálů:**

- 1) Richard Nový: Hluk a chvění, ČVUT Praha 1995
- 2) Doc.Ing.Čechura – Stavební fyzika 10,ČVUT Praha 1999
- 3) Autorizační návod AN 15/04 (SZÚ, 2004)
- 4) Guidelines for Community Noise (WHO, 1999)
- 5) Havránek J. a kolektiv: Hluk a zdraví (Avicenum, 1990)
- 6) Handbook of Chemistry and Physics, 84th Edition, 2003 – 2004

- 7) Farmakologie a toxikologie, Lullmann, Mohr, Wehling, 2002
- 8) Zákon č. 100/2001 Sb. O posuzování vlivů na životní prostředí, příloha č.4
- 9) Zákon č. 258/2000 Sb. O ochraně veřejného zdraví ve znění pozdějších zákonů, zejména zák.č.274/2003 Sb.
- 10) Nařízení vlády č. 502/2000 Sb. O ochraně zdraví před nepříznivými účinky hluku a vibrací.

Další použitá literatura a podkladové materiály jsou uvedeny v jednotlivých doplňujících studiích, které jsou v přílohách dokumentace.

## **D.VI. Charakteristika nedostatků ve znalostech a neurčitostí, které se vyskytly při zpracování dokumentace**

Ve stadiu zpracování této dokumentace byla k dispozici Územně technická studie, která hodnotí případnou realizaci překladiště. S ohledem na charakter stavby a její budoucí provoz lze předpokládat, že nebyly zanedbány základní souvislosti a specifikace vlivů této stavby na životní prostředí.

Nejistotou, která může mít vliv na vlastní hodnocení záměru (která je však vlastní všem obdobným záměrům) je modelování vlivu emisí na imisní zátěž lokality.

Při zpracování oznámení se s ohledem na charakter záměru, jeho umístění a technologii jiné zásadní nedostatky ve znalostech nevyskytly.

## **E. POROVNÁNÍ VARIANT ŘEŠENÍ ZÁMĚRU**

Varianty řešení nebyly v dokumentaci hodnocení vlivů na životní prostředí zvažovány, případné umístění na tzv. Vratimovském zhlaví (severní část areálu Dolu Paskov) je pro investora nerealizovatelné z prostorových a kapacitních důvodů.

Záměr je vzhledem k vlastnictví pozemků, umístění železniční vlečky a dopravnímu napojení uvažován jako optimální varianta.

Dále jsou níže popsány tzv. nulová varianta, navržená varianta a fiktivní varianta pro jiné umístění z hlediska dopravní návaznosti.

### **Varianta nulová:**

Nulová varianta je v podstatě taková, že se záměr kontejnerové překladiště vůbec neuskuteční a provoz areálu v rámci Dolu Paskov bude probíhat v současném režimu. Zde je nutno konstatovat následující skutečnosti:

- plocha, kde se uvažuje o záměru kontejnerového překladiště je zkolaudována pro potřeby silniční nákladní automobilové dopravy a tedy může být v současné době využívána pro překlady jakýchkoliv nákladů a není vyloučeno zvýšení překladištní kapacity stávajícího prostoru pro využití silniční nákladní dopravy
- taktéž železniční vlečka je schválena pro své provozování s tím, že je součástí schváleného prostoru silniční nákladní dopravy
- v prostoru uvažovaného kontejnerového překladiště je i zkolaudováno parkoviště pro vozidla, které je možno také využívat

Z výše uvedených důvodů se jeví zachování nulové varianty z hlediska životního prostředí jako nejméně vhodné s tím, že provozovatel již v současnosti může využívat zmíněné prostory pro silniční motorovou dopravu s překladem, vlečkou a parkováním avšak s mnohem větším dopadem na životní prostředí, hlavně v oblasti narůstajícího hluku a případných emisí.

Podpořením nulové varianty se okolní obyvatelé zbavují možnosti vytvořit určitý legislativní a technický tlak na oznamovatele (provozovatele – OKD, Doprava, a.s.) tak, aby vytvořil všechny technické kroky k výstavbě protihlukové stěny, důslednějšího a kontrolovanějšího provozu překladiště a investic do modernizace kolejové vlečky a kolejových tahačů.

**Uvažovaná varianta:**

Uvažovaná varianta uskutečnění záměru sebou přináší hlavně pozitivní věci v následujících možnostech:

- investor se zavazuje k výstavbě protihlukové stěny, jejíž délka i výška nemusí být konečné a na základě posudku a veřejného projednání je možno o parametrech a materiálech protihlukové stěny ještě diskutovat
- dokumentace nutí oznamovatele k návazným investicím do vozového parku tak, aby byla snižována hlučnost kolejových tahačů i jejich emise s výhledem do budoucna k využití případně i akumulátorových kolejových tahačů
- oznamovatel je ochoten se podílet i na dalších technických a kompenzačních opatřeních, aby snižoval vlivy na životní prostředí a okolní nejbližší zástavbu
- uskutečněním záměru kontejnerového přecladiště se zlepší kompaktnost zpevněných ploch, sníží se prašnost zpevněných ploch oproti současnému stavu a i odvodnění těchto ploch bude mnohem více zabezpečeno proti případným únikům ropných látek z provozu nákladní automobilové dopravy
- v rámci záměru oznamovatel uvažuje i o dalších opatřeních, které budou mít určitý příznivý vliv na situaci okolních obyvatel (např. změna frekvence užívaných zvukových signálů, zastínění osvětlení směrem k obytné části, snížení intenzity zvuku nádražní komunikace a její významné převedení na bezdrátové vysílačky a pod.)

Z výše uvedených důvodů se jeví navržená varianta jako nejvhodnější řešení s tím, že budou respektována všechna doporučení v rámci předložené dokumentace, případně posudku nebo podmínek, které vzejdou z veřejného projednání záměru a budou součástí stanoviska dle zákona č. 100/2001 Sb. o posuzování vlivů na životní prostředí.

**Porovnání z hlediska dopravní obslužnosti:**

Při posouzení z hlediska dopravní obslužnosti byl vznesen požadavek také na porovnání variant. Je zcela zřejmé, že OKD, Doprava, a.s. v rámci svých provozů vlastní železniční vlečky i v jiných oblastech Ostravsko – karvinské aglomerace např. v bývalém Dolu Heřmanice a pod.

Vzhledem k záměrové připravenosti varianty v areálu Dolu Paskov, ale i vzhledem k blízkosti silnice I/56 Ostrava – Frýdek – Místek je zřejmé, že uvažované umístění záměru v blízkosti této komunikace je z hlediska napojení a tedy i životního prostředí jedna z nevhodnějších.

Při argumentaci, že případná nákladní kamionová doprava bude vzhledem k mýtnému využívání silnice nižších tříd, je možno pouze konstatovat, že tato dokumentace nemůže případné trasy kamionové dopravy zcela postihnout.

V tomto směru mají velké pravomoce obce, které mohou vjezd těžkých nákladních automobilů omezit dopravním značením. Jedná se tedy o obce Paskov, Žabeň, Vratimov a Ostrava – Hrabová. Kontrolu výše doporučeného dopravního omezení je jak na státní dopravní policii, tak i na městské policii. V dokumentaci je jasně vymezena jediná dopravní obslužnost pro kontejnerové přecladiště a to nejbližší směr z rychlostní komunikace I/56 Ostrava – Frýdek – Místek.

**Varianta Staříčské zhlaví (uvažovaná) vs. Vratimovské zhlaví z hlediska biologického a ornitologického hodnocení:**

V rámci oznámení byl vznesen i požadavek na porovnání umístění záměru v navrhované variantě (lokality A) a prostoru tzv. Vratimovského zhlaví (lokality B). Toto porovnání bylo provedeno v rámci biologického a ornitologického průzkumu, který byl proveden v období březen 2008 až červenec 2008. Závěr ornitologického průzkumu v porovnání těchto variant je následující:

Bylo zjištěno, že území je obýváno pestrými společenstvy ptáků. Lokalita A má přirozenější charakter, je však málo rozlehlá a značně izolovaná, což zabraňuje úspěšnému rozvoji populace některého ohroženého druhu. Dokonce i populace běžných druhů pěvců jsou zde zastoupeny až na kosa černého převážně jen jednotlivými páry. V roce 2008 zde bylo v hnízdní době zastíženo 30 druhů ptáků, dalších 11 druhů bylo zaznamenáno v okolí.

Na lokality B bylo zastíženo 60 druhů ptáků, dalších 23 druhů se vyskytovalo v okolí. Dvojnásobný počet druhů je dán jednak větší rozlehlostí lokality B, jednak je zde zastoupeno pestřejší spektrum stanovišť.

Je nutno rovněž upozornit na skutečnost, že na lokality B jsou zastoupena výrazně stabilizovaná společenstva ptáků v řádu pěvců (drozdovití, pěnicovití apod.), kteří tvoří jednoznačně rozhodující část ornitocenózy na obou posuzovaných lokalitách.

**Vyhodnocení vlivů z hlediska ornitologie**

Z uvedeného vyplývá, že realizací záměru na lokality A by došlo k záboru malé plochy s fragmentem přirozeného biotopu, který nelze považovat z hlediska hnízdního výskytu avifauny za významný.

Zábor plochy B by z hlediska dopadu na avifaunu znamenal nesrovnatelně závažnější zásah, navíc by zde zřejmě docházelo ke střetu ochrany přírody s ostatními zájmy (průmyslový rozvoj regionu). Při rozhodování o závažnosti veřejného zájmu lze očekávat převážení zájmu ochrany přírody nad ostatními hledisky.

Zvláště chráněné druhy (dále jen ZCHD): Bylo zjištěno, že v území mají hnízdní stanoviště ZCHD. Pouze na lokality B by však došlo v souvislosti s realizací záměru k záboru ploch s hnízdišti ZCHD.

**Vyhodnocení vlivů záměru z hlediska biologie**

Přímý vliv záměru na lokality A by spočíval v odlesnění a zastavění podstatné části území tak, aby zpevněné plochy navázaly na stávající. Na základě inventarizace zeleně bylo doporučeno ponechat v co největší míře porosty podél oplocení, zejména pak vzrostlé duby a vrby. Zároveň by měl být od zásahu ušetřen jižní cíp území, jehož stromy pomohou odclonit naskladněné kontejnery a zmírnit tak zásah do krajinného rázu. Upravený projekt s tímto řešením počítá.

Realizace záměru na lokality B by znamenala rozsáhlé terénní úpravy území, převedení železniční tratě přes silnici a vybudování rozsáhlých zpevněných ploch pro příjezd a parkování nákladních automobilů a pro skladování kontejnerů. Byla by odlesněna velká část plochy nedávno rekultivovaného odvalu. Kácení by neunikly ani porosty vzrostlých stromů podél silnice v předmětném úseku. Zásah do krajinného rázu by byl citelný vzhledem k nutnosti velkých terénních úprav.

Vliv samotného provozu záměru na předmětné lokality je s ohledem na dopad způsobený samotnou výstavbou podstatně menší. V případě realizace záměru na lokality B by mohlo dojít k rušení některých zvláště chráněných druhů ptáků. Zvýšení obsahu znečišťujících látek v ovzduší by nemělo mít vliv na přilehlé ekosystémy.

### **Závěr z hlediska biologie**

Z pohledu ochrany přírody je pro výstavbu kontejnerového překladiště možná pouze varianta A, zejména kvůli výskytu více druhů zvláště chráněných organismů na lokality B a větší ploše potřebné pro výstavbu záměru při variantním řešení B. Navíc je část ploch lokality B součástí nadregionálního systému ekologické stability, čímž by došlo k závažnému zásahu do ÚSES. Obě lokality představují území silně člověkem ovlivněné nebo dokonce člověkem vytvořené. Lokalita A má přírodě blíže díky delšímu bezzásahovému období, ale oproti lokalitě B je více izolována a pod silnějším vlivem činnosti člověka. U lokality B se dá předpokládat postupný vývoj vedoucí k vytvoření druhotných biotopů bližších přirozenému stavu. Bude do značné míry záviset na způsobu obhospodařování a případných zásazích do území. Velmi podobný závěr lze vyvodit i z výsledků ornitologického průzkumu.

**Lze konstatovat, že předložený záměr je z pohledu ochrany přírody přípustný pouze ve variantním řešení A, zejména pak po úpravách projektu na základě doporučení inventarizace zeleně, čímž by měly být zachovány nejcennější fragmenty lokality A.**



## F. ZÁVĚR

Při zpracování dokumentace o hodnocení vlivů stavby na životní prostředí byly posouzeny všechny známé vlivy a rizika z hlediska možného ovlivnění stavu životního prostředí.

Nebyla zjištěna žádná skutečnost, která by z hlediska ochrany životního prostředí vylučovala realizaci této stavby.

Celkově z hlediska vlivů na ovzduší, hlukovou situaci a vodu lze záměr co do velikosti vlivů označit za malý, z hlediska významnosti vlivů za málo významný. Jedinou významně ovlivněnou složkou je vliv na veřejné zdraví obyvatel a to v oblasti možného zvýšení hlukové zátěže. Tato lze v podmínkách stanoviska ještě v rámci technických opatření dále snižovat technickými a kompenzačními opatřeními, která jsou uvedena v kapitole D.IV. této dokumentace a měly by být součástí stanoviska.

Hodnocená stavba neovlivní horninové prostředí ani nerostné zdroje, nebude mít vliv na hydrogeologické charakteristiky, neovlivní chráněné části přírody a jeho realizace nebude mít žádné velkoplošné vlivy v krajině.

Za předpokladu splnění všech garantovaných hodnot lze **doporučit** realizaci záměru „Kontejnerové překladiště Paskov“ ve variantě navrhované oznamovatelem za podmínek uvedených v kapitole D.IV. této dokumentace.

## **G. VŠEOBECNĚ SROZUMITELNÉ SHRnutí NETECHNICKÉHO CHARAKTERU**

Dokumentace záměru „Kontejnerové překladiště Paskov“ je vypracována na základě požadavku zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí, v platném znění. V přílohách k zákonu jsou vyjmenovány stavby – záměry, u kterých je povinností investora posoudit ve stanoveném rozsahu vlivy těchto záměrů na obyvatelstvo a vlivy na životní prostředí, zahrnující vlivy na živočichy a rostliny, ekosystémy, půdu, horninové prostředí, vodu, ovzduší, klima a krajinu, přírodní zdroje, hmotný majetek a kulturní památky a na jejich vzájemné působení a souvislosti.

Zákon umožňuje seznámení dotčených subjektů a zejména seznámení obyvatelstva se záměrem a umožňuje zapojení obyvatelstva v rámci projednání těchto záměrů a jejich schválení, popřípadě odmítnutí, resp. stanovení podmínek, za kterých tyto záměry mohou být realizovány.

Shrnutí netechnického charakteru obsahuje ve stručné formě závěry jednotlivých dílčích okruhů hodnocení. Umístění záměru do stávajícího areálu logicky doplňuje využití stávajícího areálu, tzn., že lokalizace záměru je navrhována co nejšetrněji ve vztahu k ovlivnění obyvatelstva a nebo k ohrožení životního prostředí.

Záměrem oznamovatele je vybudování kontejnerového překladiště u areálu Dolu Paskov, severně od obce Paskov. Záměr bude vybudován ve stávajícím průmyslovém areálu (tj. v oblasti tzv. brownfields), nedojde k záboru lesního ani zemědělského půdního fondu.

V překladišti bude manipulováno s kontejnery a s výměnnými nástavbami. Kontejnerové překladiště bude sloužit především pro potřeby nově vznikajících průmyslových zón v regionu a budou zde překládány všechny typy kontejneru, včetně nádržkových, mimo kontejnerů s nebezpečnými látkami (včetně látek radioaktivních, výbušných a jedů).

Překladiště bude zajišťovat především základní služby, tj. překládku přepravních jednotek mezi dopravními prostředky, podání kontejnerové zásilky, případně deponování přepravních jednotek v překladišti. S ohledem na zaměření KP na potřeby vznikajících průmyslových zón s dislokací zahraničních firem, lze předpokládat i potřebu nabídky celního odbavení a služeb souvisejících se spediční činností. Nabídka dalších služeb, obvyklých pro činnost KP bude realizována v závislosti na poptávce.

Doprava kontejnerů bude realizována železniční dopravou a kamiony, kapacita překladiště je cca 1000 kontejnerů za měsíc.

Příjezd silničních vozidel bude stejně jako v současnosti ze silnice R56 odbočením na exitu 43 Důl Paskov na silnici III. třídy 4705 (Nová Bělá – Ostrava Hrabová) a z ní do areálu kontejnerového překladiště Paskov. Odjezd vozidel bude opačně po stejné trase. Průjezd nákladních vozidel bude průměrně 96 za den (celkem v obou směrech).

Manipulace s kontejnerovými vlaky na vlečce bude prováděna pomocí diesel elektrických posunovacích lokomotiv, alternativně je možno doporučit výměnu vozového parku za remotorizované kolejové tahače s nižší hlučností a nižšími emisemi. Počet posunů je 6 za den.

Provoz překladiště bude mít velmi malý vliv z hlediska ochrany ovzduší, překračování imisních limitů se neočekává.

Hluk způsobený provozem překladiště bude eliminován protihlukovou stěnou mezi železniční tratí a zástavbou východně od areálu překladiště.

Mimolesní náletová zeleň v areálu bude částečně pokácena, částečně pročištěna, značná část vzrostlých stromů bude zachována. V rámci realizace bude konzultováno umístění náhradní výsadby.

Záměr nemá vliv na ptačí oblasti a evropsky významné lokality (Natura 2000).

Z globálního pohledu je záměr významným přínosem, který zvýhodňuje železniční dopravu před silniční nákladní dopravou, která je významným znečišťovatelem ovzduší a také problémem plynulosti silniční dopravy. Jde v podstatě o převezení nákladů zejména z námořní dopravy pomocí železnice nejbližší k místu určení, kde je poté náklad rozvezen nákladní automobilovou dopravou. Tím je snižována a měla by být omezována tzv. tranzitní nákladní doprava na úkor ekologické dopravy železniční. Proto je budování podobných překladišť z hlediska ekologie velkým přínosem. Kombinovaná – kontejnerová doprava je v současnosti nejekologičtější formou dopravy.

Z hlediska životního prostředí a vlivu na obyvatelstvo nebyly zjištěny skutečnosti, které by jednoznačně bránily realizaci posuzované stavby.

## H. PŘÍLOHY

### Vložené přílohy

1. Umístění záměru – situace
2. Umístění záměru – letecký snímek
3. Detail areálu
4. Vyjádření příslušného stavebního úřadu k záměru z hlediska územně plánovací dokumentace
5. Hodnocení vlivu na území soustavy Natura 2000 (§ 45i zákona číslo 114/1992 Sb. v platném znění), Mg. Jiří Nečas, prosinec 2007

### Samostatné přílohy

6. Rozptylová studie „Kontejnerové překladiště Paskov“, TECHNICKÉ SLUŽBY OCHRANY OVZDUŠÍ OSTRAVA spol. s r.o., červen 2008
7. Autorizované posouzení vlivů na veřejné zdraví "Kontejnerové překladiště Paskov", RNDr. Alexander Skácel CSc., červenec 2008
8. Hluková studie „Kontejnerové překladiště Paskov“, Ing.Jarmila Paciorková – EPRO, červen 2008
9. Kontejnerové překladiště Paskov - Biologické hodnocení ve smyslu § 67 podle § 45i zákona č .114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny v platném znění, Mgr. Dan Vařecha, červenec 2008
10. Kontejnerové překladiště Paskov - Zpráva z ornitologického průzkumu v roce 2008, Zdeněk Polášek, červenec 2008
11. Inventarizace zeleně – Aktualizace, Ing. Anežka Latová, listopad 2007
12. Autorizované měření hluku, ZÚ Ostrava, červen 2008
13. Autorizované měření vibrací, ZÚ Ostrava, červen – červenec 2008
14. Jednorázové měření imisních koncentrací suspendovaných částic frakce PM<sub>10</sub>, benzenu, PAU v PM<sub>10</sub> vyjádřených jako benzo(a)pyren a oxidů dusíku (NO<sub>x</sub>) v okolí areálu překladiště Paskov společnosti OKD Doprava, a.s., TECHNICKÉ SLUŽBY OCHRANY OVZDUŠÍ OSTRAVA spol. s r.o., červen – červenec 2008

### Ostatní přílohy

15. Závěr zjišťovacího řízení „Kontejnerové překladiště Paskov“, sp.zn. ŽPZ/58197/2007/Plch 208.3 V10 ze dne 8.2.2008

Datum zpracování dokumentace: červenec 2008

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

- Ing. Libor Obal  
TECHNICKÉ SLUŽBY OCHRANY OVZDUŠÍ OSTRAVA spol. s r.o.  
Janáčkova 1020/7, 702 00 Ostrava – Moravská Ostrava  
tel: 602 418 360, e-mail: l.obal@teso-ostrava.cz

- Ing. Milan Číhala  
TECHNICKÉ SLUŽBY OCHRANY OVZDUŠÍ OSTRAVA spol. s r.o.  
Janáčkova 1020/7, 702 00 Ostrava – Moravská Ostrava  
tel: 602 418 359, e-mail: m.cihala@teso-ostrava.cz
- Ing. Zdeněk Sklenář  
TECHNICKÉ SLUŽBY OCHRANY OVZDUŠÍ OSTRAVA spol. s r.o.  
Janáčkova 1020/7, 702 00 Ostrava – Moravská Ostrava  
tel: 602 528 158, e-mail: z.sklenar@teso-ostrava.cz
- Ing. Jarmila Paciorková - EPRO  
Selská 43, 736 01 Havířov  
tel: 602 749 482, e-mail: eproj@volny.cz
- RNDr. Alexander Skácel CSc.  
Autorizovaná osoba pro hodnocení zdravotních rizik dle zákona č. 100/2001 Sb.  
v platném znění ve smyslu vyhlášky č. 353/2004 Sb.  
Průkopnická 24, 704 00 Ostrava  
tel.: 777 674 897, e-mail: skacel.alex@seznam.cz
- Mgr. Dan Vařecha  
Držitel autorizace k provádění biologického hodnocení ve smyslu § 67 podle § 45i  
zákona 114/1992 Sb., č.j.: OEKL/2906/05 ze dne 18.10.2005  
Sokolí 394/2, 725 29 Ostrava – Petřkovice  
tel: 606 156 719
- Zdeněk Polášek  
Nový Svět 474/82, 735 64 Havířov – Prostřední Suchá  
tel: 724 036 187, e-mail: Zdenek.Polasek@seznam.cz