



**KRAJSKÝ ÚŘAD**  
MORAVSKOSLEZSKÝ KRAJ  
28. října 117, 702 18 Ostrava



Čj.: MSK 71342/2022  
Sp. zn.: ŽPZ/12467/2022/Kra  
208.1 S10  
Vyřizuje: Ing. Markéta Krahulec, Ph.D.  
Odbor: Odbor životního prostředí a zemědělství  
Telefon: 595 622 586  
Fax: 595 622 126  
E-mail: posta@msk.cz  
Datum: 2022-10-11

# Závazné stanovisko k posouzení vlivů provedení záměru na životní prostředí

## Závazná část

**Krajský úřad Moravskoslezského kraje**, odbor životního prostředí a zemědělství (dále též jen „krajský úřad“), jako věcně a místně příslušný správní orgán, a to **příslušný úřad posuzování vlivů na životní prostředí a veřejné zdraví** (dále též jen „posuzování vlivů na životní prostředí“), podle § 29 odst. 1 a § 67 odst. 1 písm. g) zákona č. 129/2000 Sb., o krajích (krajské zřízení), ve znění pozdějších předpisů, a podle § 3 písm. f) a § 22 písm. a) zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí a o změně některých souvisejících zákonů (zákon o posuzování vlivů na životní prostředí), ve znění pozdějších předpisů (dále též jen „zákon o posuzování vlivů na životní prostředí“), **vydává** podle § 9a odst. 1 až 3 zákona o posuzování vlivů na životní prostředí, podle § 4 odst. 2 písm. a) zákona č. 183/2006 Sb., o územním plánování a stavebním řádu (stavební zákon), ve znění pozdějších předpisů (dále jen „stavební zákon“) a podle § 149 odst. 1 a 2 zákona č. 500/2004 Sb., správní řád, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „správní řád“),

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

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

## POVINNÉ ÚDAJE

**1. Název záměru:** **Optimalizace a elektrizace trati Ostrava-Kunčice – Frýdek  
-Místek**

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



www.msk.cz

## 2. Kapacita (rozsah) záměru:

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

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

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

## 3. Zařazení záměru dle přílohy č. 1 k zákonu o posuzování vlivů na životní prostředí:

Záměr je zařazen do bodu č. 45 - **Železniční a intermodální zařízení, překladiště a železniční dráhy s délkou od stanoveného limitu** (2 km) kategorie II, Přílohy č. 1 zákona o posuzování vlivů na životní prostředí a byl posuzován ve smyslu ustanovení § 4 odst. 1 písm. c) zákona o posuzování vlivů na životní prostředí.

## 4. Umístění záměru:

**Kraj:** Moravskoslezský

### Obec:

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

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

### Katastrální území:

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

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

## 5. Obchodní firma oznamovatele: Správa železniční dopravní cesty, státní organizace

**6. IČO oznamovatele:** 709 94 234

**7. Sídlo oznamovatele:** Dlážďená 1003/7, 110 00 Praha 1 – Nové Město

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

I. Podmínky pro fázi přípravy záměru

- 1) pro vyloučení kumulativních vlivů hluku a ovzduší na komunikačním systému obce Paskov bude zahájení stavby Optimalizace a elektrizace trati Ostrava-Kunčice – Frýdek-Místek podmíněno tím, že již nebude provozován návoz hlušiny v rámci záměru „Likvidace Dolu Frenštát“
- 2) v rámci dokumentace pro územní řízení prověřit možnost zachování železničního přejezdu P8308 (SO 21-13-01) v obci Dobrá a konečné řešení projednat s obcí Dobrá
- 3) v rámci dokumentace pro územní řízení zvážit umístění recyklační linky v navržené poloze a navrhnout takové umístění, které bude méně problematické z hlediska vlivů na ovzduší, hlukovou zátěž a na prvky dřevin rostoucích mimo les
- 4) v rámci dokumentace pro územní řízení vyhodnotit reálné možnosti dopravy šterkového lože k recyklační základně po železnici, respektive po tělese trati po odstranění železničního svršku a tak snížit pro etapu výstavby dopravu nákladními automobily na nejbližším komunikačním systému
- 5) součástí dokumentace pro územní řízení bude aktualizovaná akustická studie zpracovaná na konkrétní technické parametry řešeného záměru podle platné legislativy v době zpracování DÚR; aktualizovaná akustická studie bude zahrnovat ověření všech navrhovaných protihlukových stěn:

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

- 6) Před zahájením stavebního řízení bude předložena aktualizovaná hluková studie pro etapu výstavby, která bude dokladovat plnění hygienického limitu pro etapu výstavby, respektive budou navržena další technická nebo organizační opatření, která budou zajišťovat plnění hygienického limitu; v rámci hlukové studie pro etapu výstavby budou upřesněny přepravní trasy a doprava na těchto trasách, která bude zohledňovat:

- Dopravu generovanou samotnou etapou výstavby
- Náhradní autobusovou dopravu v době výluky železniční dopravy

- Jiné rozdělení dopravy na komunikačním systému způsobené přestavbou železničních přejezdů
- 7) v rámci dokumentace pro stavební povolení bude zpracován podrobný hydrogeologický průzkum, který:
- bude vyhodnocovat všechny potenciálně dotčené individuální zdroje podzemní vody a bude navrhnout opatření, která by eliminovala negativní ovlivnění těchto zdrojů vody
  - bude specifikovat termín zahájení hydrogeologického monitoringu před zahájením výstavby na základě podrobného hydrogeologického průzkumu a dle požadavku příslušných vodoprávních úřadů, během výstavby a v rámci zkušebního provozu; v rámci monitoringu budou sledovány hladiny monitorovaných zdrojů podzemních vod a jakosti podzemních vod
- 8) v rámci dokumentace pro územní řízení budou navržena taková opatření, která zajistí funkčnost stávajících drenážních systémů, trativodů, odvodňovacích příkopů, tam kde to nebude možné budou navrženy nové drenážní systémy atd., které zajistí dostatečné odvodnění dotčeného území.
- 9) v rámci dokumentace pro stavební povolení a minimalizovat rozsah kácení prvků dřevin rostoucích mimo les a aktualizovat dendrologický průzkum s cílem stanovit maximálně přípustný odůvodněný rozsah kácení dřevin včetně ocenění celospolečenské (ekologické) újmy; nad rámec náhradní výsadby stanovené jednotlivými dotčenými obcemi prověřit možnost další náhradní výsadby nejlépe ve stavbu dotčených prvcích ÚSES (NRBK K101, RBC 236 U dolu Paskov, RBC 276 Zaryje a RBC U Žabně) a dotčené EVL (Řeka Ostravice); aktualizovaný dendrologický průzkum bude zároveň identifikovat mimořádně hodnotné dřeviny ve zkoumaném území a evidenci prvků dřevin zachovávaných, včetně návrhu opatření na minimalizaci zásahů do vzrostlé zeleně (umístění zařízení stavenišť, příjezdové cesty, opatření během stavby); jako další kompenzační opatření minimálně zdvojnásobit navrhovaný počet ptačích budek minimálně na 60 kusů; jejich instalaci do vhodného prostředí navrhne ekologický dozor
- 10) z hlediska minimalizace a kompenzace vlivů na faunu budou v rámci dokumentace pro stavební řízení a pro etapu výstavby respektována následující opatření:
- skleněné protihlukové stěny nebo jiné skleněné plochy je v rámci ochrany ptáků před střety nezbytné opatřit z vnější strany povrchovou úpravou (optimálně pískováním) svislými nebo vodorovnými pruhy (podle norem SŽ případně technických podmínek Ministerstva dopravy č. 104: Protihlukové clony pozemních komunikací)
  - kácení dřevin provádět v období od 1.11. do 31.3.; v případě nutnosti kácení v jiném termínu je nutná kontrola dřevin odborně způsobilou osobou; před každým kácením dřevin spojeným s realizací záměru bude proveden průzkum přítomnosti hmyzu (průzkum přítomnosti využitelných dutin s přítomností červeného trouchu; vizuální prohlídka dutin, hledání imag brouků, hledání larev prohrabáváním trouchu, hledání zbytků a pobytových stop a hledání požerků a závrtů a doupata drobných savců; v případě prokázání výskytu zvláště chráněných druhů bude navrženo opatření, kterým je ponechání dřeviny, popřípadě souše, torza a zlomu na místě, pokud to umožní realizace záměru
  - na podporu výskytu saproxylických organismů a vzniku úkrytů pro obratlovce bude alespoň 20 stromů (vrb, topolů či dubů) s obvodem nad 80 cm ponecháno při okrajích porostů dřevin na místě k zetlení. Vhodné je k tomuto účelu přednostně využít starší odumírající stromy. Velikost klád musí být řešena s ohledem na jejich možné odcizení či přemístění
  - z důvodu ochrany populace raka říčního (*Astacus astacus*) před infekcí račího moru lze do Ostravické Datyňky vstupovat jen s řádně dezinfikovanou mechanizací a výstrojí personálu; za minimum je možno považovat dokonalé očištění od bláta a následné úplné vysušení
  - před zahájením prací v korytě Ostravické Datyňky bude dotčený úsek toku přehrazen sítí (velikost ok 15–20 mm) a opakovaně v něm budou použitím vrší s návnadou odchyťováni raci říční (*Astacus astacus*); lov bude probíhat soustavně 20 dní před zásahem při teplotě vody cca 8 °C; odchycení jedinci budou bezprostředně transferováni výše po toku do míst s dostatkem potenciálních úkrytů
  - před zahájením prací v korytech Ostravické Datyňky a Podšajarky budou zasažené úseky přehrazeny sítí (velikost ok 15-20 mm) a opakovaně v nich budou provedeny elektroodlovy ryb; odchycení jedinci budou transferováni na příhodné místo výše po toku (min. 500 m); záchranný odlov zajistí

ekologický dozor v součinnosti s uživatelem rybářského revíru a po projednání s rybářským orgánem státní správy

- zásah do vodních biotopů obojživelníků bude kompenzován vybudováním tůň v prostoru přeložky koryta Podšajarky; plocha tůň bude cca 30 m<sup>2</sup>, max. hloubka cca 1,5 m, sklony břehů cca 1:3; tůň bude vytvořena za součinnosti ekologického dozoru při výkopu nového koryta Podšajarky
- pro navýšení hydraulické členitosti dna Ostravické Datyňky a Podšajarky budou do koryta v úsecích úprav vloženy místy pařezy nebo části kmenů z vykáčených stromů, případně i větší balvany z místních zdrojů

- 11) v rámci dokumentace pro územní řízení důsledně vycházet ze zásady, že nezbytně nutné a odůvodněné zásahy do koryt toků budou minimalizovány na nejnižší technicky a hydraulicky odůvodněnou míru a pokud možno jen do oblasti podmostí s tím, že nezbytná úprava profilů koryt bude navržena a dále realizována tak, aby co nejvíce odpovídala stávajícímu přirozenému stavu toků a jejich průtočnému profilu v místě křížení
- 12) v rámci dokumentace pro územní řízení budou upřesněny veškeré zásahy do významných krajinných prvků (VKP) v rámci stavby, včetně návrhů opatření k minimalizaci vlivů na tyto VKP
- 13) v rámci dokumentace pro stavební povolení minimalizovat výměru dočasných záborů pozemků v kategorii PUPFL na nejnutnější míru; zařízení staveniště umísťovat mimo významné krajinné prvky; v území maximální mírou bude respektována územní ochrana pozemků určených k plnění funkce lesa včetně jejich ochranných pásem
- 14) v rámci každé žádosti o stanovisko pro navazující řízení dle §9a odstavce 6 zákona bude k zákonem stanoveným podkladům rovněž Krajskému úřadu, odboru životního prostředí a zemědělství doloženo plnění podmínek tohoto závazného stanoviska

## II. Podmínky pro fázi výstavby

- 15) investor stavby zajistí smluvně se zhotovitelem stavby, že po celou dobu přípravy a výstavby bude zajištěn kontakt s veřejností v oblasti komunikace a informování o průběhu přípravy a realizace projektu a jeho potenciálních dopadech na okolí, včetně operativního reagování na vznesené podněty a dotazy
- 16) investor stavby zajistí smluvně se zhotovitelem stavby, že před zahájením stavby bude provedeno místní šetření o stavu vybraných používaných komunikací a pasportizace stavu obytných objektů a jiného soukromého majetku podél těchto komunikací; dodavatel stavby bude odpovědný za zajištění řádné údržby a sjízdnosti všech jím využívaných přístupových cest k zařízením stavenišť po celou dobu výstavby a za uvedení komunikací do původního stavu; tato skutečnost bude potvrzena místním šetřením po ukončení stavby, vydání kolaudačního rozhodnutí bude podmíněno uvedením příjezdových komunikací ke stavbě do původního stavu; obdobně po ukončení stavebních prací budou vyhodnoceny případné škody na obytných objektech a jiném soukromém majetku, který bude ovlivněn etapou výstavby; následně budou provedeny příslušné opravy nebo přijata odpovídající kompenzační opatření za způsobené škody na náklady investora; vydání kolaudačního rozhodnutí bude podmíněno provedením příslušných oprav nebo realizací kompenzačních opatření
- 17) pro stavbu budou vypracovány zásady organizace výstavby (ZOV), které z hlediska minimalizace vlivů na ovzduší budou obsahovat následující požadavky:
  - pokud se na staveništi vyskytují jednotlivé emisně významné, avšak prostorově omezené zdroje prašnosti (např. drtiče apod.), umísťovat je co nejdále od chráněné zástavby a osadit kolem nich clony z tkaniny
  - staveništní komunikace budou pravidelně čistěny, skrápěny nebo používány aktivní látky k potlačení prašnosti
  - po dobu stavby je nutné dodržovat zásady správné manipulace s nakladačem, obsluhu strojů vyškolenými pracovníky, tj. plnit nákladní vozidla ve správné poloze tak, aby nedocházelo k násypu materiálu mimo vozidlo



- skrápět materiál určený k recyklaci s dostatečným předstihem před recyklací
  - v případě sucha bude zajištěno skrápění staveništních ploch včetně plochy pro recyklaci
  - v případě dlouhodobého sucha a při vyšším větru omezit stavební práce, případně zamezit šíření prachových částic do okolí zacloněním po obvodu staveniště
  - k zajištění kontrolovatelnosti realizace protiprašných opatření při suchém, nebo větrném počasí, je nezbytné průběžně sledovat aktuální údaje minimálně o směru a rychlosti větru, vlhkosti vzduchu a teplotě a také předpovědi vývoje těchto údajů. Údaje ze sledování vývoje výše uvedených parametrů průběžně zaznamenávat ve stavebním deníku pro potřebu zpětné kontroly
  - minimalizovat nebo zcela vyloučit volné deponování jemnozrnného materiálu o zrnitosti do 4 mm na staveništi; dlouhodoběji ukládaný materiál shromažďovat v silech nebo v boxech, ohradit jednotlivé materiály a zamezit vyfoukání jemných částic do okolí
  - umísťovat venkovní skládky na závětrnou stranu a současně materiály na deponie umísťovat tak, aby horní vrstvu tvořil vždy nový přirozeně vlhký materiál
  - při tvorbě deponií a mezideponií minimalizovat vyfoukání prachu větrem:
    - preferovat jednu velkou haldu namísto více menších (realizace jedné haldy místo dvou zmenší aktivní povrch až o 25 %)
    - podélné haldy vytvářet rovnoběžně s převažujícím směrem větru
    - lze využívat i existující překážky, například stromy, keře apod., popřípadě budovat vlastní překážky z přenosných materiálů
  - zaplachtovat korbby nákladních vozidel odvázejících podsítné po recyklaci
  - materiál bude zpracováván výhradně za mokra, to je vlhký po celou dobu zpracování od dovozu ke zpracování až po odvoz nebo jeho zpracování v místě
  - recyklační linka bude v provozu pouze při činnosti skrápěcího či mlžícího zařízení, a to pouze za dobrých rozptylových podmínek (tedy ne za inverzních situací); v případě, že dojde k poruše skrápěcího zařízení, bude výrobní zařízení neprodleně odstaveno z provozu
  - doba provozu recyklační linky bude omezena na denní dobu 08:00 – 18:00 hod., mimo neděle a svátky s tím, maximální výkon linky bude omezen na 100 t/hod po dobu maximálně 10 hod/den s tím, že budou zakrytována veškerá třídící a drtící zařízení včetně dopravních cest a pravidelného úklidu pod dopravními pásy a zařízením
  - používat nákladní vozidla splňující alespoň emisní normu EURO IV; pokud nelze prokázat úroveň plnění mezních hodnot emisí, musí být prokázáno, že vozidlo bylo vyrobeno po 1.10.2005
  - omezit rychlost dopravy na staveništních komunikacích tak, aby bylo zamezeno nadměrné prašnosti z pojezdu stavebních strojů; maximální rychlost by neměla překročit 20 km/hod.; značení omezující rychlost umístit u vjezdu na staveniště
- 18) pro stavbu budou vypracovány zásady organizace výstavby, které z hlediska minimalizace vlivů hluku v etapě výstavby budou obsahovat následující požadavky:
- veškeré stavební práce spojené s návozem stavebního a technologického materiálu budou uskutečňovány v obytné zástavbě pouze v denní době
  - všechny hlučné stavební práce v blízkosti chráněných objektů budou prováděny pouze v denní době, a to od 08:00 až 16:00 hodin; další práce je možné provádět v době od 07:00 do 19:00 hod.
  - v případě, že okolnosti stavby budou vyžadovat noční práce, bude nezbytné tyto práce konzultovat s KHS a posoudit je zvlášť na základě typů, dob trvání a lokalizací prací
  - v rámci výstavby budou použity stroje s garantovanou nižší hlučností; budou kombinovány hlučově náročné práce s pracemi o nízké hlučnosti, bude zkrácen provoz výrazných hlukových zdrojů v jednom dni – práce budou rozděleny do více dnů po menších časových úsecích
  - staveništní doprava bude organizována dle možností mimo obydlené zóny
  - při dopravě objemných stavebních materiálů primárně využívat železniční dopravu
  - při začátku stavebních prací bude provedeno kontrolní měření hluku u nejbližší obytné zástavby a budou konkretizována protihluková opatření.

- 19) pro stavbu budou vypracovány zásady organizace výstavby, které z hlediska minimalizace vlivů na povrchové a podzemní vody budou obsahovat následující požadavky:
- bude specifikován způsob odvodnění zařízení stavenišť ve vztahu k eliminaci úniků nepolárních extrahovatelných látek (NEL) a mechanických usazenin
  - objekty, ve kterých se v rámci stavby bude nakládat se závadnými látkami, budou zabezpečeny proti jejich úniku do okolí
  - při případném stavebním zásahu do vodních toků bude vytvořen derivační obtok (nebo průtok) tak, aby bylo zabráněno dlouhodobému zakalení vody toku
  - všechny mechanismy, které se budou pohybovat na staveništi, musí být v dokonalém technickém stavu, zejména z hlediska možných úkapů ropných látek; v případě, že nebude v provozu, bude tato technika umístěna mimo koryta vodních toků a podložena vanami
- 20) v jarním období roku uvažované výstavby provést aktualizaci zoologického průzkumu formou ověření výskytu ochránářsky významných druhů živočichů; výsledky průzkumů je třeba následně promítnout do prováděcí dokumentace stavby a kontrolovat jejich plnění v rámci ekologického dozoru stavby
- 21) investor záměru bude povinen po celou dobu výstavby záměru zajistit biologický (ekologický) dozor stavby osobou s vysokoškolským vzděláním přírodovědného, zemědělského nebo lesnického směru, nezávislou na dodavateli stavby, která bude oprávněna stanovovat vhodné termíny pro minimalizaci negativních vlivů záměru na životní prostředí (upřesnění termínů terénních prací, kácení dřevin, záchranných transferů) a dohlížet na provádění prací a realizaci staveb, které mohou mít vliv na jednotlivé složky životního prostředí (ověřování migrace obojživelníků, instalace ptačích budek, realizace tůň v prostoru přeložky koryta Podšajarky, dodržování uplatňování opatření k omezení prašnosti, kontrola dodržování opatření pro předcházení kontaminace vod a půd, nakládání s odpady a dalších opatření stanovených podmínkami závazného stanoviska)
- 22) v rámci etapy výstavby:
- bude projednaný minimalizovaný rozsah odlesnění řešen postupně a výhradně v obdobích vegetačního klidu na základě přesného zaměření nezbytného rozsahu odlesnění v terénu
  - v profilech, kde dojde vlivem kolize tělesa trati s lesním porostem k nevhodnému otevření porostu, provádět podporu porostního pláště např. dosadbou keřů podél nového okraje zejména na návětrné straně; minimalizovat riziko vodní eroze lesní půdy šetrným postupem výstavby

### III. Podmínky pro fázi provozu (mimo povinností vyplývajících z platných speciálních právních předpisů)

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

### IV. Podmínky pro fázi ukončení provozu

- a) Nejsou stanoveny.

K opatřením z kapitoly D.IV dokumentace pro posuzování vlivů na životní prostředí a podmínkám navrhovaným zpracovatelem posudku, příslušný úřad uvádí, že většina těchto opatření a podmínek byla do podmínek stanoviska zahrnuta. Opatření a podmínky, které nebyly do podmínek stanoviska zahrnuty, přímo či nepřímo vyplývají z povinnosti dodržování platných právních předpisů.

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

Podmínky pro monitorování a rozbor vlivů záměru na životní prostředí odpovídají podmínce č. 23 a 24 závazného stanoviska.

## II. ODŮVODNĚNÍ

### 1. Odůvodnění vydání souhlasného stanoviska včetně odůvodnění stanovení uvedených podmínek:

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

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

Závěr zjišťovacího řízení, v němž bylo konstatováno, že záměr bude posuzován v celém rozsahu zákona o posuzování vlivů na životní prostředí, byl vydán Krajským úřadem pod č.j. MSK 141005/2021 dne 14.1.2022.

Dokumentace zpracovaná dle přílohy č. 4 zákona o posuzování vlivů na životní prostředí byla krajskému úřadu doručena dne 24.5.2022.

Dokumentace byla zpracována společností Ecological Consulting a.s., autorem je Mgr. Lucie Peterková, Ph.D., autorizovaná osoba dle zákona o posuzování vlivů na životní prostředí a spolupracovníci. Součástí dokumentace byla mj. příloha – Dopočet nákladní vlakové dopravy v období výstavby (Ing. Jan Mrštňný, 15.5.2022), Hodnocení vlivu závažného zásahu na zájmy ochrany přírody a krajiny podle § 67 zákona č. 114/1992 Sb., v platném znění + migrační studie (Mgr. Michal Hykel, Ph.D., zak.č.: 310/18127, květen 2022), Akustická studie (Mgr. Jan Mrštňný, duben 2022) vč. protokolů o měření hluku, protokolů o zkoušce (měření vibrací přenášených na člověka), rozptylová studie (Mgr. Lucie Peterková, Ph.D., aktualizace 4/2022), Posouzení vlivu stavby na krajinný ráz (Mgr. Lucie Peterková, Ph.D. říjen 2021), Posouzení souladu se směrnicí Evropského parlamentu a Rady 2000/60/ES (RNDr. Petr Blahník, červen 2021), Vyhodnocení odolnosti stavebního záměru vůči klimatickým změnám dle Směrnice č. 2014/52/EU (Ing. Kristýna Pospíšilová, květen 2021), Inventarizace dřevin rostoucích mimo les – stromy, zapojené porosty dřevin, Technické řešení mostních objektů.

Dokumentace včetně všech příloh je dostupná na internetové adrese: [Informační systém EIA \(cenia.cz\)](http://informacni.system.eia.cenia.cz), kód záměru MSK2254.

Dokumentace byla příslušným úřadem rozeslána dopisem č. j. MSK 76302/2022 ze dne 2.6.2022. Informace o dokumentaci záměru č. j. MSK 76354/2022 ze dne 2.6.2022 byla na úřední desce krajského úřadu zveřejněna dne 7.6.2022.



Zpracovatelem posudku byl určen RNDr. Tomáš Bajer, CSc., kterému byla dne 12.7.2022 dopisem pod č.j. 95977/2022 předána veškerá vyjádření, která příslušný úřad k dokumentaci obdržel.

Informace o konání veřejného projednání byla zveřejněna dne 18.7.2022 pod č.j. MSK 98338/2022.

Veřejné projednání proběhlo dne 03.8.2022 v kině Panorama, Nádražní 573, 739 21 Paskov.

Posudek byl krajskému úřadu doručen dne 12.9.2022.

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

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

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

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

#### **Odůvodnění stanovených podmínek:**

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

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

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

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

**Podmínka č. 5)** je stanovena zpracovatelem posudku a směřuje k případné aktualizaci návrhu protihlukových opatření pro reálnou etapu přípravných prací jak z hlediska časového horizontu záměru, tak i z hlediska upřesnění technického řešení záměru.

**Podmínka č. 6)** vyplývá z dokumentace EIA a je modifikována zpracovatelem posudku; podmínka je výsledkem veřejného projednání záměru, kdy byla diskutována otázka, zda-li bylo na dotčeném komunikačním systému řešeno kromě nákladní dopravy generované výstavbou a náhradní autobusové dopravy během výluky také navýšení dopravy související s přestavbou železničních přejezdů, což bude vyvolávat jiné rozdělení automobilové dopravy než za běžného stavu. Podmínka je formulována z toho důvodu, že není patrná souvislost s případnou přestavbou dalších železničních přejezdů a tato skutečnost by mohla ovlivnit zejména akustickou situaci v etapě výstavby.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

**Podmínka č. 22)** je stanovena zpracovatelem posudku; podmínka směřuje k minimalizaci vlivů na lesní porosty v etapě výstavby včetně kompenzačních opatření ve vztahu k odtěžbě otevřených lesních porostů.

**Podmínky č. 23) a č. 24)** jsou stanoveny zpracovatelem posudku a směřují k ověření navrhovaných protihlukových opatření.

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

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

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

Vzhledem k předloženým podkladům, charakteru záměru, kapacitám záměru, doručeným vyjádřeními a stanoveným podmínkám tohoto závazného stanoviska, se příslušný úřad rozhodl tak, jak je uvedeno v závazné části tohoto stanoviska.

### **Vlivy na obyvatelstvo a veřejné zdraví**

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

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

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

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

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

### **Vlivy na ovzduší a klima**

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

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

Příspěvky ostatních hodnocených škodlivin lze označit za nízké.

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

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

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

Při respektování podmínek závazného stanoviska je záměr akceptovatelný.

### **Vlivy na hlukovou situaci a případné další fyzikální a biologické charakteristiky**

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

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

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

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

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

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

Dokumentace uvádí na základě výstupů výpočtového modelu, že ve stávajícím stavu dochází k překračování hygienického limitu bez korekce na SHZ. Rekonstrukcí železniční trati dojde ke zlepšení akustické situace v posuzované oblasti i přesto, že se předpokládá zvýšení intenzit dopravy a traťové rychlosti až na 120 km/h. Zlepšení ovšem nebude dostatečné, a proto jsou navrhována protihluková opatření ve formě protihlukových stěn (PHS).

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

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

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

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

### **Vlivy na povrchové a podzemní vody**

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

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

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

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

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

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

Pro minimalizaci vlivu na povrchové a podzemní vody jsou v závazném stanovisku formulována odpovídající doporučení.

### **Vlivy na půdu**

Dokumentace uvádí, že celkový trvalý zábor ZPF vyvolaný stavbou činí cca 15 088 m<sup>2</sup> s tím, že trvalý zábor je realizovaný na pozemcích v třídách ochrany I., II., IV. a V. s tím, že většina záborů je realizována v třídách ochrany I. a II.

Obecně ve vztahu k existující třídě ochrany lze záměr z hlediska velikosti vlivu označit za středně velký, z hlediska významnosti vlivu za významný. Jedná se však o veřejně prospěšnou stavbu.

### **Vlivy na přírodní zdroje**

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



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

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

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

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

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

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

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

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

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

Při respektování podmínek závazného stanoviska je záměr akceptovatelný.

### **Vlivy na krajinu a její ekologické funkce**

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

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

### **Vlivy na hmotný majetek a kulturní památky**

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

## Vlivy na životní prostředí a veřejné zdraví přesahující státní hranice

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

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

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

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

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

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

Vzhledem k jednovariantnímu řešení záměru se nestanovuje ani pořadí variant.

### 5. Vypořádání vyjádření k dokumentaci

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

- 1) Krajský úřad Moravskoslezského kraje, Odbor životního prostředí a zemědělství, vyjádření č.j.: MSK 93728/2022 ze dne 4.7.2022
- 2) Magistrát města Ostravy, Odbor ochrany životního prostředí, vyjádření č.j.: SMO/387631/22/OŽP/Mrt ze dne 27.6.2022
- 3) Magistrát města Frýdku-Místku, Odbor životního prostředí a zemědělství, vyjádření č.j.: MMFM 88922/2022 ze dne 1.7.2022
- 4) Česká inspekce životního prostředí, oblastní inspektorát Ostrava, vyjádření č.j.: ČIŽP/49/2022/5623 ze dne 2.6.2022
- 5) Krajská hygienická stanice Moravskoslezského kraje se sídlem v Ostravě, vyjádření č.j.: KHSMS 254886/2022/OV/HOK ze dne 29.6.2022
- 6) Statutární město Ostrava, vyjádření č.j.: SMO/387636/22/OŽP/Mrt ze dne 4.7.2022
- 7) Město Šenov, vyjádření č.j.: MeUS 02346/2022/PKK ze dne 30.6.2022
- 8) Obec Dobrá, vyjádření č.j.: SO/1429/2022 ze dne 20.6.2022
- 9) Dotčená veřejnost: Občanské sdružení Střítež za zdravé životní prostředí z.s. – „Oprava textu“ vyjádření ze dne 6.7.2022

10) Veřejnost: Občan Lískovce, vyjádření ze dne 20.6.2022

Vypořádání relevantních připomínek a požadavků vzešlých z obdržených vyjádření k dokumentaci záměru „Optimalizace a elektrizace trati Ostrava-Kunčice – Frýdek-Místek“ bylo uvedeno v posudku zpracovaném ve smyslu § 9 a dle přílohy č. 5 zákona o posuzování vlivů na životní prostředí.

Oprávněné požadavky vyplývající z těchto vyjádření včetně výstupů z veřejného projednání záměru byly zpracovatelem posudku vypořádány, komentovány a relevantní požadavky byly zahrnuty či zohledněny při formulaci podmínek návrhu závazného stanoviska.

Vypořádání jednotlivých vyjádření k dokumentaci záměru „Optimalizace a elektrizace trati Ostrava-Kunčice – Frýdek-Místek“ zpracovatelem posudku a úplná znění vyjádření obdržených k dokumentaci záměru je zveřejněno na: [https://portal.cenia.cz/eiasea/detail/EIA\\_MS2254](https://portal.cenia.cz/eiasea/detail/EIA_MS2254) v části „Posudek“, odrážka „Text posudku“.

Vypořádání zaslaných připomínek k dokumentaci posuzovaného záměru je příslušným úřadem provedeno souhrnně s ohledem na jednotlivé oblasti připomínek a vyhodnocení jejich závažnosti (nejedná se o doslovné citace z doručených vyjádření).

**1) Krajský úřad Moravskoslezského kraje, Odbor životního prostředí a zemědělství** (č.j.: MSK 93728/2022 ze dne 4.7.2022), ve svém vyjádření uvádí:

Z hlediska ochrany přírody a krajiny, uvádí, že bylo vydáno souhlasné závazné stanovisko č.j. MSK 85115/2021 ze dne 15.7.2021 k zásahům do ochranného pásma přírodní památky Mokřad u Rondelu. Dále uvádí stanovisko č.j. MSK 90481/2021 ze dne 30.7.2021, kterým byl vyloučen vliv na území soustavy Natura 2000. Krajský úřad v souladu s § 90 odst. 18 zákona o ochraně přírody a krajiny dále sděluje, že v případě škodlivého zásahu do přirozeného vývoje zvláště chráněných živočichů nebo rostlin je potřeba povolení výjimky dle § 56 zákona o ochraně přírody a krajiny.

Z hlediska odpadového hospodářství upozorňuje na správné nakládání s odpady v souladu se zákonem o opadech, respektování závazné části Plánu odpadového hospodářství Moravskoslezského kraje.

*Vzhledem k obsahu jsou vyjádření ponechána bez komentáře. Jedná se upozornění na zákonné povinnosti, kterými se oznamovatel musí řídit bez ohledu na proces posuzování vlivů na životní prostředí.*

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

*Je patrné, že stavba bude realizována v ochranném pásmu lesa; současně jsou patrné i nároky na odnětí z PUPFL. Protože se tato problematika řídí příslušným složkovým zákonem, není nutné formulovat podmínky*

do návrhu závazného stanoviska. Negativní dopady na ekologické hodnoty území způsobené kácením dřevin by tedy neměly být vztahovány pouze na kácení mimolesní zeleně, ale i na lesní porosty. Ve vztahu k zásahům do pozemků v kategorii PUPFL jsou ve stanovisku formulovány podmínky pro minimalizaci vlivů záměru.

**2) Magistrát města Ostravy, Odbor ochrany životního prostředí** (č.j.: SMO/387631/22/OŽP/Mrt ze dne 27.6.2022) Z hlediska ustanovení zákona č. 254/2001 Sb., o vodách a o změně některých zákonů, ve znění pozdějších předpisů, které jsou v jeho kompetenci, má MMO OOŽP k předmětnému záměru tyto připomínky:

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

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

**3) Magistrát města Frýdku-Místku, Odbor životního prostředí a zemědělství** (č.j.: MMFM 88922/2022 ze dne 1.7. 2022), z hlediska ochrany přírody a krajiny uvádí - Realizací záměru dojde k dotčení významných krajinných prvků - vodních toků, lesů (dále jen VKP), ve smyslu ust. § 3 odst. 1 písm. b) zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „zákon o ochraně přírody a krajiny“). Zásadní zásahy do VKP jsou řešeny v předložené dokumentaci a biologickém hodnocení, kde jsou navrženy kompenzační opatření, a je zhodnocena migrační prostupnost. Úpravou sítí (např. zabezpečovacího zařízení vleček, TZZ, SZZ) však dojde k dotčení i jiných VKP, které nejsou zmíněny. Např. úpravou zabezpečovacího zařízení vlečky č. 6020 zřejmě dojde k zásahu do břehového porostu sousedních rybníků a křížení vodního toku Ščučí a Oprechtický potok (IDVT10215238). Při úpravách zabezpečovacího zařízení vlečky č. 6023 a úpravách jiných sítí dojde rovněž ke křížení vodních toků. Dle názoru orgánu ochrany přírody by také tato dotčení VKP měla být v dokumentaci a posouzení alespoň zmíněna.

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

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

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

**4) Česká inspekce životního prostředí, oblastní inspektorát Ostrava** (č.j.: ČIŽP/49/2022/5623 ze dne 2.6.2022), z hlediska odpadového hospodářství ČIŽP požaduje vzhledem k tomu, že převážnou část odpadů vznikajících v rámci realizace záměru budou tvořit odpady skupiny č. 17 Katalogu odpadů (stavební a demoliční odpady), aby v rámci realizace stavby byly tyto odpady přednostně využívány v rámci dané stavby, kdy mohou nahradit primární suroviny, avšak za maximálního dodržení navrhovaných opatření při

procesu jejich úpravy (recyklace), tedy řádného provozu recyklačních linek (umístění, zpracování vlhkého materiálu, zkrápění). Dále ČIŽP upozorňuje na nutnost ověření „kvality“ odpadů dle požadavků legislativy v případě jejich využití či odstranění v zařízení oprávněných osob (rozbory odpadů), kdy vzhledem k jejich předpokládanému množství, by měly být již před samotným zahájením stavebních prací, smluvně ošetřena „koncová“ zařízení k nakládání s odpady, kde budou odpady finálně využity či odstraněny. Výše uvedený požadavek by měl zabránit možným nežádoucím vlivům, kterými mohou být na základě zkušeností z inspekční činnosti např. nepovolené deponie odpadů. ČIŽP požaduje výše uvedené zpracovat do podmínek realizace záměru.

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

**5) Krajská hygienická stanice Moravskoslezského kraje se sídlem v Ostravě** (č.j.: KHSMS 254886/2022/OV/HOK ze dne 29.6.2022) ve vyjádření uvádí - po zhodnocení souladu předložených podkladů s požadavky předpisů v oblasti ochrany veřejného zdraví Krajská hygienická stanice Moravskoslezského kraje se sídlem v Ostravě vydává podle § 6 odst. 8 zákona č. 100/2001 Sb., a podle ustanovení § 82 odst. 2 písm. i) zákona č. 258/2000 Sb., toto vyjádření:

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

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

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

*Vzhledem k obsahu je vyjádření ponecháno bez komentáře. Ve stanovisku jsou navrženy podmínky, které se týkají minimalizace hlukové zátěže, požadavky na aktualizaci hlukové (akustické) studie atd.*

**6) Statutární město Ostrava** (č.j.: SMO/387636/22/OŽP/Mrt ze dne 4.7.2022)

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

*Vzhledem k obsahu je vyjádření ponecháno bez komentáře.*

**7) Město Šenov** (č.j.: MeUS 02346/2022/PKK ze dne 30.6.2022)

Město Šenov, jako dotčený územní samosprávný celek souhlasí s dokumentací záměru „Optimalizace a elektrizace trati Ostrava-Kunčice - Frýdek-Místek“.

*Vzhledem k obsahu je vyjádření ponecháno bez komentáře.*

**8) Obec Dobrá** (č.j.: SO/1429/2022 ze dne 20.6.2022), ve svém vyjádření uvádí – k uvedené dokumentaci uvádíme, že v části B.I.6. v kapitole „Železniční přechody a přejezdy“ je uvedeno, že na území obce Dobrá dojde ke zrušení železničního přejezdu P8308 v km 117,109.

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



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

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

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

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

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

*Krajský úřad se s názorem zpracovatele posudku ztotožňuje. Uvedená podmínka sice přímo nesouvisí s ochranou životního prostředí, nicméně zrušení přejezdu může mít vliv na situaci na „objízdných“ trasách a pohodu obyvatelstva, proto krajský úřad s navrženou podmínkou souhlasí.*

## **9) Dotčená veřejnost - Občanské sdružení Střítež za zdravé životní prostředí z.s. – „Oprava textu“ (ze dne 06.07. 2022)**

### ***zachován pravopis dodaného vyjádření***

K Příloze č. 3

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

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

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

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

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

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

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

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

V navržených opatřeních chybí opatření z hlediska hluku na objízdné trase Dobrá – Český Těšín.

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

Recyklační linka:

- neumisťovat do míst kde by bylo potřeba kácet vzrostlé stromy.

Požadujeme úpravu podmínky: kácení stromů pouze ve vegetačním klidu.

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

Dále nebylo vypracováno variantní řešení u dočasných záborů lesních pozemku o ploše 6682 m<sup>2</sup>.

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

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

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

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

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

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

**10) Veřejnost - Občan Lískovce** (ze dne 20.6.2022), ve vyjádření uvádí - vlivem restrukturalizace těžkého a důlního průmyslu došlo k výraznému poklesu zájmu cestovat a přepravovat náklad po předmětné železniční trati. Osobní dopravu nahradily automobily, nákladní, autodoprava. Mám za to, že studie na tento projekt byla vypracována již v minulém století a na tyto změny nikdo nerefletoval. Jsem pro elektrifikaci, ale připadá mi bezpředmětné zhotovení obousměrné trati.

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

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

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

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

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

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

*Každopádně v návrhu závazného stanoviska jsou formulovány podmínky, které se týkají minimalizace hlukové zátěže, požadavky na aktualizaci hlukové (akustické) studie atd.*

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

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

*Krajský úřad pro úplnost uvádí, že k záměru bylo svoláno Veřejné projednání, na kterém mohly být rovněž vzneseny konkrétní připomínky a požadavky a účastnily se ho osoby kompetentní k projednání tohoto záměru. Zákon o posuzování vlivů na životní prostředí nemůže řešit případné snížení ceny nemovitostí. K záměru bylo doručeno vyjádření Krajské hygienické stanice, která jako orgán ochrany veřejného zdraví s předloženým záměrem souhlasí.*

**Veřejné projednání záměru** se konalo 3.8.2022 od 15:30 hodin v Kině Panorama, Nádražní 573, Paskov. Veřejného projednání se účastnili zástupci dotčených územně samosprávných celků i veřejnost. Z veřejného projednání byl pořízen zápis.

Příslušný úřad konstatuje, že vlivy posuzované v rámci procesu posuzování vlivů na životní prostředí byly hodnoceny jako přijatelné s nevýznamným, případně minimálním vlivem na životní prostředí a veřejné zdraví.

Oznamovatel je v rámci následných správních řízení, při realizaci a provozu záměru, vázán závazným stanoviskem, které vychází z dokumentace a posudku záměru. Ve stanovisku jsou uvedeny podmínky pro přípravu, realizaci a provoz záměru, které z velké části vychází z opatření navrhovaných v dokumentaci a oznamovatel je povinen je při přípravě, realizaci a provozu záměru respektovat.

## 6. Okruh dotčených územních samosprávných celků

Kraj: Moravskoslezský  
hlavní úpravy: Ostrava, Vratimov, Řepiště, Frýdek-Místek, Staré Město, Sviadnov  
kabelová trasa: Dobrá, Nošovice, Havířov, Paskov, Žabeň, Šenov

### Platnost tohoto závazného stanoviska:

Ve smyslu § 9a odst. 3 věty první a druhé zákona o posuzování vlivů na životní prostředí je toto závazné stanovisko podkladem pro vydání rozhodnutí v navazujících řízeních a oznamovatel jej předkládá v žádosti

jako jeden z podkladů pro navazující řízení podle těchto předpisů. Ohledně navazujícího řízení viz též ustanovení § 3 písm. g) a § 9b a následujících zákona o posuzování vlivů na životní prostředí.

Podle § 9a odst. 4 zákona o posuzování vlivů na životní prostředí platnost tohoto závazného stanoviska je 7 let ode dne jeho vydání. Tato platnost může být na žádost oznamovatele prodloužena o 5 let, a to i opakovaně, pokud nedošlo ke změnám podmínek v dotčeném území nebo poznatků a metod posuzování, v jejichž důsledku by záměr mohl mít dosud neposouzené významné vlivy na životní prostředí. Žádost o prodloužení platnosti stanoviska musí být podána před jejím uplynutím; platnost stanoviska neuplyne, dokud není žádost vyřízena. Součástí žádosti o prodloužení platnosti stanoviska je podklad obsahující popis aktuálního stavu dotčeného území včetně souhrnu změn oproti stavu v době vydání stanoviska. Dojde-li ke zrušení rozhodnutí v navazujícím řízení v prvním stupni podle odstavce 3 věty třetí, má se za to, že platnost stanoviska neuplyne dříve než 60 dnů po dni, kdy ke zrušení takového rozhodnutí došlo.

Datum vydání tohoto závazného stanoviska je den předání stejnopisu písemného vyhotovení tohoto závazného stanoviska k doručení, popřípadě jiný úkon k jeho doručení, provádí-li je správní orgán sám, a to ve smyslu § 154 správního řádu za přiměřeného použití ustanovení § 71 odst. 2 písm. a) správního řádu, které je potřebné z důvodu absence speciální právní úpravy.

## Poučení

Závazné stanovisko lze přezkoumat pouze v rámci odvolacího řízení proti rozhodnutí, které bude tímto závazným stanoviskem podmíněno. Jestliže odvolání směřuje proti obsahu závazného stanoviska, vyžádá podle § 149 odst. 7 správního řádu odvolací správní orgán zrušení, změnu nebo potvrzení závazného stanoviska od správního orgánu nadřízeného správnímu orgánu příslušnému k vydání závazného stanoviska. V předmětné věci je nadřízeným správním orgánem krajského úřadu Ministerstvo životního prostředí.

**Krajský úřad žádá statutární města Ostravu, Frýdek-Místek, Havířov, města Vratimov, Paskov, Šenov a obce Řepiště, Staré Město, Sviadnov, Dobrá, Nošovice, Žabeň jako dotčené územní samosprávné celky podle § 16 odst. 1 až 3 zákona o posuzování vlivů na životní prostředí o zveřejnění tohoto závazného stanoviska na své úřední desce, a to po dobu nejméně 15 dnů a o vyrozumění o tomto zveřejnění.** Závazné stanovisko je zveřejněno po dobu 15 dnů také na internetu na adrese [www.msk.cz](http://www.msk.cz), odkaz: úřad – úřední deska – E.I.A., SEA – Projednávané záměry, a to pod názvem: Optimalizace a elektrizace trati Ostrava-Kunčice – Frýdek-Místek. Veškeré informace o záměru jsou zveřejněny na webových stránkách [http://portal.cenia.cz/eiasea/view/eia100\\_cr](http://portal.cenia.cz/eiasea/view/eia100_cr), kód záměru MSK2254.

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

## Rozdělovník

### Oznamovatel:

- Správa železniční dopravní cesty, státní organizace, Dlážděná 1003/7, 110 00 Praha 1, prostřednictvím svého zástupce: Ecological Consulting a.s., Legionářská 1085/8, 779 00 Olomouc (zástupce oznamovatele)

### Dotčené územní samosprávné celky

- Moravskoslezský kraj, hejtman kraje, zde
- Statutární město Ostrava, Prokešovo náměstí 1803/8, 702 00 Ostrava
- Statutární město Frýdek-Místek, Radniční 1148, 738 22 Frýdek-Místek
- Statutární město Havířov, Svornosti 86/2, 736 01 Havířov
- Město Vratimov, Frýdecká 853, 739 32 Vratimov
- Město Paskov, Nádražní 700 739 21 Paskov
- Město Šenov, Radniční náměstí 300, 739 34 Šenov
- Obec Řepiště, Mírová 178, 739 31 Řepiště
- Obec Staré Město, Jamnická 46, 738 01 Frýdek-Místek
- Obec Sviadnov, Na Drahách 119, 739 25 Sviadnov
- Obec Dobrá, Dobrá 230, 739 51 Dobrá
- Obec Nošovice, Nošovice 58, 739 51 Dobrá
- Obec Žabeň, Žabeň 62, 738 01 Frýdek - Místek

### Dotčené správní úřady

- Magistrát města Ostravy, odbor ochrany životního prostředí, Prokešovo náměstí 1803/8, 702 00 Ostrava
- Magistrát města Frýdku-Místku, odbor životního prostředí a zemědělství, Radniční 1148, 738 22 Frýdek-Místek
- Magistrát města Havířov, odbor životního prostředí, Svornosti 86/2, 736 01 Havířov
- Krajská hygienická stanice Moravskoslezského kraje se sídlem v Ostravě, Na Bělidle 7, 702 00 Ostrava
- Česká inspekce životního prostředí, oblastní inspektorát Ostrava, Valchařská 15, 702 00 Ostrava
- Krajský úřad Moravskoslezského kraje, odbor životního prostředí a zemědělství, zde

### Dále obdrží

- Moravskoslezský kraj, členka rady kraje MUDr. Zdenka Němečková Crkvenjaš, MBA, zde
- RNDr. Tomáš Bajer, CSc., Šafaříkova 436, 533 51 Pardubice