

č nepokázaný impulzivity huku pak následně odpovídá i případné použití metodologie predikce teakového typu huku.

Následný na snížení huku, který uvedl zpracovatel posudu jsem podkladem pro další rozpracování v rámci projektové přípravy stavby.

V kapitole III.6 stanoviska je uvedena podmínka řešení otázky rozřadovacího rádraží v Českém Těšíně tak, aby byly splněny zákonné požadavky na ochranu životního prostředí a nejmenší vlivu huku a vibrací.

Je nutné přehodnotit a prokázat skutečný charakter huku, zpřesnit akustickou situaci v okolí seřazovacího rádraží a samozřejmě optimalizovat a doplnit návrhy protihukových opatření za účelem minimalizace jíz dnes problematické akustické situace.

Je nutné podkopat, že součástí optimalizace železniční trati není úprava stávajícího seřazovacího rádraží. Podoba stávajícího seřazovacího rádraží zůstane zachována s výjimkou formální úpravy některých kolejových napojení. Z modernizované kolej budou možný primá pouze svazky pátek. Technologie zásobování a odvozu výrobků z PZ Nováky bude probíhat výhradně formou ucelených vlaků. Vlaky se budou v ŽSR Český Těšín pouze křížovat, popř. méně směr jízdy. V žádém případě tedy množství seřazovacích prací nesouval výrobou z PZ Nováky ani s optimalizací tratě.

- Při povrchování výkresů VAR 1 2B 3D a výkresu VAR 1 2B 3N jsou zjevné nesrovnalosti. Zjevně je to zejména pro oblast, v níž se pro noc předpokládají hodnoty huku na úrovni 50 – 55 dB a pro den hodnoty huku na úrovni 45 – 50 dB. Rozdíl až 10 dB zadává pochybnost o vypořádání hodnot hukových map a údajů, s nimiž huková studie pracuje.

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

Pro výpočet dle dostupných informací a vstupních dat byly použity relevantní údaje. Byl vytvořen 3D model, při zprůřezování a doplnění matematického modelu, konkrétně akustických útulňových vlastností lesního komplexu, což bylo prováděno jako poslední fáze výpočtu plánového rastrování v okolí Stříteže nedošlo při exportu výpočtu modelových výpočtů v souladu cca 80 akustických map do pdf formátu v rámci doplněné dokumentace EIA k vyexportování poslední verze hladin akustického tlaku pro tuto lokalitu. Změna nemá vliv na navrhovanou protihukovou opatření. Jednalo se pouze o grafické zobrazení. Pro návrh protihukových opatření

- Zpracovatel posudu uvádí na str. 114, že s vlaky zajíždějícími do stanice Frýdek-Místek ze směru Český Těšín je v hukovu studii počítáno. Požadavek na doložení tohoto tvrzení a provedení přesných měření huku v lokalitě při zajíždění a průjezdech plně naložených nákladních vlaků. Tepřve poté je možno věrohodně zpracovat studii a navrhnut patřičná protihuková opatření.

Rovněž požaduje prodloužení protihukových stěn směrem ke stanici tak, aby co nejvíce chránily příslušné objekty bydlení.

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

V kapitole III.6 tohoto stanoviska je uvedeno: „V dalším stupni projektové dokumentace bude zpracována v rámci zpřesnění všech vstupních dat i zpřesnění akustické studie včetně optimalizace navrhovaných PHO a výpočtu tzv. řasidelného huku (úrazovění huku na fasádě po patrech) pro nejbližších chráněnou zástavbu v okolí železniční tratě“. V rámci této studie je možné pro zpřesnění provést i doplnění měření pro zdroje huku, které jsou implementovány ve výpočtovém software (naložené nákladní vlaky), ale jako další kontrolní mechanismus.

- Tendenční sny o přecenění výše hukového zatištění obyvatel při stávajícím provozu.

Zpracovatel posudu nesledoval ve vyhodnocení počátkující akustické situace žádnu nesrovnalost. Pro účely zpracování hukové studie bylo navíc provedeno měření pojíždění vlakův souprav, které sloužilo pro kontrolu výpočtového modelu pro stav měřených hodnot tak, aby co nejvíce odpovídal realitě. Byl také

tel.: 595 622 222 IČ: 70806929 Bankovní spojení: Česká spořitelna, a. s. – centrála Praha
fax: 595 622 126 DIČ: CZ 70806929
Užití hotiny Po a St 9:00–17:00; Ut, Čt a Vt 9:00–14:30 číslo: 16506763/99/0800
www.kz-moravskoslezsky.cz

vyhodnocen stav bez realizace optimalizace této tratě. Zpracovatel posudu upozorňuje, že právě tento stav je tim, který je treba porovnávat s předloženým zámkem, neboť k navýšení dopravy bez ohledu na optimalizaci této tratě dojde.

- Referenční body pro zpracování hukové studie jsou nevhodně vybrány (měření bylo prováděno jen v místech, kde je dnešní huk nejvyšší a výhýbá se lokality, kde má huk jen nepatrný dopad), počet referenčních bodů je malý.

Podrobnejší informace o položce akustické zátěže celého zájmového území je možné čerpat z hukových map, které jsou přílohou Hukové studie. Na těchto mapách jsou zaznamenána jednotlivé hukové pásma, je tedy možné poměrně jednoduše odčítať, v jakém hukovém pásmu se vybraný objekt nachází. Kontrolní body jsou pak jedním z podkladů pro blížší posouzení akustické situace v zájmovém území, ve kterých je možné sledovat vývoj a porovnat vliv jednotlivých variant. Pro tyto kontroly výpočetní body, které jsou umístěny před okny objektů a vzdáleností 2 m od fasády, byla spočtena ekvivalentní hladina akustického tlaku a všechny započítány reflekt akustické energie. Výpočetní body byly vybrány správně, tzn. v nejpříznivějších místech – kde se zdroji huku. Ostatní řešení i se započítáním reflekt budou vždy zatíženy podstatně méně než řešení vystavěné přiměřenou dopadu akustické energie.

Hodnocení ekvivalentních hladin akustického tlaku A bylo v rámci Hukové studie provedeno pro celkem 153 vybraných výpočetních bodů (Frýdek-Místek – 49 výpočetních bodů, Dobrá – 18 výpočetních bodů, Dobratice – 9 výpočetních bodů, Hnojnice – 15 výpočetních bodů, Svitávka – 5 výpočetních bodů, Ropice – 10 výpočetních bodů, Český Těšín – 47 výpočetních bodů). Při dalším zvyšování počtu těchto bodů by se již porovnání stalo nepřesnějším.

Pokryt výše uvedeného provozem železniční tratě výpočetní body se jeví proto dostačující. V komplikovaném území, ve kterém se nachází chráněná zástavba je intenzita potřícty výpočetní body výrazně vyšší (např. ve Frýdku-Místku, Českém Těšíně).

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

- Kontrolní měření provedené autory připomínky prokázala, že doby průjezdu vlaků kolem měřicích bodů jsou značně nadměrná, to se odráží ve výpočtech přiměřeného akustického zatištění na počtu dobu, kterou určuje metodika měření huku.

Doba průjezdu jednotlivých vlakových souprav kolenem měřicího místa je samozřejmě závislá na typu vlaku, jeho rychlosti, jeho délce a také na délce definovaného úseku sledování akustického děje, který musí být vysoký než je hukové výšky v dané lokalitě. To se samozřejmě zjistí ze sekundových náhrad průběhu okamžitých hladin.

Při měření akustického děje přejede vlak kolenem měřicího místa se nebere v úvahu pouze přejede vlaku v profilu kolenem mikrofonu, ale podstatně delší dráhu. Proto pro povrchování jednotlivých sledování bylo nutné znát sledování délky dráh projíždějících vlaků. Při měření a stanovování hladiny zvukové expozice SEL z jednotlivých zvukových událostí je užívána i doba, ze které byla tato hladina stanovena. Doba průjezdu, která byla vzdála od stanovení Læg, t. n. dobu SEL musí být taková, když průběh okamžitých hladin akustického tlaku A vystoupí dostačujícě nad hukové pozadí oblasti, a proto je možné, že se autorům této připomínky zdaly být délky průjezdu, které byly využity ve vyhodnocení Læg, t. n. SEL nadměrnou. Závisí to též i na místních podmínkách.

Dále autorů spřízněn vztah k vyhodnocení jednotlivých průjezdů především hladinu zvukové expozice SEL, neboť tato hladina charakterizuje celkovou akustickou energii za dobu trvání akustického děje vztázenou na 1 s. Tím pádem je možné povrhovat energeticky různé dráhy akustické děje mezi sebou a vypočítat při značnosti počtu dráh délky průjezdu, nad hukové pozadí oblasti, a proto je možné, že se autorům této připomínky zdaly být délky průjezdu, které byly využity ve vyhodnocení Læg, t. n. SEL nadměrnou. Závisí to též i na místních podmínkách.

Dále autorů spřízněn vztah k vyhodnocení jednotlivých průjezdů nad hukové pozadí oblasti, a proto je možné povrhovat energeticky různé dráhy akustické děje mezi sebou a vypočítat při značnosti počtu dráh délky průjezdu, nad hukové pozadí oblasti, a proto je možné, že se autorům této připomínky zdaly být délky průjezdu, které byly využity ve vyhodnocení Læg, t. n. SEL nadměrnou. Závisí to též i na místních podmínkách.

tel.: 595 622 222 IČ: 70806929 Bankovní spojení: Česká spořitelna, a. s. – centrála Praha
fax: 595 622 126 DIČ: CZ 70806929
Užití hotiny Po a St 9:00–17:00; Ut, Čt a Vt 9:00–14:30 číslo: 16506763/99/0800
www.kz-moravskoslezsky.cz

Výsledkem. Tento postup, ale i přečerpávání je v souladu s ČSN ISO 1996. Autor posudu na základě dostupných podkladů nezjistil v tomto postupu pochybnosti.

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

Doležit akustické studie z analogické tratě tak, aby byly zachovány veškeré srovnatelné parametry a nebylo nutné nic normativizovat. Či přepracovávat na stav posuzované trati bylo velmi obtížné. Snížení huknosti, resp. snížení emisní huknosti modernizované (optimalizované) tratí oproti stavu bez optimalizace výplývá z měření, kterí se prováděla a ŽDCD je mělo možnost získat a prezentovat. Tato měření prokazují objektivní snížení huknosti nových kolejových svršek.

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

Může být že výpočtu zahrnuto např. podle grafikonu dopravy 7 manipulačních – nákladních vlaků, které ve skutečnosti mezi Hnojnicemi a Českým Těšínem v současném dobu vůbec nejezdí?

Situace v intenzitách i jízdním řádu se na dráhách využívají minimálně jednu ročně. Zpracovatel Hukové studie využívá z oficiálně dostupných údajů o intenzitách dopravy na železniční trati, tj. z grafikonu platného v době zpracování dokumentace EIA, případně doplněné dokumentace EIA.

- Rozdíl v hukových mapách – oznamení, resp. dokumentace vs. doplněná dokumentace – výkres 2 SS 2B.

- Rozdíl v hukových mapách – oznamení, resp. dokumentace vs. doplněná dokumentace – výkres 3 VSPH (noc) vs. doplněná dokumentace – výkres VAR 1 2B 3N (noc) – v oznamení, resp. dokumentaci byl huk 5 – 10 dB menší než v doplněné dokumentaci EIA.

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

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

Varování 1 měř skutečnosti „výpočtu“ zobrazení huku z komunikací I/68. To je z důvodu, aby bylo možné zvýraznit stav, když je patrný útltek navrhovaných PHC ve vztahu k železničnímu huku. Výpočet, že by bylo „zpravidla“ i zobrazení huku z komunikací, nebyl by tento útltek tak patrný. To, že však pro bylo počítáno i s hukem z komunikací dokládají tabulky výpočetových bodů č. 2B-26 až 2B, kde je jasné patrný podíl jednotlivých zdrojů huku a jejich kumulativní vliv. I z této tabulky vyplyvá, že varianta 1 je v tomto úseku o něco horší než varianta 2.

- Rozdíl v hukových mapách – varianta č. 1 den (var 1 2B 3D) a varianta č. 1 noc (var 1 2B 3N) – v oblasti 127,9 až 128,6 drážního km je zjevná chyba výpočtu – varianta den má v oblasti

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

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

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

Změna nemá žádný vliv na navrhovanou protihukovou opatření. Jednalo se o grafické zobrazení. Pro návrh protihukových opatření však byl použit správný model a vzhledem k příštěním nočním limitům je navíc provoz zpravidla určující z hlediska návštěv PHO.

- Prováděno srovnávání měření – v měřicím bodu Hnojník čp. 69 u mostu – zjistěno hukové pozadí 48,4 dB (tekoucí splav) – v protokolu není uvedeno hukové pozadí (obdobně je tomu v Ropici a M Český Těšín, Horní 35).

Měření akustického tlaku pro hukovou studii, která byla přílohou č. 17 doplněné dokumentace EIA, byla z velké části zpracovávána externími měřicími firmami (Větrník měřítko). Prováděná měření nebyla zaměřena na zjistění celkové akustické situace v daném území, ale četě na huk ze železničního provozu. Tomu také odpovídala i zvolená metoda měření v souladu s normou ČSN ISO 1996. Tzv. že na většině míst byly měřeny výšky pouze akustické události odpovídající průjezdům jednotlivých vlaků a hodnoty těchto událostí byly stanovovány z naměřeného průběhu hladin akustického tlaku, který byl srovnáván v 1s náhradách. Huk odpovídající průjezdu vlaku v daném místě patří k kvantifikovanému buď pomocí hladin akustického tlaku SEL nebo pomocí ekvivalentních hladin akustického tlaku A pouze za dobu průjezdu vlaku. Tyto hladiny se tedy zjistují z naměřeného průběhu tak, že ze výpočtu SEL nebo Læg zjistováné akustické události, v daném případě průjezd jednotlivých vlakových souprav, se berou pouze hodnoty, které vystoupí nad hukové pozadí v době sledování a to tak, aby hodnoty byly být výšky během počítání ovlivněny. Tento postup je v souladu s normovými požadavky ČSN ISO 1996. U měření prováděných firmou Ecological Consulting byly zjištěny výsledky, že hodnoty průjezdu, a i celkový huk akustického tlaku A v době provádění hukové sondy. V nájemných datech jsou uvedeny správné i hodnoty procentního rozložení hladin akustického tlaku A v době měření i v Læg a huku Læg, která charakterizuje ve smyslu citované normy ČSN ISO 1996 hladin akustického tlaku prostředí – tzv. praktické hukové pozadí). Je tohle huk akustického tlaku A, která se v daném místě vyskytuje jen v 90 % doby měření.

Vzhledem k tomu, že měření slouží k především měření pro kvantifikaci hladin akustického tlaku A z provozu na železniční trati, byly zjištovány hodnoty akustických dějů – průjezdů vlakových souprav nad hukovinou huku pozadí a tedy zvolené postupy měření i výhodnosti zvoleného výpočetového intervalu pro hukovou studii. Vzhledem k velikosti energie akustického signálu průjezdu vlaku k hukové pozadí v případě nevhodné zvoleného výpočetového intervalu pro hukovou studii, č. Læg, průjezd byl čtyři a ovlivněny těchto hodnot případným hukovým pozadím na začátku a konci akustického děje – průjezdu vlaku v porovnání s energií sledovaného akustického signálu průjezdu zanedbatelné.

- Prováděno srovnávání měření – v měřicím bodu Hnojník čp. 69 - délka průjezdu vlaků v sekundách neodpovídá s uvedeným časem oficiálního měření (zejedná stejně vlaky).

Dležitost faktorem pro určení doby projíždějícího vlaku v okolí měřicího místa je jeho rychlosť a délka a také doba, když projíždějící vlak projíždí hukovou studií. Tzv. že se sekundově měřená délka průběhu okamžitých hladin akustického tlaku A srovnává s měřenou v sekundových náhradách hladin akustického tlaku v profilu kolenem měřicího mikrofonu, ale podstatně delší dráhu. Proto pro povrhování bylo nutné znát sledování délky dráh projíždějících vlaků.

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

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

Měřicí body byly vybrány správně, tzn. především v nejpříznivějších místech – směrem ke zdroji huku a ze zákona ve vztahu k obecně chráněné zástavbě.

V rámci Hlukové studie Doplňné dokumentace EIA jsou doloženy i plošné výpočtové hlukové mapy. Z těchto map je možné odčíst slávající, resp. výhledovou akustickou záťaze v zmíněných klidových oblastech.

- Protokol o měření hluku č. 19/2007 Ing Petr Vrana – udána max. rychlosť pro osobní vlaky 100 km/hod. Na slávající trati však není max. rychlosť 100 km/hod.

Není jasné, proč autor protokolu tuto hodnotu všebe udával, neboť při měření ji nesledoval a do výpočtu celkové ekvivalentní hladin rychlosť nevstupuje a je tedy nadbytečný. Lze pro den i noc se vypočítávat dle ČSN ISO 1996 pouze z hodin SEL a po čase vzhledem k výběru údajů. Tento údaj tedy nemá vliv na deklarované hodnoty v posudku.

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

V kapitole 4 předložené Hlukové studie nejsou uvedena základní faktury, a to jaké konkrétní výpočtové metodiky byly použity pro výpočet tlaku ze silničního a železničního provozu. Zpracovatel stavu popisuje použití české výpočtové metodiky. - Metodické pokyny pro výpočet hladin tlaku z dopravy ve znění jejich novel, avšak není jasné, co z této pokyny bylo využito. K výpočtu, neboť použití software nedisponeje tímto českou výpočtovou metodikou. Proto může tato uvedená informace působit bez blížšího vysvětlení zavádějícím dolněm.

To samé platí i pro železniční tlak, kde již není uvedena žádána informace o použité metodice. Avšak jakákoli z metodik, jak pro výpočet silničního, tak i železničního tlaku využívají svou specifickou zadání a vstupní parametry a tedy nelze a není ani možné je za sebe zaměnit.

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

V souvislosti s posuzovaným zářímenem se nepředpokládají příhraniční vlivy.
Vzdálenost 400 - 500 m od zdroje tlaku je z hlediska vlivnosti vlastnosti akustické energie poměrně značná, proto pro akustickou studii již objekty v této vzdálenosti neřeší. Řešila především nejvíce atakované objekty v bezprostřední blízkosti nádraží.
Obdobně je tomu i u rozptýlové studie.
Přeshraniční vliv zářímena se nepředpokládá.

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

Uvažovaný stav je maximálním stavem, když je možno počítat v jednom směru. Jak bylo řešeno tento stav bude ve skutečnosti následovat, a to v poměru cca 70 % sníženém na Frýdek - Místek a cca 30 % sníženém na C. Těšín. Kapacita 96 vlaků/24 hodin je tzv. teoretická propustnost této tratě, na kterou je trať koncipována. Táto propustnost však v praktickém provozu nelze dosáhnout z důvodu provozních i bezpečnostních, to je vždy jakási provozní rezerva, kterou má každá trať.

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

S uvedeným typizací se lze ztožitit, neboť v rámci doložených studií (Hluková studie, Protokoly o měření vibrací) bylo prokázáno, že na některých místech – jíž se v stávajícím stavu - dochází k překročení hygienických limit.

- Posudek neposuzuje současný technický stav kolejového svrsku ve vztahu k navýšené těžce nákladní dopravě a zvoleným variantám optimalizace.

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

tel.: 595 622 222 IČ: 70890692 Bankovní spojení: Česká spořitelna, a. s. – centrála Praha
fax: 595 622 126 DIČ: CZ70890692 č. účtu: 16005763/98/000
Úřední hodiny: Po a St 9.00–17.00; U, C, P a P 9.00–14.30



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

V kapitole III.6 stanoviska jsou uvedeny podmínky zařízení:

- 1/ Architektonicky řešení jednotlivých protihlukových clon (vč. výměny kolejového svrsku, včetně realizace protihlukových opatření a pokládky antivibracích rohoží). Nerealizace optimalizace této trati, by došlo k nárůstu dopravy nezávisle na posouzení EIA. V Hlukové studii doplněné Dokumentace je tento stav priblížen variantou č.2.

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

Vzhledem k tomu, že proces EIA je vždy v začátku projektového přípravy zářímen, můžete k dispozici tomu odpovídající rozsah, podrobnost a přesnost vstupních dat. Celý proces EIA je tedy záda a za jakých podmínek bylo možné připadne daný zářímen realizovat, či zda ho všebe nerealizovat a také zda existují technické, či jiné možnosti na maximální eliminaci negativních vlivů jednotlivých zářímen. Následně se projektová příprava ve svých jednotlivých etapách zpřesňuje a prochází kontrolami a schvalovacími mechanismy. Zejména standardním postupem v rámci procesu EIA je tedy, že v rámci stanoviska jsou uvedeny podmínky pro další stupně projektových příprav.

V případě předloženého zářímena se tak nejdříve o daném „odsnu problémů pro další etapy“, ale o podmínky řešení těchto problémů i s následujícími mechanismy kontroly jejich plnění. Navíc stanovisko procesu EIA je pouze jedním z podlaží, avšak nemá žádavý charakter. Na rozdíl od podlaží územního rozhodnutí a stavebního povolení, které mají již žádavý charakter. Jde v rámci procesu EIA byly identifikovány jednotlivé vlivy stavby na životní prostředí a obyvatelstvo, jejich velikost a byla navržena případná opatření k omezení či minimalizaci těchto vlivů.

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

- Požadavek na urychlenou realizaci varianty č. 3 předpokládající bezúdržbové napojení ve Frýdku - Místku.

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

Odborněním uvedeného je zjednána fakt, že bezúdržbové napojení na trať Ostrava – Kunice ve Frýdku-Místku je oproti variantě 1 (optimalizace železniční trati) příznivější z hlediska tlaku, mimošit záťaze a zdraví obyvatel, avšak jen v lokálním měřítku. Potivní efekt bezúdržbového napojení je možné očekávat pouze v dotčené části Frýdku-Místku.

Je nutné zdůraznit, že realizace bezúdržbového napojení neznamená, že by na železniční trati v úseku PZ Nošovice – Český Těšín došlo k výraznému poklesu intenzity nákladní dopravy oproti stavu bez realizace bezúdržbového napojení. Pokud poněmene nutnost demolicí stávajících objektů v trase předpokládaného bezúdržbového napojení, pak tato varianta lepší v okolí stávajícího připojení čist. Frýdek-Místek především akustické poměry, a zlepší organizaci provozu v této stanici z hlediska nákladní dopravy. Na preferenci jednotlivých směrů nákladní dopravy z PZ Nošovice nemá realizace bezúdržbového napojení rozhodující vliv.

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

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

Výběr jednotlivých kritérií posuzovaných v rámci multikriteriální analýzy je věc zpracovatele této analýzy. Je možné konstatovat, že všechna klasická a střední kritéria v souvislosti s posouzením vlivu stavby na životní prostředí jsou v této analýze občasena.

- Hluková studie nebyla doplněna o přemístění HYSKO, nejvíce dotčený prostor hlukem a imisemi (Vojkovice č. 62) není rádně zohledněn.

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

Všem chráněným objektům (večeře objekt c.p. 62 ve Vojkovicích), které mohou být realizována optimální trati, tak bude věnována dostatečná pozornost.

- Umístění měřicího místa až po realizaci stavby nic neřeší.

Učelem měření po realizaci zářímena je prokázat, že navržené protihlukové opatření jsou dostatečná a zda budou splnily hygienické limity.

V případě, že by se měření prokázalo, že nejsou splněny hygienické limity, bude třeba učinit dodatečná protihluková opatření a zjednat nápravu tohoto stavu. V tom momentu nebude možné stavbu ani zkoušovat.

Splnění zákonických limit kontroluje orgán ochrany veřejného zdraví.

- Nesouhlas s postrkem nákladních vlaků dieseleovými lokomotivami z vlečky Nošovice do Českého Těšína.

- Požadavek na průtok pouze elektr. lokomotivami.

Jak již bylo dříve uvedeno v posudku, pro postrk jsou předpokládány elektrické lokomotivy. Vlastník dráhy ŽSD s.r.o. preferuje užití elektrických hnacích vozidel na elektrifikovaných tratích s tím, že dieseleová hnací vozidla zpoplatí v rámci případě vyšší satbu.

- Zvýšená pružnost v okolí trati, vření pylových částic.

Z rozpoložky studie jeasné výplývá, že vliv optimalizované železniční trati na kvalitu ovzduší je malý. Porovnání stávajícího stavu a stavu po optimalizaci trati z hlediska koncentrací PM₁₀ (prášek frakce) je uvedeno v následujícím soutěmu:

Polutant	Příspěvek provazu železnice	Příspěvek provozu železnice
	Stávající stav	Výhledový stav
PM ₁₀ – prům. roční koncentr.	max. 0,18 µg/m ³	max. 0,20 µg/m ³
PM ₁₀ – prům. denní koncentr.	max. 12 µg/m ³	max. 12 µg/m ³

V souvislosti s optimalizací železniční trati je možné očekávat díky výšším rychlosťem i větší intenzitě provozu na dané trati vření vzdutku v souvislosti s předjednými jednotlivými vlaků. Významný vliv průjezd vlaků po železniční trati na šíření pylů v prostředí však očekávat neteze.

- Není uvedena větrná růžice. Nelze posoudit důvěryhodnost studie.

Větrná růžice skutečná v příložkách rozptýlové studie doplněné dokumentace EIA uvedena není. Zpracovatel posudku si ji proto vyzdálí jedou z podkladů pro zpracování posudku.

Větrnou růžici pro lokality Frýdek-Místek dodaří ČHMÚ jako charakteristiku větrnou růžici pro hodnocení oblasti. Zpracovatel rozptýlové studie tedy čerpá ze standardních údajů poskytovaných ČHMÚ pro toto území.

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

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

tel.: 595 622 222 IČ: 70890692 Bankovní spojení: Česká spořitelna, a. s. – centrála Praha
fax: 595 622 126 DIČ: CZ70890692 č. účtu: 16005763/98/000
Úřední hodiny: Po a St 9.00–17.00; U, C, P a P 9.00–14.30



Zahrnutí dalších kritérií, jako je např. technická realizovatelnost zářímena č. soutěž s ÚPn, do multikriteriální analýzy je vhodné, ne však bezpodmínečně nutné.

- Nesouhlas se způsobem využitou výhodnější ovlnění krajinného rázu podhorské krajiny.

Zpracovatel posudku hledá výhodnější vlivu stavby na krajinnu a krajinný ráz zářidní nedostatky, které by bránily dalsím projektovým přípravám a realizaci stavby. Rozhodnutí, zda je stavba z hlediska krajinného rázu akceptovatelná či nikoliv bude dálé projednáváno v rámci následujících správních řízení s příslušným orgánem ochrany přírody a krajiny.

- Nesouhlas s tvrzením, že by stavba neměla mit významný vliv na propustnost krajiny a migraci živočichy při realizaci navržených opatření v návrhu stanoviska.

V návrhu stanoviska byl uveden soutěm opatření, které by mělo zajistit zachování migrační propustnosti železničního tělesa, které využívají živočichov.

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

Na základě doplněné dokumentace EIA, obdržených výsledků a dalších podkladů využitých při zpracování posudku hodnotil zpracovatel posudku v návrhu stanoviska všechny tři varianty č. 1 – optimálníce železniční trati v investorem předložené varianty č. 3 – bezúdržbové napojení ve Frýdku Místku a č. 4 – obchvat obce Dobrá. z hlediska životního prostředí při dodaření uvedených podkladů stanoviska jako akceptovatelné. Je nutné podotknout, že varianta č. 3 (bezúdržbové napojení ve Frýdku Místku) a varianta č. 4 (obchvat obce Dobrá) se od varianty č. 1 (optimálníce železniční trati v investorem předložené variantě č. 3) pouze lokálně.

- Požadavek na realizaci zářímena ve variante č. 3 (bezúdržbové napojení ve Frýdku-Místku).

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

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

Je nutné konstatovat, že využití varianty č. 3 nebyly autory posudu vyloučeno.

V posudku v části návrhu stanoviska byly uvedeny všechny tři varianty z hlediska životního prostředí při dodaření uvedených podkladů v návrhu stanoviska hodnoceny jako akceptovatelné.

- Nesouhlas se zkapacitním trati.

Jedná se o vystavení nárožu.

- Posudek nad rámec závěrů multikriteriálního hodnocení provedeného v dokumentaci EIA předkládá další argumenty pro preferenci jediného řešení (varianta 1), je zavádějící.

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

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

- Veli výhodopodobně by zdaleka nejpravděpodobněji výšlo vedení trati v trase rychlostní komunikace R 48.

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

Návrh na řešení železniční dopravy formou samostatné kapacitní trati pouze pro nákladní dopravu v úseku Frydek-Místek – Český Těšín se dle návrhu zpracovatele posudku v současné době nejeví jako ideální a možný. V obecně rovině je možné konstatovat, že i přes určitá pozitiva vedení dvou dopravních koridorů (R48 a případně nové železniční trati) v této blízkosti by realizace železniční trati v novém koridoru znamenala další zábyr pásu a záhadu na krajinu. Bylo by možné rovněž očekávat zvýšení negativních kumulativních vlivů stavby R48 a nové železniční trati, především v hledisech znečištění ovzduší a akustického zatížení území. Ozádkou je rovněž technická náročnost, resp. realizovatelnost navrženého řešení v daném chvíli i časové hledise.

- Nejvíce uvažovaná nulová varianta s budoucím vyloučením, případně zásadním omezením nadávné přípravy v úseku HMMC – Hnojník – Český Těšín a jejím směrováním přes Frydek-Místek a Kunice.

Byla uvažovaná varianta 2, která realizuje dopravu částečně po silnicích a částečně po železnici. K dispozici nejsou legislativní nástroje pro omezení dopravy po železnici. Železniční doprava je v závislosti na hledisech prezentována. I v dopravě po železniční základce zajíždí cesta této přípravy, proto neteze předpokládat, že by zákazník volil délší a tedy dražší variantu přípravy tras, když mu i stávající železniční trať umožňuje kratší trasu dopravy.

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

- Zpracovatel posudku neodpovídá, zda je technicky možné aby jezdily nákladní vlaky přes Frydek-Místek na Ostravu Kunice.

Prájed nákladních vlaků přes Frydek-Místek na Ostravu Kunice je technicky možný.

- V případě provedení bezúvratkového napojení na Frýdek-Místku není třeba ničit přírodu výstavbou výhyně v Hnojníku a Stříteži.

Provedení bezúvratkového napojení není dle výrobcem pro nerealizaci výhyně v úseku Hnojník – Střítež. Jedná se o dve funkčně nezávislé stavby, s rozdílným významem pro provoz na železniční trati. Realizace výhyně umělých vytížování vlastníků, tím tedy i rychlosti propustnosti železniční trati. Podrobnosti k problematice propustnosti trati byly uvedeny ve výsledním výsledku.

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

tel.: 595 622 222
fax: 595 622 126
IČ: 70890692
DIČ: CZ70890692
Úřední hodiny Po a St 9.00-17.00; Ut, Čt a P 9.00-14.30

Bankovní spojení: Česká spořitelna, a. s. – centrála Praha
č. účtu: 165067639/0000



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

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

- Nejsou uvažovány kumulace – vliv bezúvratkového napojení v Ropici a vlečka – logistické centrum Hnojník.

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

Je velmi obtížné předložitelná zda zkapacitnění trať v úseku Dobrá – Český Těšín přísluší další investory, kteří budou rovněž využívat kombinovanou dopravu. V tuto chvíli nejsou dátaje o takových plánovaných záměrech k dispozici. V případě, že by tomu tak skutečně bylo, bude třeba posoudit tyto plánované záměry v rámci samostatného procesu EIA, včetně posouzení vlivu obslužné dopravy z této záměry na životní prostředí a obyvatelstvo.

- Znehodnocení kvality dnešního života – zvýšený hluk, prach, vibrace a nepříhodnost přes obec.

Ve stanovisku je formulována řada opatření, která zajistí odpovídající kvalitu životního prostředí, včetně komfortu obyvatel a zlepšení zážitků obyvatel.

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

- Klesnoucí cena nemovitostí.

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

- Dojde k navýšení škodlivin ve vodě a v půdě.

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

- K vypořádání připomíny: „Jelikož v úseku pod trati km 135,3 – 135,9 dochází při vydávaných deštích k zatopení rodinných domů vodou poz. parc. č. 2569, 2572/2, 2572/3, 2572/4, 2572/5, 2572/6, 2572/1 v k.ú. Český Těšín, která je převedena pod trati, požadujeme specifikovat jak budou v této oblasti svedeny vody z drenážního tělesa a propustky.“

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

V podmínkách stanoviska je uvedeno: „V dalším stupni projektové dokumentace prověřit, zda v souvislosti s optimalizací železniční trati Ostrava Kunice – Frydek-Místek – Český Těšín nemůže dojít v úseku pod trati km 135,300–135,900 k zatápení pozemků parc. č. 2569, 2572/2, 2572/3, 2572/4, 2572/5, 2572/6, 2572/1, 2574, 2575/1, 2583/1, 2571, 2566/72, 2566, 2565/1, 2565/1/1 (k. ú. Český Těšín) vodou.“

tel.: 595 622 222
fax: 595 622 126
IČ: 70890692
DIČ: CZ70890692
Úřední hodiny Po a St 9.00-17.00; Ut, Čt a P 9.00-14.30

Bankovní spojení: Česká spořitelna, a. s. – centrála Praha
č. účtu: 165067639/0000



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

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

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

- Nelze souhlasit s požadavkem na nepoužívání transparentních protitlukových stěn. Souhlasit lze spíše výjimečně s řešením, kdy při použití neprůhledných prvků PHO v souvislosti úseku bude tento rozličně vložených prosklených pasáží v délce několika desítek metrů. Zmínované nebezpečí kolize ptáků lze eliminovat pruhováním (písokváním) skel.

Oznamovatel je povinen při realizaci stavby:

- 1/ Architektonické řešení jednotlivých protitlukových clon (včetně barevného provedení) a jejich ozelenění řešit v dalším stupni projektové přípravy a následně konzultovat se zástupci jednotlivých obcí.
- Optimální vizuální pěšskou protitlukových clon (navrhnutých pouze po jedné straně kolejového) na straně od kolejového řeštěl vlečnou vložou materiálu a struktury protitlukové clony. Je třeba zvážit i použití prosklených PHS (s výpisekvanými prouzky).
- 2/ V případě použití prosklených PHC by měla být použita skla s výpisekvanými, hustě vedle sebe umístěnými tenkými prouzky, které sice zvýštejí průletovou průhlednost ptáků.

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

V kapitole III.6 stanoviska jsou zahrnutы podmínky:

- 1/ Ve spolupráci s místními mysliveckými sdruženími podchytit potenciální místa střetu (případná křížení stezek zvěře s tratí) a prověřit způsob technického řešení daného problému. Jako vhodné řešení se jeví technická opatření k zamezení vstupu zvěře na trať v kombinaci s doplněnou možností překonání této překážky jiným způsobem (proskleným proskleným).

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

3/ Ve spolupráci s místními mysliveckými sdruženími podchytit potenciální místa střetu (případná křížení stezek zvěře s tratí) a prověřit způsob technického řešení daného problému.

4/ Dotčená místní objekty a propůsť dimenzovat tak, aby v migraci zvěře je využívající skupiny zvěře mohly vstoupit do vlečných clon (navrhnutých pouze po jedné straně kolejového) na straně od kolejového řeštěl vlečnou vložou materiálu a struktury protitlukové clony. Je třeba zvážit i použití prosklených PHS (s výpisekvanými prouzky).

5/ V případě použití prosklených PHC by měla být použita skla s výpisekvanými, hustě vedle sebe umístěnými tenkými prouzky, které sice zvýštejí průletovou průhlednost ptáků.

6/ V rámci řešení zvýšení vleček v oblasti Kunice a Stříteži je třeba zvážit možnost zamezení vstupu zvěře do vleček.

7/ V rámci řešení zvýšení vleček v oblasti Kunice a Stříteži je třeba zvážit možnost zamezení vstupu zvěře do vleček.

- Nesouhlas s platnou územně plánovací dokumentací obce Střítež.

V rámci dokumentace EIA je doloženo (jak jedna z povinných příloh) vyjádření příslušného stavebního úřadu v Hnojníku k zámeru z městské současti s UP dokumentací. Dle doloženého vyjádření stavebního úřadu Hnojník ze dne 16. 1. 2009 pod č.j. výř. 247/328/2008/FI se stavba v souladu s platným územním plánem obce Střítež. Výjádření stavebního úřadu bylo formulováno na základě předloženého aktuálního projektu, který obsahoval mj. i realizaci výhyně v oblasti Hnojník – Střítež. Jak je uvedeno přímo ve vyjádření stavebního úřadu „...Úsek trati mezi ž. Hnojník a zastávkou Střítež je v km 126,900 – km 126,279 navržen ke zdvojkolejnění s funkcí výhybky především pro nákladní vlečky....“

- Požadavek, aby se všechny obzáně dotčených obcí mohli vyjádřit ke zpracovanému posudku v rámci územním a stavebním řízením.

Posudek zámeru „Optimalizace železniční trati Ostrava Kunice – Frydek-Místek – Český Těšín...“ byl v souladu s požadavkami zákonu č. 100/2001 Sb. v platném znění rádce zveřejněn, občané tedy mohou možnost se k tomuto posudu vyjádřit.

Co se tyká možnosti vyjádřovat se k územnímu a následnému i stavebnímu řízení, mohou se k této řízení vyjádřovat tzv. částková územní (resp. stavební) řízení, a to v souladu s ustanoveními § 65 a § 109 zákona č. 183/2006 Sb., v platném znění.

- Nesouhlas s odmítnutím stanoviskem autorů studie nezahrnout do zpracovávaného posudku i hypothetický odhad situace po vzniku dalších průmyslových zón. Ke zpracování základních výhledových prognóz je podkladem relativně dost. Jsou známy lokality, plánové výhyby pozemků vyčleněny k budování dalších průmyslových zón i potenciální oblast podnikání případných nových investorů.

V tuto chvíli nejsou známy záměry napojení dalších průmyslových zón na optimalizovanou železniční trať. Proto nebyly zvažovány další kumulace. V případě, že by tomu tak skutečně bylo, bude třeba posoudit tyto plánované záměry v rámci samostatného procesu EIA, včetně posouzení vlivu obslužné dopravy z této záměry výhodností pro výhodnější řešení.

- Požadavek na jasnou konkretizaci počtu nákladních vleků směrem na Nošovice – Český Těšín z PZ Nošovice – Frydek-Místek. Uvedený závazného harmonogramu se směrem a počtem vleků z PZ Nošovice.

- Garance maximálního využití v podmínkách realizace stavby (v návaznosti na předpokládaný rozsah dopravy v poměru 30 % směr Český Těšín a 70 % směr Frydek-Místek).

Vzhledem k rozšíření výrobních a distribučních míst automobilek a na základě logistických předpokládek automobilek HMC lze s největší pravděpodobností očekávat směrování ucelených vleků především na západ. Proto projektař předpokládá, že většina vleků (cca 70 %) bude směrovat z PZ Nošovice směrem na Ostravu Kunice s úvahou ve Frydek-Místku, zbylou vlečovou skupinou, zvláště v oblasti Kunice, zajišťující vlečovou vložou směrovat do Českého Těšína. Toto rozdělení a počet vleků může dle obchodních aktivit a dle vývoje logistiky výrobce v průběhu let kolísat.

Kapacita každého směru však musí umožňovat prevést pinou zářez všech nákladních vleků. Toto bude využito při postupném dokončování jednotlivých stavebních celků, kdy některé části trati budou využívány zcela nebo provoz výrazně omezen a dále v budoucnu při výlukových stavbách pro opravné práce a při mimořádných událostech.

Přesnéž vymezený Intenzit železniční dopravy v jednotlivých směrech (směr PZ Nošovice – Frydek-Místek, směr PZ Nošovice – Český Těšín) je třeba upřesnit v dalších stupních projektové přípravy, resp. po zahájení plné výroby v PZ Nošovice.

„Podle dosud získaných poznatků je provozem na silnicích více či méně ohroženo 12 druhů obožívelníků. Nejohroženější jsou decimovně řapučky obecné, skokan hnědý, zanezdobená však není ani ohrožení ostatních druhů, často jen velmi málo nápadných, jako jsou čolci.“

Zmíněné skutečnosti uvádějí následky provozu na silnicích, nikoli však na železniční. Rážka situují jedince s projíždějícím vlakem při překonávání drážního tělesa je zatelně nízká, než u automobilů. Uvedená migrace kruhů a skokanů zelených podstoupí mezi tím, například:

„Některý druh obožívelníků nejsou vzdány na konkrétní místo rozmnožování; část populace se přesunuje jiným směrem a event. může osidlit nové vodní plochy. Typické je toto chování např. při kulkách nebo doprovázející jedincem vodní skokan. Tento jev je poměrně častý, i když většinou nepředvídatelný. Z toho důvodu musí zůstat nepovídán, i když není vlastnosti a očekávaný těsto typu chování se najdou na každé silnici. Pokud ztrátu na silnici způsobuje doprava, neperfektně 25 % populace je schopna se s úbytkem vyrovnat. V případě, že ztrátu dosahují uvedené hranice nebo ji překračují, je nezbytné zajistit alespoň provizorní ochranu populace.“ (zdroj: http://www.nature.cz/publik_syst2/files/08/Migrace_obožívelníku.pdf).

Z hlediska migrace obožívelníků, a jiných drobných živočichů je tyto rozdíly v trati v třetí trati.

Pro první typ nepředstavuje vlastní trať překážku a je schopen koleje překonat. Jde například o skokany, kteří vlastní kolej dokážou přeskákat. Pro tyto živočichy nebude ani optimálnou trati představovat překážku, pouze se nepotřebuje zvýšit rizika střetu s projíždějícím vlakem (jak již bylo v posudku uvedeno, že vliv zvýšení dopravy na železniční těleso na protahující populace zejména nasrovatelné se silniční dopravou až do diskutabilní).

Druhý typ není schopen překonat trať, předpokládá samotná kolej že pro něj značnou překážku. Tito živočichové jsou pak nutno využít jiné způsoby překonání této překážky (např. štěrbinami mezi kolejnicemi a šířkovým lozem). Vliv optimální trati na tyto živočichy je v tomto případě opět srovnatelný se stavajícím stavem.

Pro třetí typ živočichů představuje celé drážní těleso nepřekonatelnou překážku a zde se opět konstatovat, že optimální trať trati nedojde ke změně oproti stavajícímu stavu.

Zároveň a již v posudku zmíněných důvodů není opodstatnitelné sledovat šířku okolí záměru a monitorovat výskyt mikropopulací obožívelníků, které posuzovaným areálům neovlivní.

Rážka let vznikající a ustálené populace nelze ochránit přemístěním jejich části (nikdy nebude transferováno 100 % populace). Samotný transfer je vždy krajním řešením.

Posudek nenavrhoval záchranné transfery rážka let vznikajících a ustálených populací (přímý vliv na populaci, které bylo možno takto omezovat), při výstavbě ani ve fázi provazu není očekáván. Zmíněná nepředpokládá likvidaci žádné lokality, která by byla výjimečná například tím, že by zde byly ustálené populace živočichů. Případný střet s faunou se tyká jednotlivých exemplářů, posudek proto navrhuje ochranná opatření pro ochranu jednotlivě primářně ohrožených důvodů.

Zpracovatel posudku navrhuje vyhovování náhradních stanovišť, avšak na druhou stranu je operováno s problémy ve vlastnictví pozemků v okolí trati. Kde tedy (na jakých pozemcích) by byla připravena výměna?

Posudek doporučuje mimo jiné:

„V podstatných případech je vhodné zbudovat náhradní stanoviště (tříň pro obožívelníky, zakládání nových remíz a travních ploch atd.). Při budování náhradních stanovišť musí být vždy nevážána účinku spoluhráče s příslušnými odborníky, kteří výhodnosti vhodnost opatření a navrhnutí jejich funkční podobu.

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

Obyčákovou praxí je, že budování náhradní stanoviště jsou zakládána např. v městech, kde se doplňují místní USES, kde je tento potřeba budovat atp. Případná náhradní stanoviště je nutné budovat se spolu s místními orgány ochrany přírody, na jejichž návrhy by měl investor brát ohled a měl by s nimi spolupracovat. Případná revitalizace toku bude nutně dohodnut s příslušnými správci vodních toků.

tel.: 595 622 222 IČ: 70890692 Bankovní spojení: Česká spořitelna, a. s. – centrála Praha
fax: 595 622 126 DIČ: CZ22890562 č. účtu: 1850676349/0800
Úřední hodiny: Po a St 9.00–17.00; Ut, Ct a Pá 9.00–14.30

41/66


- Studie vlivu na veřejné zdraví vychází z výsledků hlučkové studie, vibrační a rozptylové studie. Studie jsou hypotetické, vypočítanou počítacovými programy.

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

Při zpracování hlučkové studie i rozptylové studie byly využity běžně používané výpočetové software. V rámci zpracování hlučkové studie bylo realizováno měření, které bylo následně využito pro kalibraci výpočetového modelu tak, aby nejdéle odpovídalo skutečnosti.

- Studie posouzení vlivu na veřejné zdraví konstatuje, že navržená protihlučková opatření neochrání obyvatele na hlučném hlučku.

V případě, že bylo modelovými výpočty zjistěno malé překročení hygienického limitu v chráněném venkovním prostoru staveb, bylo přistoupeno k návrhu protišumových cion tak, aby byl tento limit splněn. V některých problematických místech však nebylo možné zajistit ochranu chráněného venkovního prostoru staveb, ať iž z důvodu umístění objektu vzdály hluček, morfologie terénu, nízké účinnosti protišumové stěny atd. V těchto případech bylo přistoupeno k návrhu ochrany vnitřního prostředí chráněných staveb. Výstupy hlučkové studie vždy počítaly s maximálním stavem hlučkového zatížení v daném úseku železniční trati.

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

- Kolik obyvatel dohromady můžete postiženo hlučkem na celé trase ve variantě č. 1?

Vzhledem k tomu, že záměrem je optimalizace stávající železniční trati, byl v rámci studie zdravotních rizik vyhodnocen počet osob, u kterých by mohlo dojít k zlepšení akustické záťaze. Údaj o počtu 900 exponovaných obyvatel ve variantě 1 výjadřuje změnu (zhoršení) hlučkové záťaze oproti stávajícímu stavu. Údaj o počtu 2300 exponovaných obyvatel ve variantě 1 výjadřuje změnu (zlepšení) hlučkové záťaze oproti stávajícímu stavu.

- Na str. 251 je uvedeno: „Zvýšenou hlučností ve dne i v noci je při variantě 1 většinou jen malé, významnější (nad 2 % středně rušených) obyvatel je jen v lokalitách C (Frýdek-Místek – zhruba 80 exponovaných obyvatel), ve Stříteži (lokalita M – cca 600 exponovaných) a v noci tež T (cca 2500 exponovaných). Ve většině místech bylo záhadou zvážit další PHO, alespoň individuálně. (Tzn., že podstatná část obyvatel obce Střítež bude ovlivněna negativně.) – Toto posudek neřeší a nekomentuje.

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

Očekává se nárůst podél středně rušených osob. Proto je nutno zvážit ve výše zmíněných místech další protišumová opatření, alespoň individuálně.

V kapitole III.6 stanoviska jsou uvedeny podmínky zohledňující:

1/ zpřesnění podkladů a informací v rámci projektové přípravy v dalších stupních, zpřesnění hlučkové studie a odpovídajících protišumových opatření.

2/ zpřesnění akustických výpočtů na základě podrobnějších podkladů a údajů a u všech vytývaných objektů určených pro realizaci individuálních protišumových opatření nebo u objektů, u kterých se budou předpokládat po zpřesněních výpočtach vysoké hodiny akustického tlaku ve venkovním chráněném prostoru, provedení podrobného stavebně akustického paspartu spolu s proměnou akreditovanou laboratoří dle normových postupů, prověření souladu s normovými požadavky na zvukozálohové vlastnosti fasád a případné definování požadavek na zvýšení zvukozálohových vlastností hlučkově exponovaných fasád chráněných objektů.

42/66


- Cyklostezky – trať protiná Evropskou cyklostezku vedoucí na Vídeň.

Křižovatka s cyklotrasami je popsáno na str. 271 doplněné dokumentace EIA. Detaily křižení trati s cyklostezkou budou řešeny v důmství stavebního projektu.

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

Očekává se konstatovat, že po konstrukci, které jsou uvolněny podél trati a které mohou být ohroženy, platí požadavek na omezení interference ve stanovených mezích. Toto požadavku ze nejlépe dosáhnout spolu s meziúčastníkem stranou (správci účastníků záření a konstrukce), tím mohou být využitelné možné výhody, včetně bezpečnosti opatření a oprávně prosídly.

Dospělosti se realizovat pro omezení vlivu bludných proudů následujícími měřítky opatření:

1/ Pro omezení interference bludných proudů nutno respektovat zásady normy ČSN 50162, tj. především:

- Za konstrukcemi podél trati mohou být vedeny vzdálenosti mezi bludným proudem a povrchem země.

- Konstrukce, které jsou zdrojem interference, nemusí být připojeny k cílovým konstrukcím uloženým v plánu nebo v roce, ledečeť že bylo nezbytné z důvodu bezpečnosti nebo ochrany před korozí bludných proudů.

2/ Stejnosměrnou soustavu musí být navržena tak, aby redukovala bludné proudy tekoucí do země s cílem snížit nebo vyloučit účinky na cílových konstrukcích. Způsoby, které mají být použity, musejí odpovídat požadavkům uvedeným v EN 50122-2. Sestavuj převážně z:

- úpravy napětí soustavy

- zlepšení zpětného vedení

- izolace zpětného vedení od země, uzemněních kovových konstrukcí (potrubí, kabelů, mostů) a jiných železničních soustav

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

4/ U neliňových částí – propustky, mosty atd., s železobetonovými pilory a základy realizovat základní ochrannou opatření dle stupně Č-4 (TP 124, zejména opatření uvedená v čl. 5.3 TP 124, tj. galvanicky je oddělit od zdroje bludných proudů).

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

6/ Provést po elektrizaci trati ČD nové úseku Ostrava - Frýdek - Místek a to hlavně v úseku Staré Město, kde je výše diagnostické měření na vytípovaných bodech. Vyhodnotit novou korozní situaci a rozhodnout o případných následných aktuálních protišumových opatření a ochranných metodách.

7/ Požadavky pro ostatní specialisty - elektroinstalači, plynové rozvody, vodovodní rozvody, apod. týkající se výběru vhodných materiálů zahrnujíce závlahy bludných proudů do konstrukce, až i tvorbou vnitřních mikro a makročlánek:

- Upřesňují se nekovové materiály pro liniovou vedení před kovovými s izolačními styky,

- Na vstupu do objektu, pokud jsou instalovány kovové přípojky, je nutno tyto oddělit izolačním stykem.

V objektu budou však záření způsobená standardním způsobem v smyslu ČSN 33 2000-4-41, ed.2.

- Z hlediska elektrických instalací se s výjimkou návrhu zemnícké soustavy nestanovují žádné omezení požadavky.

Je sice pravdu, že průzkum by skutečně realizován pouze v lokalitě Frýdek - Místek, avšak na základě provedených průzkumů bylo možné navrhnut výše uvedená ochranná opatření pro omezení vlivu bludných proudů souvisejících s provozem celé optimálně zlepšené železniční trati.

tel.: 595 622 222 IČ: 70890692 Bankovní spojení: Česká spořitelna, a. s. – centrála Praha
fax: 595 622 126 DIČ: CZ22890692 č. účtu: 1850676349/0800
Úřední hodiny Po a St 9.00–17.00; Ut, Ct a Pá 9.00–14.30

42/66


- Na sídlišti Sbívlice žije asi 9 000 lidí, ovlivněných nadměrným impulzním hlučkem bude zcela určitě více než 1 880 uváděných posudem pro Český Těšín.

V rámci studie zdravotních rizik byl identifikován soubor potenciálně exponovaných obyvatel. Celkem se jednalo o 22 skupin obytných domů (lokalit) různé umístěních včetně posuvované trati.

Odhad počtu obyvatel bydlících v jednotlivých hlučkových pásmech byl proveden s využitím příslušných kartogramů a osobním příručkou zpracovatele studie zdravotních rizik. V oblasti Českého Těšína bylo identifikováno celkem 1 881 exponovaných obyvatel.

Jedná se o objekty v nejbližším okolí trati, které mohou být hlučkem z rozřádacího nádraží nejvíce ovlivněny.

Uvedený odhad počtu exponovaných obyvatel se jeví při porovnání počtu objektů nacházejících se v jednotlivých hlučkových pásmech značně rozdílných v hlučkových mapách doplnění dokumentace EIA rozdílný.

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

V rámci studie zdravotních rizik byl identifikován soubor potenciálně exponovaných obyvatel. Celkem se jednalo o 22 skupin obytných domů (lokalit) různé umístěních včetně posuvované trati.

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

Nutno upřesnit, že údaj o počtu 900 exponovaných obyvatel ve variantě 1 výjadřuje změnu (zhoršení) hlučkové záťaze oproti stávajícímu stavu. Bylo však opomenuto i uvedení druhého údaje, a to 2300 exponovaných obyvatel ve variantě 1 výjadřující změnu (zlepšení) hlučkové záťaze oproti stávajícímu stavu.

Výšší počet, který v údajích 900 exponovaných obyvatelí vztahuje k výši obyvatel Střítež, je dán umístěním objektů včetně posuvované trati, možností ochrany dotčeného území prohlížkovými stěnami, atd.

- Konstatování doplněné dokumentace – lokalita M (Střítež) – 59 % obyvatel postižených – důvod k zamýšlení.

Ve studii zdravotních rizik je uvedeno: „V městech maximální záťaze je podél středně obtížovaných ve dne vysoký (56 %) a nárůst při první variantě o 4 %, ve druhé variantě o 3 %. V noci roste podél středně rušených v první variantě ze 17 % o 5 %, ve druhé variantě o 4 %.“

Z výše uvedeného komentáře je patrné, že v rámci zdravotních rizik byla povolená varianta novou (stávající železniční doprava), varianta 1 (výhledová železniční doprava) a varianta 2 (výhledová železniční doprava – bez optimalizace).

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

- Nesoulas hlučkovým posudem: ...na trati lze zvyšovat intenzitu dopravy při občasném jednostranném provozu i v noci...“

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

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

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

Není zpracován havarijní plán.

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

Soulad s ÚPn – není zmínka o výstavbě výhybny.

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

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

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

V dendrologické studii, která je součástí doplněné dokumentace EIA, jsou v zmíněném úseku drážních kilometrů 128,0 až 129,3 popsané druhy dřevin, které bude třeba v souvislosti s plánovanou stavbou pravděpodobně výkazovat.

Zpracovatel posudku nenavrhuje správné řešení problému migrace zvěře v oblasti Střítežského lesa. Nesouhlas s výstavbou oplocen, tratě je rozdělená přejezdem, docházelo by k vbláhání zvěře mezi ploty.

Z podmínek dofinovaných v návrhu stanoviska a vyplývajících z posudku je zřejmé, že v dalším stupni projektové dokumentace bude veřejnou patřičnou pozorností problém migrace zvěře v oblasti Střítežského lesa. Problematickou kříženou migracemi tras z zelenění tratí je nutno řešit mj. patřičně dimenzovanými propustky, které budou opatřeny dostatečně dlouhými naváděcími ploty.

Zpracovatel posudku se nijak nevypořádal s tím, že komplexní charakteristika vlivu na významnou krajinnou prky je zákonem náležitostí dokumentace a v daném případě taková komplektní charakteristika provedena nebyla.

Komplexní výhodnocení závalu stavby do VVP v rámci kapitoly D doplněné dokumentace EIA se jeví pro účely procesu EIA, který má za úkol optimalizovat jednotlivé vlivy stavby, vymezit jejich vlivnost a následně navrhnut případnou opatření k eliminaci, minimalizaci, příp. kompenzaci nezávislosti vlivů, dosáhnout.

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

Zpracovatel posudku v rozporu se zákonem EIA všechna písemná vyjádření nevypořádal, když zde opomínil písemná vyjádření uplatňovaná k původní dokumentaci, tj. v zákoně lhůtu od zveřejnění této dokumentace dne 5. 2. 2008, před tím, než byla tato dokumentace vrácena předložkovi k dopracování.

Připomínky doručené k dokumentaci EIA zámeru (zveřejněna dne 05.02.2008 na úřední desce krajského úřadu) byly vždy příslušným úřadem (Krajský úřad Moravskoslezského kraje) v úvahu a zeměna na jejich zakládání došlo k vrácení dokumentace oznamovatelem (dopisem č. MSK 4836/2008 ze dne 31.3.2008) a ke stanovení požadavků na doplnění dokumentace a zohlednění připomínek všechny z dosílých vyjádření k dokumentaci

záměru. Dopravní dokumentace krajský úřad požadoval zpracovat přehledně, kompaktně, v souvislostech a předložit dopracování v takové formě, aby neztrácela nutnost využívat další podkladové materiály. Tzn. že došlo k významnému připojení, když posuďkem zpracován byly vypořádány a zpracovány do doplněné dokumentace.

Z uvedeného vyplývá, že posuďkem zpracován byly vypořádány a zpracovány do doplněné dokumentace vycházející z doplněné dokumentace posuzovaného záměru, kterou v posudku hodnotil a vypořádal se s připomínkami doručenými k této doplněné dokumentaci (zveřejněna dne 16. 10. 2008).

Souhrnné vypořádání vyjádření a připomínek vnesených v rámci VEŘEJNÉHO PROJEVNÁŘÍ

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

Vzhledem k tomu, že připomínky vnesené v rámci veřejného projednání se často opakovaly, resp. jejich podstatou byla obdobná, je vypořádáno uvedeno souhrnným způsobem.

- Upřesnit typ vlnák, které budou jezdit po trati

Osbění vlaky = Postupem doby budou stávající staré soupravy nahrazovány novými pantografickými jednotkami. Bude to zdeležitost dopravce, dnes předložený ČD a.s., výhledově i jiných dopravců.
Nákladní vlaky = Rr (rychlé nákladní vlaky). Pn (přípravné nákladní vlaky), Vn (vyrovnávací nákladní vlaky s prázdnými vozy), Mn (manipulační nákladní vlaky určené k rozvozu místní zátěže, obsluze nákladišť a vleček).
Předpokládané maximální počty jednotlivých vlnák pro jednotlivé směry jsou uvedeny na str. 123 doplněné dokumentace EIA.

- V obci Střítež doplnit měření bod v místě křížení komunikace I/68 a železniční trati.

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

- Vysvětlení výhodnocení hlučnosti v hlučových map (např. 2B-2N vs. 2B – 2D, 2B-3N vs. 2B-3D)

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

Pro výpočet dle dostupných informací a vstupních dat byly použity relevantní údaje. Byl vytvořen 3D model. Při zpřesňování a dodláždování matematického modelu, konkretně akustických útulmových vlastností lesního komplexu, což bylo prováděno jako poslední fáze výpočtu pláštěho rastrovú v okolí Stříteže nedošlo při exportu výpočtu modelových výpočtů v souhise cca 80 akustických map do pdf formátu v rámci doplněné dokumentace EIA k vyexportování poslední verze hladin akustického tlaku pro tuhlo lokalitu. V příloze č. 1, která je součástí tohoto vypořádání, je uvedena správná verze pláště hlučové mapy. Na výkresu je vidět snížení akustického tlaku pro několik objektů v Střítežském lesu. Změna však nemá žádný vliv na navrhovaná protihlučková opatření. Jednalo se pouze o grafické zobrazení. Pro návrh protihlučkových opatření byl použit správný model.

- V protokoolech z měření není uvažováno s vysokou hladinou pozadí.

Měření akustického tlaku pro hlučovou studii, která tvoří přílohu č. 17 doplněné dokumentace EIA, byla z velké části zpracována externími měřidly firmami (výhradně měřiči). Prováděná měření nebyla zaměřena na zjištění celkové akustické situace v daném území, ale čistě na hukle za železničního provozu. Tomu také odpovídala i zvolená metodika měření v souladu s normou ČSN ISO 1996. Tzn. že na většině míst byly měřeny vždy pouze ekustické události odpovídající přejedeji jednotlivých vlaků a hodnoty těchto událostí byly stanovovány z naměřeného průběhu hladin akustického tlaku, který byl zaznamenáván v 1s námezrech. Huk



- Ochrana objektu č.p. 176, Střítež (manž. Tomaloví)

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

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

Detailní řešení akustické situace pobíž jednotlivých železničních přejezdů bude muset být provedeno v rámci dalších stupňů projektové dokumentace, kdy bude také znám i jiný způsob a typ zabezpečení tohoto přejezdu a tomu odpovídající signálnizační zařízení a akustických parametrů tohoto zařízení.

- Přejezdu Dobráte – Šprochovice – zvážit prodložení PHC i za přejezd

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

- Horní Tošanovice – požadavek na řešení protihlučkových opatření společně pro železniční a silniční

Hodnocení záměr se zabývá pouze řešením vlivu železniční trati na okolí. Jak je patrné z akustického posuzení pro kumulaci železniční a silniční dopravy v prostoru Tošanovice, je v daném území dominanta silničním zdrojem hukle převážně silniční dopravy na R48. Pouze v nejbližší zástavbě, v km 124,200 – 124,800 by mohlo docházet k významnému ovlivnění zástavby železničním huklem, a proto zde byla navržena PHC u zdroje huklu, tedy u železniční trati. Vzhledem k tomu, že jednotlivé zdroje huklu jsou v rozdílných vzdálostech od chráněné zástavby má PHC vždy nejvýše účinnost pouze pro zdroj huklu, u kterého je umístěna. Proto řešit obsažené v huklu společně PHC bylo v dané konfiguraci terénu akustický význam pro jeden ze zdrojů huklu neudělitelné. V tomto případě bylo nutné chránit protihlučkovou clonu každý zdroj. Společné protihlučkové opatření by v tomto případě bylo neúčinné.

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

Na základě předložené Hlučové studie v rámci Doplněné dokumentace EIA je možné potvrdit, že hlučový limit ve venkovním chráněném prostoru je na většině lokalit nacházejících se podél železniční trati překračován již nyní. Vzhledem k tomu, že i dnešní trati umožňuje penerování zvýšeného provozu, doslovo by se stavající železniční trati bez PHC k navýšení hlučové zátěže.

Plánovaná optimalizace trati, včetně navržených rozsáhlých protihlučkových clon, by stávající stav akustické zátěže území nemělo významně změnit díky použitím nových technologií při výstavbě a provozu. V části území napak dojde ke zlepšení oproti stávajícímu stavu, pouze u některých lokalit dojde k mírnému zhoršení. Protihlučková opatření na ochranu objektů v blízkosti železniční trati před nedostatečnými ekvivalentními hladinami akustického tlaku A jsou řešena dvěma způsoby, a to formou protihlučkových clon a tam, kde to není možné i pomocí individuálními protihlučkovými opatření. PHC byly na základě dostupných vstupních dat navrhovány tak, aby zajistily maximální akusticko-ekonomický efekt v daném stupni projektových podkladů.

V případě, že bylo modelovými výpočty zjisteno možné pferkoření hygienického limitu v chráněném venkovním prostoru staveb, bylo přistoupeno k návrhu protihlučkových clon tak, aby byl tento limit splněn. Vzhledem k tomu, že v rámci této trati jako celku bylo prokázáno, že na větší části trasy mohou navrhované PHC dosudace akustický clon, bylo možné tyto závěry v rámci komplexního výhodnocení záměru vzít v úvahu. V některých problematických místech nebylo možné zajistit ochranu chráněného venkovního prostoru staveb,