Odbor životního prostředí a zemědělství
28. října 117, 702 18 Ostrava

Váš dopis zn.:
Ze dne:
Čj: MSK 87405/2009
Sp. zn.: ŽPZ/10281/2009/Šub
208.3 V10
Vyřizuje: Ing. Bohumila Šubrtová
Telefon: 595 622 533
Fax: 595 622 396
E-mail: bohumila.subrtova@kr-moravskoslezsky.cz
Datum: 2009-05-22

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

podle § 10 zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí a o změně některých souvisejících zákonů (zákon o posuzování vlivů na životní prostředí), ve znění pozdějších předpisů.

I. Identifikační údaje

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

Kapacita (rozsah) záměru: Předmětem posuzovaného záměru je optimalizace stávající železniční trati z Frýdku-Místku do Českého Těšína, a to včetně optimalizace obou koncových železničních stanic. Součástí optimalizace je i plná elektrizace celého úseku trati.
Optimalizace trati je navržena v krátkém úseku stávající trati 323 (Ostrava - Valašské Meziříčí) se začátkem v km 21,470 do km cca 22,9 a v navazujícím úseku stávající regionální trati č. 322 Frýdek-Místek – Český Těšín až do žst. Český Těšín včetně. Konec kolejových úprav je v km 320,329 traťového úseku Český Těšín – Dětmarovice.
Záměr zahrnuje rekonstrukci železničních stanic a vybudování nové žst. Dobrá u Frýdku-Místku, nákladové nádraží. V blízkosti průmyslové zóny Nošovice bude v km 119,650 vybudována zastávka Nošovice (pro zlepšení dopravní obslužnosti průmyslové zóny). V žst. Ropice bude trať zdvoukolejněna pro potřeby záložní výhybny při mimořádných událostech na trati. Úsek trati mezi žst. Hnojník a zastávkou Střítež je v km 126,900 – km 128,279 navržen ke zdvojkolejnění s funkcí výhybny především pro delší nákladní vlaky.
Optimalizace ostatních částí stávající trati je navržena ve stávající stopě.
Součástí záměru je i vybudování či rekonstrukce technologických objektů souvisejících s provozem dráhy, jako jsou trakční měniny, provozní budovy, reléové domky apod. Nově bude vybudována trakční měnírna v Dobré u Frýdku Místku, v žst. Český Těšín a v žst. Albrechtice u Českého Těšína.

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

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

Oznamovatel: Správa železniční dopravní cesty, s.o.

IČ oznamovatele: 709 94 234

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

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

II. Průběh posuzování

1. Oznámení

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

Datum předložení oznámení pro jednotlivě podané záměry v částech 1.A, 2.A, 2.B 30.05.2007
Optimalizace trati Ostrava-Kunčice – Frýdek-Místek – Český Těšín, včetně PEÚ a optimalizace žst. Český Těšín, 1.A část
Optimalizace trati Ostrava-Kunčice – Frýdek-Místek – Český Těšín, včetně PEÚ a optimalizace žst. Český Těšín, 2.A část
Optimalizace trati Ostrava-Kunčice – Frýdek-Místek – Český Těšín, včetně PEÚ a optimalizace žst. Český Těšín, 2.B část

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

2. Dokumentace

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

Datum předložení dokumentace: 23.01.2008

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

3. Doplněná dokumentace

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

Datum předložení doplněné dokumentace: 03.10.2008

4. Posudek

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

Datum předložení posudku: 10.03.2009

5. Veřejné projednání

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

6. Celkové hodnocení procesu posuzování včetně účasti veřejnosti

Časový průběh procesu posuzování vlivů záměru na životní prostředí:

- Oznámení Krajskému úřadu Moravskoslezského kraje (KÚ) předána pro jednotlivě podané záměry v částech 1.A, 2.A, 2.B 30.05.2007
- Informace o oznámení záměrů byla zveřejněna na úřední desce:
  - krajského úřadu 08.06.2007
- Závěr zjišťovacího řízení pro část 1.A vydán: 10.07.2007
- Závěr zjišťovacího řízení pro část 2.A vydán: 11.07.2007
- Závěr zjišťovacího řízení pro část 2.B vydán: 12.07.2007
- Dokumentace byla předložena: 23.01.2008
- Dokumentace byla zveřejněna na úřední desce:
  - krajského úřadu 05.02.2008
- Vrácení dokumentace k doplnění dopisem ze dne: 31.03.2008
- Doplněná dokumentace byla předložena: 03.10.2008
- Doplněná dokumentace byla zveřejněna na úřední desce:
  - krajského úřadu 16.10.2008
- Zpracování posudku bylo zadáno dopisem ze dne: 28.11.2008 (vyjádření byla předána zpracovateli posudku 10.12.2008)
- Posudek byl předložen krajskému úřadu: 10.03.2009
- Posudek byl zveřejněn na úřední desce:
  - krajského úřadu 23.03.2009
- Informace o veřejném projednání byla zveřejněna na úřední desce:
  - krajského úřadu 17.04.2009
- Veřejné projednání se uskutečnilo: 23.04.2009 v 16:00 hod.

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

Dokumentace byla zpracována komplexně pro celý záměr dle přílohy č. 1 zákona o posuzování vlivů na životní prostředí a dopracována o požadované náležitosti a zveřejněna. Na základě připomínek, které příslušný úřad obdržel k uvedené dokumentaci, byla tato dokumentace vrácena k doplnění. Relevantní připomínky byly v doplněné dokumentaci zapracovány a vyhodnoceny.

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

Veřejnost se procesu posuzování vlivů na životní prostředí účastnila ve všech jeho fázích, aktivně se účastnila a zapojila i v rámci veřejného projednání záměru.
V rámci zjišťovacího řízení přišlo cca 300 vyjádření, a to především k části 2B, téměř všechna vyjádření byla nesouhlasná. K dokumentaci příslušný úřad obdržel cca 250 vyjádření s vyslovením nesouhlasu s realizací záměru v navržené variantě č. 1 a požadavky na vrácení dokumentace.
K doplněné dokumentaci se opět hojně vyjádřila veřejnost – příslušný úřad obdržel cca 150 vyjádření. Veřejnost se vyjádřila v hojné míře rovněž k posudku.
Ve vyjádření se objevovaly mnohdy totožné nebo obdobné připomínky a požadavky, nicméně jejich množství svědčí o zájmu veřejnosti účastnit se procesu posuzování vlivů na životní prostředí.

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

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

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

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

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

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

tel.: 595 622 222 IČ: 70890692 Bankovní spojení: Česká spořitelna, a. s. – centrála Praha
fax: 595 622 126 DIČ: CZ70890692 č. účtu: 1650676349/0800
Úřední hodiny Po a St 9.00–17.00; Út, Čt a Pá 9.00–14.30
www.kr-moravskoslezsky.cz

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

tel.: 595 622 222 IČ: 70890692 Bankovní spojení: Česká spořitelna, a. s. – centrála Praha
fax: 595 622 126 DIČ: CZ70890692 č. účtu: 1650676349/0800
Úřední hodiny Po a St 9.00–17.00; Út, Čt a Pá 9.00–14.30
www.kr-moravskoslezsky.cz

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

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

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

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

tel.: 595 622 222 IČ: 70890692 Bankovní spojení: Česká spořitelna, a. s. – centrála Praha
fax: 595 622 126 DIČ: CZ70890692 č. účtu: 1650676349/0800
Úřední hodiny Po a St 9.00–17.00; Út, Čt a Pá 9.00–14.30
www.kr-moravskoslezsky.cz

III. Hodnocení záměru

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

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

V rámci doplněné dokumentace EIA byly posuzovány následující varianty:
- *Varianta č. 1 - Optimalizace trati v oznamovatelem předložené variantě*
- *Varianta č. 2 - Provoz na trati bez provedené optimalizace*
- *Varianta č. 3 - Optimalizace trati s provedením bezúvraťového napojení na Ostravu Kunčice ve Frýdku-Místku*
- *Varianta č. 4 - Optimalizace trati s obchvatem obce Dobrá*

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

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

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

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

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

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

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

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

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

tel.: 595 622 222 IČ: 70890692 Bankovní spojení: Česká spořitelna, a. s. – centrála Praha
fax: 595 622 126 DIČ: CZ70890692 č. účtu: 1650676349/0800
Úřední hodiny Po a St 9.00–17.00; Út, Čt a Pá 9.00–14.30
www.kr-moravskoslezsky.cz

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

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

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

Vlivy záměru ve variantě č. 1 a variantě č. 3 na zábor půd lze označit jako středně velký. Vlivy záměru ve variantě č. 4 na zábor půd lze označit jako velký.
Vlivy na podzemní vody a povrchové vody budou ve variantě č. 1, 3 i 4 malé.

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

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

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

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

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

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

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

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

Technické řešení spolu s navrženými doporučeními vyplývajícími z procesu posuzování vlivů na životní prostředí respektují požadavky na omezení, respektive vyloučení řady negativních vlivů na životní prostředí.
Doplněná dokumentace EIA předkládá soubor opatření, která by měla zaručit realizaci záměru bez výraznějšího ovlivnění jednotlivých složek životního prostředí. Za zásadní opatření je třeba považovat požadavky k snížení akustické zátěže, k omezení vibrací, k ochraně ovzduší, krajinného rázu a opatření k minimalizaci zásahu do přírodního prostředí.
Na základě obdržených vyjádření k doplněné dokumentaci EIA a v rámci zpracování posudku byl navržen soubor opatření k prevenci, vyloučení, snížení, popřípadě kompenzaci nepříznivých vlivů záměru na životní prostředí dále doplněn, rozšířen, resp. upraven.

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

V rámci doplněné dokumentace EIA byly posuzovány následující varianty:
- *Varianta č. 1 - Optimalizace trati v oznamovatelem předložené variantě*
- *Varianta č. 2 - Provoz na trati bez provedené optimalizace*
- *Varianta č. 3 - Optimalizace trati s provedením bezúvraťového napojení na Ostravu Kunčice ve Frýdku-Místku*
- *Varianta č. 4 - Optimalizace trati s obchvatem obce Dobrá*

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

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

Předložené varianty je možné seřadit z hlediska vlivů na životní prostředí v následujícím pořadí (od nejméně problematické po nejvíce problematickou variantu):
Pořadí 1.-3. - Optimalizace trati v oznamovatelem předložené trase (varianta č. 1)
Pořadí 1.-3. - Optimalizace trati s provedením bezúvraťového napojení na Ostravu Kunčice ve Frýdku-Místku (varianta č. 3)
Pořadí 1.-3. - Optimalizace trati s obchvatem obce Dobrá (varianta č. 4)
Pořadí 4. - Provoz na trati bez provedené optimalizace (varianta č. 2)

Z hlediska vlivů na životní prostředí a obyvatelstvo jsou varianty č. 1, 3 a 4 srovnatelné. Zpracovatel posudku proto hodnotí v návrhu stanoviska všechny tři varianty (č. 1, 3 a 4) z hlediska vlivu na životní prostředí a obyvatele jako akceptovatelné.
Zpracovatel posudku doporučuje vzhledem k aktuální potřebě optimalizace železniční trati v návaznosti na již zahájenou výrobu v průmyslové zóně Nošovice upřednostnit přípravu a realizaci varianty č. 1, s možným postupným rozšířením na variantu č. 3 a případně č. 4.

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

Vypořádání vyjádření k oznámení

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

Vypořádání vyjádření k dokumentaci

V rámci předkládaného záměru obdržel příslušný úřad celkem 253 vyjádření dotčených správních úřadů dotčených samosprávních celků, občanských sdružení a veřejnosti.
Připomínky v obdržených vyjádřeních se týkaly především variantního řešení záměru, vlivu záměru na akustickou situaci, znečištění ovzduší a zdraví obyvatel, vlivu záměru na krajinu a krajinný ráz, vlivu záměru na faunu a flóru a studie oslunění.
Na základě výše uvedených vyjádření byla dokumentace EIA v souladu s § 8 odst. 5 zákona o posuzování vlivů na životní prostředí vrácena dne 31. 3. 2008 Krajským úřadem Moravskoslezského kraje k doplnění.

Vypořádání vyjádření k doplněné dokumentaci:

V rámci předkládaného záměru obdržel příslušný úřad celkem 14 vyjádření dotčených správních úřadů a samosprávních celků, 4 vyjádření občanských sdružení a iniciativ a 192 vyjádření veřejnosti. Vyjádření, která jsou ve stanovisku zčásti nebo zcela zahrnuta, jsou jmenovitě uvedena v kapitole II.7 tohoto stanoviska.
Připomínky v obdržených vyjádřeních se týkaly především variantního řešení záměru, vlivu záměru na akustickou situaci, šíření vibrací, znečištění ovzduší a zdraví obyvatel, vlivu záměru na krajinu a krajinný ráz a vlivu záměru na faunu.
Vypořádání připomínek vzešlých z obdržených vyjádření je komentováno v části V. posudku.
Všechny oprávněné požadavky vyplývající z doručených vyjádření byly zpracovatelem posudku odpovídajícím způsobem komentovány, respektive ve formě podmínek byly zapracovány jako součást návrhu stanoviska příslušného úřadu.

Vypořádání vyjádření k posudku a vyjádření obdržených po veřejném projednání

V rámci předkládaného záměru obdržel příslušný úřad celkem 11 dotčených správních úřadů a samosprávných celků, 4 vyjádření občanských sdružení a iniciativ a 34 vyjádření veřejnosti. Jmenovitě jsou zahrnuty výše v seznamu subjektů, jejichž vyjádření jsou ve stanovisku zčásti nebo zcela zahrnuta.
Připomínky v obdržených vyjádřeních se týkaly opět především variantního řešení záměru, vlivu záměru na akustickou situaci, šíření vibrací, znečištění ovzduší a zdraví obyvatel, vlivu záměru na krajinu a krajinný ráz a vlivu záměru na faunu.
Vypořádání připomínek vzešlých z obdržených vyjádření k posudku je uvedeno následně.
Text jednotlivých vyjádření je uveden jako příloha k tomuto stanovisku.

Souhrnné vypořádání všech obdržených vyjádření k POSUDKU

K předloženému posudku svá vyjádření zaslali:

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

tel.: 595 622 222 IČ: 70890692 Bankovní spojení: Česká spořitelna, a. s. – centrála Praha
fax: 595 622 126 DIČ: CZ70890692 č. účtu: 1650676349/0800
Úřední hodiny Po a St 9.00–17.00; Út, Čt a Pá 9.00–14.30
www.kr-moravskoslezsky.cz

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

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

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

tel.: 595 622 222 IČ: 70890692 Bankovní spojení: Česká spořitelna, a. s. – centrála Praha
fax: 595 622 126 DIČ: CZ70890692 č. účtu: 1650676349/0800
Úřední hodiny Po a St 9.00–17.00; Út, Čt a Pá 9.00–14.30
www.kr-moravskoslezsky.cz

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

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

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

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

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

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

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

  Z dopravního hlediska se jedná o prodloužení stanice Hnojník směrem na Český Těšín o jednu kolej č.3a délky 656 metrů pro vykřižování dvou nákladních vlaků, nebo nákladního a osobního vlaku. Kolej č.3a pak pokračuje plynně do stanice Hnojník do koleje č.3 a spolu se souběžnou kolejí č.1+1a tvoří ucelený dvoukolejný úsek délky 1530 metrů.
  Podle předpisu ČD D24 o zjišťování propustnosti železničních tratí je trať přetížena, je-li zatížena více jak na 67 % jednotky času, což v jedné hodině znamená, že na jízdu vlaků a obsazení trati je k dispozici 40 minut a 20 minut jsou předepsané zálohy v propustnosti trati na vyrovnávání mimořádností a nepravidelností železničního provozu, což při nájezdu nákladních vlaků z jiných států při dovozu a vývozu nelze vyloučit. Osobní doprava je zadaná v hodinovém taktu a v ranní, odpolední špičce a odvozu z odpolední směny v 30 minutovém taktu. Dva osobní vlaky v omezujícím úseku Hnojník – Český Těšín při požadovaném křižování ve stanici Hnojník, obsadí trať každou hodinu na 30 minut, takže na jízdu nákladního vlaku zbývá 10 minut. Jeho jízdní doba Český Těšín - Nošovice je však minimálně 23 minut. Bez výhybny je tak překročeno obsazení tratě přes požadovaných 40 minut v jedné hodině. Trať by tak byla přetížena, což je u nově navrhovaných zařízení nepřípustné.
  Zřízením výhybny neboli prodloužením stanice Hnojník bude možno provést v jedné hodině jeden pár osobních a jeden pár nákladních vlaků. Bez prodloužení stanice Hnojník a možnosti křižování nákladního vlaku se provoze jen jeden nákladní vlak, ovšem při nežádoucím přetížení trati. Ve špičkách, kdy mají jet osobní vlaky v taktu 30 minut, se neproveze žádný nákladní vlak.

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

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

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

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

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

  Délky přibližovacích úseků
  Na základě poznatků zpracovatele posudku byl proveden orientační výpočet délek přibližovacích úseků níže uvedených přejezdů na základě předpokládaných traťových rychlostí a z odhadnutých délek přejezdů.
  - Přejezd v km 126,465 má přibližovací úseky z obou směrů v 1. koleji v délce cca 1240 m, t.j. spouštěcí body by měly být umístěny do km 125,266 a 127,706.
  - Přejezd v km 127,068 (trojkolejný) má přibližovací úseky ze směru FM v 1. koleji v délce cca 2320 m, ze směru ČT v 1. koleji v délce cca 2200m, t.j. spouštěcí body by měly být umístěny do km 124,748 a 129,268. Přejezd je chráněn cestovými návěstidly, které zabraňují jeho obsazení stojícím vlakem.
  - Přejezd v km 129,021 (HR1) má přibližovací úseky ze směru FM v 1. koleji v délce cca 1130m, ze směru ČT v 1. koleji v délce cca 1190 m, t.j. spouštěcí body by měly být umístěny do km 127,891 a 130,211.

  Obsazení přejezdů jízdou vlaku
  - *Přejezd v km 126,466 přes silnici III. třídy na frýdeckém zhlaví dopravny Hnojník.*
    Obsazení Os od FM 1,2 min, od ČT = 1,5 min.
    Obsazení N od FM 1,7 min, od ČT = 2,7 min.
  - *Přejezd v km 127,068 přes místní obslužnou komunikaci v místě navrženého rozšíření dopravny Hnojník směr Č. Těšín.*
    Obsazení Os od FM 1,7 min, od ČT = 3,0 min (předzvánění bod ještě před zast. Střítež).
    Obsazení N od FM 2,9 min, od ČT = 2,0 min.
  - *Přejezd v km 129,021 přes silnici I. třídy v obci Střítež.*
    Obsazení Os od FM 2,0 min, od ČT =1,3 min.
    Obsazení N od FM 2,2 min, od ČT =1,7 min.

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

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

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

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

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

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

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

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

V souvislosti s optimalizací železniční trati je navržena rekonstrukce všech zachovaných úrovňových přechodů a přejezdů s instalací moderního zabezpečovacího zařízení (výstražné světelné a zvukové zařízení, případně doplněné závorami). Úroveň zabezpečení přejezdů tak bude oproti stávajícímu stavu vyšší.
Ke všem navrženým rušením, úpravám a zabezpečením přechodů a úrovňových křížení se uskutečnilo v letech 2008 a 2009 místní šetření – správní řízení za účasti vlastníků a správců dotčených komunikací, dotčených územních orgánů (odbory dopravy, silniční správní úřady), zástupců obcí, Policie ČR, Drážního úřadu, generálního projektanta a investora. Závěry řízení jsou formulovány ve výdaných Rozhodnutích drážního správního úřadu.
Požadavky na technické zabezpečení přejezdů je třeba uplatnit především v rámci územního řízení.

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

V kapitole III.6 tohoto stanoviska je požadováno zapracování opatření k zachování příjezdové cesty k rodinnému domu č. 62 ve Vojkovicích, případně zapracování řešení jiného zpřístupnění uvedeného rodinného domu.
Z hlediska trvalého záboru budou dotčení občané účastníky územního řízení a budou tedy moci uplatňovat své připomínky.

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

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

V případě, že by došlo k průjezdu všech souprav (27 nákladních a všechny osobní) maximální rychlostí, bude nárůst ekvivalentní hladiny hluku zanedbatelný (nižší než 0,5 dB).
Při průjezdu dvou vlaků současně je výsledná ekvivalentní hladina akustického tlaku samozřejmě vždy vyšší než při průjezdu jednoho vlaku, ale zároveň nedosahuje hladiny dvou po sobě samostatných průjezdů za časový

tel.: 595 622 222 IČ: 70890692 Bankovní spojení: Česká spořitelna, a. s. – centrála Praha
fax: 595 622 126 DIČ: CZ70890692 č. účtu: 1650676349/0800
Úřední hodiny Po a St 9.00–17.00; Út, Čt a Pá 9.00–14.30
www.kr-moravskoslezsky.cz

interval. Z toho plyne, že horší stav nastane, když budou vlaky jezdit samostatně a tento stav byl také použit pro návrh PHO.
Protože se sledovaná ekvivalentní hladina akustického tlaku přepočítává na průběh celého dne, je proto vždy nejdůležitější počet projíždějících souprav. V případě, že by projížděly vždy dvě soupravy naráz, budou se ve výpočtu chovat jako jedna hlučnější souprava, což je příznivější, než průjezd dvou po sobě jedoucích.
V kapitole III.6 je uvedena následující podmínka: „Po upřesnění možností a počtu mířejících se vlaků a počtu zastavujících vlaků ve výhybně bude třeba v dalších stupních projektové dokumentace upřesnit akustické výpočty a provést optimalizaci navrhovaných opatření na nejhorší akusticky možný stav v tomto prostoru, tzn. prověřit např. i stav, kdy by minimálně polovina nákladních vlaků byla nucena zastavit a rozjíždět se."

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

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

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

V případě, že bylo modelovými výpočty zjištěno možné překročení hygienického limitu v chráněném venkovním prostoru staveb, bylo přistoupeno k návrhu protihlukových clon tak, aby byl tento limit splněn.
V některých problematických místech, dle hlukové studie, není možné zajistit ochranu chráněného venkovního prostoru staveb, ať již z důvodů umístění objektu vůči zdroji hluku, morfologie terénu, nízké účinnosti protihlukové stěny apod. V těchto případech tedy bylo přistoupeno k návrhu ochrany vnitřního prostředí chráněných staveb.
Po realizaci stavby budou provedena ověřovací měření, která prokáží, zda jsou navržená protihluková opatření dostatečně účinná tak, aby byly splněny zákonné požadavky na ochranu zdraví před hlukem. V případě, že se prokáže, že nejsou splněny hygienické limity, nebude možné daný záměr zkolaudovat a bude nutné provést jejich případné doplnění, či rozšíření.
Je nutné poznamenat, že i při nerealizaci záměru v důsledku nárůstu dopravy na stávajícím kolejovém svršku, by došlo k nárůstu hluku v okolí této trati.

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

V kapitole III.6 stanoviska je uvedeno následující:
1/ Na základě zpřesňování podkladů a informací v rámci projektové přípravy v dalších stupních zpřesnit i hlukovou studii a odpovídající protihluková opatření.
2/ V dalších stupních projektové přípravy zpřesnit akustické výpočty na základě podrobnějších podkladů a údajů a u všech vytypovaných objektů určených pro realizaci individuálních protihlukových opatření nebo u objektů, u kterých se budou předpokládat po zpřesňujících výpočtech vyšší hladiny akustického tlaku ve venkovním chráněném prostoru, provést podrobný stavebně akustický pasport spolu s proměřením akreditovanou laboratoří dle normových postupů, prověřit soulad s normovými požadavky na zvukoizolační vlastnosti fasád a případně definovat požadavky na zvýšení zvukoizolačních vlastností hlukově exponovaných fasád chráněných objektů.
Z výše uvedeného vyplývá, že pokud dojde k realizaci záměru, v dalším stupni projektových příprav bude zpřesněna akustická studie včetně upřesnění objektů pro individuální protihluková opatření. Pokud bude prokázáno, že u objektu jsou překračovány hygienické limity, bude zařazen do seznamu objektů určených pro realizaci individuálních protihlukových opatření.

tel.: 595 622 222 IČ: 70890692 Bankovní spojení: Česká spořitelna, a. s. – centrála Praha
fax: 595 622 126 DIČ: CZ70890692 č. účtu: 1650676349/0800
Úřední hodiny Po a St 9.00–17.00; Út, Čt a Pá 9.00–14.30
www.kr-moravskoslezsky.cz

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

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

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

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

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

Většina zkušených zpracovatelů akustických studií používajících pro predikci výhledových stavů akustických matematických modelů se snaží své návrhy řešit konzervativním přístupem, tedy na straně bezpečnosti. Tudíž i návrhy opatření zpravidla bývají navrhovány s rezervou. Pokud je vše správně provedeno i po stavební stránce a také jsou při provozu zachovány stejné podmínky (vstupy), které byly uvažovány při výpočtech, potom navržená opatření vypočítané pomocí modelu jsou dostačující a odpovídají predikovaným hodnotám.
Ze zkušeností zpracovatele posudku: ročně firma EKOLA group, spol. s r.o. provádí tisíce hodin měření u dopravních staveb a následně většinu svých modelových výpočtů kontroluje měřením – ověření stávajícího stavu a přesnost těchto výpočtů se ve většině případů vždy při správně nastaveném modelu pohybuje do 2 dB.
Jako příklad je možné zmínit akustickou studii zpracovanou pro výstavbu tzv. Nového spojení v Praze (tunely pod vrchem Vítkov) která byla spočítána cca před 15 lety. Následně byl ověřován skutečný stav akustické situace po realizaci stavby ke kolaudaci. Při měření se potvrdilo, že zpracovaný akustický model pracoval správně.

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

Protihluková opatření na ochranu objektů v blízkosti železniční trati před nadlimitními ekvivalentními hladinami akustického tlaku A jsou řešena dvěma způsoby, a to formou protihlukových clon a individuálních protihlukových opatření. PHC byly na základě dostupných vstupních dat navrhovány tak, aby zajistily maximální akusticko-ekonomický efekt v daném stupni projektových podkladů. V případě, že bylo modelovými výpočty zjištěno možné překročení hygienického limitu v chráněném venkovním prostoru staveb, bylo přistoupeno k návrhu protihlukových clon tak, aby byl pokud možno tento limit splněn.
Vzhledem k tomu, že v rámci této tratě jako celku bylo prokázáno, že z velké části své trasy mohou navrhované PHC dostatečně akusticky clonit, bylo možné tyto závěry při komplexním vyhodnocení záměru vzít v úvahu.
Vzhledem k tomu, že záměr je teprve v prvních fázích projektové přípravy tzn. v procesu EIA a před procesem územního řízení, je v dalších stupních přípravy požadováno spolu se zpřesňováním ostatních podkladů a vstupních dat i následně zpřesnit akustickou studii včetně upřesnění, či doplnění všech protihlukových opatření navrhovaných v této fázi. Ještě tedy bude následovat řada kontrolních mechanismů, které umožní navrhnout a projekčně připravit optimální akustická opatření z hlediska jejich akustického efektu, ale i finanční náročnosti.
Je nutné rovněž poznamenat, že v dokumentaci EIA je uvedeno, že výpočty jsou prováděny pro maximální teoretický provoz vlaků v jednom směru. Na základě těchto předpokladů provozu je výpočet na straně bezpečnosti. Lze tedy očekávat, že skutečný stav bude příznivější.

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

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

vzhledem k udávaným nízkým hodnotám a s uvažováním navržených protihlukových clon. Tento fakt není v hlukové studii uveden.
Pro přibližné zjištění útlumu použitých oken bylo proveden vzorek několika měření. Měření byla provedena u rodinného domu Dobratice č.p. 176, Střítež č.p. 53, Kopice č.p. 17 a Dobrá č.p. 358. Naměřený rozdíl vnitřního hluku oproti vnějšímu se pohyboval od 21 do 29 dB. Nutno podotknout, že tento rozdíl záleží především na kvalitě použitých oken a jejich konstrukci. Blíže je tato problematika rozebrána ve vyjádření posuzovatele k příloze č. 17 – Hluková studie.
Pro velká okna ze školských zařízení uvažoval zpracovatel akustické studie s předpokládaným útlumem na straně bezpečnosti, a to pouze 17 dB. Tento předpoklad by měla splňovat i mírně pootevřená okna (např. pootevřená ventilace apod.).
V následující tabulce jsou z hlukové studie dokumentace EIA uvedeny pro doplnění výsledné vypočtené hodnoty ekvivalentních hladin akustického tlaku A pro objekt základní a mateřské školy ve Střítči č.p. 108. Z tabulky vyplývá, že hygienické limity pro hluk ve venkovním chráněném prostoru staveb i vnitřním chráněném prostoru staveb by měly být dodrženy.
(Pozn. Mezi objektem školského zařízení ve Střítči a železniční tratí je navržena protihluková clona, která by měla zajistit splnění hygienických limitů ve venkovním chráněném prostoru této stavby.)

bod výpočtu	výška	Vnější hluk	Limit	Vnitřní hluk	Limit
		den	den	den	den
S_1	1.NP	47,1	60,0	30,1	45,0
	2.NP	48,4	60,0	31,4	45,0
S_2	1.NP	50,8	60,0	33,8	45,0
	2.NP	51,4	60,0	34,4	45,0
S_8	1.NP	49,3	60,0	32,3	45,0
	2.NP	49,4	60,0	32,4	45,0

Vzhledem k tomu, že prostor školního pozemku a tedy možného pohybu dětí se uvažuje v nižších výškách (tj. cca 1,5 m nad terénem), potom účinnost navržené PHC je pro tuto výšku vždy vyšší než např. pro prostor 1. a 2. NP. Proto lze uvažovat s nižšími hodnotami, než byly predikovány.
Na základě vznesené připomínky doporučuje posudek následující opatření:
1. Na základě zpřesňování podkladů a informací v rámci projektové přípravy v dalších stupních zpřesnit i hlukovou studii a odpovídající protihluková opatření.
2. Provést po realizaci stavby měření v daném školském zařízení (základní a mateřská škola Střítež č.p. 108), které by ověřilo deklarované splnění hygienických limitů ve venkovním chráněném prostoru i venkovním chráněném prostoru staveb i vnitřním chráněném prostoru staveb.

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

Pravděpodobně zde došlo k nepochopení deklarovaných údajů v posudku. Pro porovnání seřaďovací výkonnosti v šst. Český Těšín byly totiž v posudku pro doplnění uvedeny roční průměrné počty rozřazených vozů/24 hodin pro: rok 2002 - 540 vozů, rok 2003 - 544 vozů, rok 2004 - 490 vozů, rok 2005 - 435 vozů, rok 2006 - 355 vozů, rok 2007 - 313 vozů, rok 2008 - 320 vozů (údaj z 01/2009, Ing. Sládek - technický náměstek šst. Český Těšín).
Z uvedené statistiky je zřejmé, že počet řadících prací má klesající trend.
Pro posouzení skutečného hluku z této činnosti je důležitý podíl řadících prací v denní (6-22 hod) a noční době (22-6 hod). Dle informací Ing. Sládka (technický náměstek šst. Český Těšín) jsou tyto práce prováděny vždy v pondělí a úterý, a to pouze v době 9-22 hod. Od středy do neděle pak probíhají rozřaďovací práce v době 7- 16 hod a 20- 4 hod. Ve zbylé době jsou prováděny jen činnosti spojené s výjezdy a odjezdy nákladních vlaků, s jejich technickým a přepravním odbavením. Tato činnost však vyvolává již podstatně nižší hlukové zatížení okolí stanice.

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

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

Snížení hlukového zatížení v okolí rozřaďovacího nádraží Č. Těšín je možné dosáhnout realizací protihlukových opatření (protihlukové clony, individuální protihlukové opatření). Při návrhu ochrany území před hlukem z nádraží v Českém Těšíně využil zpracovatel Hlukové studie právě výše uvedených možností.
Při realizaci protihlukových opatření navržených v rámci předložené dokumentace EIA by měly být pro všechny chráněné objekty v okolí nádraží Český Těšín splněny alespoň limitní hladiny ekvivalentního akustického tlaku A pro vnitřní prostory.
Opatření navržená v rámci doplněné dokumentace EIA jsou navržena v takové míře, aby byla co nejvíce snížena hladina akustického tlaku A z prostoru nádraží. I přes tato opatření se však předpokládaná hladina akustického tlaku A ve venkovním prostoru, a to i bez ohledu na prokázání či neprokázání impulsivity hluku, bude pohybovat v okolí limitní hranice, resp. v některých bodech mírně nad limitní hranicí. Pro ochranu vnějšího chráněného prostoru byly navrženy protihlukové clony o realizovatelné výšce, která hluk z dopravy a stacionárních zdrojů výrazně sníží. Venkovní hladina akustického tlaku A by se po výstavbě navržených protihlukových clon na základě predikce deklarované v rámci dokumentace EIA měla snížit téměř ve všech případech pod požadovaný hygienický limit. Pouze ve vyšších nadzemních podlažích některých objektů je možné očekávat, že limitní hodnoty ekvivalentních hladin akustického tlaku A budou i nadále překročeny. Po realizaci navržených protihlukových opatření by u všech objektů měla být alespoň splněna hladina akustického tlaku A z dopravy a stacionárních zdrojů pro vnitřní chráněný prostor.

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

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

- **Posudek uvádí: „Hodnocení hluku ze seřaďovacího nádraží pouze pomocí impulsního hluku je velmi diskutabilní a tím pádem je i diskutabilní použití limitů pro impulsní hluk. Že se jedná o impulsní hluk není v hlukové studii nikde prokázáno."**
- **Posudek zpochybňuje impulsní charakter hluku z rozřaďovacího nádraží v Českém Těšíně, a tím použití přísnějšího hygienického limitu hluku, zatímco autoři dokumentace a hlukové studie z této obecně známe skutečnosti vycházejí.**

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

tel.: 595 622 222 IČ: 70890692 Bankovní spojení: Česká spořitelna, a. s. – centrála Praha
fax: 595 622 126 DIČ: CZ70890692 č. účtu: 1650676349/0800
Úřední hodiny Po a St 9.00–17.00; Út, Čt a Pá 9.00–14.30
www.kr-moravskoslezsky.cz

z lehkých zbraní, explozí výbušnin s hmotností pod 25 g ekvivalentní hmotnosti trinitrotoluenu a při vzájemném nárazu tuhých těles.
Impulzní hluk navíc je definován i určitou časovou závislostí, a to: „Impulzní hluk je vytvářený jednotlivými zvukovými impulzy s dobou trvání do 200 ms." Tento časový interval vyplývá právě z fyziologie sluchového orgánu a patří mezi základní otázky fyziologické akustiky. Při nárážení vagónů na sebe pomocí nárazníků sice dochází k nárazu tuhých těles na sebe (kovu na kov), ale nárazníky kolejových vozidel mají tlumení a tedy nedochází k tvrdým nárazům. Zrovna tak i při nájezdu vagónu na kovovou zarážku dochází k nárazu odvalujícího se kovového objektu na stojící zarážku a následně k jejímu posunu po kolejnici. Také tento děj nelze jednoznačně zařadit jako impulsní charakter. Proto zatřídění tohoto hluku mezi impulsní hluk není v předložené Hlukové studii v rámci doplněné dokumentace EIA jasně prokázána. A to již opomíjíme fakt, že pokud by se jednalo o impulsní charakter měřeného hluku, jak tvrdí zpracovatel dokumentace, pak není jasné, proč při měření nepoužil odpovídající časovou konstantu zvukoměru a používal časovou konstantu Fast, která není schopna tyto rychlé akustické děje bez zkreslení zaznamenat. Viz Hluková studie, str.11, „Tabulka hladin impulsního hluku". Prokázání či neprokázání impulsivity hluku pak následně odpovídá i případné použití metodologie predikce takovéhoto typu hluku.

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

Zpracovatel posudku dokumentaci nepřepracovával ani ji nedoplňoval. Posuzoval dokumentaci ve smyslu zákona o posuzování vlivů na životní prostředí, který mu umožňuje požadovat doplňující informace, údaje a podklady.
Zpracovatel vychází také ze svých více jak 20 letých zkušeností v oblasti hlukové problematiky a měření hluku, ale i svých zahraničních partnerů a z obecně známých skutečností a technologií týkajících se možností snížení hluku z provozu rozřaďovacího nádraží. Nejedná se o nový návrh zpracovatele posudku, ale pouze o konstatování, jakým způsobem je možné tuto problematiku řešit. Také následně v návrzích stanoviska požaduje zpracovatel posudku zpřesnění akustické studie, kde bude možné tato opatření prověřit, optimalizovat a vyprojektovat.

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

Vstupní parametry, které zpracovatel hlukové studie vzal v úvahu včetně typů vlaků v jednotlivých směrech a denním období jsou uvedeny v hlukové studii v kapitole 3 na str. 8-11.
Emisní hluková charakteristika jednotlivých typů vlaků je implementována v použitém výpočtovém softwaru a metodice výpočtu.

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

V textu posudku je uváděna následující informace: „Součástí optimalizace železniční trati není úprava stávajícího seřaďovacího nádraží. Podoba stávajícího seřaďovacího nádraží zůstane zachována s výjimkou formální úpravy některých kolejových napojení. Z modernizovaných kolejí nebude možný přímý posun na svážný pahrbek. Technologie zásobování a odvozu výrobků z PZ Nošovice bude probíhat výhradně formou ucelených vlaků. Vlaky se budou v žst. Český Těšín pouze křižovat, popř. měnit směr jízdy. V žádném případě tedy množství seřaďovacích prací nesouvisí s výrobou v PZ Nošovice ani s optimalizací tratě."
Výše uvedené informace byla znovu prověřena. Rekonstrukce kolejí i výhybek se soustřeďuje jen na hlavní a předjízdné koleje v celé stanici Český Těšín, nikoliv na koleje související se seřaďovací výkonností.
Problematika časově omezeného povolení na seřaďovací nádraží v Č. Těšíně tedy není součástí předkládaného záměru. Fakta uvedená v posudku jsou tedy platná.

tel.: 595 622 222 IČ: 70890692 Bankovní spojení: Česká spořitelna, a. s. – centrála Praha
fax: 595 622 126 DIČ: CZ70890692 č. účtu: 1650676349/0800
Úřední hodiny Po a St 9.00–17.00; Út, Čt a Pá 9.00–14.30
www.kr-moravskoslezsky.cz

- **V chráněném venkovním prostoru staveb mají být limity hluku po realizaci záměru trvale překračovány. Krajská hygienická stanice sdělila, že současná legislativa neumožňuje trvale připustit překračování hlukových limitů v chráněných venkovních prostorech staveb, i kdyby bylo prokázáno dodržení hlukových limitů pro chráněné vnitřní prostory. KHS dále uvedla, že záměr nesplňuje požadavky § 30 zákona č. 258/2000 Sb. a nařízení vlády č. 148/2006 Sb. a jeho provoz bude v některých lokalitách – po vyhodnocení konkrétních měřením zjištěných hodnot hluku – možný pouze na základě časově omezeného povolení (dočasné výjimky) dle § 31 odst. 1 zákona č. 258/2000 Sb.**
Na udělení výjimky není právní nárok, její budoucí udělení není možné předjímat. Výjimka je navíc zákonem o ochraně veřejného zdraví koncipována jako instrument dočasného charakteru. Ve skutečnosti by se jednalo o výjimku de facto trvalou (tj. výjimka by musela být opakovaně vydávána).

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

- **Z protokolů o měření hluku vyplynulo, že měření byla provedena v čase, kdy byla v měřeném území sněhová pokrývka, tedy za nestandardních podmínek a v rozporu s metodickým návodem hlavního hygienika České republiky.**
Při zpracování nové hlukové studie však bylo použito měření z původní hlukové studie provedené v době, kdy byla země pokrytá sněhem (viz Protokol o měření hluku č. 5/2007, zpracovatel Ing. Petr Vrána). Výsledky takového měření nemohou být objektivním podkladem hlukové studie.

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

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

Měření akustického tlaku pro hlukovou studii, která tvoří přílohu č. 17 doplněné dokumentace EIA, byla z velké části zpracovávána externími měřicími firmami (úředními měřiči). Prováděná měření nebyla zaměřena na zjištění celkové akustické situace v daném území, ale čistě na hluk ze železničního provozu. Tomu také odpovídala i zvolená metodika měření v souladu s normou ČSN ISO 1996. Tzn. že na většině míst byly měřeny vždy pouze akustické události odpovídající průjezdům jednotlivých vlaků a hodnoty těchto událostí byly stanovovány z naměřeného průběhu hladin akustického tlaku, který byl zaznamenáván v 1s náměrech. Hluk odpovídající průjezdu vlaku v daném místě pak byl kvantifikován buď pomocí hladin akustické expozice SEL nebo pomocí ekvivalentních hladin akustického tlaku A pouze za dobu průjezdu vlaku. Tyto hladiny se tedy zjišťují z naměřeného průběhu tak, že do výpočtu SEL nebo LAeq zjišťované akustické události, v daném případě průjezdů jednotlivých vlakových souprav, se berou pouze hodnoty, které vystoupí nad hlukové pozadí v době měření a to tak, aby tyto hodnoty již nebyly těmito pozadím ovlivněny. Tento postup je v souladu s normovými požadavky ČSN ISO 1996. U měření prováděných firmou Ecologicai Consulting byly zjišťovány nejen tyto hodnoty průjezdů, ale i celkové hladiny akustického tlaku A v době prováděné hlukové sondy. V naměřených datech jsou udávány správně i hodnoty procentního rozložení hladin akustického tlaku A v době měření a tedy i hladina L90, která charakterizuje ve smyslu citované normy ČSN ISO 1995 hladinu akustického tlaku prostředí – tzv. praktické hlukové pozadí). Je to tedy hladina akustického tlaku A, která se v daném místě vyskytuje více jak v 90 % doby měření.
Vzhledem k tomu, že měření sloužila především jako měření pro kvantifikaci hladiny akustického tlaku A z provozu na železnici a tedy pro kontrolu správné funkčnosti a šíření hluku ve 3D modelu z provozu na železniční trati, byly zjišťovány hodnoty akustických dějů – průjezdů vlakových souprav nad hladinami hluku pozadí a tedy zvolené postupy měření i vyhodnocení byly správné. Vzhledem k velikosti energie akustického signálu průjezdu vlaku by i v případě nevhodně zvoleného vyhodnocovacího intervalu pro hladinu SEL či LAeq-průjezdu byla chyba a ovlivnění těchto hodnot případným hlukovým pozadím na začátku a konci akustického děje – průjezdu vlaku v porovnání s energií sledovaného akustického signálu průjezdu zanedbatelná.

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

Aby bylo možno objektivně porovnat naměřené hodnoty, musela by se skutečně najít srovnatelná trať a srovnatelné typy vlaků, což je obtížně realizovatelné.
Zpracovatel Hlukové studie proto zvolil pro tento stupeň projektové přípravy adekvátní postup. Tzn. ověřit svůj 3D výpočtový model dle stávajícího stavu při využití možností a databázových emisních dat softwarového prostředku a vzhledem k tomu, že vypočtené hodnoty vycházely především vyšší než naměřené pro konkrétně měřený stav, použil logicky pro výhled softwarové prostředky a emisní hodnoty, které nabízí programový produkt. Toto je regulérní postup odpovídající stupni projektové přípravy.
Po realizaci stavby budou provedena ověřovací měření, která by měla prokázat, zda jsou navržená protihluková opatření dostatečně účinná tak, aby byly splněny zákonné požadavky na ochranu zdraví před hlukem. V případě, že se prokáže, že nejsou splněny hygienické limity, nebude možné daný záměr zkolaudovat a bude nutné provést jejich případné doplnění, či rozšíření.

- **Zpracovatel posudku nikde blíže nerozvedl a neodůvodnil, proč se podle něj o impulzní hluk nejedná.**
Z hlukové studie vyplývá, že budou výrazně překročeny limity stanovené pro impulsní hluk. Jako částečné možné opatření je označeno snížení počtu rozřazovaných souprav, případně vybudování protihlukové ochrany v místě pneumatické brzdy, ani jedno však není navrženo.

Jak již bylo uvedeno výše, autoři dokumentace pravděpodobně vycházeli při určení impulsního hluku z definice v §11, odst.2, NV č.148/2006 Sb., kde za vysoce impulsní hluk je považován takový hluk, který je tvořený impulsy ve venkovním prostoru, vznikajícími při střelbě z lehkých zbraní, explozí výbušnin s hmotností pod 25 g ekvivalentní hmotnosti trinitrotoluenu a při vzájemném nárazu tuhých těles.
Impulzní hluk má své fyzikální zákonitosti a tedy i charakteristický časový průběh se strmou náběhovou hranou. Impulzní hluk je tedy vytvářený jednotlivými zvukovými impulzy s dobou trvání do 200 ms." Tento časový interval vyplývá právě z fyziologie sluchového orgánu a patří mezi základní otázky fyziologické akustiky. Při nárážení vagónů na sebe pomocí nárazníků sice dochází k nárazu tuhých těles na sebe (kovu na kov), ale nárazníky kolejových vozidel mají tlumení a tedy nedochází k tvrdým nárazům. Zrovna tak i při nájezdu vagónu na kovovou zarážku dochází k nárazu odvalujícího se kovového objektu na stojící zarážku a následně k jejímu posunu po kolejnici. Také tento děj nelze jednoznačně bez průkaz zařadit jako impulsní charakter. Proto tvrdíme, že zatřídění tohoto hluku mezi impulsní hluk není v předložené Hlukové studii v rámci doplněné dokumentace EIA jasně prokázána. A to již opomíjíme fakt, že pokud by se jednalo o impulsní charakter měřeného hluku, jak tvrdí zpracovatel dokumentace, pak není jasné, proč při měření nepoužil odpovídající časovou konstantu zvukoměru a používal časovou konstantu Fast, která není schopna tyto rychlé akustické děje bez zkreslení zaznamenat. Viz.Hluková studie, str.11, „Tabulka hladin impulsního hluku" Prokázání