



EVROPSKÁ UNIE
Evropské strukturální a investiční fondy
Operační program Doprava

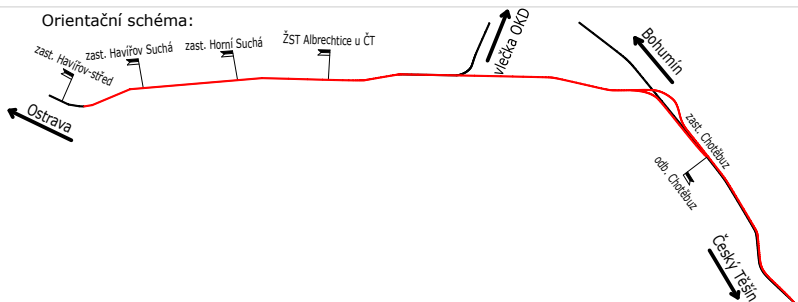
Ministerstvo dopravy
Státní fond dopravní
infrastruktury



Jiná ověření:

Paré:

Orientační schéma:




Razítko oprávněné osoby:

Podpis:

Datum:

Revize:	Datum:	Popis:	Kontroloval:
000	30.12.2022	Definitivní odevzdání dokumentace	Mgr. Zuzana Indráková

Stavebník/Investor:	Správa železnic, státní organizace		SPRÁVA ŽELEZNIC
Adresa:	Dlážděná 1003/7, 110 00 Praha 1		
Zástupce investora:	Stavební správa východ		
Adresa:	Nerudova 1, 779 00 Olomouc		

Zhotovitel díla:	EXprojekt s.r.o.	
Adresa:	Heršpická 758/13, 619 00 Brno	
Kontakt:	T: +420 533 312 000 E: info@exprojekt.cz	
Zhotovitel objektu:	EXprojekt s.r.o.	
Adresa:	Heršpická 758/13, 619 00 Brno	
Kontakt:	T: +420 533 312 000 E: info@exprojekt.cz	
Hlavní projektant (HIP):	Ing. Pavel Odehnal Ing. Dominik Mojžíšek	Specialista: Mgr. Martina Fialová, Ph.D.

Název stavby/akce:	Optimalizace traťového úseku Český Těšín (mimo) - Albrechtice u Českého Těšína (včetně)	Označení investora: S621700032
		Zakázka: 2021-024
Název části:	Souhrnná technická zpráva	Označení části: B.6
Název objektu/dílní části:	Popis vlivů stavby na životní prostředí a jeho ochrana	Označení objektu/komplexu: —
Název přílohy:	—	Číslo přílohy (typ/pořadí): 1. 001
Název dílní části přílohy:	—	
Odpovědný projektant:	Zpracovatel přílohy: Mgr. Martina Fialová, Ph.D.	Měřítko: — Formáty: —
Kraj:	Katastrální území: viz textová část	TUDU: 2521
Moravskoslezský		Smluvní datum zpracování: 30.12.2022

Kódové označení přílohy:
S621700032_DURX_B6XXX_XXXXXXXX_XX_1_001_000

STAVBA: **Optimalizace traťového úseku Český Těšín
(mimo) – Albrechtice u Českého Těšína
(včetně)**

STUPEŇ: **Dokumentace pro územní rozhodnutí (DÚR)**

Vliv stavby na životní prostředí

OBSAH:

ÚVOD.....	3
A) VLIV STAVBY NA ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ	4
A.1 OVZDUŠÍ.....	4
A.2 HLUK	6
A.3 VODA.....	9
A.4 ODPADY.....	12
A.5 PŮDA	13
B) VLIV STAVBY NA PŘÍRODU A KRAJINU	15
B.1 OCHRANA DŘEVIN	15
B.2 OCHRANA PAMÁTNÝCH STROMŮ.....	16
B.3 OCHRANA ROSTLIN.....	16
B.4 OCHRANA ŽIVOČICHŮ	17
B.5 ZVLÁŠTĚ CHRÁNĚNÁ ÚZEMÍ.....	20
B.6 ZACHOVÁNÍ EKOLOGICKÝCH FUNKCÍ A VAZEB V KRAJINĚ	20
B.7 NEROSTNÉ SUROVINY	25
B.8 KULTURNÍ PAMÁTKY A ARCHEOLOGICKÉ NÁLEZY	25
C) VLIV NA SOUSTAVU CHRÁNĚNÝCH ÚZEMÍ NATURA 2000	26
D) ZPŮSOB ZOHLEDNĚNÍ PODMÍNEK ZE ZÁVĚRU ZJIŠŤOVACÍHO ŘÍZENÍ NEBO STANOVISKA EIA	27
E) NAVRHOVANÁ OCHRANNÁ A BEZPEČNOSTNÍ PÁSMA, ROZSAH OMEZENÍ A PODMÍNKY OCHRANY PODLE JINÝCH PRÁVNÍCH PŘEDPISŮ	27

ÚVOD

Tato část dokumentace se zabývá vlivem realizace stavebního záměru „Optimalizace traťového úseku Český Těšín (mimo) – Albrechtice u Českého Těšína (včetně)“ na životní prostředí v dotčené lokalitě a širším území stavby. Dokument je členěn podle vyhlášky č. 146/2008 Sb., v platném znění.

Místem stavby je celostátní železniční trať Ostrava – Havířov – Český Těšín. Trať je zařazena do systému TEN-T jako alternativní trasa evropského nákladního koridoru RFC9.

Jedná se o rekonstrukci stávající stavby dráhy.

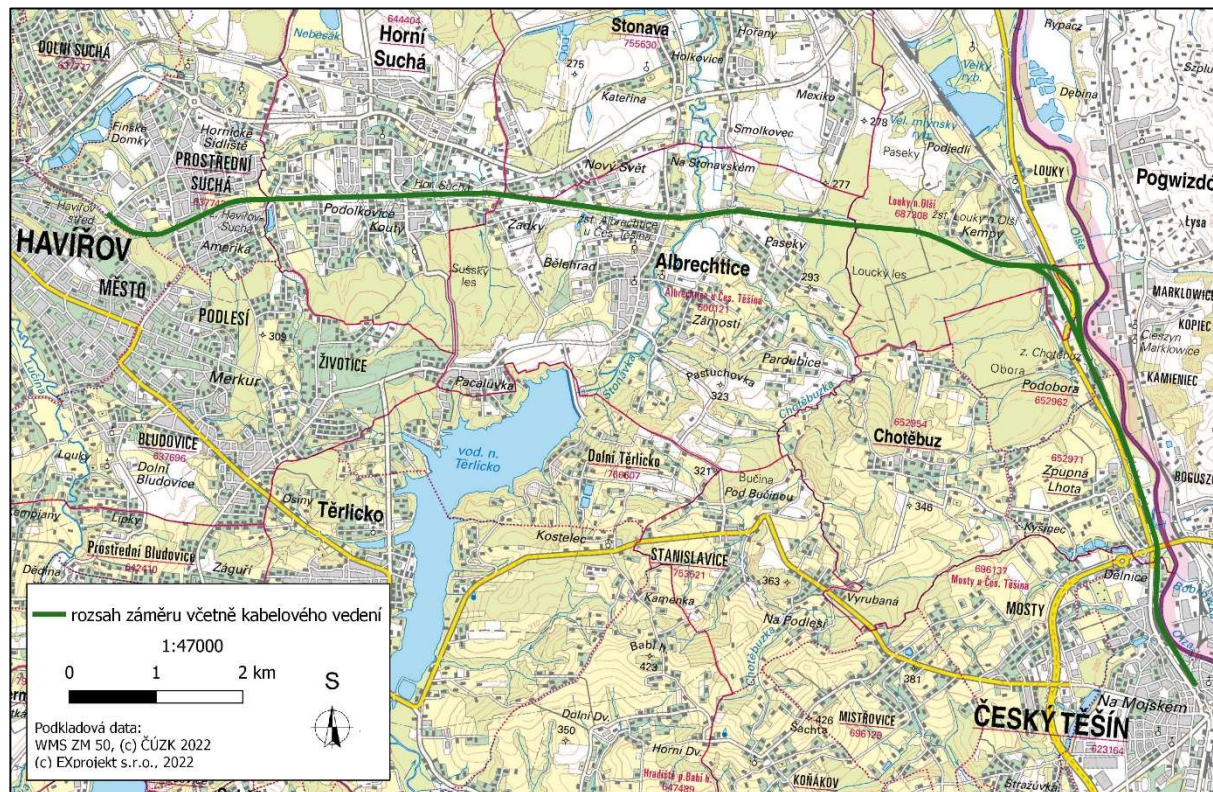
Stavba kolejově začíná na výhybce č. 29 v ŽST Český Těšín (km 0,757) a končí na poslední výhybce v ŽST Albrechtice u Českého Těšína (km 11,433). Zároveň jsou vedeny kabelové trasy v úseku Albrechtice u Českého Těšína (mimo) – zast. Havířov střed, kde je navázáno na připravovanou stavbu „Optimalizace traťového úseku Havířov (včetně) – zastávka Havířov střed (mimo)“.

Stavba se nachází na území Moravskoslezského kraje. Cílem projektu je zvýšení provozuschopnosti stanice Albrechtice u Českého Těšína vč. nástupiště, bezpečnosti železničního provozu a cestujících při nástupu/výstupu vč. zajištění bezbariérového přístupu pro osoby s omezenou schopností pohybu a orientace. Realizací záměru dále dojde ke zlepšení technického stavu a parametrů řešeného traťového úseku Český Těšín – Albrechtice u Českého Těšína vč. zajištění souladu s požadavky TSI.

Realizace záměru umožní zvýšení traťové rychlosti a zavedení dalších rychlostních profilů, rekonstrukci zabezpečovacího zařízení se zavedením evropského vlakového zabezpečovače ETCS s výhradním provozem v úseku Český Těšín (mimo) – Albrechtice u Českého Těšína (včetně) a rekonstrukci sdělovacího zařízení pro cestující v ŽST Albrechtice u Českého Těšína a také sdělovacích kabelových tras v celém úseku stavby. Dále dojde k rekonstrukci trakčního vedení a příprava na přechod na napájení 25kV, 50 Hz. V mezistaničním úseku se nachází v koleji č. 1 odb. Chotěbuz, kde je tato kolej zaústěna do trati Čadca (ŽSR) – Mosty u Jablunkova státní hranice – Bohumín. U odb. Chotěbuz se nachází také zast. Chotěbuz, a to jak v koleji č. 1, tak v koleji č. 2. Nástupiště byly rekonstruovány v rámci akce „Optimalizace traťového úseku Český Těšín – Dětmorovice“ a stavbou nebudou dotčeny. V úseku se nachází také jeden železniční přejezd, jehož rekonstrukce však proběhla také v rámci stavby „Optimalizace traťového úseku Český Těšín – Dětmorovice“ a ve stavbě bude pouze demontován a zpětně vložen. V úseku Český Těšín (mimo) – Albrechtice u Českého Těšína (včetně) proběhne rekonstrukce mostních objektů, která umožní zvýšení traťové rychlosti a zároveň prodloužení ŽST Albrechtice u Českého Těšína vysunutím kolejových

spojek. V rámci stavby bude také provedena úprava kabelizace na vlečku č. 6009 (vlečka OKD). Částečně bude na této vlečce provedena také směrová a výšková úprava koleje.

Rozsah stavby je patrný z následujícího obrázku.



Obr. 1: Širší vztahy záměru

a) VLIV STAVBY NA ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ

a.1 Ovzduší

Vlivy v období výstavby

Kvalita ovzduší v nejbližším okolí záměru bude po dobu výstavby dočasně ovlivněna především automobilovou dopravou (transport materiálu, stavební mechanismy), ale i vlastními plochami staveniště, zejména při demontáži a odstraňování stávajících konstrukcí. V rámci stavby je uvažováno s recyklací materiálu ze štěrkového lože. Dle zásad organizace výstavby (ZOV) se uvažuje s využitím již stávající recyklační linky na štěrk od společnosti Ridera Bohemia a. s., která je umístěna v rámci bývalého dolu Barbora, k. ú. Karviná-Doly. Vzdálenost recyklační linky od nejbližší obytné zástavby bude 830 m. Návoz materiálu k recyklaci bude probíhat z mezideponie umístěné na zařízení staveniště v žst. Albrechtice, kam bude naváženo veškeré množství štěrkového lože i železničního spodku z traťového

úseku a žst. Albrechtice. Mezideponie bude umístěna na pozemku parc. č. 2400/14 v k. ú. Albrechtice u Českého Těšína v prostoru zpevněných ploch železniční stanice.

Pro transport materiálu a provoz recyklační linky v rámci výstavby předmětného záměru byla zpracována rozptylová studie, která je uvedena jako samostatná část E.2.10.

Z výsledků rozptylové studie vyplývá, že realizací záměru dojde v období výstavby k zatížení okolí zejména tuhými znečišťujícími látkami, kdy provoz recyklační linky bude znamenat navýšení zejména průměrné denní koncentrace PM_{10} . Vzhledem k tomu, že imisní pozadí překračuje stanovený imisní limit, je předpoklad, že i při recyklaci materiálu šterkového lože bude zejména při nepříznivých rozptylových podmínkách docházet k překročení imisního limitu.

V lokalitě jsou kromě průměrné denní koncentrace PM_{10} překračovány rovněž imisní limity pro průměrnou roční koncentraci benzo(a)pyrenu a $PM_{2,5}$. U průměrné roční koncentrace benzo(a)pyrenu lze konstatovat, že příspěvek bude velmi nízký – v místě nejbližší dotčené obytné zástavby se bude pohybovat maximálně v řádu jedné setiny % podílu na imisním limitu. Toto navýšení bude pouze dočasné (trvajících po dobu realizace stavby) a bude plně reverzibilní. U průměrné roční koncentrace $PM_{2,5}$ se bude jednat o navýšení v řádu několika setin $\mu g \cdot m^{-3}$ (max. cca 1 % podílu na imisním limitu u nejbližší obytné zástavby). Toto navýšení se na imisním pozadí projeví pouze minimálně a bude plně reverzibilní po ukončení stavby. Vzhledem k tomu, že se jedná o časově omezený negativní vliv, můžeme konstatovat, že negativní vliv na ovzduší, resp. zdraví obyvatel bude akceptovatelný. U dalších sledovaných znečišťujících látek k překročení imisních limitů nedojde.

Dopad vlastní stavební činnosti v prostoru stavby bude co nejvíce minimalizován zvolenou technologií zakládání a provádění stavby.

Pro ochranu ovzduší při realizaci stavebního záměru doporučujeme dodržet následující opatření, která jsou navržena zejména k eliminaci prašnosti:

- používané přístupové komunikace budou pravidelně čištěny, aby nedocházelo vlivem povětrnostních podmínek ke zvýšené prašnosti
- používané komunikace a zařízení staveniště budou za suchého počasí pravidelně skrápěny
- stavební mechanismy a nákladní automobily vyjíždějící ze stavby budou důsledně čištěny
- nákladní automobily převážející stavební materiál budou řádně zaplachtovány

Lze tedy shrnout, že znečištění ovzduší způsobené během období výstavby stavebního záměru bude plně reverzibilní a při dodržení navržených opatření nebude mít významný dlouhodobý negativní vliv na kvalitu ovzduší.

Vliv v období provozu

V období provozu nebude instalován vyjmenovaný zdroj znečišťování ovzduší ve smyslu zákona č. 201/2012, v platném znění.

Železniční doprava obecně se na imisním zatížení podílí pouze minimálně. Stávající železniční trať je elektrifikovaná.

Vliv na klima

Železniční doprava na elektrifikovaných tratích významně přispívá k omezování skleníkových plynů. Stávající železniční je elektrifikovaná. V souvislosti s rekonstrukcí dojde k zajištění plynulosti a bezpečnosti stavby. Při vyšší kvalitě poskytovaných služeb, spolehlivosti a rychlosti přepravy lze předpokládat přednostní využívání vlakové dopravy cestujícími před osobní automobilovou dopravou. K úsporám v souvislosti s emisí skleníkových plynů dojde v souvislosti s kompletní rekonstrukcí uceleného úseku, kdy se následně sníží frekvence požadavků na drobné opravy a nutnost přepravy cestujících pomocí náhradní autobusové dopravy.

V rámci ekonomického hodnocení stavby bylo v souvislosti s hodnocením emise skleníkových plynů zjištěno, že realizací stavby dojde k úspoře externích nákladů ve výši cca 2 mil. Kč během 30 let hodnotícího období.

a.2 Hluk

Hluk v období výstavby

V období výstavby dojde k dočasnému zvýšení hlukové zátěže v území, která bude spojena s pohybem pracovních mechanismů a vlastní stavební činností. Toto hlukové zatížení bude pouze dočasné a po ukončení výstavby plně reverzibilní. Pro období výstavby bylo zpracováno akustické posouzení, které je zařazeno jako samostatná část E.2.9.

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

V rámci stavby je uvažováno s recyklací materiálu ze štěrkového lože. Dle zásad organizace výstavby (ZOV) uvažuje s využitím již stávající recyklační linky na štěrk od společnosti Ridera Bohemia a. s., která je umístěna v rámci bývalého dolu Barbora, k. ú. Karviná-Doly. Akustický výkon recyklační základny byl stanoven na 117 dB, a to na základě přímého akustického měření podobného zařízení v minulosti. Materiál bude do/z recyklační linky bude realizován návozem/odvozem po přilehlých komunikacích za využití nákladních automobilů. Uvažovaný počet nákladních automobilů odvázející štěrk k recyklaci a zpět je max. cca 50 nákladních vozidel/den, tedy celkem 100 pojezdů/den. Celková doba pojezdů během roku při uvažování maximálního množství automobilů vztaženému k jednomu dni bude činit 60 dní/rok. Pojezdy mohou probíhat cca 12 hod/den. Nejvyšší vliv dopravy bude patrný na místních komunikacích – silnice č. 4749. Hodnota byla získána z celostátního sčítání dopravy. Pro stávající rok 2022 byla dopočtena pomocí koeficientů nárůstu dopravy.

Pro hlukové posouzení jsou obvykle posuzovány stavební práce probíhající postupně v celém posuzovaném úseku železniční tratě. Vyhodnocovány bývají práce na sanaci železničního spodku a pokládka železničního svršku včetně jeho směrové a výškové úpravy. Rekonstrukce kolejí budou prováděny s použitím technologie obvyklé u staveb tohoto charakteru, odtěžení a sanace železničního spodku pomocí bagrování, rekonstrukce železničního svršku s nasazením pokladače kolejových polí a další železniční technikou. Objekty nacházející se v blízkosti rekonstruovaných kolejí budou krátkodobě ovlivněny vysokou hlučností, ale při zohlednění pohybu zdrojů hluku v průběhu postupu prací nedojde k překračování úrovně hlučnosti ohrožující zdraví lidí. Hygienický limit - 65 dB pro stavební činnost (7:00-21:00) nebude překročen ani u nejbližších objektů.

Nejhlučnější fází bývá směrová a výšková úprava automatickou strojní podbíječkou včetně zhutnění štěrkového lože v definitivní poloze dynamickým stabilizátorem. Běžné automatické strojní podbíječky zvládnou zpracovat asi 400 m koleje za hodinu. U výhybek je práce pomalejší, přičemž podbití jedné výhybky trvá asi 20 minut. Při průjezdu je ekvivalentní hladina akustického tlaku od vzdálenosti nad 15 m od osy srovnávané koleje nižší než 65 dB. Vzhledem k velmi krátkodobému účinku působení v řádu minut během denní doby nedojde k ohrožení zdraví.

Recyklační základna

Při nepřetržitém provozu se očekává limitní izofona 65 dB ve vzdálenosti maximálně 135 m od nejhlučnějšího zařízení (drtičky kameniva). Vzdálenost recyklační linky od nejbližší obytné zástavby je 830 m, proto nadlimitně neovlivňuje žádný objekt v současné době a ani během výstavby železnice se nepředpokládá překračování limitu. Transport materiálu k recyklaci se

projeví zvýšením hluku na místní komunikaci č.4749 ul. Stonavská, kde dojde v hodnoceném roce k nárůstu stavu hlučnosti v referenční vzdálenosti 7,5 m od osy krajního jízdního pruhu z 60,9 na 62,9 dB. Stav hlučnosti od automobilové dopravy v roce 2000 ve stejném místě odpovídá 61,5 dB, proto by byla splněna i podmínka pro uznání korekce pro starou hlukovou zátěž. V rámci projekční přípravy bude ve fázi dokumentace pro stavební povolení, na základě precizovaných dopravních tras a počtu vozidel, provedeno akustické vyhodnocení dopravy přesunovaného materiálu.

Navrhovaná opatření pro snížení hlukové zátěže obyvatelstva v okolí stavby:

- V době 6:00-7:00 je vhodné s ohledem na hygienické limity nezahajovat plný pracovní výkon těžké mechanizace, protože by docházelo k překročení nejvyšších přípustných hodnot. Nejhluchnější fáze prací je vhodné provádět až po 7:00.
- V lokalitách, kde se obytné domy nacházejí v blízkosti prováděných stavebních prací, je vhodné použít moderní mechanizaci s nižším akustickým výkonem.
- Zkracování doby činnosti strojů pro dodržení hygienických limitů není vhodné, protože neúměrně prodlužuje celkové trvání stavby, což je většinou obyvatel negativněji vnímáno než krátkodobé ovlivnění hlukem. Zařízení, vydávající hluk (např. kompresory), která budou použita během výstavby v blízkosti obytné zástavby, budou odstíněna mobilními akustickými zástěnami.
- V blízkosti obytné zástavby nejsou uvažovány noční práce a je doporučeno nasazení těžké mechanizace během dne v časovém pásmu 7:00 – 21:00.

Hluk v období provozu

Období provozu záměru bylo rovněž předmětem akustického posouzení (viz. B.6.3).

Stávající železniční svršek je tvořený kolejnicemi S49 na betonových pražcích (v místě výhybek na dřevěných pražcích) s podkladnicovým upevněním s výjimkou 100 m za výhybkou č. 29 v žst. Český Těšín, v místě zastávky Chotěbuz v délce cca 300 m, v místě mostu (km 5,872) cca 400 m a od výhybky č. 301 do km 4,600. V těchto úsecích byla provedena rekonstrukce a svršek je tvaru 60 E2 nebo UIC 60 s bezpodkladnicovým upevněním.

V celém úseku Český Těšín (mimo) – Albrechtice u Českého Těšína (včetně) je stávající traťová rychlost 80 km/h.

V celém úseku stavby bude provedena celková rekonstrukce kolejového roštu s výjimkou úseků, které byly již realizovány. Na již realizovaných úsecích bude provedena pouze směrová a výšková úprava koleje. Nový železniční svršek bude tvořen kolejnicemi tvaru 60 E2 na betonových předpjatých pražcích dl. 2 600 mm s pružným bezpodkladnicovým upevněním.

V úseku Český Těšín – odb. Chotěbuz je navržena rychlost 120 km/h. Následně v místě oblouků v odb. Chotěbuz se rychlost mírně snižuje na $V=95$ km/h, $V_{130}=100$ km/h, $V_{150}=105$ km/h, $V_k=120$ km/h. Za oblouky v místě odb. Chotěbuz je navržena rychlost $V=120$ km/h, $V_{130}=V_{150}=130$ km/h, $V_k=150$ km/h. V ŽST. Albrechtice se rychlosti v hlavních kolejích, s ohledem na možnost využití rychlostí v navazujícím úseku Albrechtice u Českého Těšína – Havířov, zvyšují na $V=130$ km/h, $V_{130}=140$ km/h, $V_{150}=145$ km/h a $V_k=160$ km/h. Pro doplnění podkladů a zpřesnění výsledků hlukové studie bylo použito výsledků přímého akustického měření od železniční dopravy provedené ve 2 bodech viz Protokol o zkoušce č. 21/48, Ecological Consulting a. s., září 2021.

Po rekonstrukci železnice dojde ke snížení hlučnosti vlivem nahrazení stávajícího kolejového svršku novým s modernějším upevněním kolejnic. Vliv zvýšení traťové rychlosti a postupné modernizace provozovaných souprav je ve výsledku zanedbatelný. Projeví se však pokles intenzit rozhodujících vlakových souprav nákladní dopravy.

Vibrace

Vibrace je třeba očekávat v období výstavby, zejména při hutnění násypů. Vliv bude pouze lokální a časově omezený. V období provozu budou vznikat vibrace v důsledku jízdy železničních souprav po železnici. Opět lze očekávat, že vznikající vibrace budou prostorově velmi omezené a tlumené podložím, nebudou se šířit do širšího okolí. Navíc díky rekonstrukci železniční tratě dojde ke snížení hodnot vibrací oproti současnému stavu. Negativní vliv vibrací tak lze vyloučit.

a.3 Voda

Spotřeba a zdroje vody ve fázi výstavby

V období výstavby bude docházet ke spotřebě vody na zkrápění plochy staveniště, příjezdových komunikací a pro vlastní stavbu. Množství takto spotřebované vody bude záviset na ročním období prováděných prací a aktuálním počasím. V současné době nelze přesně odhadnout spotřebu vody pro jednotlivé činnosti. Tato problematika bude řešena vybraným dodavatelem stavby.

Dále bude nutné zajistit vodu pro technické zázemí na ploše stavby. Zařízení staveniště bývají standardně vybavena chemickým WC. Denní spotřebu vody na staveniště lze odhadnout na 30 l. Pitná voda bude na zařízení staveniště dovážena.

Spotřeba a zdroje vody ve fázi provozu

Ve fázi provozu nebude spotřeba vody v běžných podmínkách vyžadována. Výjimkou může být řešení havarijních stavů.

Hydrogeologická charakteristika

Většina řešené trati náleží k hydrogeologickému rajonu základní vrstvy „Flyš v povodí Olše“ (ID 3211). Koncový úsek trati přibližně od křížení s vodním tokem LP Na Důlském (ID dle CEVT 10 218 290) v části Paseky se nachází v hydrogeologickém rajonu základní vrstvy „Ostravská pánev – karvinská část“ (ID 2262).

Hydrogeologický rajon Flyš v povodí Olše má nevymezený kolektor tvořený pískovci a slepenci, hladina je volná s průlino-puklinovou propustností, transmisivita je střední. Z geologického hlediska se jedná o sedimenty paleogénu a křídý Karpatské soustavy.

Hydrogeologický rajon základní vrstvy Ostravská pánev – karvinská část má nevymezený kolektor tvořený štěrkopísky, s volnou hladinou a s průlinovou propustností. Z geologického hlediska se jedná o terciérní a křídové sedimenty pánví.

Hydrologická charakteristika

Území náleží do povodí Odry a úmoří Baltského moře. Území je odvodňováno řekou Olší a Stonávkou, obě patří mezi významné vodní toky dle vyhlášky č. 178/2012 Sb., v platném znění.

Celé území stavby náleží do hydrologického povodí 3. řádu Olše (2-03-03).

Nejvýznamnějším vodním tokem v území je řeka Olše, podél které trať prochází v úvodním úseku mezi Českým Těšínem a Chotěbuzí. Vodní tok Olše stavbou nebude přímo dotčen. Další drobné vodní toky trať kříží v úseku mezi Českým Těšínem a Albrechticemi, kde bude předmětem záměru rovněž rekonstrukce železničního svršku a spodku, kříží trať další drobné toky. Ze žst. Albrechtice u Českého Těšína bude směrem na Havířov položena kabelová trasa, která bude do km cca 13,6 vedena výkopem a na jejíž trase jsou další tři drobné vodní toky. Výčet dotčených vodních toků je uveden v následující tabulce.

Tab. 1: Vodní toky v interakci s tratí

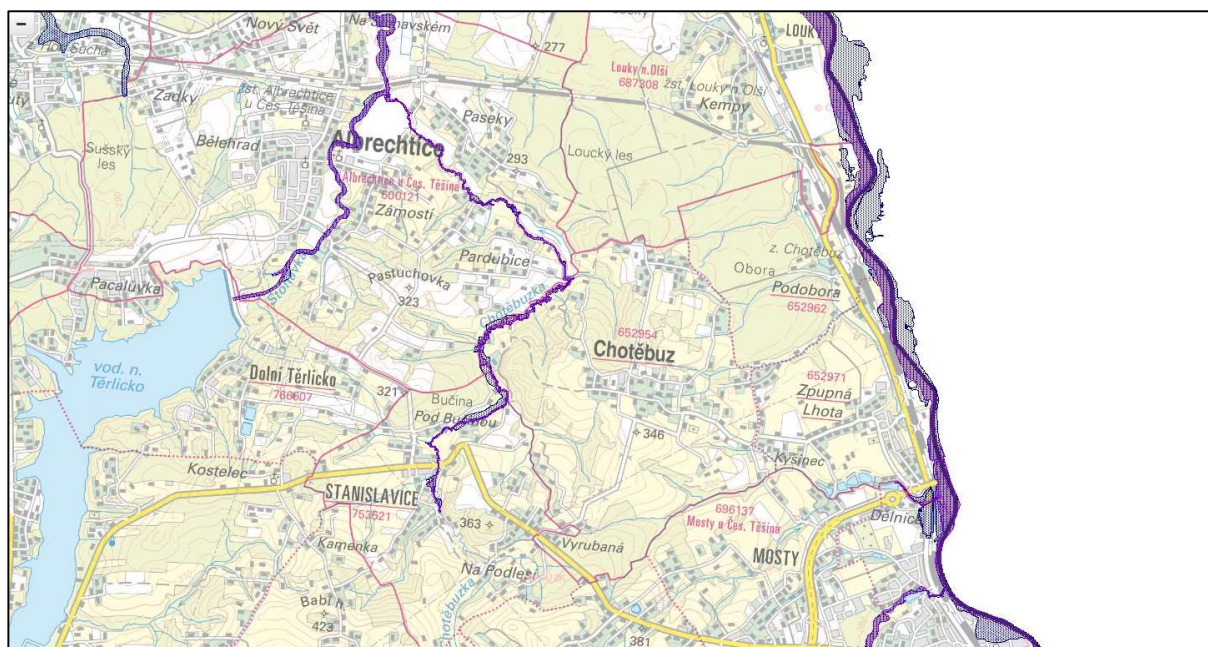
Název vod. toku	ID toku dle CEVT	Žel. km	Způsob překonání trati *	Správa vod. toku
Hrabinka	10 102 223	1,330	most	Povodí Odry, s.p.
Dělnice	10 209 279	1,803	propustek	Město Český Těšín
Kyšinec	10 217 324	2,200	most	Povodí Odry, s.p.
Loucká Mlýnka	10 210 148	5,754	most	Obec Chotěbuz
Loučák	10 213 544	6,465	propustek (klenutý bude nahrazen rámovým)	Lesy ČR, s.p.
Na Důlském	10 210 482	8,187	most , bude nahrazen rámovým propustkem	Lesy ČR, s.p.

Název vod. toku	ID toku dle CEVT	Žel. km	Způsob překonání trati *	Správa vod. toku
LP Na Důlském	10 213 819	8,554	Propustek bude rekonstruován na DN 1200	Lesy ČR, s.p.
LP Na Důlském	10 218 290	9,073	Propustek bude rekonstruován na DN 1200	Lesy ČR, s.p.
Stonávka	10 100 140	9,989	most	Povodí Odry, s.p.
Sušanka	10 100 919	12,494	most	Povodí Odry, s.p.
Bezejmenný tok	10 211 848	13,396	trubní propustek	Obec Horní Suchá
Koutňák	10 211 692	13,507	most	Obec Horní Suchá

* tučně jsou zvýrazněny objekty, které budou v rámci záměru rekonstruovány

Stávající trať v úseku Český Těšín – Chotěbuz v několika svých částech vede bezprostředně okrajem záplavového území Q100 řeky Olše, nebo do něj přímo zasahuje (v místě před křížením trati se silnicí D48). Jedná se většinou o úseky trati na středně vysokém náspu. Samotné zemní těleso železniční trati představuje bariéru, která záplavové území významně ovlivňuje a často omezuje.

Před žst. Albrechtice u Českého Těšína je vymezeno záplavové území Stonávky. Záplavové území při Q100 i aktivní zóna záplavového území jsou omezeny na nejbližší okolí toku a v místě křížení s tratí (mostním objektem) nedosahují k drážnímu tělesu.



Obr. 2: Záplavové území pro Q100 a aktivní zóna záplavového území vodního toku Olše a Stonávka (Q100 modře, aktivní zóna – fialové šrafování) zdroj: heis.vuv.cz

V zájmovém území není vymezena chráněná oblast přirozené akumulace vod (CHOPAV).

V okolí železnice se nenachází místa odběrů povrchových vod, ani ochranná pásma přírodních léčivých zdrojů.

Ve smyslu nařízení vlády č. 401/2015 Sb., v platném znění, se všechny útvary povrchových vod na území ČR, tedy i vody v okolí zájmové lokality, vymezují jako citlivé oblasti s následnou odpovídající ochranou (emisní standardy pro citlivé oblasti a pro vypouštění odpadních vod do vod povrchových ovlivňujících kvalitu vody v citlivých oblastech dle přílohy č. 1 výše zmíněného nařízení vlády).

Dle vodního zákona (č. 254/2001 Sb., v platném znění) jsou zranitelné oblasti území, kde se vyskytují povrchové a podzemní vody, zejména využívané nebo určené jako zdroje pitné vody, v nichž koncentrace dusičnanů přesahuje hodnotu 50 mg/l nebo mohou této hodnoty dosáhnout, nebo povrchové vody, u nichž v důsledku vysoké koncentrace dusičnanů ze zemědělských zdrojů dochází nebo může dojít k nežádoucímu zhoršení jakosti vody. Celý záměr se nachází mimo zranitelnou oblast dle nařízení vlády č. 262/2012 Sb., v platném znění.

Negativní vlivy záměru na vody mohou být spojeny s havarijními stavy souvisejícími se samotnou výstavbou i provozem. Při dodržení běžných opatření bude riziko havárie sníženo na minimum a negativní ovlivnění vodních toků, ploch a vodních zdrojů nepředpokládáme.

Vzhledem k charakteru záměru nedojde k negativnímu ovlivnění odtokových poměrů v území. Pro záměr je zpracován havarijný plán (viz část B.8.3) a povodňový plán (viz část B.8.2).

a.4 Odpady

Odpady vznikající při výstavbě záměru

Převážnou část odpadů vznikajících v rámci realizace záměru, budou tvořit odpady patřící dle „Katalogu odpadů“ (příloha vyhlášky č. 8/2021 Sb., v platném znění) do skupiny č. 17- Stavební a demoliční odpady. Část vznikajících materiálů je možno využít v souladu s požadavky zákona o odpadech č. 541/2020 Sb., v platném znění, jako vhodné recykláty na téže stavbě nebo na stavbách jiných při dodržení podmínky vhodnosti použití předmětných odpadů jako materiálů.

Odpady, které budou vznikat v rámci stavby, lze rozdělit na ty, které budou vázány na vlastní proces realizace stavby, a na ty, které budou vznikat v souvislosti s použitými technologiemi, mechanismy, zázemím stavby apod. Kromě těchto odpadů budou na staveništi a zařízeních stavenišť vznikat odpady spojené s pobytem a pohybem pracovníků. Půjde většinou o odpady typu komunální odpad.

Předpokládané množství a jednotlivé druhy odpadů, které vzniknou v rámci výstavby při realizaci jednotlivých SO/PS, jsou uvedeny v samostatné příloze projektové dokumentace E.2.5 Odpadové hospodářství. Největší množství odpadu budou tvořit odpady z železničního svršku a spodku. Jedná se o odpady katalogového čísla 17 05 04 (Zemina a kamení neuvedené pod číslem 17 05 03) a 17 05 08 (Štěrky ze železničního svršku neuvedený pod číslem 17 05 07). Pro finální zařazení odpadů je doporučeno provedení chemických analýz odebraných z mezideponií.

Při rekonstrukci je doporučeno přednostně odtěžit místa zřetelně znečištěná ropnými látkami a místa v okolí výhybek a dlouhého stání vlaků. S těmito odtěženými materiály (odpady) bude nakládáno odděleně od ostatních stavebních odpadů ze stavby.

Odpady vznikající při provozu záměru

V rámci provozu půjde především o odpad z odstraňování dřevin a bylinné vegetace v rámci údržby drážního tělesa.

Bude-li s odpady v průběhu i po ukončení výstavby nakládáno v souladu s platnou legislativou na úseku odpadového hospodářství, nepředpokládáme negativní ovlivnění životního prostředí v důsledku produkce odpadů.

a.5 Půda

Stavba je navržena na drážních pozemcích, realizována bude v ochranném pásmu dráhy. Riziko pro půdy mohou představovat možné havarijní stavy. Při dodržení běžných opatření na ochranu půd v souvislosti s prevencí proti haváriím nepředpokládáme negativní vlivy tohoto záměru na půdy.

Stavba vyžaduje v souvislosti se zřízením přístupových cest a realizací některých SO a PS zábor půd chráněných jako **zemědělský půdní fond (ZPF)**.

Zábory ZPF jsou předpokládány přibližně v následujícím rozsahu:

- k. ú. Český Těšín - 88 m² dočasný zábor do 1 roku
- 232 m² dočasný zábor nad 1 rok
- k. ú. Zpupná Lhota - 1 396 m² dočasný zábor nad 1 rok
- k. ú. Podobora - 454 m² dočasný zábor nad 1 rok
- 98 m² trvalý zábor
- K. ú. Louky nad Olší - 78 m² trvalý zábor

- 154 m² dočasný zábor nad 1 rok

- 53 dočasný zábor do 1 roku

k. ú. Albrechtice u Českého Těšína - 141 m² dočasný zábor do 1 roku

k. ú. Horní Suchá - 67 m² trvalý zábor

- 14 m² dočasný zábor nad 1 rok

k. ú. Prostřední Suchá - 11 m² dočasný zábor nad 1 rok

Celková potřeba dočasného záboru půdy ZPF do 1 roku činí cca 282 m², dočasný zábor nad 1 rok představuje cca 2 262 m², trvalý zábor půdy ZPF je předpokládán v rozsahu cca 243 m².

K trvalému i dočasnému odnětí zemědělské půdy ze ZPF pro nezemědělské účely je třeba souhlasu orgánu ochrany ZPF podle ust. § 9 zákona č. 334/1992 Sb., o ochraně ZPF, v platném znění.

K dočasnému odnětí půdy ze ZPF, které je požadováno na dobu kratší než jeden rok včetně doby potřebné k uvedení zemědělské půdy do původního stavu (za podmínky, že je termín zahájení nezemědělského využívání zemědělské půdy nejméně 15 dní předem písemně oznámen orgánu ochrany ZPF) není souhlas orgánu ochrany ZPF potřeba.

Záměr si vyžádá rovněž odnětí **pozemků PUPFL** dle § 15, odst. 1 zákona č. 289/1995 Sb., o lesích a o změně některých zákonů (lesní zákon), v platném znění.

Zábory PUPFL jsou předpokládány přibližně v následujícím rozsahu:

k. ú. Louky nad Olší - 1191 m² dočasný zábor nad 1 rok

- 476 m² trvalý zábor

k. ú. Albrechtice u Českého Těšína - 2373 m² dočasný zábor nad 1 rok

- 118 m² trvalý zábor

Celkový zábor pozemků PUPFL je v rozsahu 594 m² trvalého záboru a cca 3564 m² dočasného záboru nad 1 rok.

K odnětí pozemků PUPFL je potřeba získat souhlas orgánu státní správy lesů dle § 13 odst. 1 zákona č. 289/1995 Sb. o lesích, v platném znění.

Podrobně jsou zábory pozemků včetně ZPF a PUPFL řešeny v části Geodetická dokumentace.

V souvislosti se stavbou dojde také k dotčení pozemků do 50 m od okraje lesa dle § 14 odst. 2 zákona č. 289/1995 Sb. o lesích, v platném znění, zejména v k. ú. Louky nad Olší, k. ú. Albrechtice u Českého Těšína, k. ú. Zpupná Lhota a dále v k. ú. Stonava a k. ú. Podobora.

V souladu s ust. § 14 odst. 2 zákona č. 289/1995 Sb. o lesích, je potřeba k dotčení pozemků do vzdálenosti 50 m od okraje lesa požádat o souhlas příslušný orgán státní správy lesů.

b) VLIV STAVBY NA PŘÍRODU A KRAJINU

b.1 Ochrana dřevin

Záměr si svým rozsahem vyžádá rozsáhlé kácení dřevin. V současné době je zpracován dendrologický průzkum, ve kterém je uveden výčet dřevin rostoucích ve střetu s navrženou stavbou a dále výčet dřevin rostoucích v dopadové vzdálenosti od drážního tělesa a v ochranném pásmu trakčního vedení.

V rámci dendrologického průzkumu bylo identifikováno celkem téměř 1 100 dřevin a cca 35 560 m² porostů dřevin, a to především na drážních pozemcích a na pozemcích, kde hospodaří Lesy ČR, s. p.

Upřesnění požadovaného kácení bude provedeno po dohodě s hlavním inženýrem projektu, zástupcem investora projektu a zástupci Oblastního ředitelství SŽ.

Pro kácení dřevin rostoucích mimo les o obvodu nad 80 cm (měřeno ve výšce 130 cm) a zapojených porostů s plochou nad 40 m² bude požádáno o udělení povolení ke kácení. Kácení dřevin je doporučeno realizovat v období vegetačního klidu (od 1. 11. do 31. 3.).

V rámci udržení provozuschopnosti a bezpečnosti drážního provozu také dochází k pravidelnému odstraňování dřevin, které provádí správce dráhy.

Opatření k ochraně dřevin před negativními účinky stavby

V průběhu rekonstrukce je třeba dodržet opatření na ochranu dřevin vycházející z normy ČSN 83 9061 Technologie vegetačních úprav v krajině – Ochrana stromů, porostů a vegetačních ploch při stavebních pracích. K ochraně před mechanickým poškozením dřevin je nutné stromy chránit oplocením, které by mělo obklopovat celou kořenovou zónu, ve výjimečných případech je možné ochránit kmen pomocí vypolštětářovaného bednění z fošen o výšce 2 m. Je nutné, aby ochranné bednění či plot zakrývaly také kořenové náběhy. Při zásahu do kořenové zóny stromu (např. hloubení jam, výkopů) bude výkop proveden ručně, bude třeba dbát zvýšené opatrnosti tak, aby nedošlo k mechanickému poškození kořenového systému. Při výkopu nebudou přetínány kořeny s průměrem větším než 2 cm. Dále je nutné zabránit tomu, aby v blízkosti dřeviny nebyla půda zhutňována např. pojezdy stavební techniky

nebo výkopovým materiálem. Musí být rovněž zabráněno tomu, aby byl prostor zamokřen např. vodou unikající ze stavby. V ochranném pásmu dřeviny nesmí být zakládána ohniště ani se zde nesmí nacházet žádné zdroje tepla. Je třeba zabránit jakýmkoli mechanickým, příp. chemickým poškozením dřevin a půdního prostoru. Veškerá porušení těchto opatření mohou vést k vážnému poškození kořenového systému a celkovému úhynu stromu.

b.2 Ochrana památných stromů

Památné stromy nejsou v území dotčeném stavbou vyhlášeny.

b.3 Ochrana rostlin

Na drážní těleso je vázána primárně ruderalní bylinná vegetace a porosty náletových dřevin se zastoupením běžných, ruderalních a invazních druhů. Přírodě blízké biotopy se vyskytují ve vazbě na vodní tok Stonávka a Olše. Také v rozsáhlém lesním komplexu mezi Albrechticemi a Chotěbuzí jsou zastoupeny přírodě bližší porosty.

Během terénních průzkumů byla v dotčeném území zaznamenána přítomnost jednoho zvláště chráněného druhu dle vyhlášky č. 395/1992 Sb., v platném znění, přesličky větevnaté (*Equisetum ramosissimum*, O, VU). Zaznamenána byla populace rostoucí přímo v kolejišti a na jeho okrajích o rozloze cca 3 x 50 m v místě po rozdělení tratí severně od Chotěbuzi. Jedná se o druh, který se v posledních letech šíří podél antropogenních stanovišť, zejména podél železnic. Zjištěn byl i ve vazbě na železnice v širším okolí záměru.

V území dotčeném záměrem se vyskytuje také další druh přesličky, který patří dle červeného seznamu ČR mezi druhy téměř ohrožené. Jedná se o přesličku největší (*Equisetum telmateia*). Její populace lze nalézt na vlhkých místech v okolí železnice, v drobných úžlabích a okolí drobných vodních toků. Populace tohoto druhu budou v souvislosti s rekonstrukcí železnice, resp. s realizací přístupových cest k jednotlivým mostním objektům dotčeny pouze okrajově. V okolí samotného drážního tělesa se vyskytuje ruderalní vegetace, která se po případném narušení ochotně obnovuje. Ochotně zmlazují také náletové dřeviny, které jsou na svazích náspů a zářezů pravidelně odstraňovány. Jedná se zejména o trnovník akát (*Robinia pseudoacacia*) a svídu krvavou (*Cornus sanguinea*).

Podél drážního tělesa se šíří invazní druhy, zejména celík kanadský (*Solidago canadensis*) a trnovník akát (*Robinia pseudoacacia*). V zářezu v lesním porostu v blízkosti místní části Kempy se vyskytuje také vlčí bob mnoholistý (*Lupinus polyphyllus*). Z výsadeb pochází dub červený (*Quercus rubra*) a topol kanadský (*Populus xcanadensis*). V lesích se šíří netýkavka malokvětá (*Impatiens parviflora*), podél toků netýkavka žláznatá (*Impatiens glandulifera*).

Z drobných druhů jsou běžné turanka kanadská (*Conyza canadensis*) a turan roční (*Erigeron annuus*). V případě výše uvedených druhů je vzhledem k jejich rozšíření eradikace nemožná. Za nejproblematictější však lze označit křídlatku japonskou (*Reynoutria japonica*), která v rozsáhlých porostech doprovází železnici mezi Českým Těšínem a Chotěbuzí. Na trati v úseku Chotěbuz – Albrechtice byl její výskyt zaznamenán pouze podél vlakového nádraží v Albrechticích. V případě tohoto druhu je nutné předejít jeho šíření s objemy zeminy, obzvláště do míst, která jsou invazí křídlatky ještě nezasažená.

Během rekonstrukce bude ovlivněna zejména ruderalní vegetace svahů náspu a běžné druhy na plochách zařízení stavenišť. K rozsáhlejšímu ovlivnění dojde v souvislosti s kácením dřevin rostoucích mimo les v dopadové vzdálenosti od drážního tělesa. Předpokládat lze postupné zahušťování vykácených ploch zmlazujícími dřevinami a nástup ruderalních a invazních druhů.

Příslušný úřad byl požádán o udělení výjimky dle § 56 zákona 144/1992 Sb., v platném znění, pro zásah do biotopu ohrožené přesličky větevnaté.

b.4 Ochrana živočichů

Bezobratlí

Hodnocený záměr nebude mít negativní vliv na společenstva bezobratlých využívajících okolí železnice. Po ukončení záměru se zde vegetace, kterou některé druhy využívají, obnoví. Riziko ovlivnění populací vodních bezobratlých lze očekávat během rekonstrukce mostních objektů, zejména při křížení se Stonávkou.

Během rekonstrukce bude nutné dočasně zatrubnit vodní tok Stonávka. Navrženo je zatrubnění pomocí dvou DN 2000 v délce cca 40 m, a to v období 13. 7. 2026 až 9. 12. 2026 v prvním stavebním postupu a od 15. 5. do 20. 9. 2027 ve druhém stavebním postupu. Doba zatrubnění bude tedy od 13. 7. 2026 do 20. 9. 2027.

Před začátkem prací ve vodním toku bude proveden záchranný transfer případně se zde vyskytujících raků a velevrubů. Transferování jedinci budou přeneseni v rámci toku Stonávky, resp. Chotěbuzky do vzdálenosti minimálně 500 m proti proudu toku.

Příslušný úřad byl požádán o udělení výjimky dle § 56 zákona 144/1992 Sb., v platném znění, pro zásah do biotopu a záchranné transfery raka říčního.

Ryby

K ovlivnění rybích společenstev dojde v souvislosti s rekonstrukcemi mostů přes vodní tok Stonávka. Okrajově může dojít také k dočasnému zakalení řeky Olše v souvislosti s realizací rekonstrukce mostu, konkr. realizace nového odláždění mostu přes Hrabinku. Vodní tok Stonávka nebude v rámci rekonstrukce mostu opevněn. Nicméně jej bude nutné dočasně zatrubnit. Navrženo je zatrubnění pomocí dvou DN 2000 v délce cca 40 m, a to v období 13. 7. 2026 až 9. 12. 2026 v prvním stavebním postupu a od 15. 5. do 20. 9. 2027 ve druhém stavebním postupu. Doba zatrubnění bude tedy od 13. 7. 2026 do 20. 9. 2027. Předpokládat lze dočasný zákal během realizace zatrubnění. Následně po dobu trvání negativní vlivy nepředpokládáme. S ohledem na nutnost zatrubnění během dvou stavebních postupů pro rekonstrukci mostu na dvoukolejně železniční trati, byla doba trvání zatrubnění sloučena. Před začátkem stavební činnosti (zatrubnění Stonávky) by měl být proveden odlov rybí obsádky pomocí elektroagregátu. Vylovení jedinci by měli být přemístěni minimálně 1 km proti proudu toku.

Další vodní toky, které železnici kříží, jsou velmi drobné, bez rybích společenstev.

Za nejzávažnější ohrožení rybí obsádky lze považovat možný únik závadných látek během stavební činnosti. Z těchto důvodů je nutné důsledně předcházet havarijním stavům, udržovat stavební techniku v perfektním stavu, v blízkosti vodních toků nemanipulovat s pohonnými hmotami a dalšími závadnými látkami, pod odstavenou stavební techniku umísťovat záchytné vany.

Příslušný úřad byl požádán o udělení výjimky dle § 56 zákona 144/1992 Sb., v platném znění, pro zásah do biotopu a záchranné transfery střevele potoční.

Obojživelníci

V rámci posuzovaného záměru nepředpokládáme negativní ovlivnění populací obojživelníků, kteří se v širším okolí trati vyskytují. Ovlivnění budou jedinci využívající jako úkryty stávajících mostních objektů, především v lesním úseku mezi Albrechticemi a Chotěbuzí.

Do vodních ploch a tůní, které představují biotop pro jejich rozmnožování zasahováno nebude. K náhodným střetům může docházet během stavby a při pohybu staveništní dopravy v případě obojživelníků schopných obsazovat rychle vznikající kaluže. V případě jejich obsazení je nutné obojživelníky přenést mimo staveniště.

Na plochách zařízení staveniště a na manipulačních plochách je třeba předcházet vzniku rozsáhlejších kaluží, které by mohly někteří zástupci obojživelníků využívat k rozmnožování.

Příslušný úřad byl požádán o udělení výjimky dle § 56 zákona 144/1992 Sb., v platném znění, pro zásah do biotopu a záchranné transfery skokana zeleného, ropuchy obecné a kuňky žlutobřiché.

Plazi

Ovlivněny budou části populací plazů, které jsou vázány na drážní těleso. Ještěrky obecné byly pozorovány v podstatě v celé délce železnice, s nejvyšší koncentrací v okolí náspu SZ od Chotěbuze a v lesních úseku. Předpokládat lze přesun zástupců plazů do klidnějších částí území. Zcela vyloučit střety se staveništní technikou však není možné.

Příslušný úřad byl požádán o udělení výjimky dle § 56 zákona 144/1992 Sb., v platném znění, pro zásah do biotopu a záchranné transfery ještěrky obecné, slepýše křehkého a užovky obojkové.

Ptáci

V rámci záměru je podél trati a na plochách zařízení stavenišť, resp. přístupů k mostním objektům a zejména s ohledem na bezpečnost provozované železniční cesty plánováno poměrně rozsáhlé kácení stromů a křovin. Navrženo je kácení v dopadové vzdálenosti zejména s ohledem na trakční vedení.

V souvislosti s využíváním dřevin k hnízdění je nutné navržené kácení provádět v období vegetačního klidu, mimo hnízdění ptáků. Kácení je možné provádět od 1. 10. do 31. 3. daného roku. Zvláště chráněné druhy ve vazbě na dřeviny určené ke kácení pozorovány nebyly, ačkoliv jejich výskyt s jistotou vyloučit nemůžeme.

Negativní ovlivnění v souvislosti s rušením během stavebních činností bude s ohledem na běžný provoz na železnici spíše okrajový.

Riziko pro ptáky představují průhledné stěny (např. v případě železničních zastávek, mostních konstrukcí apod.). V případě realizace takovýchto stěn budou využity neprůhledné materiály. Při využití průhledných materiálů budou stěny či plochy z vnější strany upraveny svislou povrchovou úpravou (pískováním) vertikálními pruhy o šířce min. 2 cm v max. vzdálenosti 10 cm.

Výrazné zvýšení kolizí ptáků s projíždějícími vlaky oproti současnému stavu neočekáváme.

Příslušný úřad byl požádán o udělení výjimky dle § 56 zákona 144/1992 Sb., v platném znění, pro zásah do biotopu ťuhýka obecného a žluvy hajní v souvislosti s kácením dřevin, které oba druhy využívají k hnízdění.

Savci

Výstavbou může vlivem hluku docházet k rušení živočichů využívajících bezprostřední okolí záměru, např. srnec obecný (*Capreolus capreolus*) a zajíc polní (*Lepus europaeus*, NT). V úseku mezi Českým Těšínem a Chotěbuzí bude vliv vzhledem k paralelní železniční trati a silnici II/468, resp. I/67 vliv v období výstavby okrajový. Ani při rekonstrukci v lesním úseku nepředpokládáme zásadnější rušení. Podél železničního tělesa je vedena poměrně frekventovaná cyklostezka.

Příslušný úřad byl požádán o udělení výjimky dle § 56 zákona 144/1992 Sb., v platném znění, pro zásah do biotopu a rušení vydry říční. S ohledem na rozsáhlé kácení dřevin, vč. doupných bude nutné získat výjimku dle § 56 zákona 144/1992 Sb., v platném znění, pro zásah do biotopu také pro veverku obecnou, netopýra rezavého a netopýra řasnatého.

Vliv na živočichy lze považovat za akceptovatelný. Nedojde k ohrožení populací jednotlivých druhů, a to ani na lokální úrovni.

b.5 Zvláště chráněná území

Zvláště chráněná území (ZCHÚ) dle zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, v platném znění, můžeme pracovně rozdělit na „velkoplošná“ a „maloplošná“. Do skupiny „velkoplošných“ zvláště chráněných území jsou řazeny národní parky (NP) a chráněné krajinné oblasti (CHKO). Do skupiny „maloplošných“ zvláště chráněných území řadíme přírodní památky (PP), národní přírodní památky (NPP), přírodní rezervace (PR) a národní přírodní rezervace (NPR).

Do zvláště chráněných území záměr nezasahuje.

Z chráněných území v širším okolí záměru lze jmenovat PR Velké Doly – 3,4 km jižně od počátečního úseku záměru (Český Těšín). Jiná velkoplošná či maloplošná ZCHÚ se v okolí záměru nenachází.

K ovlivnění ZCHÚ v souvislosti s realizací záměru nedojde.

b.6 Zachování ekologických funkcí a vazeb v krajině

Významné krajinné prvky

Pojem významný krajinný prvek (dále jen VKP) je definován § 3 zákona č. 114/1992 Sb. jako ekologicky, geomorfologicky nebo esteticky hodnotná část krajiny, která utváří její typický vzhled nebo přispívá k udržení její stability. VKP jsou lesy, rašeliniště, vodní toky, rybníky,

jezera, údolní nivy. Dále jsou jimi jiné části krajiny, které zaregistruje podle § 6 orgán ochrany přírody jako VKP, zejména mokřady, stepní trávníky, remízy, meze, trvalé travní plochy, naleziště nerostů a zkamenělin, umělé i přirozené skalní útvary, výchozy a odkryvy. Mohou jimi být i cenné plochy porostů sídelních útvarů včetně historických zahrad a parků.

VKP ze zákona

Mezi významné krajinné prvky, do který bude posuzovaný záměr zasahovat, se řadí vodní tok, údolní niva a les.

VKP vodní tok

Nejvýznamnějším vodním tokem v území je řeka Olše, podél které trať prochází v úvodním úseku mezi Českým Těšínem a Chotěbuzí. Vodní tok Olše stavbou nebude přímo dotčen, charakteristickou údolní nivou nemá Olše v dotčeném území vytvořenu. Další drobné vodní toky trať kříží v úseku mezi Českým Těšínem a Albrechticemi, kde bude předmětem záměru rovněž rekonstrukce železničního svršku a spodku. Ze žst. Albrechtice u Českého Těšína bude směrem na Havířov položena kabelová trasa, která bude do km cca 13,6 vedena výkopem a na jejíž trase jsou další tři drobné vodní toky.

Výčet vodních toků, které jsou v kontaktu s tratí, je uveden v tabulce č. 1 v kapitole a.3 Voda tohoto dokumentu.

Stavbou přímo dotčené vodní toky, tedy ty, kde je plánována rekonstrukce mostů či propustků, které převádí vodní toky pod tratí, jsou následující: Hrabinka, Loucká Mlýnka, Loučák, Na Důlském, LP Na Důlském (ID 10 213 819), LP Na Důlském (ID 10 218 290) a Stonávka. V těchto případech dojde k zásahům do koryt toků a úpravám v okolí vtoku a výtoku. Vzhledem ke stávajícímu stavu toků a šířce železničního tělesa zejména v úseku procházejícím lesním komplexem nepředpokládáme výraznější ovlivnění ekologicko-stabilizační funkce jednotlivých vodních toků.

V případě rekonstrukce mostu přes Stonávku dojde k dočasnému zatrubnění tohoto vodního toku. Navrženo je zatrubnění pomocí dvou DN 2000 v délce cca 40 m, a to v období 13. 7. 2026 až 9. 12. 2026 v prvním stavebním postupu a od 15. 5. do 20. 9. 2027 ve druhém stavebním postupu. Doba zatrubnění bude tedy od 13. 7. 2026 do 20. 9. 2027. Po ukončení stavebních činností dojde k návratu k původnímu stavu.

VKP **údolní niva** je vytvořena v okolí řeky Olše, nicméně rekonstrukce jedné ze tří kolejí dlouhodobě stabilizovaného drážního tělesa nebude představovat zásah, který by ovlivnil funkce nivy. Kapacita mostních objektů křížících vodní toky vtékající do Olše zůstává na stávající úrovni.

Dočasně dojde k částečnému omezení funkce údolní nivy vytvořené podél vodního toku Stonávka, a to s ohledem na rekonstrukci železničního mostu, zřízení ploch zařízení stavenišť. Toto ovlivnění bude dočasné a po ukončení rekonstrukce lze předpokládat návrat ke stávajícímu stavu.

Další drobné vodní toky, které železnice kříží nemají údolní nivu vytvořenu.

VKP **les** je v nejbližším okolí trati reprezentován rozsáhlým lesním porostem mezi Chotěbuzí a Albrechticemi u Č.T. Stavba je soustředěna především na drážní pozemky, k nezbytným zásahům do dřevinných porostů v nejbližším okolí trati však v rámci stavby dojde, a to zejména v okolí rekonstruovaných mostních objektů, kde je třeba zřídit přístup, resp. plochy zařízení stavenišť. K dalšímu ovlivnění VKP **les** dojde v souvislosti s kácením dřevin, a to jak dřevin rostoucích na drážních pozemcích navazujících na pozemky lesní, tak na pozemcích, které nejsou řazeny v PUPFL, nicméně na nich les roste a jsou zde vytvořeny porosty směřující k vegetaci hercynských dubohabřin. V těchto případech je navrženo poměrně rozsáhlé kácení dřevin s ohledem na bezpečné provozování drážní cesty a s ohledem na ochranné pásmo trakčního vedení. Rozsah nutného kácení bude konzultován se zástupci Správy železnic, vč. zástupců správy tratí. Pokud dojde ke kácení v plném rozsahu inventarizace dřevin uvedené v dendrologickém průzkumu, lze předpokládat silné šíření ruderalních a invazních druhů na vykácených plochách. Ekologicko-stabilizační funkce rozsáhlého lesního porostu však pravděpodobně nebudou významněji dotčeny.

V souvislosti s rekonstrukcí mostních objektů a propustků přes vodní toky Hrabinka, Loucká Mlýnka, Loučák, Na Důlském, LP Na Důlském (ID 10 213 819), LP Na Důlském (ID 10 218 290) a Stonávka dojde k dotčení VKP vodní tok, resp. údolní niva, v souvislosti s kácením dřevin bude dotčen VKP **les**. Proto byl požádán příslušný úřad o udělení závazného stanoviska k zásahu do významných krajinných prvků.

VKP registrované

Posuzovaný záměr není ve střetu s registrovanými VKP.

Územní systém ekologické stability (ÚSES)

ÚSES je vymezován na základě zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, v platném znění. Můžeme jej charakterizovat jako vzájemně propojený soubor přirozených i pozměněných, avšak přírodě blízkých, ekosystémů. ÚSES umožňuje uchování a reprodukci přírodního bohatství, příznivě působí na okolní, méně stabilní části krajiny a vytváří tak základ pro její mnohostranné využívání. Vymezení ÚSES stanoví a jeho hodnocení provádějí orgány

územního plánování a ochrany přírody ve spolupráci s orgány vodohospodářskými, ochrany zemědělského půdního fondu a státní správy lesního hospodářství.

a) Nadregionální prvky ÚSES

Nadregionální prvky ÚSES nejsou v předmětném území dle územních plánů dotčených obcí vymezeny.

b) Regionální prvky ÚSES

Z regionální úrovně ÚSES se v okolí záměru vyskytuje řada funkčních prvků. Podél vodního toku Olše je vymezen rozsáhlý biokoridor s vloženými lokálními biocentry, který vede po východní straně trati a na několika místech k trati těsně přiléhá.

V Chotěbuzi po pravé straně trati je podél toku Loucká Mlýnka veden regionální biokoridor „R9 RBK 619“, který v místě největšího přiblížení Loucké Mlýnky k trati přechází přes trať na druhou stranu a ústí do RBK podél Olše.

Východně od Albrechtic pak dochází ke kontaktu trati s regionálním biocentrem vedeným v územních plánech obcí jako „RBC 163“ a „R5“, RBC je vymezeno v lokalitě Louckého lesa a předmětná trať tvoří jeho severní hranici. Z RBC „R5“ pak severním směrem vede regionální biokoridor „R2“, který kříží trať poblíž křížení trati s vodním tokem „LP Na Důlském“.

c) Lokální prvky ÚSES

V širším okolí záměru je vymezena celá řada lokálních prvků ÚSES. Do kontaktu s tratí přichází lokální biokoridor LBK „3-01“, vedený podél vodního toku Hrabinka, který kříží trať na území Českého Těšína a ústí do regionálního biokoridoru vymezeného podél vodního toku Olše. Následně pak záměr přichází do kontaktu s lokálním biokoridorem vedeným pod názvem „L8 LBK“, který je vymezený podél vodního toku Kyšinec a rovněž kříží trať a ústí do Olše.

V místě propojení mostních objektů „malý a velký Gagarin“ kříží trať lokální biokoridor vedený pod názvem „U-LBK 18“. Tento LBK propojuje dvě regionální biocentra – RBC 163 (Loucký les) a RBC 198 (podél vodního toku Olše).

Před žst. Albrechtice u Českého Těšína pak záměr kříží lokální biokoridor „L6“, vedený podél koryta vodního toku Stonávka. Těsně za žst. Albrechtice u Českého Těšína (směrem na Havířov) s tratí z jižní strany sousedí lokální biocentrum „L24“, zahrnující okolí Rakoveckého rybníka. V tomto místě již bude ze stavebních úprav provedeno pouze kabelové vedení.

Lze konstatovat, že v souvislosti s realizací optimalizace železniční trati nedojde k omezení ekologicko-stabilizačních funkcí jednotlivých prvků ÚSES vymezených v okolí železnice.

Migrační prostupnost

Zásadní nepříznivý vliv liniových dopravních staveb na obratlovce (především savce) spočívá v narušení migrační prostupnosti krajiny. V souvislosti s hodnoceným záměrem nedojde ke změně migrační prostupnosti území. Parametry mostů zůstanou zachovány. Ačkoliv dojde ke zmenšení parametrů některých propustků v úseku lesních porostů, nedojde vzhledem k šíři drážního tělesa, resp. délce propustků k zásadnějšímu ovlivnění.

Krajinný ráz

Krajinný ráz, kterým je zejména přírodní, kulturní a historická charakteristika určitého místa či oblasti, je chráněn před činností snižující jeho estetickou a přírodní hodnotu. Zásahy do krajinného rázu, zejména umisťování a povolování staveb, mohou být prováděny pouze s ohledem na zachování významných krajinných prvků, zvláště chráněných území, kulturních dominant krajiny, harmonické měřítko a vztahy v krajině. K umisťování a povolování staveb a k jiným činnostem, které by mohly snížit nebo změnit krajinný ráz, je nezbytný souhlas orgánu ochrany přírody.

Posuzovaným záměrem je železniční trať, která je v území již dlouhodobě stabilizovaná. Součástí záměru není realizace žádného nového výškově či plošně dominantního prvku, který by mohl mít vliv na krajinný ráz v místě záměru. Řešená trať je situována v rovinatém, zemědělsky využívaném území s převažující roztroušenou zástavbou vesnického rázu. Z velké části je železniční trať kryta lesním porostem Louckého lesa mezi Albrechticemi a Chotěbuzí. V širším okolí záměru nejsou vyhlášena žádná zvláště chráněná území dokladující přítomnost vysokých přírodních hodnot. Výrazné kulturní dominanty nejsou v krajině obvyklé. Jednou z nejcennějších lokalit historicko-kulturní hodnoty je Archeopark Chotěbuz – Podobora, vystavěný na hradišti Podobora, nacházející se západně od trati v lokalitě obce Chotěbuz a realizací záměru nebude nijak dotčena.

K předmětnému záměru vydal Magistrát města Havířova, odbor životního prostředí, k území ve své působnosti dne 13. 10. 2021 pod č. j. MMH/176591/2022 závazné stanovisko k zásahu do krajinného rázu s konstatováním, že zásah do krajinného rázu umožňuje, neboť k jeho negativnímu ovlivnění nedojde. Nestanovuje proto ani podmínky, kterými by zmírnil ovlivnění krajinného rázu.

Městský úřad Český Těšín pro část záměru ve své územní působnosti vydal dne 7. 6. 2022 pod č. j. MUCT/53662/2022 závazné stanovisko, které rovněž vylučuje možnost snížení krajinného rázu, které by mělo za následek narušení harmonického měřítko a vztahů v krajině.

b.7 Nerostné suroviny

Celé území stavby je součástí rozsáhlého chráněného ložiskového území (CHLÚ) Čs. část Hornoslezské pánve (ID 14400000).

Úsek záměru od křížení trati s komunikací I/67 severně od zastávky Chotěbuz po Albrechtice je součástí rozsáhlého výhradního ložiska Důlní záv.2, ČSM, Louky (ID 3070900) se surovinami černé uhlí a zemní plyn a s probíhající hlubinnou těžbou. Těžba probíhá v plošně stejně vymezeném dobývacím prostoru Louky (ID 20044), těžená surovina je černé uhlí a metan. Ve stejném rozsahu je zde vymezeno rovněž poddolované území evidované pod označením 4597.

Žst. Albrechtice pak leží v sousedním výhradním ložisku Důl Darkov, z.3 (9.květen) (ID 3070201) se surovinou zemní plyn, dosud netěženo. Stejně plošně vymezení má dobývací prostor Stonava (ID 20034), probíhá zde těžba černého uhlí.

Záměr nepřichází do přímého kontaktu se svahovými nestabilitami.

b.8 Kulturní památky a archeologické nálezy

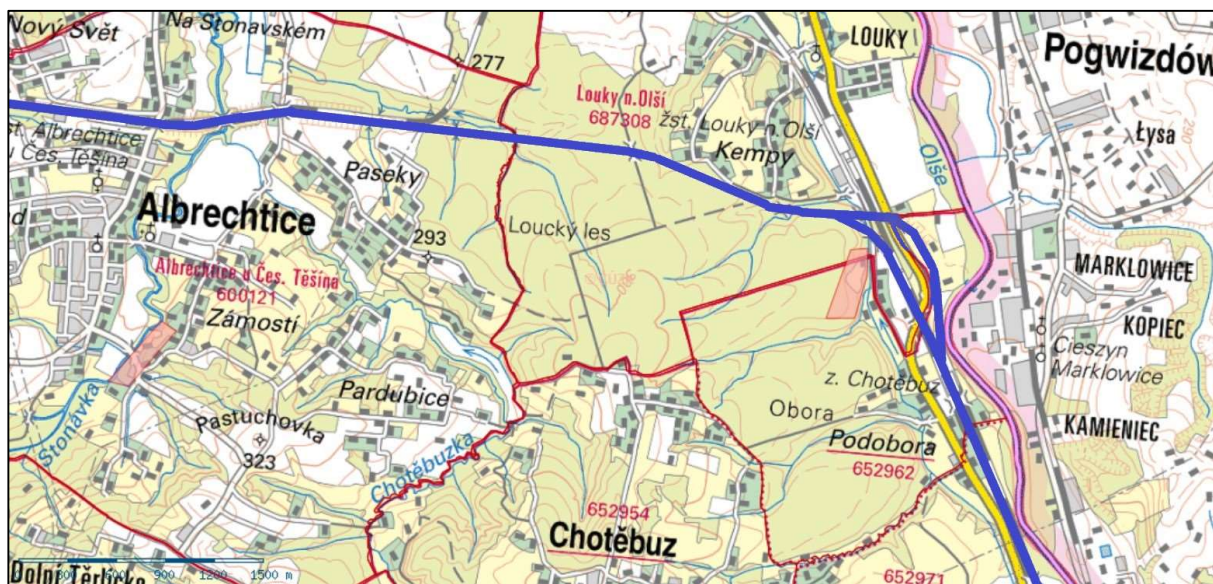
Nemovité kulturní památky

V území přímo dotčeném stavbou se nenachází nemovité kulturní památky. V širším okolí záměru jich pak byla řada vyhlášena. Z bližších nemovitých kulturních památek se jedná např. o Hradiště Starý Těšín (rejstříkové číslo 46095/8-799), jedná se o výšinné hradiště s archeologickými stopami, které se nachází cca 220 m jihozápadně od oblouku trati směrem na Albrechtice u Českého Těšína.

Realizace záměru nepředstavuje negativní vliv na nemovité kulturní památky v širokém okolí.

Archeologická a paleontologická naleziště

Na celém území ČR – které bylo osídleno či jinak využíváno člověkem od počátků lidstva do současnosti – lze učinit archeologický nález. Pro celé území republiky proto archeologové používají v souladu se zákonem o památkové péči pojem „území s archeologickými nálezy“. Záměr v rozsahu kabelových úprav a úprav železničního svršku nezasahuje do žádného území s archeologickými nálezy, nejbližším takovým územím v okolí řešené trati je území kategorie ÚAN I (předpokládané území s archeologickými nálezy), které se nachází v k.ú. Podobora v místě Archeoparku Chotěbuz – Podobora, cca 220 m jihozápadně od oblouku trati směrem na Albrechtice u Českého Těšína, viz následující obrázek.



Obr. 3: Území s archeologickými nálezy (ÚAN I červeně), oblast záměru v rozsahu kolejových úprav tm. modře, zdroj: Národní památkový ústav (isad.npu.cz)

Dojde-li v průběhu prací k archeologickému nález, je potřeba postupovat v souladu se zákonem č. 20/1987 Sb., o státní památkové péči, v platném znění a umožnit Odboru archeologie ostravského Národního památkového ústavu, které je oprávněnou organizací, provedení záchranného archeologického výzkumu.

Kdo učiní paleontologický nález, je povinen zajistit jeho ochranu před zničením, poškozením nebo odcizením a opatřit jej údaji o nálezových okolnostech. Vlastník pozemku, na němž byl paleontologický nález uskutečněn, nebo ten, kdo vykonává činnosti, při nichž k nález došlo, je povinen umožnit na žádost orgánu ochrany přírody osobám tímto orgánem pověřeným provedení záchranného paleontologického průzkumu a po dobu jeho konání, nejdéle však po dobu osmi dnů od ohlášení nálezu, nedohodnou-li se strany jinak, zdržet na místě nálezu činnosti, která by mohla vést k jeho zničení nebo poškození. Po ukončení záchranného archeologického výzkumu musí být osobám pověřeným orgánem ochrany přírody umožněno provádět odborný paleontologický dohled nad dalšími pracemi.

c) VLIV NA SOUSTAVU CHRÁNĚNÝCH ÚZEMÍ NATURA 2000

Natura 2000 je soustava lokalit chránících nejvíce ohrožené druhy rostlin, živočichů a přírodní stanoviště na území EU. Nejdůležitějšími právními předpisy EU v oblasti ochrany přírody jsou Směrnice 2009/147/ES ze dne 30. listopadu 2009 o ochraně volně žijících ptáků (zkr. směrnice o ptácích) a Směrnice Rady 92/43/EHS z 21. května 1992 o ochraně přírodních stanovišť, volně žijících živočichů a planě rostoucích rostlin (zkr. směrnice o stanovištích).

Záměr je situován mimo evropsky významné lokality a ptačí oblasti, přímé vlivy na příznivý stav předmětů ochrany a celistvost těchto území jsou tedy jednoznačně vyloučeny.

Pro posuzování záměr bylo vydáno stanovisko dle ust. § 45i zákona č. 114/1992 Sb., v platném znění (č. j. MSK 111803/2021 ze dne 7. 9. 2021), ve kterém Krajský úřad Moravskoslezského kraje dospěl k závěru, že záměr **nemůže mít samostatně nebo ve spojení s jinými koncepcemi nebo záměry významný vliv** na předmět ochrany nebo celistvost evropsky významné lokality nebo ptačí oblasti.

d) ZPŮSOB ZOHLEDNĚNÍ PODMÍNEK ZE ZÁVĚRU ZJIŠŤOVACÍHO ŘÍZENÍ NEBO STANOVISKA EIA

K záměru „Optimalizace traťového úseku Český Těšín (mimo) – Albrechtice u Českého Těšína (včetně)“ vydal Krajský úřad Moravskoslezského kraje dne 29. 9. 2021 (č. j. MSK 110492/2021) sdělení z hlediska zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí, v platném znění, že předložený záměr je předmětem procesu posuzování vlivů na životní prostředí. Krajský úřad posoudil předmětný záměr ve smyslu § 1, § 2 a § 4 tohoto zákona a došel k závěru, že záměr naplňuje ust. § 4 odst. 1 písm. b) zákona o posuzování vlivů na životní prostředí ve vztahu k bodu 44 „Celostátní železniční dráhy“ a je tedy předmětem posuzování ve smyslu zákona o posuzování vlivů na životní prostředí.

V současné době je dokončováno oznámení dle přílohy č. 3 zákona EIA, které bude předloženo příslušnému úřadu k provedení zjišťovacího řízení.

e) NAVRHOVANÁ OCHRANNÁ A BEZPEČNOSTNÍ PÁSMA, ROZSAH OMEZENÍ A PODMÍNKY OCHRANY PODLE JINÝCH PRÁVNÍCH PŘEDPISŮ

Stavba je v celém svém rozsahu navrhována ve stávajícím ochranném pásmu dráhy. Ochranné pásmo je určeno svislou rovinou vedenou 60 m od osy krajní koleje a nejméně 30 m od hranice obvodu dráhy.

Ochranná a bezpečnostní pásma v prostoru stavby jsou dána takto:

- ochranné pásmo nadzemních elektrických vedení činí (§ 46 energetického zákon č. 458/2000 Sb., vždy od krajního vodiče vedení na obě jeho strany):
 - 7 m u venkovních vedení 1-35 kV (vodiče bez izolace)
 - 2 m u venkovních vedení 1-35 kV (vodiče se základní izolací)
 - 1 m pro závěsná kabelová vedení 1-35 kV
 - 12 m u venkovních vedení o napětí 35 - 110 kV (vodiče bez izolace)

- 5 m u venkovních vedení o napětí 35 - 110 kV (vodiče bez izolace)
- 2 m u závěsného kabelového vedení 110 kV
- 15 m u venkovních vedení o napětí 110 - 220 kV
- 20 m u venkovních vedení o napětí 220 - 400 kV
- 30 m u venkovních vedení o napětí nad 400 kV

Ochranné pásmo u podzemního vedení elektrizační soustavy do napětí 110 kV činí 1 m po obou stranách krajního kabelu, u podzemního vedení o napětí nad 110 kV činí 3 m po obou stranách krajního kabelu.

Ochranné pásmo telekomunikací se taxativně neuvádí, při překřížení nebo souběhu je nutné dodržet ČSN 73 6005.

Ochranné pásmo plynovodů vychází ze zákona č. 458/2000 Sb., v platném znění, jedná se o prostor v bezprostřední blízkosti plynárenského zařízení vymezený vodorovnou vzdáleností od půdorysu zařízení nebo kolmo na obrýs:

u plynovodů a přípojek do průměru 200 mm 4 m

u plynovodů a přípojek od průměru 200 mm do 500 mm 8 m

u plynovodů a přípojek nad průměr 500 mm 12 m

u nízkotlakých a středotlakých plynovodů a přípojek v zastavěném území 1 m

Předpokládané dráhy plynovodů jsou jen v blízkosti obytných budov.

Souhrnně platí, že ochranná a bezpečnostní pásma inženýrských sítí, komunikací a drah jsou dána příslušnými normami a obecně technickými požadavky na výstavbu a budou výstavbou respektována.

Další ochrana území a ochranná pásma z pohledu ŽP:

Záměr zasahuje do dílčích prvků územního systému ekologické stability.

Záměr zasahuje do ochranného pásma lesa (50 m).

Záměr se nachází v CHLÚ Čs. část Hornoslezské pánve (ID 14400000).

Záměr zasahuje do výhradního ložiska Důlní záv.2, ČSM, Louky (ID 3070900) a Důl Darkov, z.3 (9.květen) (ID 3070201).

Záměr zasahuje do dobývacího prostoru Louky (ID 20044) a Stonava (ID 20034).

Ochranné pásmo lesa - posuzovaný záměr zasahuje do ochranného pásma lesa v k.ú. Louky nad Olší, k. ú. Albrechtice u Českého Těšína, k. ú. Zpupná Lhota a dále v k. ú. Stonava a k. ú. Podobora. Dle § 14 odst. 2 zákona č. 289/1995 Sb., v platném znění, je nutné

požádat o vydání souhlasu příslušného orgánu státní správy lesů dotčených pozemků do vzdálenosti 50 m od okraje lesa.

Ochranná pásma vodních zdrojů - záměr nezasahuje do ochranných pásem vodních zdrojů.

Ochranná pásma ložiskových území, dobývacích prostorů - posuzované území je součástí rozsáhlého chráněného ložiskového území (CHLÚ) Čs. část Hornoslezské pánve (ID 14400000). Dále zasahuje do rozsáhlého výhradního ložiska Důlní záv.2, ČSM, Louky (ID 3070900) se surovinami černé uhlí a zemní plyn a s probíhající hlubinnou těžbou. Těžba probíhá v plošně stejně vymezeném dobývacím prostoru Louky (ID 20044). Žst. Albrechtice pak leží v sousedním výhradním ložisku Důl Darkov, z.3 (9.květen) (ID 3070201) a v dobývacím prostoru Stonava (ID 20034).

Chráněná území a jejich ochranná pásma, ochranná pásma památných stromů – záměr nezasahuje do ochranného pásma zvláště chráněných území či památných stromů.

ZÁVĚR

Vzhledem k charakteru a umístění záměru a při dodržení uvedených zmírňujících opatření neočekáváme významný vliv stavebního záměru na životní prostředí v území dotčeném stavbou.

Zpracovaly:

Mgr. Martina Fialová, Ph.D. EXprojekt s.r.o., fialova@exprojekt.cz

Mgr. Zuzana Indráková, EXprojekt s.r.o., indrakova@exprojekt.cz

Olomouc, prosinec 2022