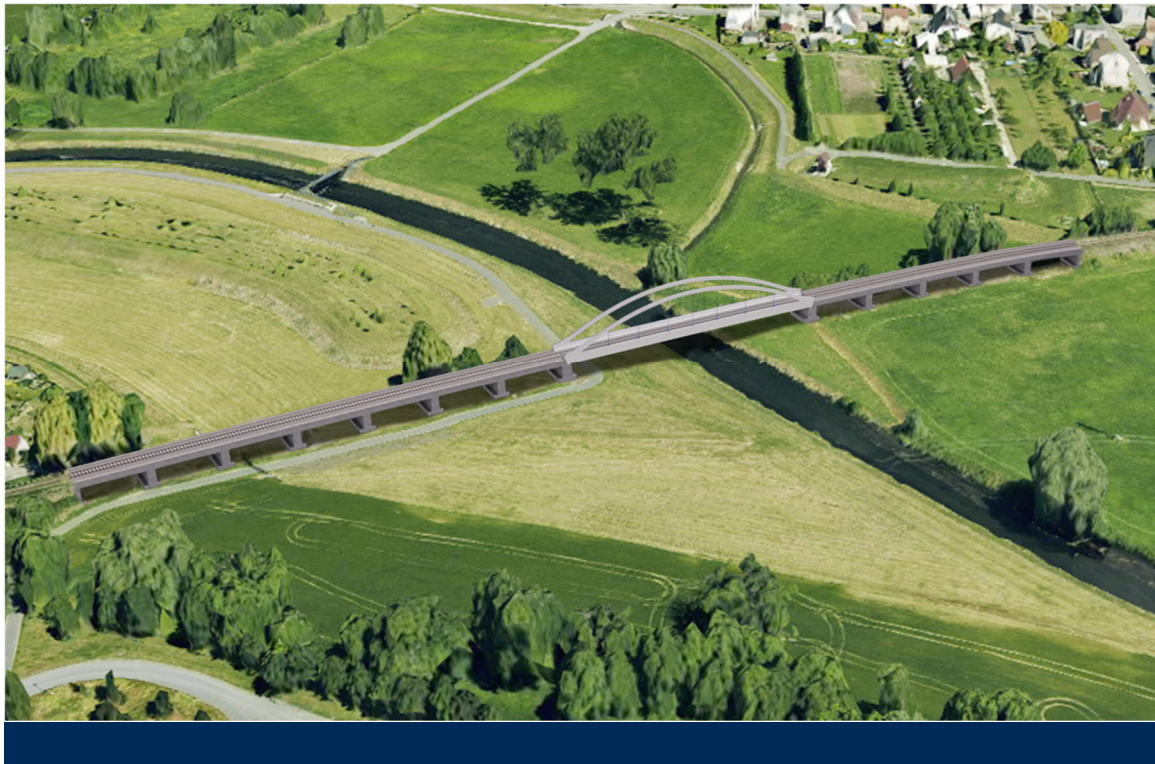


Název stavby/akce:		Rekonstrukce úseku tratě Opava východ - Kravaře ve Slezsku										Označení investora: S622400326					
												Zakázka: 2025-014					
Název části:		Záměr projektu - příloha										Označení části: N					
Název objektu/díličí části:		Záměr projektu										Objekt/Skupina objektů: řada úsek řazení podobjekt - -					
Název přílohy:		Textová část										Díličí část:		Typ:		Číslo přílohy:	
Název díličí části přílohy:		-										N.2		1		001	
Odpovědný projektant:		Zpracovatel přílohy:					Měřítko:					Stupeň dokumentace:					
Ing. Dominik Mojžíšek		Ing. Dominik Mojžíšek					Formáty:					ZP					
Kraj:		katastrální území:					TUDU:					Smluvní datum zpracování:					
Moravskoslezský		viz textová část					2281					24.10.2025					
Označení investora:		Stupeň dokumentace:			Část:		Objekt:			Podobjekt:		Typ:		Příloha:		Revize:	
S 6 2 2 4 0 0 3 2 6		Z P X X			N 2 X X		X X X X X X X X X X			X X		1		0 0 1		0 0 0	



Doprovodná dokumentace

**k záměru projektu Rekonstrukce úseku tratě Opava
východ – Kravaře ve Slezsku**

Obsah

Obsah	1
1 Identifikační údaje	2
2 Popis stávajícího stavu	2
3 Technické řešení.....	5
4 Dopady na životní prostředí.....	9
4.1 Evropsky významné lokality a ptačí oblasti (soustava Natura 2000)	9
4.2 Územní systém ekologické stability.....	9
4.3 Zvláště chráněná území, přírodní parky, významné krajinné prvky, hodnotné ekosystémy	10
4.3.1 Významné krajinné prvky.....	10
4.3.2 Památné stromy	10
4.3.3 Krajina a krajinný ráz.....	11
4.3.4 Zvláště chráněné druhy rostlin a živočichů	12
4.4 Ovzduší	13
4.5 Povrchové a podzemní vody, pásma hygienické ochrany vodních a léčivých zdrojů, CHOPAV	13
4.5.1 Hydrogeologický rajon.....	13
4.5.2 Hydrologická charakteristika.....	13
4.5.3 Ochranná pásma vodních zdrojů.....	14
4.5.4 Chráněná oblast přirozené akumulace vod	14
4.5.5 Záplavové území	14
4.6 Nemovitě kulturní památky	15
4.7 Kácení mimolesní zeleně.....	15
4.8 Změny hlukového zatížení	16
4.9 Vibrace.....	16
4.10 Vlivy na půdu	16
4.11 Chráněná ložisková území.....	16
4.12 Odpadové hospodářství	16
4.12.1 Nakládání s odpady.....	16
4.12.2 Staré ekologické zátěže	17
4.13 Podklady.....	17
4.14 Závěr.....	18
5 Zásady organizace výstavby	18

1 Identifikační údaje

Údaje o stavbě	
Název stavby:	Rekonstrukce úseku tratě Opava východ – Kravaře ve Slezsku
ISPROFOND:	5003520286
Sub. ISPROFIN	5813520103
Stupeň dokumentace:	Doprovodná dokumentace k Záměru projektu
Trať podle Prohlášení o dráze:	796
Traťový úsek TU:	2281
Kategorie dráhy:	regionální
Kategorie trati podle TSI:	<i>např. P1/F4</i>
Odhad období realizace:	2026-2028

Údaje o stavebníkovi	
Stavebník/investor:	Správa železnic, státní organizace Dlážděná 1003/7 110 00 PRAHA 1 IČO: 709 94 234 <i>(v případě dalšího/jiného investora se uvede podle skutečnosti)</i>
Zástupce investora:	Ing. Jiří Dittmer

Údaje o Zhotoviteli dokumentace a části dokumentace	
Zhotovitel díla:	EXprojekt s.r.o., Heršpická 758/13, 619 00, IČ: 29285801
Hlavní projektant (HIP):	EXprojekt s.r.o., Heršpická 758/13, 619 00, IČ: 29285801 HIP: Ing. Dominik Mojžíšek, ČKAIT ID00 1007348 Zástupce HIPa: Ing. Petr Libosvár, ČKAIT ID00 1006021

2 Popis stávajícího stavu

Stavba se nachází v Moravskoslezském kraji v katastrálním území Opava-Předměstí [711578], Malé Hoštice [711870], Velké Hoštice [778826] a Kravaře ve Slezsku [674231]. Přičemž hlavní stavební práce na mostním objektu budou probíhat v prvních dvou jmenovaných katastrálních územích.

Železniční svršek a spodek, dopravní plochy dráhy, přejezdy a přechody

Železniční svršek

Jedná se o jednokolejnou trať. Železniční svršek je tvořen z kolejnic 49E1, betonovými pražci B91S2, rozdělení pražců „c“. Kolej je ve stávajícím stavu bezstyková. Před a za mostem v km 26,783 jsou vložena dilatační zařízení. Kolejové lože je tvořeno štěrkem frakce 32/63, po povodních je z velké části odplaveno.

Železniční spodek

Železniční spodek je tvořen násypovým zemním tělesem přecházejícím na mostní objekty v km 26,880; 26,783 a 26,673, který je po povodních z velké části odplavený.

Přejezdy a přechody

V celé dotčeném úseku (včetně kabelových tras) se nachází celkem 9 úrovněvých křížení. Jedná se o přejezdy P7863 – ulice Novodvorská Kravaře, P7864 – ulice Lelkova Kravaře, P7865 – k letišti, P7866 – ul. Nádražní Velké Hoštice zn., P7867 – naproti elektrárny, P7868 – Malé –

Velké Hoštice, P7869 – Ulice Sportovní M. Hoštice, P7870 – Ul. Slezská M. Hoštice zn., P7871 – Ulice Těšínská Opava.

Objekty mostů, propustků, zdí a konstrukcí

Mosty

Stavebními pracemi jsou dotčeny tři mosty: ocelové konstrukce s prvkovou mostovkou v km 26,673, km 26,783 a km 26,880. Úprava kabelové trasy se pak dotkne i mostů v km 22,543; 24,089 a 24,780.

Most v km 26,673

Stávající stav: Most s jedním inundačním otvorem. Ocelová nosná konstrukce trámová plnostěnná o rozpětí 16,1 m, kamenné opěry s žb. úložným prahem, oboustranná šikmá kamenná křídla. Délka mostu 21,95 m, délka přemostění 15,0 m. Volná výška 3,0 m, šířka 6,2 m. Stavební výška 0,80 m. Průtočná plocha 42 m². Prvková nosná konstrukce s mostnicemi z r. 1954, spodní stavba z r. 1895, sanována v r. 1954. Stav po povodni 2024: poškození kamenných prahů dlažby v mostním otvoru.

Most v km 26,783

Stávající stav: Most o třech otvorech, v 1. otvoru (inundační území) ocelová konstrukce trámová plnostěnná o rozpětí 17,4 m, ve 2. otvoru (řeka Opava) ocelová konstrukce trámová příhradová o rozpětí 32,5 m, ve 3. otvoru (inundační území) ocelová nosná konstrukce trámová plnostěnná o rozpětí 17,4 m. Opěry a pilíře kamenné s žb. úložným prahem. Oboustranná rovnoběžná křídla kamenná. Délka mostu 76,6 m, šířka 7,7 m, délka přemostění 67,26 m, volná výška 3,1 m, 4,2 m, 2,4 m. Stavební výška 0,72 m, 0,83 m, 0,72 m. Průtočná plocha 43 + 116 + 43 = 202 m². Nosné konstrukce z r. 1956, spodní stavba z r. 1895, sanována r. 1956. Stav po povodni 2024: podemletí a sednutí 2. pilíře, poškození uložení příhradové konstrukce ve 2. otvoru a plnostěnné konstrukce ve 3. otvoru + deformace příhrad. konstrukce. Odplavení zemního tělesa za opavskou opěrou. Nosné konstrukce 2 a 3 provizorně uloženy na PIŽMO.

Most v km 26,880

Stávající stav: Most s jedním inundačním otvorem. Ocelová nosná konstrukce trámová plnostěnná o rozpětí 10,8 m, betonové opěry s žb. úložným prahem, oboustranná šikmá betonová křídla. Délka mostu 21,5 m, délka přemostění 9,95 m, šířka 5,4 m. Volná výška 1,75 m, stavební výška 1,67 m. Průtočná plocha 17 m². Nosná konstrukce z r. 1895, sanována r. 1984. Opěry z r. 1984 na původních kamenných základech z r. 1895. Stav po povodni 2024: poškozené plošné založení opavské opěry, odplavení zemního tělesa od rubu opavské opěry, v jeho důsledku přizvednutí konstrukce v uložení na kravašské opěře. Poškozené kamenné dlažby svahových kuželů.

Propustky

V prostoru kabelové trasy se nacházejí propustky v km 21,936; 22,078; 23,190; 23,682; 24,987; 25,992; 26,325; 27,426; 27,442 a 27,640.

Nadjezdy

V rozsahu kabelové trasy se nacházejí silniční nadjezd obchvatu Opavy na silnici I/11 v km 27,145 a lávka pro pěší v km 28,415.

Protihlukové objekty a oplocení

Ve stávajícím stavu se protihlukové objekty v délce stavby nenacházejí, oplocení stávajících objektů nebudou dotčena.

Objekty podzemních staveb

Kabelovody a další podzemní stavby nejsou v rozsahu stavby evidovány.

Objekty pozemních komunikací

Železniční trať kříží místní úrovněvými přejezdy komunikace ulice Těšínskou (Opava), Slezskou a Sportovní (Malé Hoštice), kabelová trasa začíná u silnice I/56.

Vodohospodářské objekty a ostatní objekty technické infrastruktury

Dešťová kanalizace SMVaK

Podél trati vpravo ve směru na Opavu vede stávající dešťová kanalizace SmVaK, která je vyústěna do koryta řeky Opavy.

Nadzemní silové vedení VN ČEZ Distribuce

Trať kříží nadzemní vedení VN společnosti ČEZ Distribuce. Stejně vedení je vlevo trati ve směru na Opavu, v blízkosti VO.

Veřejné osvětlení

Podél trati vlevo ve směru na Opavu vede stávající veřejné osvětlení.

Objekty výpravních budov, budov zastávek, provozních budov dráhy a ostatní pozemní objekty

Nejsou stavbou dotčeny.

Objekty trakční a energetické

V současném stavu není trať Opava – Hlučín elektrizovaná a nejsou zde provozována žádná trakční ani energetická zařízení.

Zabezpečovací zařízení

ŽST Kravaře ve Slezsku je zabezpečena SZZ elektromechanického typu vzor 5007 se světelnými návěstidly z roku 1962. ŽST Opava východ je zabezpečena SZZ typu ESA 11 s počítači náprav PN typu Frauscher. V mezistaničním úseku Kravaře ve Slezsku – Opava východ je provoz bez TZZ, je zavedený telefonický způsob dorozumívání. Výhledově se uvažuje s vybudováním automatického hradla TZZ 3. kategorie s počítači náprav.

Mezi stavědlem RZZ Opava východ a PZZ km 27,437 (P7871) je položen závislostní kabel 24p1,0 a jedna HDPE trubka pro optický kabel. Od PZZ km 27,437 (P7871) do km 24,435 (u PZZ km 24,342, P7866) je položen závislostní kabel 30p1,0. Od km 24,435 (u PZZ km 24,342, P7866) do DK Kravaře ve Slezsku vede kabel 30p1,0 a dvě HDPE trubky pro optický kabel.

V současné době je vzhledem k následkům povodní, které postihly tuto oblast, přerušen výše uvedený závislostní kabel 30p1,0 a kabel 3XN0,8 z PZZ km 27,437 (P7871) k počítačímu bodu KOV2-1 v km 26,740.

Sdělovací zařízení

V úseku tratě Opava východ, ústřední stavědlo – Kravaře ve Slezsku vede sdělovací metalický kabel TK 5XN0,8 konstrukce TCEPKPFLE (stáří tohoto kabelu je cca 25 let, kabel byl položen kabelovým pokladačem), který je vyveden částečným profilem na přejezdech v km 24,342 (P7866), v km 25,272 (P7868) a v km 27,437 (P7871). Traťový kabel je již plně obsazen, bez rezerv (volných párů). Zároveň je traťový kabel vzhledem k následkům povodní, které postihly tuto oblast, přerušen.

Mezi stavědlem RZZ Opava východ a PZZ km 27,437 (P7871) je položena jedna HDPE trubka pro optický kabel. Mezi RD u přejezdu v km 27,437 až po km 24,435 nejsou položeny žádné HDPE trubky. Od km 24,435 až po výpravní budovu ŽST Kravaře ve Slezsku jsou položeny dvě HDPE trubky (modrá, černá) pro optický kabel.

Datová konektivita pro IP sdělovací zařízení v ŽST Kravaře ve Slezsku je zajištěna pomocí dvou samostatných modemových traktů ze ŽST Opava východ (ústředního stavědla) po metalickém kabelu TK 5XN0,8. Datová konektivita je omezená a dnes již kapacitně nevyhovující.

Zařízení silnoproudé technologie

Nejsou stavbou dotčena.

Ostatní technologická zařízení

Nejsou stavbou dotčena.

Objekty úpravy území a ostatní objekty

Ve stávajícím stavu se netýká.

Dopravní technologie stávajícího stavu

Trať je poškozena povodněmi, provoz byl přerušen.

3 Technické řešení

Rozsah škod způsobených povodní v září 2024 je mimořádný a zasahuje napříč všemi stavebními a technickými prvky drážního tělesa. Jedná se zejména o podemletí základových konstrukcí mostních opěr a pilířů, jejichž stabilita byla narušena natolik, že došlo k posunům nosných konstrukcí a dočasnému přerušení provozuschopnosti trati. V prostoru mezi mosty došlo k částečnému odplavení zemního tělesa a úplné destrukci kolejového lože – šterkové vrstvy byly odneseny proudem, čímž došlo ke ztrátě únosnosti železničního spodku. Kolejové pole v této části vykazuje výrazné geometrické deformace a ztrátu kontinuity.

Narušeny byly rovněž sdělovací a zabezpečovací systémy. Povodňová voda přerušila vedení závislostních a napájecích kabelů, poškodila prvky zabezpečovacího zařízení. Výpadky systémů negativně ovlivnily i provozní vazby na sousední stanice a narušily komunikační integritu v rámci dálkového řízení dopravy.

Poškození mělo také výrazný ekologický a krajinářský dopad. V prostoru pravobřežní inundace došlo k destrukci vegetačního pokryvu, narušení funkce ÚSES a přerušení migračních tras vodních a obojživelných živočichů. Degradována byla rovněž retenční schopnost území, což snižuje jeho schopnost odolávat opakovaným povodním. Celkový rozsah škod potvrzuje, že nelze aplikovat pouze jednoduchou obnovu stávajícího stavu, ale je nutné přistoupit k systémové, koncepčně promyšlené rekonstrukci na základě mezioborového přístupu zahrnujícího stavební inženýrství, hydrologii, ekologii i moderní technologie železniční dopravy.

Při zpracování technického řešení a samotné realizaci stavby bude nutno koordinovat práce se související stavbou Ředitelství silnic a dálnic, s. p. „I/11 Opava Komárov, jižní obchvat“, s předpokládaným zahájením realizace v roce 2028.

Železniční svršek a spodek, dopravní plochy dráhy, přejezdy a přechody

Železniční svršek a spodek

Svršek

V rámci stavby dojde k rekonstrukci železničního svršku v úseku Kravaře ve Slezsku – Opava východ, v rozsahu dotčeném změnou nivelety dráhy a výstavbou nové mostní estakády. Výškové vedení trati bude upraveno, přičemž mezi přejezdem P7870 a silničním nadjezdem I/11 dojde ke zdvihu nivelety, který v místě přemostění řeky Opavy dosáhne přibližně +1,0 m.

Rekonstruovaný svršek bude proveden kompletně z nového materiálu v soustavě S49, tj.:

- kolejnice typu 49 E1,
- betonové předpjaté pražce B91 S2 (nebo rovnocenné),
- pružné bezpodkladnicové upevnění (typ W14 nebo obdobné),
- nové kolejové lože z certifikovaného drceného kameniva frakce 31,5/63 mm.

Po provedení nové skladby bude trať v rekonstruovaném úseku podrobena technologické konsolidaci, následované výškovou a směrovou úpravou GPK dle projektovaných parametrů. Bude rovněž provedena úprava a přeložka dotčené výstroje trati, včetně napojení kabelizace, styčných prvků.

Konstrukce svršku bude odpovídat třídě zatížení TTZ C3, s návrhovou rychlostí odpovídající stávajícímu traťovému profilu. Vše bude navrženo v souladu s ČSN 73 6360, TSI INF a předpisy Správy železnic.

Spodek

Součástí stavby je rekonstrukce železničního spodku v celém rozsahu nově navrženého železničního svršku, mimo délku mostních objektů. Konstruktivní řešení spodku bude navrženo

na základě podrobného geotechnického průzkumu, jehož rozsah a hloubka budou přizpůsobeny charakteru násypového tělesa a požadované únosnosti pláně.

Vzhledem k vedení trati převážně na násypu, bude odvodnění řešeno příčným sklonem pláně, bez nutnosti zřizování drenážních trativodů, pokud geotechnické podmínky neprokážou opak. Konstrukce pláně a přechodových oblastí bude navržena s důrazem na dostatečnou odolnost vůči klimatickým vlivům, minimalizaci sedání a zajištění stability násypu po celou dobu životnosti konstrukce.

V místech přechodu mezi zemním tělesem a mostní estakádou bude železniční spodek zesílen přechodovou konstrukcí, která zajistí plynulý přenos zatížení a omezí účinky rozdílných sedání. V případě potřeby bude navrženo i zlepšení únosnosti podloží (např. geosyntetiky, výměnou nevhodného materiálu apod.).

Řešení bude v souladu s požadavky ČSN EN 1997-1, předpisem SŽ S4 – Železniční spodek, a dalšími technickými normami a specifikacemi správce infrastruktury.

Přejezdy a přechody

Stavebně bude zasahováno pouze do jednoho přejezdu – P7870 v ev. km 26,463, kde bude provedena demontáž a zpětná montáž přejezdové konstrukce pro provedení směrové a výškové úpravy koleje. Jedná se o konstrukci s vnitřním pryžovým panelem a doasfaltováním pozemní komunikace z vnějších stran ke kolejnici. S ohledem na charakter stavby není uvažováno s výměnou přejezdové konstrukce, proto je navržena pouze nezbytná úprava s následným navrácením stávající přejezdové konstrukce zpět a doasfaltováním pozemní komunikace do původního stavu.

Objekty mostů, propustků, zdí a konstrukcí

Řešení spočívá v úplné eliminaci zemního železničního tělesa v inundačním prostoru mezi mosty v km 26,673 až 26,880 a jeho nahrazení souvislou mostní konstrukcí délky cca 255 metrů, která plynule překoná hlavní koryto řeky Opavy, ostrovní terénní útvar i pravobřežní inundační zónu.

Konstrukčně se jedná o vícepolové mostní řešení s hlubinným založením, středním mostním polem s délkou přemostění cca 70 m a soustavou monolitických mostních polí. Šířka mostů je sjednocená na VMP 2,5.

V rámci stavby bude navržena a realizována vícepolová mostní estakáda, jejíž hlavní mostní pole přemostňuje vodní tok Opava. Hlavní nosná konstrukce bude řešena jako ocelová konstrukce s dolní mostovkou, doplněná o přilehlá mostní pole menšího rozpětí, která zajistí plynulý a hydraulicky efektivní průtok vody v inundačním území, včetně extrémních průtoků.

Konstrukce mostu bude navržena s důrazem na:

- minimalizaci stavební výšky, s ohledem na výškové vedení železniční trati a průtočné profily pod objektem,
- snadnou údržbu a dlouhodobou spolehlivost, minimalizaci počtu ložisek a dalších údržbových prvků,
- hydraulickou optimalizaci podpěr, jejichž tvar i umístění budou řešeny tak, aby nedocházelo k tvorbě nánosů a ke zhoršení průtočných poměrů.

Založení podpěr bude hlubinné, návrh bude proveden na základě výsledků geotechnického průzkumu, s důrazem na únosnost a stabilitu v inundačním prostředí s vysokou hladinou podzemní vody. Konstrukční řešení bude přizpůsobeno podmínkám území, charakteru prostoru pod mostními poli a bude optimalizováno na základě hydrotechnického výpočtu.

Mostní konstrukce bude navržena tak, aby:

- odpovídala zatížitelnosti min. D4/120, případně D2/160, dle předpisu SŽ S5/1,
- splňovala požadavky normy ČSN EN 1991-2 ed. 2 (Zatížení mostů dopravou),
- zajistila volnou mostní průjezdnost VMP min. 2,5 m,
- umožnila zachování či úpravu stávající infrastruktury (např. vedení sítí, přístupové cesty, příp. migrační koridory), v koordinaci s místní samosprávou a dotčenými orgány.

Veškeré konstrukce budou navrženy s ohledem na dlouhodobou provozuschopnost železniční dopravy a klimatickou odolnost včetně extrémních povětrnostních podmínek a zvýšené hladiny řeky.

Protihlukové objekty a oplocení

Stavby se netýká.

Objekty podzemních staveb

Stavby se netýká.

Objekty pozemních komunikací

Pozemní komunikace jsou řešeny pouze jako přístupové komunikace během stavby, stávající komunikace nebudou stavbou zasaženy. Na základě připomínek SFDI není obnova cyklostezky součástí této stavby – dojde pouze k nutným opravám vlivem poškození staveništní dopravou.

Účelem těchto komunikací je umožnit bezpečný a kapacitní příjezd stavební techniky a dopravu stavebních materiálů na staveniště v inundačním území. Komunikace budou navrženy s ohledem na únosnost pro těžkou techniku, minimalizaci zásahů do území a zajištění plynulého a odděleného provozu vůči stávajícím dopravním trasám.

Přístupové komunikace budou:

- dočasné, demontovatelné po dokončení stavebních prací,
- trasovány mimo aktivní zónu Q_{aktv} , pokud to bude technicky možné,
- vybudovány z recyklovatelných a ekologicky přijatelných materiálů (např. štěrkodrt, panely),
- zohledněny z hlediska ochrany přírody, vodních toků a stávajících porostů,
- po dokončení stavby rekultivovány do původního stavu nebo podle dohody s vlastníky pozemků.

Součástí dokumentace bude návrh dopravního řešení včetně dočasného dopravního značení, dočasného odvodnění staveniště a příjezdových napojení, stejně jako vymezení dotčených parcel a případného záběru do zemědělského půdního fondu (ZPF) a pozemků třetích osob.

Vodohospodářské objekty a ostatní objekty technické infrastruktury

Dešťová kanalizace SmVaK

Vzhledem k plánovaným stavebním činnostem na železničním spodku a mostní estakádě, a zejména k nutnosti pojezdu a manipulace těžkou stavební technikou v prostoru nad kanalizačním vedením, bude nutné zajistit její dočasnou ochranu po dobu výstavby.

Ochrana kanalizace bude provedena tak, aby bylo:

- zajištěno mechanické zabezpečení potrubí proti statickému i dynamickému zatížení,
- zabráněno poškození konstrukce kanalizace, deformaci, průhybu či porušení těsnosti,
- zajištěno zachování plné provozuschopnosti sítě po celou dobu výstavby i po jejím ukončení.

Předběžně se uvažuje o zpevnění povrchu nad trasou kanalizace pomocí šterkových vrstev, panelových prvků nebo roznášecí konstrukce. Konkrétní technické řešení bude určeno na základě koordinace s vlastníkem kanalizační sítě, přičemž projektant je povinen:

- vyžádat si aktuální data o trase, hloubce a parametrech kanalizace,
- navrhnout způsob ochrany s ohledem na zatížení stavebními mechanismy,
- projednat návrh se správcem sítě a zapracovat jeho závazné požadavky do dokumentace.

Veškeré zásahy do prostoru kanalizace musejí být v souladu s provozními podmínkami SmVaK, příslušnou legislativou a technickými normami pro ochranu inženýrských sítí.

Nadzemní silové vedení VN ČEZ Distribuce

Ve stavbě je uvažováno s přeložením sloupu VN do nové polohy.

S ohledem na žádoucí zdvih nivelety koleje je uvažováno s přeložkou vedení do vyhovující výšky nad úroveň nové nivelety koleje. Technické specifikace projektové dokumentace a následně technické zhotovení samotné přeložky bude projednáno s vlastníkem nadzemního vedení – společností ČEZ Distribuce a bude postupováno v souladu s pravidly a požadavky správce. Nový výška nadzemního vedení musí být vyhovující všem normám a předpisům pro

křížení dráhy s inženýrskými sítěmi. Zároveň založení nadzemního vedení musí být vyhovující pro umístění v ohrožené oblasti povodněmi a musí zajistit dlouhodobou stabilitu a odolnost proti účinkům vody a jiných povětrnostních vlivů.

Veřejné osvětlení

Ve stavbě je uvažováno se snesením 4 sloupů VO a nadzemního vedení a jejich zpětným osazením.

Poloha cyklostezky bude v průběhu stavby využívána jako přístupová komunikace a je nutné cyklostezku provizorně upravit na příjezdovou komunikaci ke stavbě, a tedy ji také rozšířit. Veřejné osvětlení je vedeno na vnitřní straně směrového oblouku a bude tak nutné jej dočasně přeložit a ochránit pro umožnění průjezdu stavební techniky a materiálu ke stavbě. Po dokončení stavby bude veřejné osvětlení přeloženo do původní polohy. Bude nutné projednání technického řešení s vlastníkem veřejného osvětlení, veškeré návrhy budou v souladu s technickými normami, předpisy a standardy vlastníka osvětlení.

Objekty výpravních budov, budov zastávek, provozních budov dráhy a ostatní pozemní objekty

Stavby se netýká.

Objekty trakční a energetické

Stavby se netýká.

Zabezpečovací zařízení

V rámci stavby bude provedena úprava stávající kabelizace zabezpečovacího zařízení, která byla poškozena povodní v roce 2024. Jedná se o úsek mezi přejezdem P7870 a mostní estakádou, kde bude nutno nahradit a obnovit kabelová vedení, zajišťující funkčnost traťového zabezpečovacího systému.

Konkrétně bude řešena:

- obnova závislostního kabelu 30p1,0 a 3XN0,8,
- napojení na počítačový bod KOV2-1 a zajištění plné funkce systému.

Nová kabelizace bude vedena v souladu s požadavky na:

- odolnost vůči zaplavení, mechanickému poškození a elektromagnetickému rušení,
- součinnost s přeložkami a úpravami železničního spodku a svršku, zejména ve vztahu k estakádě.

Přesné vedení trasy, hloubka uložení a způsob ochrany budou součástí projektové dokumentace, přičemž projektant musí zohlednit:

- požadavky správce infrastruktury (SŽ),
- proveditelnost v podmínkách inundačního území.

Po realizaci bude provedena úplná obnova zapojení a ověření funkce zabezpečovacího zařízení včetně měření a přezkoušení.

Sdělovací zařízení

V rámci sdělovacího zařízení je dle zadání požadováno v místě výkopu položit 3x HDPE trubku a realizovat optickou kabelizaci v souladu s TS 1/2022-SZ „Optické kabely a jejich příslušenství v přenosové síti státní organizace Správa železnic, vydání II“. Pouhá pokládka v rozsahu výkopových prací spojených s úpravou povodněmi zasaženého úseku nebude zcela dostačující. Současný stav kabelizace i v navazujícím úseku je také nevyhovující. V úseku Opava východ – Kravaře ve Slezsku je omezená, a dnes již kapacitně nevyhovující, datová konektivita pro IP sdělovací zařízení. Ze ŽST Kravaře ve Slezsku je datový přenos do ŽST Opava východ zajištěn pomocí dvou samostatných modemových traktů po metalickém kabelu TK 5XN0,8. Traťový kabel je již plně obsazen, bez rezerv (volných párů) a v některých úsecích je pouze konstrukce TCEPKPFLE (kabel položen kabelovým pokladačem), stáří tohoto kabelu je cca 25 let. V úseku od Opavy východ až po přejezd P7871 v km 27,437 je položena pouze jedna HDPE trubka, dále pak po přejezd P7868 v km 24,342 není žádná HDPE trubka a v navazujícím úseku do ŽST Kravaře ve Slezsku jsou položeny dvě HDPE trubky (modrá, černá).

Vzhledem k výše popsanému stavu projektant navrhuje pokládku nové kabelizace v souladu s TS 1/2022-SZ, vydání II, v úseku Opava východ – přejezd P7868 v km 24,342. V tomto úseku budou položeny tři HDPE trubky (modrá, černá, fialová) a traťový kabel TCEPKPFLEZE 5XN0,8. Položená traťová kabelizace bude u přejezdu P7868 v km 24,342 napojena na stávající kabelizaci (2x HDPE a TK 5XN0,8) ve směru ŽST Kravaře ve Slezsku. V úseku Opava východ – Kravaře ve Slezsku bude touto pokládkou dosaženo celistvé HDPE trubky, která umožní instalaci optického kabelu DOK 72 vl. SM. Optický kabel umožní vyšší datovou konektivitu a zároveň částečné uvolnění dnes plně obsazeného traťového kabelu.

Zařízení silnoproudé technologie

Stavby se netýká.

Ostatní technologická zařízení

Stavby se netýká.

Objekty úpravy území a ostatní objekty

V rámci stavby dojde k přípravě zařízení staveniště – odstranění dosud neodstraněných povodňových škod a dále ke kácení dřevin, které budou v kolizi se stavbou.

4 Dopady na životní prostředí

4.1 Evropsky významné lokality a ptačí oblasti (soustava Natura 2000)

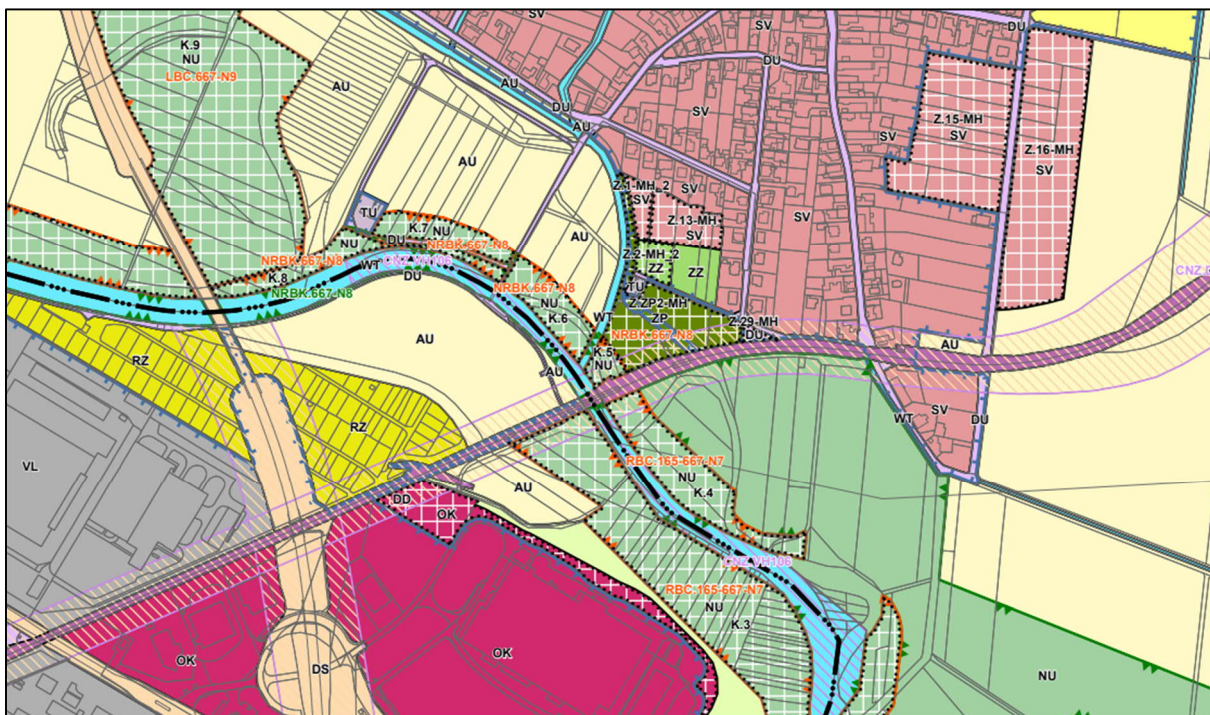
Řešený záměr nezasahuje do žádné lokality soustavy Natura 2000. Nejbližší evropsky významná lokalita (EVL Údolí Moravice CZ0813474) se nachází 8,5 km jihozápadně od záměru.

4.2 Územní systém ekologické stability

Vodní tok Opava je v místě kontaktu se záměrem vymezen v územním plánu města Opavy jako nadregionální biokoridor NRBK.667-N8. V rámci koryta vodního toku je vymezen jako funkční NRBK, ve stavu návrhu je pak uvedeno jeho rozšíření východně podél koryta toku. Z jihu na mostní objekt navazuje regionální biocentrum RBC.165-667-N7, které je vloženo do nadregionálního biokoridoru. Podél NRBK v místě toku je RBC ve stavu návrhu, na travních porostech východně v sousedství vodního toku je pak vymezeno jako RBC funkční.

S lokální úrovní ÚSES záměr nepřichází do kontaktu.

Podrobněji viz následující obrázek.



Obr. 1: Výřez územního plánu města Opavy – hlavní výkres se značením ÚSES (zdroj: www.opava-city.cz)

V současnosti je bezprostřední okolí mostního objektu přes řeku Opavu narušeno vlivem povodně v roce 2024, dochází zde k postupné obnově vegetace. V rámci opravy dojde k náhradě stávajícího drážního náspu systémem mostních objektů. Nově tak dojde ke zlepšení ekologicko-stabilizačních funkcí jednotlivých prvků ÚSES, neboť bude zlepšena propojenost území na obou stranách drážního tělesa.

4.3 Zvláště chráněná území, přírodní parky, významné krajinné prvky, hodnotné ekosystémy

Zvláště chráněná území nebudou záměrem dotčena. Nejbližší maloplošné zvláště chráněné území (NPP Odkryv v Kravařích) se nachází cca 4 km východně od záměru.

4.3.1 Významné krajinné prvky

VKP dle § 6 zákona č.114/1992 Sb.:

Posuzovaný záměr nezasahuje do registrovaného VKP dle §6 zákona č.114/1992 Sb.

VKP dle § 3 zákona č.114/1992 Sb.:

Záměr se dostává do kontaktu s vodním tokem Opava a jeho údolní nivou. Povodeň, která zde proběhla v roce 2024, území v okolí řešeného mostního objektu značně narušila a poškodila. Během opravy mostu a navazujících částí drážního tělesa dojde k dočasnému ovlivnění ploch v nivě Opavy. V rámci opravy pak dojde k náhradě stávajícího drážního náspu systémem mostních objektů. Nově tak dojde ke zlepšení ekologicko-stabilizačních funkcí nivy, neboť bude zlepšena průchodnost v rozsáhlém úseku, a to jak průchodnost povodňových vln, tak propojenost území.

Další VKP „ze zákona“ nebudou záměrem dotčeny.

4.3.2 Památné stromy

V širším okolí řešeného záměru nebyly památné stromy vyhlášeny a stavbou nebudou nijak dotčeny.

4.3.3 Krajina a krajinný ráz

Řešený záměr se nachází v rovinatém území údolní nivy vodního toku Opava. V nejbližším okolí záměru převažují trvalé travní porosty a obdělávaná půda s roztroušenou vzrostlou zelení, která zde tvoří významnou vizuální bariéru pro vnímání mostního objektu. Vlivem povodně v r. 2024 došlo k částečné destrukci vegetace v prostoru přemostění řeky Opavy. V širším okolí pak na travnaté území podél vodního toku navazuje ze severovýchodu zástavba Malých Hoštic s lokálními kulturními památkami, jako je kaple Narození Panny Marie. Z jihozápadu navazuje zástavba okrajové průmyslově-obchodní části města Opavy.

Předkládaný záměr představuje obnovení poškozeného mostního objektu a části trati Opava – Hlučín. Řešený dotčený úsek se nachází na náspu, koryto řeky Opavy je přemostěno třípolovou ocelovou konstrukcí.



Obr. 2: Mostní objekt přes řeku Opavu, stav k r. 2023



Obr. 3: Vizualizace nového mostního objektu, konstrukce mostu přes Opavu tvořena Langerovým trámem



Obr. 4: Vizualizace celého systému mostních objektů – estakáda překračující nivu řeky Opavy



Obr. 5: Současný stav v místě stavby k dubnu 2025, pohled z jihovýchodu

Realizací záměru nedojde k významné změně stávajícího charakteru území. Realizací estakády překračující celou údolní nivu Opavy dojde v bezprostředním okolí k otevření a „provzdušnění“ dílčích pohledů z pozice chodce do krajiny přes mostní objekt. Dojde také ke změně konstrukce mostního objektu přes Opavu, kdy stávající třípolovou příhradovou konstrukci nahradí Langerův trám. Jedná se o odlehčenou obloukovou konstrukci, která je z estetického hlediska vnímána pozitivně. Dojde ke zvýšení tohoto úseku trati o 1 m z důvodu zajištění vyšší odolnosti proti případným příštím povodňovým stavům. Záměr do krajiny nevnese žádný nový výškově či plošně dominantní prvek, který by významně vybočoval oproti měřítku technické stavby ve stávajícím stavu. Realizací záměru nedojde k negativnímu ovlivnění krajinného rázu dotčeného území.

Záměr nezasahuje do přírodního parku.

4.3.4 Zvláště chráněné druhy rostlin a živočichů

Drážní těleso v nivě řeky Opavy je doprovázeno lučními porosty se zastoupením běžných druhů rostlin a živočichů. Ve stavu po povodni došlo v částech nivy k převrstvení vegetačního krytu. V okolí drážního tělesa se na začátku roku 2025 rozkládaly obnažené plochy, na kterých lze

předpokládat postupný rozvoj rudерální vegetace. V závislosti na způsobu obhospodařování zde postupně dojde opět k vytvoření lučních porostů. Zvláště chráněné druhy rostlin se v území nevyskytují. Výskyt zvláště chráněných druhů živočichů je v území spíše náhodný (migrace podél vodního toku, sběr potravy). Speciální biotopy se zde nevyskytují.

Negativní ovlivnění populací rostlin a živočichů v souvislosti s realizací záměru nepředpokládáme.

4.4 Ovzduší

Hodnocení stávajícího imisního zatížení území bylo provedeno na základě map klouzavých pětiletých průměrů imisních koncentrací (v souladu s § 11 zákona č. 201/2012 Sb., o ochraně ovzduší, v platném znění). Údaje o pětiletých průměrných koncentracích za nejnověji dostupné období 2019 až 2023 (dle ČHMÚ) dokladují, že v prostoru záměru nejsou imisní limity základních škodlivin, tj. NO_2 , PM_{10} , $\text{PM}_{2,5}$, benzen překračovány. Překračován je pouze limit pro benzo(a)pyren.

Nejvyšší takto stanovené koncentrace se v předmětné lokalitě pohybují v těchto úrovních:

- oxid dusičitý (NO_2): $11,6 \mu\text{g.m}^{-3}$ ($\text{LV}_r = 40 \mu\text{g.m}^{-3}$)
- tuhé látky PM_{10} : $20,6 \mu\text{g.m}^{-3}$ ($\text{LV}_r = 40 \mu\text{g.m}^{-3}$),
- tuhé látky $\text{PM}_{2,5}$: $15,3 - 15,4 \mu\text{g.m}^{-3}$ ($\text{LV}_r = 20 \mu\text{g.m}^{-3}$),
- benzen: $1,1 \mu\text{g.m}^{-3}$ ($\text{LV}_r = 5 \mu\text{g.m}^{-3}$),
- benzo(a)pyren: **$1,4 \text{ ng.m}^{-3}$** ($\text{LV}_r = 1 \text{ ng.m}^{-3}$).

V období stavebních prací dojde k dočasnému ovlivnění kvality ovzduší, k emisím prашných částic bude docházet při manipulaci se sypkými materiály a z motorů stavebních strojů a mechanismů a automobilů obsluhujících stavbu (transport materiálu). Při provádění stavby budou dodržována základní opatření ke snižování 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 skráceny stavební mechanismy a nákladní automobily vyjíždějící ze stavby budou důsledně čištěny nákladní automobily převážející zeminu a stavební materiál budou řádně zaplachtovány zařízení staveniště a případné sklady sypkých hmot je třeba umístit mimo obytnou zástavbu.

Během provozu nebude k negativním změnám v množství produkovaných emisí do ovzduší ani pachových látek. Realizací záměru nedojde k vytvoření nového zdroje znečišťování ovzduší.

4.5 Povrchové a podzemní vody, pásma hygienické ochrany vodních a léčivých zdrojů, CHOPAV

4.5.1 Hydrogeologický rajon

Celé řešené území je součástí hydrogeologického rajónu základní vrstvy Kulm Nízkého Jeseníku v povodí Odry (ID 6611). Z hlediska geologie se jedná o horniny krystalinika, proterozoika a paleozoika. Kolektor je nevymezený, tvořený břidlicemi a drobami, hladina je volná, propustnost puklinová, transmisivita je nízká.

Zároveň je součástí hydrogeologického rajónu svrchní vrstvy Kvartér Opavy (ID 1520). Ten představují kvartérní a propojené kvartérní a neogenní sedimenty v povodí Odry. Kolektor je svrchní, fluvialní, tvořený štěrkopísky, hladina je volná, propustnost průlinová, transmisivita je střední.

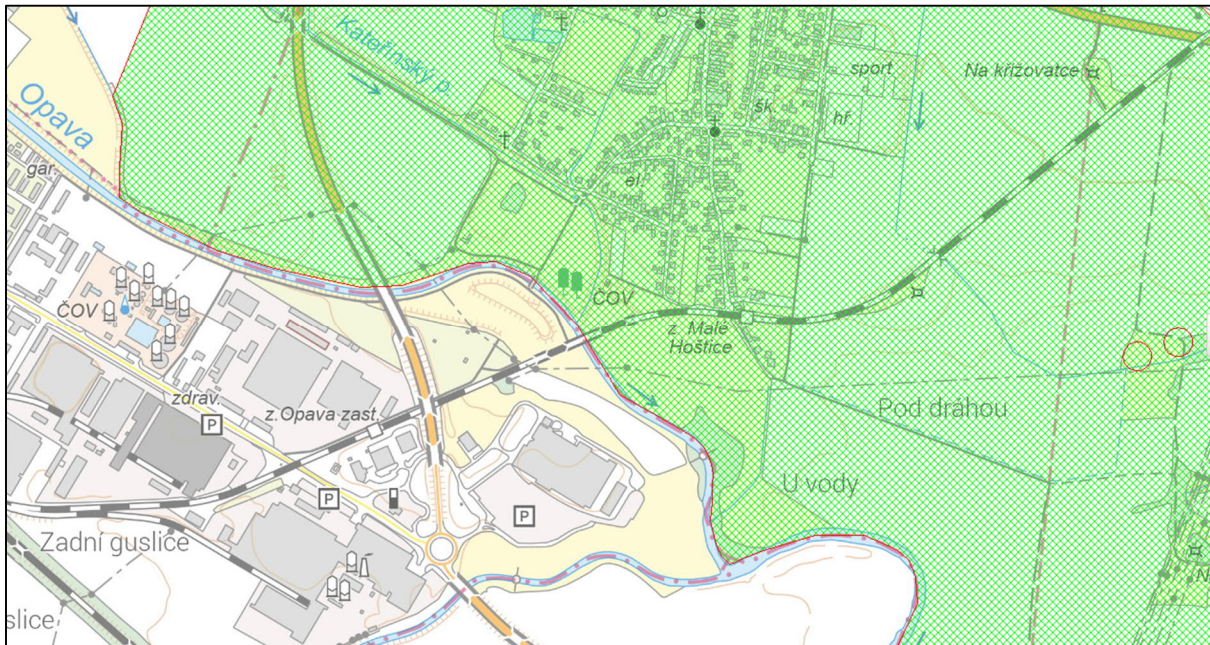
4.5.2 Hydrologická charakteristika

Lokalita záměru náleží do povodí Odry a úmoří Baltského moře. Celé území náleží do povodí 2. řádu povodí Opavy a Odry od Opavy po Ostravici. Lokalita záměru spadá do koncového úseku povodí 3. řádu 2-02-01 Opava po Moravici. Vodní tok Opava i řeka Moravice, do které se Opava vlévá jižně od lokality záměru, náleží mezi významné vodní toky dle vyhlášky č. 178/2012 Sb., v platném znění. Před mostním objektem se proti proudu Opavy cca 35 m od mostu vlévá do Opavy vodní tok Kateřinský potok.

Předmětem záměru je přemostění vodního toku Opava a navazující úsek trati mezi zast. Opava zastávka a zast. Malé Hoštice, jiné vodní toky nebudou záměrem dotčeny. Pouze v případě možné havárie může dojít také k dotčení vodního toku Moravice.

4.5.3 Ochranná pásma vodních zdrojů

Východní část území po řeku Opavu je součástí ochranného pásma vodního zdroje Velké Hoštice vrtý (ID 00070213), navrhovaný záměr zasahuje do 2. ochranného pásma vodního zdroje.



Obr. 6: Vymezení ochranného pásma vodního zdroje „Velké Hoštice vrtý“ (zeleně), zdroj: heis.vuv.cz

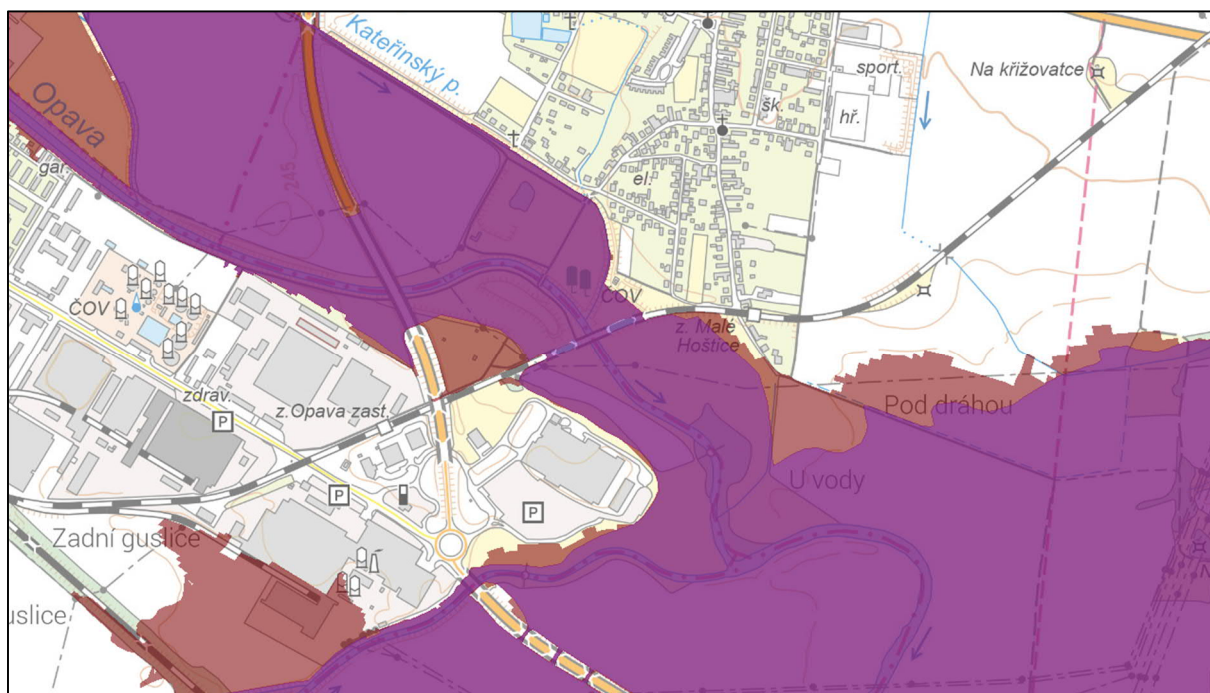
4.5.4 Chráněná oblast přirozené akumulace vod

Předmětné území se nachází mimo vymezené chráněné oblasti přirozené akumulace vod (CHOPAV).

4.5.5 Záplavové území

Řešený záměr je součástí záplavového území vodního toku Opavy pro Q100 a aktivní zóny záplavového území. V podobném rozsahu je v daném území vymezena i záplava při Q5, pravděpodobnost dalších povodní je vysoká. V roce 2024 došlo k povodňové události, při které kulminační průtoky dosahovaly až úrovně pětisetleté vody (Q500), došlo k rozsáhlému poškození v inundačním území Opavy. Došlo k podemletí opěr mostů, narušení železničního tělesa a ke ztrátě kontinuity železničního svršku. K odplavení části železničního náspu a k poškození dvou dotčených mostů došlo na východním břehu vodního toku Opava ve směru na Malé Hoštice. Samotná povodňová dotčená oblast je ohraničena mosty v km 26,673 a v km 26,783.

Realizací záměru dojde ke zvýšení odolnosti přemostění řeky Opavy a navazující železniční trati vůči případným budoucím povodňovým stavům.



Obr. 7: Záplavové území při Q100 a aktivní zóna záplavového území řeky Opavy, hnědě – Q100, fialově – aktivní zóna zápl. úz. (zdroj: heis.vuvv.cz)

Pro záměr bude třeba v dalším stupni projekční přípravy zajistit souhlas vodoprávního úřadu dle § 17, odst. 1, písm. a), c) a e) zákona č. 254/2001 Sb., o vodách a o změně některých zákonů (vodní zákon), v platném znění, z důvodu dotčení vodního toku, záplavového území a ochranného pásma vodního zdroje.

4.6 Nemovité kulturní památky

Nemovité kulturní památky

V širším okolí záměru bylo vyhlášeno několik kulturních nemovitých památek. Nejbližší kulturní nemovitou památkou je kaple Panny Marie Lurdské v Malých Hošticích, vzdálená cca 670 m severovýchodně od lokality záměru, podél níž bude vedena trasa přístupové komunikace. K ovlivnění samotné památky nedojde. Dalšími blízkými památkami je věžový vodojem v Opavě, místní části Předměstí, vzdálený cca 900 m západně od záměru a slovanské hradiště Kylešovice, vzdálené cca 900 m jihovýchodně od záměru.

Žádná z kulturních nemovitých památek nebude záměrem dotčena.

4.7 Kácení mimolesní zeleně

V rámci stavby je předpokládáno kácení dřevin pouze malého rozsahu, které bude stanoveno na základě záborového elaborátu a místního šetření (dendrologického průzkumu), očekává se především kácení náletových porostů. Vzrostlé dřeviny v místě mostních objektů již byly pokáceny pro proběhlé povodni.

Vzhledem k tomu, že se stavba nachází na území významného krajinného prvku vodní tok a jeho údolní niva, bude potřeba povolení ke kácení dřevin zajistit pro všechny dřeviny kácené v rámci stavby. Tedy i v případě, kdy stromy nedosahují obvodu 80 cm měřeného ve výšce 130 cm nad zemí, či zapojené porosty dřevin nedosahují plochy 40 m².

O případné stanovisko k povolení kácení dřevin rostoucích mimo les bude požádán příslušný úřad v rámci žádosti o jednotné environmentální stanovisko. Náležitosti žádosti o povolení ke kácení jsou stanoveny v § 4 vyhlášky č. 189/2013 Sb., o ochraně dřevin a povolování jejich kácení, v platném znění. Případné kácení bude provedeno mimo vegetační období (listopad-březen).

4.8 Změny hlukového zatížení

V období výstavby lze očekávat dočasné zvýšení hluku z důvodu pojezdů a práce stavební techniky. Toto dotčení bude pouze dočasné a plně reverzibilní. Místo realizace záměru se nachází mimo zástavbu obcí, k negativnímu hlukovému zatížení obyvatelstva v místě stavebních prací nedojde.

V období realizace nedojde k významným změnám v hlukovém zatížení.

4.9 Vibrace

Záměr po své realizaci nebude zdrojem vibrací.

4.10 Vlivy na půdu

V dotčeném území se vyskytuje půdní typ fluvizem glejová, tvořící se na kvartérních sedimentech.

Stavba proběhne na drážních pozemcích, v období výstavby budou z důvodu umístění zařízení stavenišť a přístupu ke stavbě dotčeny pozemky zemědělského půdního fondu převažujícího druhu trvalý travní porost. Pozemky jsou již za současného stavu ovlivněny povodněmi v roce 2024, kdy došlo k významnému převrstvení vrchní vrstvy půdy a odplavení humusového horizontu. K dotčení pozemků určených k plnění funkce lesa nedojde.

4.11 Chráněná ložisková území

Lokalita záměru se nenachází v chráněném ložiskovém území, není zde vymezeno žádné výhradní či nevýhradní ložisko nerostu ani těžený či netěžený dobývací prostor.

K dotčení nerostných ložisek realizací záměru nedojde.

4.12 Odpadové hospodářství

4.12.1 Nakládání s odpady

Při realizaci stavby bude nakládání s odpady řešeno původcem odpadu v souladu s platnou legislativou v odpadovém hospodářství (zákon č. 541/2020 Sb., vyhláška č. 8/2021 Sb., o Katalogu odpadů a posuzování vlastností odpadů (Katalog odpadů)).

Po dobu výstavby bude původcem odpadu (§ 5 odst. 2 zákona) ve smyslu zákona zhotovitel stavby. Zadavatel stavby smluvně zajistí se zhotovitelem stavby odpovědnost v oblasti nakládání s odpady v plném rozsahu dle platné legislativy.

Původce odpadu je povinen odpady zařazovat podle Katalogu odpadů a odpady, které nemůže sám využít nebo odstranit, převést do vlastnictví pouze osobě oprávněné k jejich převzetí. Zákon přitom zdůrazňuje povinnost zajistit přednostně využití odpadů před jejich odstraněním. Dále je původce odpadu povinen odpady shromažďovat utříděné podle jednotlivých druhů a kategorií a kontrolovat, zda odpad nemá některou z nebezpečných vlastností.

Během výstavby (zhotovitel stavby) je původce odpadu povinen vést průběžnou evidenci o odpadech a způsobech nakládání s odpady.

Původce odpadu je odpovědný za nakládání s odpady do doby, než jsou předány oprávněné osobě.

V souladu s § 15 odst. 2 písm. f) zákona č. 541/2020 Sb., o odpadech, v platném znění je původce odpadu povinen postupovat při nakládání se stavebními a demoličními odpady takovým způsobem, aby byla zajištěna nejvyšší možná míra jejich opětovného použití a recyklace. V Plánu odpadového hospodářství ČR pro období 2025 – 2035 je konstatováno, že cíl stanovený pro stavební a demoliční odpady pro právě uběhlé období, tedy: Zvýšit do roku 2020 nejméně na 70 % hmotnosti míru přípravy k opětovnému použití a míru recyklace stavebních a demoličních odpadů a jiných druhů jejich materiálového využití, včetně zásypů, při nichž jsou materiály nahrazeny v souladu s platnou legislativou stavebním a demoličním odpadem kategorie ostatní s výjimkou v přírodě se vyskytujících materiálů uvedených v Katalogu odpadů pod katalogovým

číslem 17 05 04 (zemina a kamení), je plněn na úroveň cca 80 %. Pro nové období 2025–2035 jsou stanoveny především následující cíle:

Do roku 2030 **zvýšit míru recyklace stavebních a demoličních odpadů na 83 %** (s výjimkou zemin, kamení a hlušín). (indikativní)

Do roku 2035 zvýšit míru recyklace stavebních a demoličních odpadů na 87 % (s výjimkou zemin, kamení a hlušín). (indikativní)

Zhotovitel (původce odpadu) má dále povinnost plnit **požadavky směrnice SŽ SM096** pro nakládání s odpady, zejména ty v třetí části Investiční činnost a opravné práce. A to především povinnost zajistit v maximální možné míře opětovné využití všech stavebních a demoličních odpadů, které je možné recyklovat. V případě, že uvedené stavební a demoliční odpady nelze využít přímo v rámci stavby, budou tyto stavební a demoliční odpady předány recyklačnímu středisku. Uvedené druhy stavebních a demoličních odpadů je zakázáno předávat přímo na skládky bez recyklování využitelných složek.

Odpady, které je zakázáno ukládat od roku 2030 na skládku, protože je možné je za stávajícího stavu vědeckého a technického pokroku účelně recyklovat, jsou vymezeny v tabulce v bodě E přílohy č. 4 k vyhlášce č. 273/2021 Sb., o podrobnostech nakládání s odpady.

V rámci stavby budou vznikat stavební a demoliční odpady, které mohou být při vhodném řízení jejich vzniku a stanoveném nakládání s nimi významným zdrojem úspor primárních surovin.

Zhotovitel (původce odpadu) zajistí zpracování **dokumentace o nakládání s odpady v průběhu stavby** (podle přílohy B.1 Směrnice SŽ SM096 pro nakládání s odpady, tzv. "Závěrečná zpráva odpadového hospodářství stavby") a zpracování **Výkazu o předcházení vzniku odpadů a nakládání s odpady** (podle přílohy B.2 výše uvedené směrnice).

Druhy odpadů vznikající v rámci stavby

V rámci stavby lze očekávat hlavně vznik odpadů s kódem 17 a 16. Mezi odpady katalogového čísla 17 lze zařadit beton z demolic objektů (17 01 01), zemina a kamení (17 05 04), železný šrot z konstrukcí (17 04 05), apod.

Stanovení konkrétních druhů odpadů, odhad jejich množství a návrh způsobu nakládání s nimi bude předmětem dalšího stupně projekční přípravy.

Pro potřeby stavby je možné užití následujících zařízení k využívání/odstraňování odpadů:

recyklační středisko stavebních odpadů (EKO – Chlebičov a.s., Hlavní 65, 747 31 Chlebičov),

sběrna a skládka odpadů včetně kovových a nebezpečných (Marius Pedersen a.s., provozovna Hlavní 252, 747 31 Chlebičov),

sběrna kovových odpadů (OPAMETAL s.r.o., Těšínská 1023/29, 746 01 Opava).

4.12.2 Staré ekologické zátěže

Dle Informačního systému SEKM (Systém evidence kontaminovaných míst) se v nejbližším okolí záměru v okruhu 1 km nenachází žádná stará ekologická zátěž.

Možné staré ekologické zátěže ani případné kontaminace pozemků z havarijního úniku nebezpečných látek v rámci provozu dráhy nebyly zjištěny.

4.13 Podklady

Zákon č. 541/2020 Sb., o odpadech

Vyhláška č. 8/2021 Sb., o Katalogu odpadů a posuzování vlastností odpadů (Katalog odpadů)

Vyhláška č. 273/2021 Sb., vyhláška o podrobnostech nakládání s odpady

<https://visoh2.mzp.cz/>

<https://www.sekm.cz/>

<http://heis.vuv.cz/>

<http://aopkcr.maps.arcgis.com/>

<https://geoportal.gov.cz/>

<https://www.chmi.cz/>

4.14 Závěr

Předmětný záměr nepřichází do kontaktu s žádnou lokalitou Natura 2000, ani se zvláště chráněným územím.

Záměr zasahuje do prvků nadregionální a regionální úrovně ÚSES. Dochází ke křížení s nadregionálním biokoridorem vymezeným v korytě vodního toku Opava a do něj vloženým regionálním biocentrem, vymezeným rovněž podél koryta vodního toku Opavy jižně od mostního objektu. Lokální úroveň ÚSES zde nebyla vymezena. S ohledem na náhradu drážního tělesa soustavou mostů dojde ke zlepšení propojení jednotlivých prvků ÚSES.

Záměr nezasahuje do přírodního parku.

Záměr se dostává do kontaktu s VKP vodní tok a jeho údolní niva. S ohledem na náhradu drážního tělesa soustavou mostů dojde ke zlepšení propojení údolní nivy na obou stranách drážního tělesa.

Kácení dřevin rostoucích mimo les se v dotčeném území předpokládá pouze v minimálním rozsahu, který bude stanoven na základě záborového elaborátu a místního šetření (dendrologického průzkumu).

V okolí železničního tělesa se vyskytují běžné druhy s převahou druhů synantropních a druhů zemědělské krajiny. Výskyt zvláště chráněných druhů živočichů je v širším území spíše náhodný, niva Opavy je využívána ke sběru potravy či migracím. Výraznější ovlivnění populací rostlin a živočichů ve vazbě na území nepředpokládáme.

Požadavky na odnětí ZPF či PUPFL nejsou předpokládány.

Řešený záměr je součástí záplavového území vodního toku Opavy pro Q100 a aktivní zóny záplavového území. V podobném rozsahu je v daném území vymezena i záplava při Q5. Realizací záměru dojde ke zvýšení odolnosti přemostění řeky Opavy a navazující železniční trati vůči případným budoucím povodňovým stavům.

Záměr není součástí chráněné oblasti přirozené akumulace vod (CHOPAV).

Východní část území po řeku Opavu zasahuje do 2. stupně ochranného pásma vodního zdroje Velké Hoštice vrtý (ID 00070213)

Provoz záměru nebude představovat zhoršení akustické či imisní situace.

Provoz záměru neklade žádné nároky na produkci odpadů. Problematika odpadového hospodářství za provozu záměru i výstavby je spolehlivě řešitelná v rámci platné legislativy, tj. v režimu zákona č. 541/2020 Sb., o odpadech.

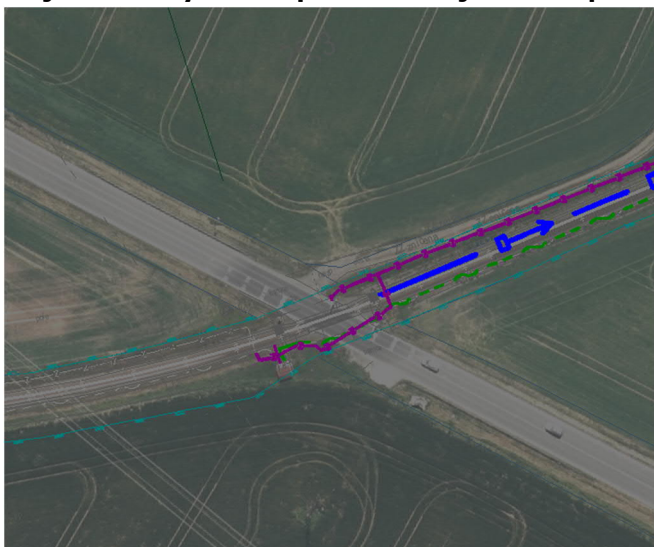
5 Zásady organizace výstavby

Staveniště je napojeno na infrastrukturu z obou stran. Ve směru z východu lze k mostu přes řeku Opavu přijet přes ulici Dolní v části Malé Hoštice, tato komunikace je s ohledem na průjezd obcí a přejezd protipovodňového valu spíše pro lehčí techniku. Alternativní přístup je z této strany možný po kolejích/tělese od přejezdu P7870.

Na níže uvedených obrázcích jsou znázorněny možné příjezdy k manipulační koleji v ŽST Opava východ, kde lze následně využít příjezd po železnici a také z opačné strany od křížení se silnicí I/56 od přejezdu P7868, kde je uvažováno s koncem výkopových prací na kabelové trase, dále do ŽST Kravaře ve Slezsku se bude pouze kabelová trasa řešit zafouknutím kabelů do stávajících HDPE trubek.



Příjezd možný k manipulační koleji v ŽST Opava východ



Možný příjezd po železnici od přejezdu P7868

Z opačné strany je možný příjezd od OC Globus po dnešní cyklostezce. Cyklostezku je nutno stavebně upravit pro příjezd stavebních vozidel a po realizaci stavby opět uvést do své funkce.

Pro realizaci stavby jsou vytipovány plochy zařízení staveniště v blízkosti mostních objektů z obou stran trati. Jedná se o plochy zařízení staveniště jako zázemí zhotovitele, deponií materiálů včetně montážní plochy pro zhotovení konstrukce a její následnou montáž.

a) ochrana okolí staveniště a požadavky na související asanace, odstraňování staveb a kácení dřevin atd.,

Pro stavbu bude zpracován havarijní a povodňový plán, ze kterých vzejdou podmínky pro realizaci stavby. V rámci příjezdových cest i samotné realizace stavby bude nutno pokácet dřeviny v okolí mostního objektu a příjezdů k němu.

b) vstup a vjezd na stavbu, přístup na stavbu po dobu výstavby, popřípadě přístupové trasy, včetně požadavků na obchozí trasy pro osoby s omezenou schopností pohybu nebo orientace a způsob zajištění bezpečnosti provozu,

Stavba není veřejně přístupná veřejnosti, pod mostem je vedena cyklostezka, která však bude po dobu realizace stavby vyloučena a bude využívána jako přístupová komunikace pro realizaci stavby.

c) popis zásad odvodnění staveniště,

V případě potřeby zajistí zhotovitel stavby provizorní odvodnění ploch staveniště. Jedná se zejména o vhodný způsob odvádění dešťových vod z ploch staveniště. Odvádění srážkových vod ze staveniště musí být zabezpečeno tak, aby se zabránilo rozmáčení povrchů ploch staveniště.

d) maximální dočasné a trvalé zábory pro staveniště,

Plochy zařízení staveniště se předpokládají o výměře cca 9 500 m², dále se předpokládá s dočasným zábořem pro příjezdové komunikace v délce 1100 m s uvažovanou šířkou 5 m, tedy s plochou 5 500 m². Celková předpokládaná výměra dočasných záborů tak činí 15 000 m².

e) Požadavky na ochranu životního prostředí při výstavbě – zejména opatření k minimalizaci dopadů při provádění stavby na životní prostředí, předcházení vzniku odpadů, třídění materiálů pro recyklaci za účelem materiálového využití včetně popisu opatření proti kontaminaci těchto materiálů, opatření při nakládání s azbestem, opatření na snížení hluku ze stavební činnosti a opatření proti prašnosti a nežádoucím účinkům venkovního osvětlení v noční době,

Při výkopových pracích budou na ploše zařízení staveniště veškeré vytěžené materiály tříděny dle jejich druhu a povahy, včetně případných kontaminovaných materiálů, které budou v co nejkratší době z místa stavby odvezeny k likvidaci dle platné legislativy. Výskyt kontaminovaných materiálu se nepředpokládá, přesto je nutno, aby zhotovitel byl na jejich výskyt připraven.

V případě zvýšené prašnosti, bude staveniště zkrápěno pro minimalizaci negativních vlivů na okolní zástavbu.

f) zásady bezpečnosti a ochrany zdraví při práci na staveništi,

Během stavby budou dodržovány veškeré platné podmínky BOZP obecné povahy včetně drážních předpisů bezpečnosti. Všichni pracovníci musejí mít platné povolení pro práci v kolejišti.

g) bilance zemních prací, požadavky na přísun nebo deponie zemin, využitelnost zemin a hornin, plán na přemístění ornice a podornicových vrstev a plán rekultivace,

V rámci stavby budou převažovat výkopy pro vybudování mostního objektu a dalším objemným množstvím budou vybourané konstrukce mostů a zbylé části tělesa žel. spodku, které budou odtěženy. Využitelnost vytěžených zemin bude pouze v menším rozsahu pro zásypy odvodnění a mostů. Vytěžené zeminy a betonové a kovové části mostů budou odváženy k recyklaci a uloženy na skládky v souladu s platnou legislativou.

h) limity pro užití výškové mechanizace,

Limity jsou nadzemní vedení křížící dráhu a přístupové komunikace. Pro realizaci stavby je uvažováno s přeložkou nadzemního vedení VN ČEZ Distribuce a VO Města Opavy.

i) u stavby drah návrh optimálního postupu výstavby (časový plán, harmonogramy, zdůvodnění počtu etap, výluky apod.),

Stavba (P + R) je plánována v letech 2026–2028 v následujících stavebních postupech:

▪ Projektová dokumentace

- Zahájení zpracování DPS
 - Předpoklad 03/2026
- Dokončení DPS
 - Předpoklad 08/2026
- Podání žádosti o povolení záměru
 - Předpoklad 09/2026
- Vydání povolení s nabytím právní moci
 - Nutný milník pro zahájení prací v SP0, předpoklad 02/2027
- Zpracování a dokončení PDPS
 - Nutný milník pro zahájení prací, předpoklad do 2/2027, tj. do 12 měsíců od podpisu

▪ SP0 – Přípravné práce

- v 03/2027
- Příprava zařízení staveniště, kácení dřevin, návoz materiálů a techniky, přeložky inženýrských sítí

▪ SP1 – Hlavní stavební práce

- 04/2027 – 12/2027
- Demontáž koleje, odtěžení tělesa žel. spodku, odstranění původních konstrukcí mostů
- Výstavba nových konstrukcí mostů včetně založení
- Rekonstrukce žel. svršku a spodku
- Realizace kabelových tras a definitivních přeložek inženýrských sítí

▪ Zavedení zkušebního železničního provozu

- V 12/2027, tj. do 10 měsíců od zahájení realizace stavby

▪ Zimní přestávka

▪ SP2 – Dokončovací práce

- 03/2028 – 04/2028
- Dokončovací práce na mostních objektech, případně v korytě vodního toku, realizace náhradní výsadby ad.
- Bude odstraněno zařízení staveniště

▪ SP3 – Následná směrová a výšková úprava koleje

- do 5 měsíců od zavedení zkušebního provozu
- Po konsolidaci bude, na základě pokynu správce provedena směrová a výšková úprava koleje

▪ Odevzdání DSPS – ukončení stavby

- Do 6 měsíců od zavedení zkušebního provozu

j) požadavky na postupné uvádění stavby do provozu (užívání), požadavky na průběh a způsob přípravy a realizace výstavby a další specifické požadavky,

Prvně budou uvedeny do provozu dočasné komunikace pro příjezd a plochy pro zařízení staveniště. Níže je uveden přehled objektů dle jejich typu a povahy a vztahu k zavedení zkušebního provozu.

Dočasné objekty:

- SO071.11.01 Provizorní přístupové komunikace
- SO074.11.01 Provizorní manipulační plochy

Objekty vyžadující odstranění stavby:

- SO910.11.01 Kravaře ve Slezsku – Opava východ, most ev. km 26,673 zrušení
- SO910.11.02 Kravaře ve Slezsku – Opava východ, most ev. km 26,880 zrušení

Objekty podléhající TBZ před uvedením do zkušebního provozu:

- SO111.11.01 Kravaře ve Slezsku – Opava východ, železniční svršek

- SO112.11.01 Kravaře ve Slezsku – Opava východ, železniční spodek
- SO141.11.01 Kravaře ve Slezsku – Opava východ, most ev. km 26,783
- PS420.11.01 Úprava zabezpečovací kabelizace
- PS580.11.01 Úprava a doplnění kabelizace

Objekty nevyžadující TBZ:

- SO810.11.01 Příprava území
- SO820.11.01 Kácení dřevin
- SO840.11.01 Náhradní výsadba
- SO181.11.01 Ochrana kanalizace SmVaK
- SO191.11.01 Přeložka a ochrana VO
- SO191.11.02 Přeložka nadzemního vedení VN ČEZ Distribuce

k) stanovení podmínek pro provádění staveb z hlediska bezpečnosti leteckého provozu, provozních opatření na letišti, provádění stavby za provozu, opatření proti účinkům vnějšího prostředí při výstavbě apod.,

Stavby se netýká.

l) návrh fází výstavby za účelem provedení kontrolních prohlídek,

Během realizace stavby budou probíhat pravidelné kontrolní dny, které bude svolávat investor stavby. Na kontrolních dnech budou případné záležitosti řešeny.

m) dočasné objekty – jejich popis, včetně uvedení doby jejich trvání,

Budou vybudovány dva provizorní objekty pro přístupové komunikace a manipulační plochy pro zhotovení stavby. Jedná se o:

- SO071.11.01 Provizorní přístupové komunikace
- SO074.11.01 Provizorní manipulační plochy

Oba objekty budou odstraněny před dokončením stavby.

n) objízdné a náhradní trasy – požadavky a provedení,

viz odst. písm. c) této kapitoly.

o) zvláštní podmínky a požadavky na provádění stavby, organizaci staveniště a provádění prací na něm, vyplývající zejména z druhu stavebních prací, z ochranných nebo bezpečnostních pásem, vlastností staveniště, provádění za provozu, opatření proti účinkům vnějšího prostředí při výstavbě apod.

Stavby se netýká.

Správa železnic, státní organizace
Dlážděná 1003/7
110 00 Praha 1

© 2025

Datum tisku
2025-10-24

spravazeleznic.cz