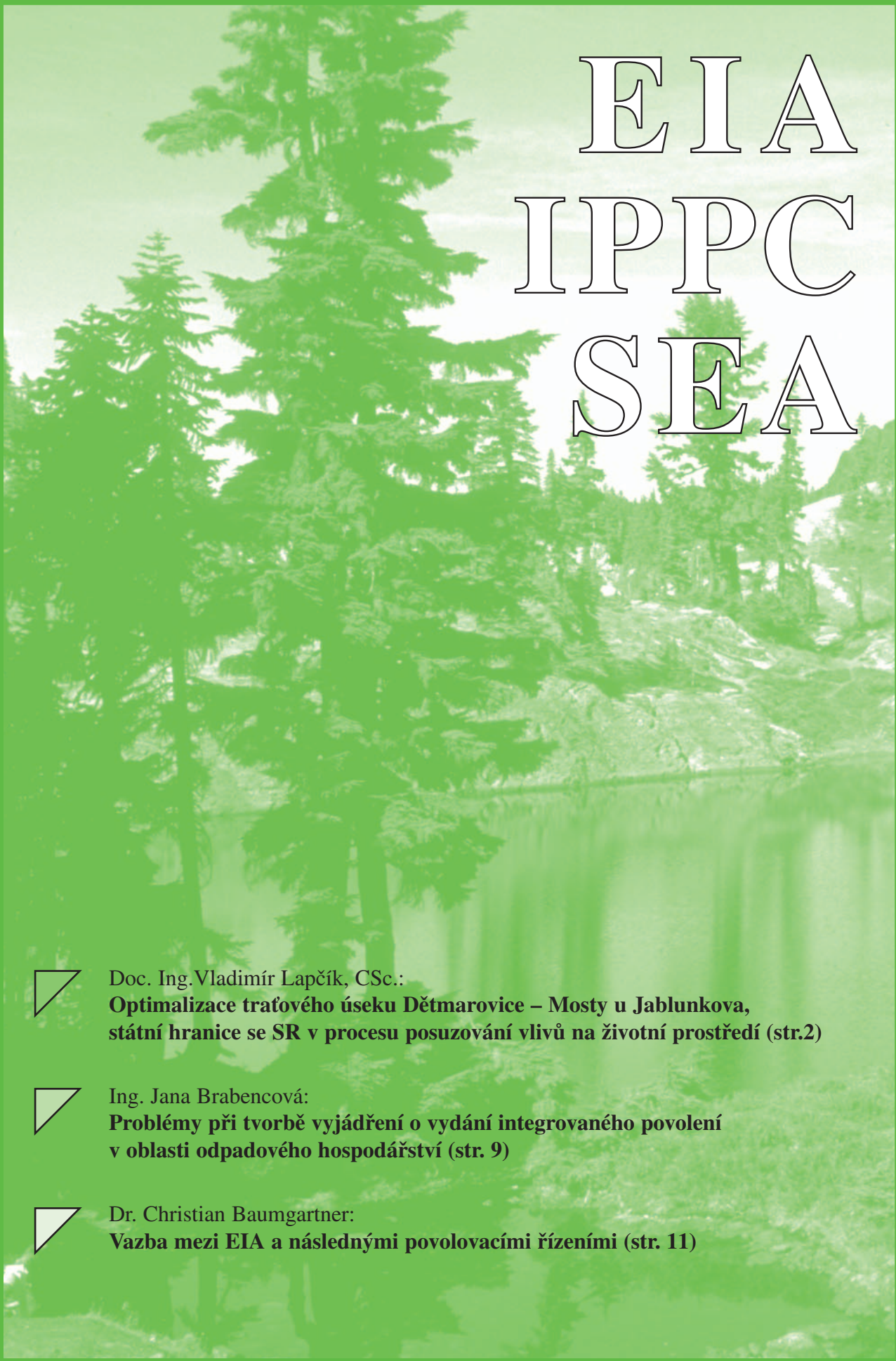




EIA IPPC SEA



Doc. Ing. Vladimír Lapčík, CSc.:

**Optimalizace traťového úseku Dětmarovice – Mosty u Jablunkova,
státní hranice se SR v procesu posuzování vlivů na životní prostředí (str.2)**



Ing. Jana Brabencová:

**Problémy při tvorbě vyjádření o vydání integrovaného povolení
v oblasti odpadového hospodářství (str. 9)**



Dr. Christian Baumgartner:

Vazba mezi EIA a následnými povolovacími řízeními (str. 11)

Optimalizace traťového úseku Dětmarovice – Mosty u Jablunkova, státní hranice se SR v procesu posuzování vlivů na životní prostředí

Doc. Ing. Vladimír Lapčík, CSc.

Charakteristika posuzovaného traťového úseku

V rámci mezinárodních dohod se Česká republika zavázala modernizovat trasy železničních tratí na našem území z důvodu usnadnění průjezdu mezinárodních vlakových souprav. Práce na projektu ČD – Modernizace vybraných železničních koridorů započaly v roce 1993, kdy byly vytyčeny trasy čtyř železničních koridorů, procházejících přes území České republiky. Posuzovaný úsek Dětmarovice – Mosty u Jablunkova, státní hranice se SR je součástí tzv. III. koridoru. Třetí železniční koridor je trasován od státní hranice s Německem přes Plzeň a Prahu, dále po trase prvního koridoru do České Třebové, jako třetí koridor do Přerova, po trase druhého koridoru do Dětmarovic a dále pak jako třetí koridor přes Český Těšín a Třinec na státní hranici se Slovenskem.

O výstavbě dráhy z Nového Bohumína do Žiliny se uvažovalo již v polovině 19. století. Provoz byl zahájen na úseku Bohumín – Těšín dne 17. 12. 1869 a 8. 1. 1871 na úseku Těšín – Spišská Nová Ves. Zásadních změn doznala železnice až ve 20. století. Druhá kolej byla zřízena počátkem dvacátých let dvacátého století na úseku z Bohumína do Žiliny. Elektrizace trati proběhla v šedesátých letech 20. století.

Celková délka optimalizovaného úseku Dětmarovice – Mosty u Jablunkova, státní hranice se SR je cca 54,5 km (dražní km 286,539 – 341,075). Návrhová rychlost vlakových souprav je stanovena až na 160 km/hod. Záměr byl posuzován podle zákona č. 100/2001 Sb.

Územně technická studie, zpracovaná pro dotčený úsek trati na objednávku Českých drah firmou SUDOP Brno, spol. s r.o. (02/2002), byla vypracována ve dvou variantách:

- A. Optimalizace byla řešena s minimálním posunem kolejí. Úpravy směrového vedení spočívaly především v prodloužení přechodnic a zvětšení převýšení v obloucích tak, aby byla dosažena požadovaná rychlost.
- B. Tato varianta uvažuje s lokálními přeložkami trati o maximálním posunu o 44 m, tak aby došlo k homogenizaci rychlosti 95 km/hod pro klasické soupravy v úseku st. hranice SR – Jablunkov Návsí a 120 km/hod pro klasické soupravy v úseku Jablunkov Návsí – Třinec.

Odbornou komisí Českých drah pro posouzení rozsahu modernizace železničních koridorů byla vybrána pro rozpracování v dalších stupních projektové dokumentace varianta B s několika výjimkami, kdy bude sledována varianta A (např. v traťovém úseku žst. Karviná Louky – Karviná, hl. n.). Investor tedy uvažuje s optimalizační tratě pouze podle jedné varianty, která se stala předmětem posouzení v hodnocené dokumentaci (v rámci hodnocení variant byla označena jako varianta V1).

Návrh směrového řešení optimalizace tedy respektuje stávající vedení trati, pouze v následujících úsecích, z důvodu napřímení oblouků s malým poloměrem, dojde k přeložce trati (vztaženo k dražní kilometrůžce a směru staničení):

- ➔ km 297,850 – 298,400 vlevo, posun činí maximálně 26,000 m (viz foto č. 1),
- ➔ km 303,200 – 303,430 vlevo, posun činí maximálně 4,195 m,
- ➔ km 304,200 – 304,500 vpravo, posun činí maximálně 3,740 m (viz foto č. 2),
- ➔ km 314,650 – 315,000 vpravo, posun činí maximálně 4,500 m,
- ➔ km 315,200 – 315,610 vlevo, posun činí maximálně 6,700 m,

→ km 315,610 – 316,460 vpravo, posun činí maximálně 44,100 m.

Stavba je tedy v maximální možné míře umístěna na pozemky dráhy a směrově i výškově vedena ve stávajícím drážním tělese.

V rámci optimalizace hodnoceného úseku železnice dojde k trvalému i dočasnému záboru pozemků tvořících zemědělský půdní fond a pozemků určených k plnění funkcí lesa. Dočasný zábor zahrnuje plochy nutné pro realizaci stavby (plochy zařízení stavenišť) a vybudování přístupů (např. zařízení a úpravy staveništních komunikací apod.). Dočasný zábor pozemků nepřesáhne dobu jednoho roku a po ukončení záboru budou pozemky navraceny do původního stavu.

Hlavní koleje budou rekonstruovány v celém posuzovaném úseku. Rekonstrukce hlavních kolejí bude provedena svrškem UIC 60 na betonových pražcích s pružným upevněním kolejnic, rozdělení 600 mm. Štěrkové lože bude mít tloušťku 35 cm pod úložnou plochou pražce. Kolej bude realizována jako bezстыková z dlouhých kolejnicových pásů.

Odvodnění podkladních vrstev železničního spodku je tvořeno zpevněnými příkopy, odpařovacími příkopy, trativody a příkopovými zídkami.

V dotčeném úseku se v současnosti nachází 28 úrovnových přejezdů pozemních komunikací. Všechny přejezdy budou rekonstruovány, přejezd v km 316,079 je navržen z důvodu posunu trati ke zrušení (křížení silnice s tratí bude u nového drážního tělesa řešeno formou silničního podjezdu).

V celém optimalizovaném úseku se nachází 58 mostů a 75 propustků. Řada z nich nevyhovuje požadavkům optimalizace pro šířkové či konstrukční uspořádání a bude nutné u nich provést výměnu nosné konstrukce a sanaci, případně přestavbu spodní stavby.

Drážní těleso rovněž mimoúrovňově kříží 23 umělých objektů, z toho je 8 silničních nadjezdů, 8 lávek pro pěší, 2 železniční nadjezdy a 5 energolávek nebo dopravníkových mostů.

Sledovaný úsek zahrnuje i dva jednokolejné tunely – Jablunkovský tunel č. 1 z roku 1870 (km 288,711 – 289,318 na kol. č. 1) a Jablunkovský tunel č. 2 z roku 1917 (km 288,709 – 289,317 na kol. č. 2). V současné době nevyhovuje průjezdný průřez a po předběžném stavebně technickém průzkumu se jeví jako nejvhodnější jejich rekonstrukce.

V celém úseku dojde k rekonstrukci trakčního vedení na rychlost 160 km/hod., k rekonstrukci ukolej-

nění a k rekonstrukci ochranných sítí na silničních nadjezdech. U trakčního vedení se předpokládá výměna vodičů a trakčních podpěr v návaznosti na rekonstrukci železničního svršku a spodku.

Optimalizace bude probíhat za plného železničního provozu, vyžádá si však množství dlouhodobých výluk.

Dle ÚPN VÚC Beskydy, který byl schválen usnesením vlády ČR č. 298 dne 25.3.2002, je modernizace III. železničního koridoru – trať č. 320 Bohumín – Mosty u Jablunkova, státní hranice SR – zařazena mezi veřejně prospěšné stavby.

Posuzovaný úsek je rozdělen na tři samostatné stavby. Předpokládá se, že optimalizace bude zahájena v roce 2007 I. stavbou (úsek Bystřice nad Olší – Český Těšín) a ukončena bude v roce 2010 III. stavbou (úsek Český Těšín – Dětmárovice).

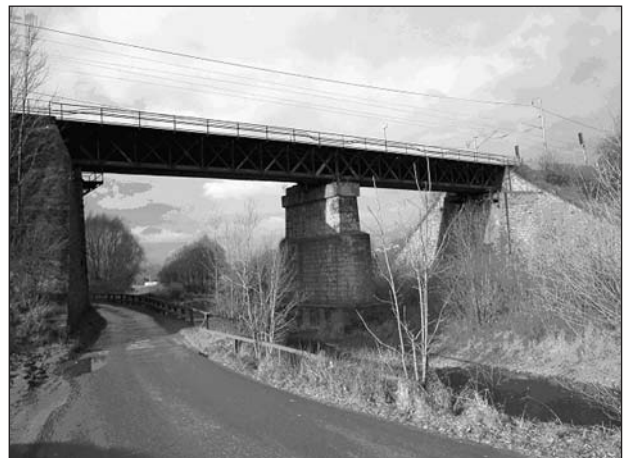


Foto č. 1: Železniční most přes řeku Olši v Jablunkově (drážní km 297,846), který bude rekonstruován. V km 297,850 až 298,400 dojde k posunu trati o max. 26,0 m vlevo (vztaženo ke směru staničení).

Analýza vlivů posuzované optimalizace trati na životní prostředí

Optimalizace traťového úseku Dětmárovice – Mosty u Jablunkova, státní hranice se SR představuje záměr velkého investičního rozsahu, který by mohl mít určité negativní vlivy na životní prostředí. Je proto nutno dokonalým technickým a technologickým řešením tyto vlivy minimalizovat (nepůjde je však s největší pravděpodobností zcela vyloučit).

Při posuzování vlivů optimalizace trati na životní prostředí je nutno sledovat zejména následující faktory:

1. hluk,
2. vlivy na půdu, povrchové a podzemní vody,
3. doprava materiálů v období optimalizace trati,
4. emisně-imisní situace,
5. vlivy na flóru, faunu a ekosystémy,
6. nakládání s odpady.

Hluk

Hluk představuje u posuzovaného záměru nejproblematictější faktor. Proto bylo v rámci zpracování dokumentace provedeno rozsáhlé hlukové měření podél posuzovaného úseku trati, přičemž na 24 stanovištích bylo realizováno celodenní měření hluku po dobu 24 hodin. Na zbývajících 42 stanovištích bylo provedeno měření hluku po dobu jedné až dvou hodin (krátkodobé). Z pohledu plnění limitních hodnot hluku se započítáním korekce na starou zátěž – tedy hodnoty 67 dB ve dne a 62 dB v noci – je dnes plněno u 22 bodů z 66, což je 33 %. Plnění limitního parametru v ochranném pásmu dráhy se započítáním korekce na starou zátěž – tedy hodnoty 72 dB ve dne a 67 dB v noci – je plněno navíc u dalších šesti bodů a v pásmu nejistoty u dalších tří bodů. Plnění hygienických limitů se započítáním korekce na starou zátěž je tak dnes plněno u 42 % měřených bodů. Z hodnot uvedených v dokumentaci je patrné, že pouze jediný měřený bod dnes splňuje parametry nepřekračování výhledových limitních hodnot hluku pro optimalizovanou železniční trať – 55 dB ve dne a 50 dB v noci. Jde o měřicí bod na severu Karviné, který je v dostatečném odstupu od železnice a za zahrádkářskou kolonií. Splnění parametrů 60 dB ve dne a 55 dB v noci pro ochranné pásmo železnice – opět pro výhledové období po optimalizaci – bylo zastiženo pouze u jednoho bodu a s pásmem nejistoty u dvou bodů.

Hluková situace ve venkovním prostoru byla vyhodnocena i ve výhledovém období modelovým výpočtem ekvivalentních hladin hluku. Z výpočtů plyne, že snížení hlukového zatížení v okolí železnice se bude pohybovat v hodnotách okolo 0,5 až 4,7 dB ve dne a 0,5 až 4,1 dB v noci. V průměru půjde o zlepšení v úrovni 1,0 až 2,5 dB. V podhůří Beskyd směrem k hranici se Slovenskou republikou bude snížení hlukového zatížení vyšší (3,5 až 4,7 dB), což je dáno především nižší navrhovanou rychlostí vlaků v této oblasti (90 – 120 km/hod.) oproti jiným úsekům, kde se předpokládá již dříve uvedená rychlost až 160 km/hod.

Je nutno konstatovat, že optimalizace posuzované železniční trati přinese v každém případě do řešeného území snížení hlukové emise železnice a tím i hlukového atakování okolních objektů oproti současnému stavu (v případě zachování současné četnosti provozu vlaků). Snížení hladiny hluku generovaného železnicí bude dosaženo vyšší kvalitou železničního svršku s pružným uložením kolejnic na podkladnice a podkladnic k pražcům, zlepšením parametrů šterkového lože a použitím jiných kolejnic se zabroušenými styky (vše uvedené se projeví i na rekonstruovaných mostech). Budou také používány vlakové soupravy s lepšími parametry (mj. budou vybaveny kotoučovými brzdami s menší emisí hluku). S vysokou pravděpodobností lze snížení zatížení okolního území těmito změnami předpokládat v hodnotách okolo 5,0 až 6,0 dB ve vztahu k současnému provozu a okolo 1,0 až 3,0 dB ve dne a v noci ve vztahu k výhledovému provozu na posuzované železniční trati. Stávající ocelové mosty v posuzovaném úseku (některé pocházejí až z roku 1871) budou rozebrány a sneseny a budou nahrazeny mosty železobetonovými s průběžným šterkovým ložem (i na mostovce), čímž dojde k významnému snížení hlukové emise v okolí mostů.

Vzhledem k tomu, že podél posuzované železniční trati se nachází poměrně značné množství objektů, které jsou hlukově atakovány v nadlimitní hodnotě, bude třeba přistoupit k jejich ochraně. Prvotním způsobem ochrany je řešení pomocí protihlukových stěn a valů. Podél optimalizovaného úseku trati je navrženo celkem 37 protihlukových stěn a jeden protihlukový val. Jsou navrženy jak klasické protihlukové stěny s výškou 1,5 až 3,5 metru (buď s pohltivým nebo odrazivým povrchem), tak protihlukové prvky charakteru plného oplocení železničních stanic s protihlukovým účinkem.

Protihluková ochrana u ostatních hlukově atakovaných objektů, u nichž nebude situace zlepšena protihlukovými opatřeními clonícího charakteru, bude řešena formou individuálních protihlukových opatření na jednotlivých objektech. V úvahu připadá buď celková výměna oken za okna s vyšším stupněm vzduchové neprůzvučnosti, nebo výměna za akustická okna s vysokým stupněm neprůzvučnosti (omezeně).

V určitých lokalitách (Třinec, Český Těšín atd.) bude vhodné realizovat individuální protihluková opatření v předstihu před vlastní realizací optimalizace trati. Bude nanejvýš vhodné, aby příslušné orgány státní správy v rámci přípravy územních plánů zvážily případné umístění nové bytové výstavby v blízkosti posuzované trati.

V období realizace záměru bude nutno vyloučit v blízkosti obytné zástavby stavební práce v noční době, respektive od 21. hodiny večerní do 7. hodiny ráno a nepřekročit při použití nejhluchnějších mechanismů v blízkosti obytné zástavby dobu 9 hodin. Zdroje hluku, které budou v blízkosti obytné zástavby (např. kompresory, sbíjecí kladiva apod.), bude nutno v období prací clonit mobilními protihlukovými stěnami.

Po započetí provozu na jednotlivých úsecích optimalizované trati bude nutno zajistit vyhodnocení denní a noční hlukové situace měřením ve vybraných kontrolních bodech totožných s body sledovanými v rámci zpracované hlukové studie. Poté bude provedeno odborné vyhodnocení účinnosti realizovaných protihlukových opatření a v případě potřeby zajištěno provedení dalších protihlukových opatření.

Do provozního řádu bude vhodné zahrnout pravidelnou údržbu a opravy protihlukových stěn a plotů.



Foto č. 2: Pohled z lávky pro pěší v Bystřici nad Olší (drážní km 304,319) na stávající trať. V km 304,200 až 304,500 dojde k posunu trati o max. 3,74 mb vpravo (vztaženo ke směru staničení). Na fotografii jde o posun vlevo.

Vlivy na půdu, povrchové a podzemní vody

V rámci přeložky tratě (napřímení oblouků s malým poloměrem) dojde k celkovému trvalému záboru pozemků o výměře 24.597 m² (cca 2,5 ha). Tato výměra zahrnuje dle evidence v katastru nemovitostí nejen pozemky v kategorii ostatní a zastavěná plocha, ale i pozemky náležející k zemědělskému půdnímu fondu (zahrady, pole atd.). Maximální dočasný zábor mimodrážních pozemků z důvodu zřízení zařízení staveniště se předpokládá v rozsahu 20.010 m², což je cca 2 ha.

Nejvýznamnějším vodním tokem zájmového území je řeka Olše, která protéká ve směru JV – SZ. Je možno konstatovat, že drážní těleso od Jablunkova po Dětmárovice leží v údolní nivě řeky Olše. Drážní těleso překonává řeku Olši celkem šestkrát. Kromě tohoto nejvýznamnějšího vodního toku je drážní těleso kříženo dalšími třemi významnými toky: Ropičankou, Lomnou a Lištnou. Uvedené čtyři vodní toky jsou řazeny dle platné legislativy mezi významné vodní toky.

Zásadní vlivy na povrchové vody jako např. změny morfologie či trasování říčních koryt nebudou realizací záměru vyvolány. Stejně tak se nezmění dnešní odtokové poměry či inundační území. Pouze v místech stávajících křížení dojde k nové úpravě mostních objektů a propustků, které budou spojeny jednak s krátkodobým vlivem na vodní toky v průběhu stavebních prací, jednak svým technickým a stavebním řešením dlouhodobě ovlivní krátký úsek toku v místě křížení. Vliv na podzemní vody může být spojen pouze s havarijními stavy, a to ve všech fázích posuzovaného záměru. K časově omezenému odkrytí hladiny podzemní vody může dojít pouze při odkrývání stávajících základů některých staveb, či hloubení základových rýh pro nově budované či zásadně rekonstruované objekty.

V dalších stupních projektové dokumentace bude nutno řešit odvod dešťových vod z drážního tělesa především využitím stávajících kanalizačních sítí, které odvádějí vodu do vnějších příkopů či kanálů a následně do vodotečí. V případech, kdy je původní drážní těleso součástí stávající protipovodňové ochrany, bude tato problematika řešena v součinnosti s příslušným orgánem státní správy a příslušným vodohospodářským orgánem.

Vzhledem ke stavu a stáří stávajících ocelových mostů (některé jsou i ze 70. let 19. století - viz foto č. 1) a vysoké generaci hluku při projíždění vlaků, budou tyto mosty sneseny a nahrazeny mosty betonovými s průběžným šterkovým kolejovým ložem. Nebude tedy prováděno tryskání a renovace nátěrů mostních konstrukcí, čímž bude významně omezena možnost kontaminace vodotečí nebezpečnými látkami.

Pro období výstavby i provozu železniční trati bude nutno zpracovat havarijní a povodňový plán. Do provozního řádu bude vhodné zahrnout pravidelnou údržbu propustků.

Doprava materiálů v období optimalizace trati

Rozsah dopravy materiálů v období optimalizace trati bude odvislý od zvolené technologie optimali-

zace. V současné době připadají v úvahu dva možné postupy.

Prvním je postup se snesením kolejového lože. Jak již název napovídá, nejprve je snesen kolejový rošt v úseku, který je předmětem stavebních prací. Doba výstavby jednoho kilometru trvá touto technologií v průměru 13 pracovních dnů. Z časového hlediska je celý úsek po celou dobu obnovy spodku i svršku vystaven účinkům automobilové dopravy, vlastních stavebních prací a klimatickým podmínkám. Polovinu doby obnovy spodku a svršku je staveniště a jeho okolí zatíženo intenzivní přepravou vysokých objemů hmot automobily – nárok na dopravu je cca 18 tun na běžný metr obnovy koleje a veškerá tato doprava se musí uskutečnit mimo kolej, která je snesena. Jedná se tak o 2000 až 2500 jízd na kilometr obnovy trati.

Druhou technologií je technologie bez snášení kolejového roštu. Doba výstavby jednoho kilometru jedné koleje je při použití tohoto postupu v průměru 5,5 pracovního dne. Není odkryt celý obnovovaný úsek, ale pouze jeho nepatrná část. Při průměrné rychlosti obnovy 60 bm/h je doba otevření pracovního místa v délce 3 metrů cca 3 minuty. I pro tuto technologii je třeba dovážet materiál. Po celou dobu obnovy tak musí v úseku staveniště probíhat technologická doprava mezi základnou, deponií a vlastním strojem. Staveništní doprava je však pouze železniční (vše je k technologii dováženo železničními vagóny) a je provozována motorovou trakcí. Přes všechny výhody technologie bez snášení kolejového roštu uvedené výše je nutno poznamenat, že využití této technologie má i své nevýhody (emise hluku a vibrací), které však, vzhledem k velkému výkonu zařízení, působí na okolí po podstatně kratší dobu.

Každá z uvedených technologií má samozřejmě své klady a zápory. Pro technologii bez snášení kolejového roštu hovoří především omezení automobilové dopravy a tím i snížení zatížení okolí vlastní stavby hlukem a emisemi z obslužné dopravy atd. Rovněž je výrazně omezena plocha, která může být zdrojem poléťavého prachu. Proti této technologii hovoří některá omezení (např. velký počet mostních objektů v posuzovaném úseku – celkem 58, snížená použitelnost ve stanicích, emise hluku a vibrací – působí však na bezprostřední okolí po podstatně kratší dobu než klasická technologie se snášením kolejového roštu) a také cena. Technologie se snášením kolejového roštu bývá hodnocena jako levnější. U posuzovaného úseku bude použito kombinace obou technologií.

Emisně-imisní situace

Na kvalitě ovzduší se optimalizace železniční trati může projevit především v době vlastní realizace stavebních prací. V tomto časově jasně ohraničeném a vzhledem k rozsahu celé akce krátkému období může docházet k dočasnému ovlivnění kvality ovzduší.

V souvislosti s výše uvedenými skutečnostmi bude nutno zajistit zpracování rozptylové studie, odborného posudku o vlivu stavby na ovzduší a odborného posudku o vlivu stavby na zdraví obyvatel a životní prostředí. Závěry uvedených studií budou následně promítnuty do trasování přístupových cest k jednotlivým úsekům trati a stavebním objektům (mostní objekty, propustky) a do umístění hlavních zařízení stavenišť a recyklačních linek.

Ve fázi výstavby bude nutno realizovat v souladu s platnou legislativou opatření ke snížení prašnosti na jednotlivých staveništích (např. náležitým kropením v době výstavby), zejména v případě demoličních prací (budovy, mosty, propustky atd.).

Vlivy na flóru, faunu a ekosystémy

Mezi stanicemi Karviná a Dětmárovice prochází trať po hrázi rybníků. V území NATURA 2000 - SPA (Special Protected Area), které se nachází mezi výše uvedenými stanicemi v drážním km 335,650 až 339,675 se předpokládá nasazení technologie bez snášení kolejového roštu (viz výše). Přes použití technologie bez snášení kolejového roštu by rekonstrukce v tomto úseku měla být realizována v období mimo hnízdění ptáků, tj. mimo měsíce březen až červenec.

Nezbytný rozsah biologických průzkumů v dané lokalitě se tak zužuje pouze na plochy určené jako dočasná zařízení stavenišť, která bývají situována do bezprostřední blízkosti mostních objektů a propustků a na trasy dočasných přístupových cest k těmto stavebním objektům (železniční trať na mostech a propustech není možno bohužel technologií bez snášení kolejového roštu modernizovat). Pasportizace těchto ploch bude provedena v dalším stupni projektové dokumentace. V této době bude také nutno na těchto plochách provést biologický průzkum.

V rámci zpracování projektu pro územní řízení, příp. dalších stupňů projektové dokumentace bude nutno provést následující biologické průzkumy:

- Dendrologický průzkum ploch, na kterých bude nezbytné provést odstranění stávající dřevinné vegetace. V rámci dendrologického průzkumu bude nutno věnovat pozornost i výskytu zvláště

chráněných druhů rostlin na dotčených lokalitách. Výsledky dendrologického průzkumu dále poslouží mj. jako podklad pro zpracování projektu vegetačních úprav a stanovení rozsahu náhradní výsadby.

- Ichtyologický průzkum a vyhodnocení zjištěného druhového složení ichtyofauny v dotčených úsecích vodních toků. Tato biotická složka bývá nejčastěji a nejvíce ohrožena jak po dobu výstavby (např. zvýšené riziko otravy spojené s únikem cementových vod v době provádění stavebních prací), tak nevhodným provedením stavebních objektů (např. příčné stupně ve vodních tocích - vytvoření migračních bariér či tvrdá úprava dna v prostoru podmostí – ryby nemají možnost odpočinku či úkrytu).
- Hydrobiologické posouzení vodních toků má velkou vypovídací schopnost o jejich stávajícím stavu. Ve vztahu k charakteru posuzovaného záměru je však méně relevantní, neboť výstavba ani provoz nejsou spojeny se změnou kvality protékající vody.

Největší koncentraci obojživelníků je možno očekávat v lokalitě SPA, kde je navrženo již nyní použití nejšetrnější známé technologie rekonstrukce trati (technologie bez snášení kolejového roštu) a tím i minimalizována možnost ovlivnění jejich stanovišť.

Z hlediska detailního posouzení jsou významnou skupinou plazi. Jedná se především o ještěrku obecnou (*Lacerta agilis* – silně ohrožený druh), která v lokalitách s absencí jiných vhodných ploch s oblibou vyhledává železniční násypy či plochy kolejíště v železničních stanicích a zastávkách. V rámci posuzované trati byl nejhojnější výskyt ještěrky obecné zaznamenán v úseku, kde je navrhováno vytvoření území SPA. Díky existenci rozsáhlých vodních ploch (rybníky) v těchto místech a absenci jiné vhodné lokality se zde tento druh vyskytuje na drážním tělese. V rámci zpracování dalších stupňů projektové dokumentace bude vhodné vytipovat vhodné plochy pro realizaci tzv. pahorků pro ještěrky. V rámci detailního terénního průzkumu bude nutno provést i zmapování výskytu užovky obojkové (*Natrix natrix* – ohrožený druh), i když tento druh vyhledává především vlhčí biotopy (zde nalézá svou obvyklou potravu) a na vlastní drážní těleso není, na rozdíl od ještěrky, vázán.

Avifauna může být dotčena především v období výstavby či přípravy stavebních prací. Jako nejvýznamnější se jeví likvidace keřového doprovodu železničních tratí, který vznikl namnoze samovolným zarůstáním drážních pozemků. Tato liniová zeleň je často využívána v rámci migrace drobných pěvců

a dále jako vhodné stanoviště pro hnízdění. Z tohoto důvodu bude nutno kácení dřevin (tedy i keřů) provést v době vegetačního klidu tak, aby nedocházelo k likvidaci hnízd se snůškami či mláďaty.

Je nutno konstatovat, že v rámci zpracování projektu pro územní řízení, příp. dalších stupňů projektové dokumentace bude nutno dále provést detailní terénní biologické průzkumy jednotlivých lokalit posuzované trati.

Před započítáním rozhodujících zemních prací bude nutno zajistit likvidaci neoindigenofytů (křídlatky, bolševník velkolepý apod.) jak chemicky, tak mechanicky na drážních pozemcích a pozemcích, které budou optimalizací koridoru dotčeny.

Nakládání s odpady

V dalším stupni projektové dokumentace bude zpracován přehled očekávaných množství odpadů včetně jejich druhů a kategorie a bude vyřešena problematika prostorů a míst pro shromažďování a třídění nebezpečných a ostatních odpadů. Bude nutno doložit smlouvami (nebo předběžnými smlouvami) s odbornými firmami způsob využití, příp. odstraňování odpadů vznikajících v souvislosti s realizací optimalizace tratě. Ke kolaudaci stavby budou předloženy doklady o evidenci odpadů vzniklých v průběhu realizace výstavby.

V dalším stupni projektové dokumentace bude zpracován návrh postupu při zjištění případné kontaminace výkopových zemin včetně konkretizace dalšího nakládání s eventuálně kontaminovanou zeminou (uložení na skládkách příslušných skupin apod.).

Bude nutno zajistit provedení odběru vzorků v místech rušení či stavebních rekonstrukcí silničních nadjezdů a následný rozbor vzorků na obsah dehtu. Bude stanoveno celkové množství odpadu s obsahem dehtu (nebezpečný odpad). Rovněž bude nutno zajistit provedení odběru vzorků šterkového lože v místech jeho možné kontaminace a následný rozbor vzorků na obsah nepolárních extrahovatelných látek (zejména u kluzných částí výhybek) a stanovit celkové množství kontaminovaného šterku. S kontaminovaným šterkem bude nutno poté naložit jako s odpadem příslušné kategorie. Veškeré rozborů je nutno provést v akreditovaných laboratořích.

V souvislosti s realizací stavby bude nutno zajistit recyklaci co největšího objemu nekontaminované stavební suti a následně ji využít při obnově trati. Další odpady budou tříděny a nabízeny k využití a recykla-

ci. Na staveništích nebude možno připustit pálení odpadů a dřevní hmoty po odstraněných dřevinách.

Tolik tedy k hodnocení nejzávažnějších vlivů, které byly identifikovány v souvislosti s optimalizací traťového úseku Dětmorovice – Mosty u Jablunkova, státní hranice se SR.

Investor uvažuje s optimalizací tratě pouze podle jedné varianty, která se stala předmětem posouzení v hodnocené dokumentaci – v rámci hodnocení variant byla označena jako varianta V1 (viz též výše).

V průběhu prací na dokumentaci proběhla jednání zástupců obce Hrádek se zástupci ČD a Ředitelství silnic a dálnic, které se týkalo vytvoření společného dopravního koridoru (železnice a silnice I/11), procházejícího zmíněnou obcí. Tato varianta, v dokumentaci označovaná jako V2, je v celé délce optimalizovaného koridoru totožná s řešením dle varianty V1. Výjimkou je průchod železnice obcí Hrádek. V tomto úseku se uvažuje o posunu drážního tělesa oproti stávajícímu směrovému vedení tak, aby byla dána možnost vytvoření společného dopravního koridoru procházejícího obcí. Vychází se z předpokladu, že tento koridor bude možno efektivně odclonit od okolní obytné zástavby pomocí dvou protihlukových zdí. V rámci optimalizace železničního koridoru bude realizována zeď oddělující drážní těleso od obytné zástavby (východní strana). V rámci rekonstrukce komunikace I/11 pak má být realizována výstavba protihlukové zdi podél komunikace (západní strana koridoru).

Poslední variantou, která je v dokumentaci hodnocena, je varianta nulová (V0). Předpokladem této varianty je, že nedojde k optimalizaci tratě, ale trať bude ponechána ve stavu v jakém se dnes nachází.

Jako nejvhodnější byla vyhodnocena varianta V2, na druhém místě pak varianta V1 a jako třetí varianta V0. Rozdíl mezi variantami V2 a V1 je dán především nižším vlivem hluku na obyvatelstvo (oboustranné uzavření dopravního koridoru protihlukovými zdmi – var. V2). Je však nutno poznamenat, že vytvoření společného dopravního koridoru vyvolá posun tratě v oblasti obce Hrádek o 7 až 13 metrů. Bez realizace koridoru by trať zůstala směrově ve stávajícím drážním tělese.

Během zveřejnění byly k předložené dokumentaci podány písemné připomínky 9 občanů (v jednom případě jeden občan zastupoval zájmy dalších 11 občanů), jednoho občanského sdružení (ZO ČSOP Olza) a dvou právnických osob.

V posudku byla dále komentována vyjádření dotčených územních samosprávných celků. Jednalo se (seřazeno ve směru staničení) o obec Bystřice nad

Olší, město Třinec, město Český Těšín, statutární město Karviná a obec Dětmorovice. V posudku byla dále komentována vyjádření následujících dotčených správních úřadů (seřazeno rovněž ve směru staničení): Obecní úřad Dolní Lomná, Městský úřad Jablunkov, odbor životního prostředí (2 vyjádření), Městský úřad Český Těšín, odbor výstavby a životního prostředí, Magistrát města Karviné, odbor životního prostředí, Česká inspekce životního prostředí, oblastní inspektorát Ostrava, Krajská hygienická stanice Moravskoslezského kraje se sídlem v Ostravě. V dalších vyjádřeních k dokumentaci (Obecní úřad Vendryně, Ministerstvo zdravotnictví, odbor hygieny a epidemiologie) nebyly uvedeny připomínky.

Připomínky občanů zahrnovaly především stížnosti na hlučnost, související se stávajícím provozem železnice (Chotěbuz, Český Těšín – ulice Nádražní, Třinec – Staré Město a Třinec – Lyžbice, Vendryně u železničního mostu přes řeku Olši, Bystřice nad Olší u potoka Kompařov, Dolní Lomná u železničního mostu přes řeku Lomnou). Situace bude řešena výstavbou protihlukových stěn (je navrženo 37 protihlukových stěn a jeden val v celkové délce 17 800 metrů), uplatněním individuálních protihlukových opatření na objektech či kombinací obou uvedených možností (např. v případě ulice Nádražní v Českém Těšíně).

Dále jedno vyjádření občanů obsahovalo dotaz na posun trati v obci Hrádek u potoka Kompařov. Při naplnění záměru optimalizace trati zůstane trať směrově ve stávajícím drážním tělese. Při vytvoření společného silničně – železničního dopravního koridoru dojde k posunu tratě v oblasti obce Hrádek o 7 až 13 metrů.

Mnoho občanů města Třince se dožadovalo ponechání prostoru (tedy nebudování protihlukových stěn v tomto místě) pro přechod trati u obchodního centra Diskont Plus v Lyžbicích. Jedná se vlastně i dnes o „nelegální“ přechod trati, což nebude možno připustit z bezpečnostního hlediska ani v budoucnu.

Vyskytl se i názor občanů města Třince, že by mělo být postaveno nové nádraží v centru města. Tento problém je nutno řešit v rámci místní samosprávy v Třinci.

Občané obce Ropice nesouhlasí se zrušením zastávky ČD Ropice. Problematiku zrušení této zastávky ČD není možno řešit v rámci procesu posuzování vlivů na životní prostředí, který je ekologickou expertizou. Tuto problematiku je nutno řešit se správcem železniční dopravní cesty.

Připomínky byly zpracovatelem posudku s uvedenými subjekty projednány a vypořádány, což bylo

při zmíněném počtu připomínek a subjektů z časového hlediska značně náročné. Uvedené připomínky se promítly i do návrhu stanoviska posudku, který doporučil pro fázi přípravy 35 podmínek, pro fázi realizace záměru 27 podmínek a pro fázi provozu 5 podmínek.

Veřejné projednání záměru s kladným výsledkem proběhlo v budově Městského úřadu v Třinci dne 12. 2. 2004. Následně, po zapracování připomínek vzešlých z veřejného projednání (v zásadě obdobných, jak je uvedeno výše), bylo Krajským úřadem Moravskoslezského kraje vydáno kladné stanovisko k záměru.

Literatura:

1. Lapčík, V.: Oceňování antropogenních vlivů na životní prostředí. Skriptum, 1. vyd., Ostrava, VŠB-TU, 1996, 128 s. ISBN 80-7078-316-8.

2. Lapčík, V.: Posudek k dokumentaci o hodnocení vlivů na životní prostředí ve smyslu přílohy č. 5 k zákonu č. 100/2001 Sb., na záměr „ČD DDC, Optimalizace traťového úseku Dětmárovice – Mosty u Jablunkova, státní hranice“. Vypracováno na vyžádání Krajského úřadu Moravskoslezského kraje, prosinec 2003. 77 s., fotodokumentace (30), přílohy (2). Místo a datum veřejného projednání: MěÚ Třinec, 12. 2. 2004.
3. Bosák, J. a kol.: Dokumentace ve smyslu přílohy č. 4 k zákonu č. 100/2001 Sb., na záměr „ČD DDC, Optimalizace traťového úseku Dětmárovice – Mosty u Jablunkova, státní hranice“. Ecological Consulting, spol. s r. o., 05/2003, 218 s., přílohy textové (8), přílohy mapové (5), fotodokumentace (14), další přílohy (23).

*Doc. Ing. Vladimír Lapčík, CSc.,
Institut environmentálního inženýrství
VŠB – Technická univerzita Ostrava
vladimir.lapcik@vsb.cz*

Problémy při tvorbě vyjádření k žádostem o vydání integrovaného povolení v oblasti odpadového hospodářství

Ing. Jana Brabencová

Dosavadní zkušenosti se zpracováváním vyjádření k žádostem o integrované povolení pro zařízení z oblasti odpadového hospodářství potvrzují složitost a časovou náročnost celého procesu IPPC. Velké množství zařízení podléhajících režimu zákona č. 76/2002 Sb., o integrované prevenci, společně s danými zákonnými lhůtami pro jednotlivé fáze procesu, dále s požadavky vyhlášky č. 554/2002 Sb., na rozsah a obsah žádosti a s nejasnostmi ve složkové legislativě, přineslo celou řadu problémů.

V počátcích procesu integrovaného povolování byl jedním z největších problémů nedostatek času. Pro mnoho zařízení, převážně skládek odpadů, muselo být podle § 43 zákona o integrované prevenci požádáno o vydání integrovaného povolení (IP) do 31. 3. 2003, pouhé 3 měsíce od nabytí účinnosti

zmiňovaného zákona. To mělo za následek „zahlcení“ krajských úřadů (KÚ) a následně i Agentury integrované prevence (AIP) žádostmi v téměř stejném termínu. Protože zpracování vyjádření vyžaduje nejen podrobné studium obsáhlé dokumentace žádosti, prohlídku zařízení, konzultace návrhu vyjádření s provozovatelem, případně KÚ, ale také účast na závěrečném ústním jednání na KÚ, bylo obtížné sladit termíny tak, aby vyhovovaly všem zúčastněným a nedocházelo k časovým prodávám v řízení.

Nedostatek času měl dále za následek skutečnost, že v mnoha případech nebyly žádosti zpracovány zcela podle požadavků vyhlášky č. 554/2002 Sb. Například popis zařízení a s ním přímo spojených činností byl neúplný, informace v žádosti se často neshodovaly s informacemi v provozních řádech či

jiných dokladových přílohách žádosti, chyběly provozní řády dle zákona č. 86/2002 Sb., o ochraně ovzduší, nebyly vyjasněny otázky ohledně parcel, na nichž se zařízení nachází, apod. Včasnou komunikací a ochotným přístupem provozovatele, KÚ a AIP se podařilo nedostatky z velké části odstranit. Přesto je zřejmé, že by celý proces zjednodušilo a zefektivnilo využívání možnosti **předjednání žádosti** provozovatele s KÚ, případně ve spolupráci s AIP či jinou odborně způsobilou osobou (OZO), před jejím oficiálním podáním.

Další komplikace spojené s žádostmi přinesla technická stránka procesu integrovaného povolení. Do AIP je většinou doručena žádost pouze v elektronické podobě. Listinná forma zůstává na KÚ vzhledem k množství rozsáhlé dokumentace a dalších podkladů, které jsou součástí žádosti. V některých případech, zejména při studiu technických dokumentací k provozu (technické výkresy apod.), je však elektronická podoba nedostatečná, ne-li zcela nepoužitelná. Soubory bývají ve formátu, který při použití běžných datových standardů nelze otevřít. Jindy je nedostatečná kvalita naskenování dokumentů, což způsobuje nečitelnost údajů v souborech.

Vypořádávání se s připomínkami účastníků řízení a příslušných správních úřadů si vyžádalo mnohokrát další velké úsilí. Museli jsme se zabývat formálními připomínkami, např. požadavky na doplnění kapitol žádosti, které z právního hlediska není možné, jindy bylo velmi náročné porozumět obsahu některých připomínek.

Při stanovování závazných podmínek provozu jsme naráželi na nepřesnosti v legislativě. Především v technických normách o skládkování odpadů, které jsou ustanovením § 11 vyhlášky č. 383/2001 Sb., o podrobnostech nakládání s odpady uznány obecně závaznými právními normami, se vyskytuje několik nejasností. Například v bodě 8.5 ČSN 83 8034/Z1 je uvedeno: Pro ochranu životního prostředí platí, že během skládkování na skládkách zatříděných z hlediska tvorby plynu dle tabulky 1 do třídy I a II **není nutno plyn odsávat a spalovat**, pokud je těleso udržováno plynotěsné a skládka je překrývána biologicky aktivním materiálem nebo je odplynovací systém napojen na biooxidační filtrační jednotku. Tomu však odporuje bod 9.3 zmiňované normy, který zní: „Skládkové **plyny je nezbytně nutné využívat anebo odstraňovat**, pokud je v tělese skládky potvrzena plošným pod povrchového průzkumem tvorba bioplynu jako střední koncentrace metanu **převyšující zařízení do třídy I**“. Dále např. použití biologicky aktivních materiálů pro překryv skládky dle zmiňované nor-

my ve své podstatě odporuje ustanovení přílohy č. 8 k vyhlášce č. 383/2001 Sb., o zákazu ukládání využitelných a kompostovatelných odpadů na skládky. Tyto nedostatky umožňují rozdílný výklad, který komplikuje rozhodování o rozumném, k životnímu prostředí šetrném, a zároveň pro provozovatele realizovatelném řešení.

Nové problémy souvisí s množícími se případy oznamování plánovaných změn provozů s již vydaným integrovaným povolením.

Rozhodování o změně IP komplikuje nedostatečné definování podstatné změny zařízení, která vede k nutnosti podat žádost o změnu integrovaného povolení, tzn. k novému řízení. V mnoha případech např. provozovatelé skládek žádají pouze o rozšíření seznamu odpadů povolených k uložení na skládce o jeden či více druhů odpadů. Tím se nezmění užívání, ani způsob provozu, ani se tím nerozšíří kapacita zařízení, a zahajovat řízení o změně integrovaného povolení je tedy zbytečné a neadekvátně zdouhavé. Rozhodnutí o změně IP je v kompetenci krajských úřadů, které buď vsadí na relativní autonomii poskytnutou zákonem o integrované prevenci, nebo se řídí postupy dle Správního řádu. Pak i změna výše popsaného charakteru způsobí zahájení zdouhavého řízení, kdy žádost znovu prochází celým kolečkem vyjádřování všech účastníků řízení a příslušných správních úřadů.

K úskalím, která očekáváme, patří zákonná lhůta pro získání **integrovaného povolení do 30. 10. 2007** pro zařízení, pro něž byla podána žádost o stavební povolení do 30. října 1999, a která byla uvedena do provozu do 30. října 2000. V oblasti odpadového hospodářství se tato povinnost týká stále ještě cca 65 % – 70 % zařízení. Z tohoto důvodu je velmi vhodné a přínosné, mají-li KÚ zpracovány harmonogramy pro podání žádostí, s nimiž jsou provozovatelé seznámeni a jsou ochotni je respektovat.

Přes všechny uvedené problémy se správným načasováním procesu, s nejasnostmi v legislativě, s technickou stránkou procesu apod., je nepopíratelný přínos systému IPPC celé občanské společnosti. V odpadovém hospodářství je díky integrovanému povolení prováděna důkladná revize zařízení pro nakládání s odpady. Dosud se takto zrevidovalo na osm desítek zařízení, pro něž bylo požádáno o vydání integrovaného povolení. Stanovením závazných podmínek provozu je zajištěna náprava zjištěných nedostatků, a tím i vysoká úroveň ochrany životního prostředí jako celku. Důležitou úlohu také plní **integrovaný přístup**, čili posuzování zařízení jako komplexu jednotlivých částí z hledis-

ka všech vlivů na okolí. Vstřícný, otevřený přístup a včasná komunikace všech zúčastněných stran přitom výrazně napomáhá při řešení mnoha problémů. Proto je důležité znovu připomenout vhodnost, ne-li nutnost, **předjednání žádosti** o vydání integrovaného povolení s místně příslušným KÚ, případně ve spolupráci s AIP či jinou OZO. Předejde se tak mnoha problémům a celý systém IPPC se stane účinnějším nástrojem ochrany a zlepšování životního prostředí.

Použité podklady:

Zákon č. 76/2002 Sb. v aktuálním znění,

Zákon č. 185/2001 Sb. v aktuálním znění a jeho prováděcí předpisy

Databáze IPPC zařízení, ČEÚ, 2004

*Ing. Jana Brabencová
Český ekologický ústav,
Agentura integrované prevence
Jana.Brabencova@ceu.cz*

Vazba mezi EIA a následnými povolovacími řízeními. Jak podporovat povolující orgány?

Dr. Christian Baumgartner

Základní připomínky

Hlavním účelem procesu EIA je zlepšit základ pro rozhodování úřadů v řízeních o povolování k provedení záměrů a zlepšit kvalitu těchto rozhodnutí. Tudíž je nezbytné, aby výsledky procesu EIA byly vzaty v úvahu např. umožněním uložit podmínky nebo zamítnout žádost o povolení k provedení záměru.

V České republice byl zaveden samostatný postup pro posuzování vlivů na životní prostředí (proces EIA), který se provádí v raném stádiu vývoje projektu, a jehož výsledky se musí vzít v úvahu v následných povolovacích řízeních.

Klíčovým ustanovením z tohoto hlediska je § 10 odst. 4 zákona č. 100/2001 Sb., jenž zní:

„Bez stanoviska nelze vydat rozhodnutí nebo opatření nutná k provedení záměru v žádném správním ani jiném řízení nebo v jiném postupu podle zvláštních právních předpisů. V těchto řízeních a postupech je příslušný úřad dotčeným správním úřadem. Správní úřad, který vydává rozhodnutí nebo opatření podle zvláštních právních předpisů, zahrne do svého rozhodnutí nebo opatření požadavky k ochraně životního prostředí uvedené ve stanovisku (pokud jsou v něm uvedené) nebo ve svém rozhodnutí, popřípadě opatření uvede důvody, pro které tak neučinil nebo učinil jen zčásti.“

Je to tedy **stanovisko k posouzení vlivů provedení záměrů na životní prostředí** podle § 10 zákona o EIA, které obsahuje hlavní výsledky EIA, tudíž zakládá spojení mezi EIA a následnými povolovacími řízeními k provedení záměru. Proto stanovisko musí **umožnit** příslušným povolovacím úřadům **ukládání konkrétních podmínek**, které jsou srozumitelné jak pro veřejnost, tak pro úřady vykonávající kontrolu ve fázi realizace záměru a ve fázi provozu záměru. K dosažení tohoto základního požadavku musí být splněny určité základní předpoklady ohledně:

1. obsahu stanoviska
2. obsahu rozhodnutí o povolení
3. procesu vzniku stanoviska a povolení

Obsah stanoviska k posouzení vlivů provedení záměrů na životní prostředí

Podle přílohy č. 6 zákona o EIA musí stanovisko, pokud neuvádí důvody nepřijatelnosti záměru, uvést „podmínky pro realizaci záměru“; úřady příslušné pro povolování záměru mají zase podle § 10 odst. 4 zákona **povinnost zahrnout tyto podmínky** do je-

jich rozhodnutí (pokud detailně neodůvodňují, proč tak nečiní).

Proces EIA může však svůj úkol splnit jen tehdy, když se opatření navrhovaná ve stanovisku k posouzení vlivů provedení záměrů na životní prostředí **ukládají na správné úrovni a ve správné formě**.

V praxi „fáze“, pro které se navrhuje v stanovisku podmínky, často přímo neodpovídají krokům v následných povolenacích řízeních. Opatření související s „fází přípravy“ se hlavně týkají přípravy projektové dokumentace a (přímo) předběžných povinností stavitelů pro řízení, aniž by byla možnost uložit tato opatření ve správním řízení. Některá opatření navrhovaná pro „fázi přípravy“ a opatření navrhovaná pro ostatní fáze se dají rozdělit na opatření pro vydání územního rozhodnutí, pro vydání stavebního povolení a pro vydání povolení k provozu zařízení. Povinnosti již splněné stavebním předem před započítáním územního řízení by se neměly znovu ukládat jako opatření v územním řízení. Povinnosti navrhované pro provoz zařízení by se neměly ukládat jako opatření v územním řízení a většinou ne ve stavebním řízení, ale převážně v kolaudačním řízení.

Proto je velmi důležité, aby **zpracovatel posudku**, který navrhuje stanovisko, a **příslušný orgán vydávající stanovisko**, byli přesně informováni o tom, jaká **povolovací řízení následují EIA** ohledně **toho kterého** konkrétního záměru (nejdůležitější z těchto řízení představují řízení podle stavebního řádu, která se provádějí u skoro všech typů záměrů: územní řízení, stavební řízení a kolaudační řízení, nesmějí se však opomenout ani povolení řízení podle dalších, speciálních složkových zákonů, např. stanovení dobývacího prostoru a povolení výstavby dolů a lomů podle horního zákona a podle zákona o hornické činnosti, povolení řízení podle zákona o vodách pro činnosti, které mohou ovlivnit vodní poměry anebo integrované povolení podle zákona o integrované prevenci) a **podmínky v stanovisku** při následné fázi realizace se formulovaly tak, aby byly **jednoznačně zařaditelné** do konkrétního povolení (pokud mají být závazné). To znamená, že většinou nestačí navrhnout opatření „pro fázi přípravy“ „pro fázi realizace“ a „pro fázi provozu“. Je naopak nutné, pokud je to možné, přesně určit do kterého řízení se doporučují která opatření. Jenom takovým postupem je možné se vyhnout situaci, kdy různé stavební úřady ukládají opatření stanoviska k posouzení EIA v jednom případě výhradně v územním povolení, v jiném případě výhradně ve stavebním povolení anebo vůbec ne, anebo kdy jsou uložena opatření, která jsou předpokladem pro vydání samotného povolení (např. když opatření: „Dříve než je vydáno územní rozhodnutí musí být po-

lení pro výstavbu silnice spojující oblast projektu s veřejnou silnicí č. XX“, je uloženo v samotném územním povolení, pro které je předpokladem).

Další problémy nastávají, když jsou **podmínky** v stanovisku **příliš všeobecné**. Je jasné, že ve fázi, kdy se provádí EIA, informace o přesných vlastnostech určitých záměrů není úplná. To platí zejména u takového typu projektů, které vyžadují zvláště pečlivou přípravu kvůli dalekosáhlému zásahu do územních plánů (např. liniové stavby ve veřejném zájmu). Přesto by se měla v podmínkách stanoviska pravidelně formulovat **konkrétní opatření**, která **zakládají přímo vynutitelné povinnosti** navrhovatele bez další potřeby právního nebo technického výkladu. Pokud to v rámci EIA není možné nebo účelné, mají se poskytnout **jasná kritéria**, podle kterých úřady v povolenacích řízeních mají postupovat při **konkretizaci** navrhovaných opatření tak, aby se v konečném rozhodnutí o povolení nacházela jediné taková opatření, která byla popsána výše

Příklady pro návrhy podmínek dostatečně určité:

„Vrtanou studnu umístit mimo segment č. 45“.

„Přechody přes plochy nejcitlivější z hlediska Botanického průzkumu (příloha A. 2 dokumentace EIA) budou realizovány po dřevěných mostcích na pilotech – jedná se o přechody na hracích drahách č. 5, 7, 8 a 16“.

„V projektu uplatnit zásady zabezpečující nepropustnost stájových podlah, požadavek na provedení zkoušek nepropustnosti stávajících používaných a nově navrhovaných jímek a těsnost kanalizačního potrubí podle příslušných norem ČSN 756909 a ČSN 750905“.

„Nejpozději ke kolaudaci zabezpečit zpracování aktualizace plánu organického hnojení pro celý podnik se zákresem vhodných pozemků pro aplikaci při respektování ochranných pásem obytných sídel, vodních zdrojů, případných záplavových území s silně svažitých pozemků“.

„Pro čištění spalín zvolit technologii, která zaručí dodržení následujících limitů emisních hmotnostních koncentrací znečišťujících látek (s uvedením těchto limitů)“.

Je třeba se v stanovisku **vyhnout takovým podmínkám, které**

- jenom odkazují (všeobecně) na aplikovatelné právní předpisy aniž by vyjmenovávaly a konkretizovaly povinnosti z toho vyplývající pro navrhovatele.

Příklady: „Provést specifikaci odpovídajících technických zabezpečení při nakládání s odpady k prevenci úniků závadných látek do životního prostředí v souladu s příslušnými právními předpisy“. (Které to jsou, které z nich jsou konkrétně aplikovatelné a v jakém smyslu mají být aplikovány na konkrétní záměr v konkrétní fázi?). „Je třeba dodržovat povinnosti dané zákonem č. XX o chemických látkách a chemických přípravcích“. (Tady je třeba vyjmenovat všechny aplikovatelné paragrafy anebo jenom nařídit aplikaci specifickým způsobem u těch paragrafů, kde je to nutné).

- jsou tak všeobecné, že vůbec žádným způsobem konkrétní povinnost nezakládají

Příklady: „Při zpracování havarijního plánu a provozního řádu akcentovat i problematiku ochrany životního prostředí“. (Co znamená slovo akcentovat? Co obsahuje pojem životní prostředí v této souvislosti? Jaká je sankce když se neakcentuje? Kdo potom posoudí a podle jakých měřítek, zda se akcentace podařila?). „Při dostavbě areálu nezpůsobit neúčelné ani nepovolené zhoršení podmínek života v okolí areálu“. (Co je neúčelné zhoršení podmínek života? – pro podnikatele bude všechno účelné. Co je okolí areálu? Jaké zhoršení je povolené – kde je to definováno?). „S ohledem na ekonomické podmínky upřednostňovat dopravu titanové běloby po železnici před automobilovou dopravou“. (Na jaké ekonomické podmínky se má brát ohled – na ceny železnice nebo na zisk podnikatele? Jakým způsobem na to brát ohled? Kdo o tom bude rozhodovat a jakým způsobem? Co znamená upřednostňovat – 100 % železnice?).

- obsahují neurčité pojmy aniž by udávaly metodu jejich konkretizace

Příklady: „Před uvedením stavby do trvalého provozu prokázat dodržení přípustných hladin hluku“. (Co jsou přípustné hladiny hluku – kde

jsou definovány nebo v kterých normách se definuje způsob jejich konkretizace?). „Ověřit měření na hranicích areálu úroveň hluku ze stávajících výrobních zařízení“. (Jakým způsobem, kdy a kde se má přesně měřit?). „Zajistit a důsledně kontrolovat, aby především v nočních hodinách nedocházelo k neopodstatněnému otvírání oken, světlíků nebo vrat výrobních objektů, kde je předpoklad úniku emisí hluku“. (Jaká doba platí za noční hodinu? Co je neopodstatněné otvírání oken – třeba když zaměstnanci kouří a potřebují čerstvý vzduch? U kterých vrat přesně je předpoklad úniku emisí hluku? – je přiměřené nechat toto uvážení na navrhovateli?). „Zpracovat soubor technickoorganizačních opatření při výstavbě s cílem minimalizovat nepříznivé vlivy na životní prostředí“. (O jaká opatření se jedná? Co je přesný cíl minimalizace – třeba limitní hodnoty emisí – a jaké vlivy na životní prostředí se považují za nepříznivé?). „Při výběru technologického zařízení obalovny upřednostnit typ s co nejnižší maximální výškou“. (Lépe určit přesně nejvyšší přípustnou výšku). „Provádět řádnou aplikaci hnoje za optimálního počasí“. (Co je řádná aplikace? Co je optimální počasí – kdy navrhovatel bude mít právě čas?). „Recyklaci odpadní vody z výroby demineralizované vody snížit odběr užitkové vody z řeky XX“. (V jaké míře?). „Soustavně monitorovat biologický vývoj území, aby v případě potřeby mohly být provedeny záchranné transfery“. (Co je přesně třeba monitorovat – jaké druhy zvířat nebo rostlin, kdy a jakým způsobem? Co je případ potřeby? Co jsou záchranné transfery?).

- zakládají dokumentační povinnost bez následku

Příklady: „V dohodě s příslušným orgánem ochrany veřejného zdraví zajistit autorizované měření příslušných rizikových faktorů“; „Ověřit měření na hranicích areálu úroveň hluku ze stávajících výrobních zařízení“. (Co se stane a jak má postupovat kontrolní orgán, když výsledkem měření je překročení předepsaných limitů?).

Pokud není možné formulovat podmínku úplně určitou, je třeba udat **metodu její pozdější konkretizace**.

Příklady: Když se navrhuje vypracování studie: vyjmenovat přesné cíle a možnou metodu studie a stanovit, jak se má s výsledky zacházet. Když se navrhuje povinnost měřit v pozdějších fázích: udávat jakým způsobem se mají určit měřicí body a podmínky – třeba v dohodě s kterým orgánem, v jaké vzdálenosti od čeho, v jakém směru od emitujícího objektu atd. Když se navrhuje výsadba tuzemských stromů a keřů: podat příklady a určit poměr jednotlivých druhů a místo výsadby.

Je přípustné a případně i žádoucí, aby stanovisko obsahovalo výhradně doporučení, většinou však hlavně pro fázi přípravy, to je planování projektu a sestavování projektové dokumentace před podáním návrhu do konkrétního povolovacího řízení. Pro fázi přípravy totiž vůbec není možné závazně nařídit jakékoliv opatření. Všeobecně je však nezbytné, aby doporučení byla jasně označena jako doporučení.

Obsah rozhodnutí o povolení

Stanovisko posuzování vlivů provedení záměrů na životní prostředí není závazné, tzn., že povolující úřady nejsou povinny dbát nesouhlasného stanoviska nebo převzít navrhované podmínky bezpodmínečně. Správní úřad, který vydává rozhodnutí nebo opatření podle zvláštních právních předpisů, je však povinen zahrnout do svého rozhodnutí nebo opatření požadavky k ochraně životního prostředí uvedené ve stanovisku, pokud ve svém rozhodnutí detailně neuvede důvody, pro které tak neučinil nebo učinil jen zčásti. Takovéto odůvodnění, pokud se nezakládá na lepší ochraně životního prostředí, musí vycházet ze zákonných předpokladů pro vydávání povolení v jimi aplikovaných předpisech, které všechny obsahují ochranu životního prostředí jako jeden pilíř povolení. V § 10 odst. 4 zákona o EIA se však povolujícím úřadům neukládá, aby přebíraly tyto podmínky mechanicky, pokud se k tomu vůbec nehodí. Mají naopak – s náležitým odůvodněním – začlenit **jen ty podmínky** stanoviska do vlastního rozhodnutí, **kteřé odpovídají projektové fázi o kterou se jedná** (proces EIA může svůj úkol splnit jen tehdy, když se opatření navrhovaná ve stanovisku k posouzení EIA ukládají na správné úrovni. Například povinnosti již splněné stavitelem před započítáním územního řízení by se neměly znovu ukládat jako opatření v územním řízení. Povinnosti navrhované pro provoz zařízení by se neměly ukládat jako opatře-

ní v územním řízení a většinou ne ve stavebním řízení, ale převážně v kolaudačním řízení) a zahrnout **podmínky stanoviska ve formě přiměřené dané fázi** povolovacího řízení. Přitom musí odůvodnění daného rozhodnutí podrobně vysvětlovat, jakým způsobem byl přijat návrh stanoviska k posouzení EIA a proč, a které návrhy nebyly uloženy a proč (např. protože musely být ponechány na další krok povolovacího procesu).

Stavební úřad **by neměl jen mechanicky převzít stanovisko v jeho znění**; třeba v době, kdy probíhá stavební řízení musí být k dispozici mnohem více údajů než v době řízení EIA (pokud tyto údaje byly již k dispozici při řízení EIA, pak stanovisko k posouzení EIA může být ovšem velmi **konkrétní**), tudíž musí být uložena velmi konkrétní opatření, která zakládají **přímo vynutitelné povinnosti bez další potřeby právního nebo technického výkladu**.

V praxi se opatření navržená ve stanovisku často ukládají v přesném znění bez ohledu na to, zda jsou odpovídající pro daný krok povolovacího procesu jako celku. Zdá se, že je mezi povolujícími úřady hodně nejasností o tom, ve kterém kroku realizovat stanovisko k posouzení EIA: jsou případy, kdy pro tentýž typ projektu (např. intenzivní chov zvířat) různé stavební úřady ukládají stanovisko k posouzení EIA v jednom případě výhradně v územním povolení, v jiném případě výhradně ve stavebním povolení; někdy jsou uložena opatření, která jsou předpokladem pro vydání samotného povolení (např. když opatření: „Dříve než je vydáno územní povolení, musí být povolení pro výstavbu silnice spojující oblast projektu s veřejnou silnicí č. XX“, je uloženo v samotném územním povolení, pro které je předpokladem). V některých případech se stanovisko realizuje celkově obecným odkazem bez vyjmenování jednotlivých opatření. I tento postup je nedostačující a zbytečně znehodnocuje výsledky EIA. Pokud uložení konkrétních opatření na dotýčném stupni povolovacího procesu není možné nebo účelné, mají se poskytnout **jasná kritéria**, podle kterých úřady v dalších povolovacích řízeních mají postupovat při **konkretizaci** navrhovaných opatření tak, aby se v konečném rozhodnutí o povolení nacházela jedině taková opatření, jak bylo výše popsáno.

Příklady: Když se navrhuje vypracování studie, vyjmenovat přesné cíle, stanovit možnou metodu studie a určit, jak se má zacházet s výsledky. Když se navrhuje povinnost měřit v po-

zdějších fázích: udávat jakým způsobem se mají určit měřicí body a podmínky - třeba v dohodě s kterým orgánem, v které vzdálenosti od čeho, v kterém směru od emitujícího objektu atd. Když se navrhuje výsadba tuzemských stromů a keřů, podat příklady a určit poměr jednotlivých druhů a místo vysadby.

Proces vzniku stanoviska a povolení

Aby EIA byla maximálně účinná, a aby stanoviska dosáhla kvalitu vyžádanou výše, je velmi účelné do procesu vzniku stanoviska **zapojit příslušné úřady vydávající následná povolení**. Je třeba je **aktivně oslovit a pozvat** je, aby se účastnily formulování návrhu podmínek stanoviska. Takovým postupem se dosáhne toho, že tyto úřady přispívají k prakticky aplikovatelné a co nejučinnější formulaci podmínek a zároveň cítí jakousi (spolu)odpovědnost za celý proces. Takové úřady budou informovanější, ochotnější a angažovanější v ochraně životního prostředí u těch záměrů, které povolují.

Zároveň je nutné, aby se příslušný **úřad EIA zapojil do povolovacích řízení** a uplatnil tam, pokud je to nutné, náležité začleňování nebo transformaci podmínek stanoviska do jednotlivých povolení.

K tomu patří i, alespoň **námatkové, kontroly s vyhodnocováním celého procesu od podání oznámení do vydání kolaudačního rozhodnutí** s cílem vylepšit pro budoucí případy úroveň EIA a celého procesu.

Dr. Christian Baumgartner

(jeden z krátkodobých expertů Twiningového projektu „Implementace, směrnice Rady posuzování vlivu na ŽP EIA“. Pracovník Rakouského federálního ministerstva zemědělství, lesnictví, životního prostředí a vodního hospodářství).

Pozn. Uvedený článek je výňatkem z Metodických pokynů pro posuzování vlivů na životní prostředí v ČR, který prezentuje názor autorů, kteří se jako experti podíleli na Twiningovém projektu CZ/2002/IB/EN/02 „Implementace směrnice Rady o posuzování vlivů na životní prostředí EIA“, nikoliv názor OPVI MŽP.

EIA - IPPC - SEA – vydává MŽP ve spolupráci s Centrem EIA při Českém ekologickém ústavu.

- Redakce Mgr. Naděžda Bilincová, ČEÚ , Kodaňská 10, 10 010 Praha 10 - Vršovice, tel.267 22 52 88,
- Administrace a objednávky: SEVT a. s., Pekařova 4, 18 106 Praha 8 - Bohnice, 283 0 90 354 (52), fax. 233 543 918, e-mail sevt@sevt.cz, www.sevt.cz • **ISSN – tištěná verze. 1211-7296 • MK ČR E 7678.**
- Předplatné měsíčníku Věstník a Zpravodaj MŽP s čtvrtletníkem EIA • IPPC • SEA pro rok 2004 je 750,- Kč.
- Sazba: Litostudio.cz. Tisk PeMa. Otištěné příspěvky nemusí vždy vyjadřovat stanovisko MŽP.