

**DOPRAVOPROJEKT
OSTRAVA**
spol. s r.o.

OBCHVAT MĚSTA ALBRECHTICE

**Oznámení podle zákona č. 100/2001 Sb., ve
znění pozdějších předpisů**

v rozsahu Přílohy č. 4

Vypracovali: Ing. Aleš Hanslík, Ing. Petr Gřunděl

Ostrava, březen 2010

OBSAH:

A. Údaje o oznamovateli.....	5
1. <i>Obchodní firma.....</i>	5
2. <i>Sídlo.....</i>	5
3. <i>Jméno a příjmení oprávněného zástupce oznamovatele.....</i>	5
B. Údaje o záměru.....	6
<u><i>I. Základní údaje</i></u>	
1. <i>Název záměru a jeho zařazení.....</i>	6
1.1. <i>Název záměru.....</i>	6
1.2. <i>Zařazení záměru.....</i>	6
2. <i>Kapacita (rozsah) záměru.....</i>	6
3. <i>Umístění záměru.....</i>	6
4. <i>Charakter záměru a možnost kumulace s jinými záměry.....</i>	7
5. <i>Zdůvodnění potřeby záměru a jeho umístění, včetně přehledu zvažovaných variant pro jejich výběr resp. odmítnutí.....</i>	8
6. <i>Stručný popis technického a technologického řešení záměru.....</i>	8
7. <i>Předpokládaný termín zahájení realizace záměru a jeho dokončení.....</i>	11
8. <i>Výčet dotčených územně samosprávných celků.....</i>	11
9. <i>Výčet navazujících rozhodnutí podle § 10 odst. 4 a správních úřadů, které budou tato rozhodnutí vydávat.....</i>	11
<u><i>II. Údaje o vstupech</i></u>	
1. <i>Zábor půdy.....</i>	11
2. <i>Odběr a spotřeba vody.....</i>	12
3. <i>Ostatní surovinové a energetické zdroje.....</i>	12
3.1. <i>Kácení a mýcení zeleně.....</i>	12
3.2. <i>Nároky záměru na energetické zdroje.....</i>	13
4. <i>Nároky na dopravní a technickou infrastrukturu.....</i>	13
<u><i>III. Údaje o výstupech</i></u>	
1. <i>Emise do ovzduší.....</i>	14
2. <i>Odpadní vody.....</i>	15
3. <i>Odpady vznikající při realizaci stavby (přehled, katalogizace, množství).....</i>	15
3.1. <i>Zařazení odpadů podle vyhlášky č. 381/2001 Sb. (Katalog odpadů).....</i>	15
4. <i>Ostatní (hluk a vibrace, záření, zápach).....</i>	16
4.1. <i>hluk a vibrace.....</i>	16
4.2. <i>záření.....</i>	17
4.3. <i>zápach.....</i>	17
5. <i>Doplňující údaje (významné terénní úpravy a zásahy do krajiny).....</i>	17
C. Údaje o stavu životního prostředí.....	19
1. <i>Výčet nejzávažnějších environmentálních charakteristik dotčeného území.....</i>	19
1.1. <i>Územní systémy ekologické stability.....</i>	19
1.2. <i>Zvláště chráněná území.....</i>	20
1.3. <i>Území soustavy Natura 2000.....</i>	21
1.4. <i>Významné krajinné prvky.....</i>	23
1.5. <i>Fauna a flóra.....</i>	24
1.6. <i>Krajina a krajinný ráz.....</i>	25
1.7. <i>Charakter osídlení území.....</i>	26
1.8. <i>Staré ekologické zátěže, extrémní poměry v dotčeném území.....</i>	26

1.9. Území historického, kulturního nebo archeologického významu, kulturní památky; historický vývoj území.....	28
2. Stručná charakteristika stavu složek životního prostředí v dotčeném území, které budou pravděpodobně ovlivněny	29
2.1. Klimatické poměry.....	29
2.2. Ovzduší	30
2.4. Geofaktory životního prostředí.....	33
2.5. Půda, charakteristika půd.....	34
3. Celkové zhodnocení kvality životního prostředí v dotčeném území z hlediska jeho únosného zatížení.....	34
D. Údaje o vlivu záměru na životní prostředí.....	36
1. Charakteristika možných vlivů a odhad jejich velikosti a významnosti (z hlediska pravděpodobnosti, doby trvání, frekvence a vratnosti)	36
1.1. Vlivy na obyvatelstvo, včetně sociálně ekonomických vlivů	37
1.2. Vliv na ovzduší a klima	39
1.3. Vliv na hlukovou situaci a další fyzikální charakteristiky.....	39
1.4. Vliv na povrchové a podzemní vody	43
1.5. Vlivy na půdu a horninové prostředí.....	43
1.6. Vlivy na faunu, flóru a ekosystémy.....	44
1.7. Vlivy na krajinu	44
1.8. Vliv na hmotný majetek a kulturní památky	45
2. Komplexní charakteristika vlivů záměru na životní prostředí z hlediska jejich velikosti a významnosti a možnosti příhraničních vlivů.....	45
3. Charakteristika environmentálních rizik při možných haváriích a nestandardních stavech	46
4. Popis opatření k prevenci, vyloučení, snížení, popřípadě kompenzaci nepříznivých vlivů na životní prostředí.....	47
5. Charakteristika použitých metod při hodnocení potenciálního impaktu.....	49
6. Charakteristika nedostatků ve znalostech; neurčitostí, které se vyskytly při zpracování dokumentace.....	49
E. Porovnání variant řešení záměru.....	50
F. Závěr.....	51
G. Všeobecně srozumitelné shrnutí netechnického charakteru	52
H. Přílohy	55
1. Seznam obrázků.....	55
2. Seznam tabulek a grafů.....	55
I. Použitá literatura	56
Příloha č. 1: Vyjádření stavebního úřadu Města Albrechtice k navrhovanému záměru z hlediska územně plánovací dokumentace	57
Příloha č. 2: Vyjádření Krajského úřadu Moravskoslezského kraje k možnému ovlivnění soustavy NATURA 2000 (§ 45i, 45h zák. č. 114/1992 Sb. v platném znění)	59
Příloha č. 3: Rozptylová studie.....	61
Příloha č. 4: Hluková studie	62
Příloha č. 5: Posouzení vlivu záměru na veřejné zdraví.....	63
Příloha č. 6: Situace stavby v katastrální mapě.....	64

Seznam použitých zkratek

DSP	dokumentace pro stavební povolení
DÚR	dokumentace pro územní řízení
HIA	health impact assessment (posuzování vlivů na veřejné zdraví)
CHKO	chráněná krajinná oblast
CHLÚ	chráněná ložisková území
IRLC	Individual lifetime cancer risk (individuální celoživotní riziko onemocnění rakovinou)
IUCN	International Union for Conservation of Nature (Mezinárodní unie pro ochranu přírody a přírodních zdrojů)
KrÚ MSK	Krajský úřad Moravskoslezského kraje
KÚ	konec úpravy
LHC	lesní hospodářský celek
MK	místní komunikace
MO	místní obslužná (komunikace)
PHM	pohonné hmoty
POV	postup a organizace výstavby
PP	přírodní památka
PUPFL	pozemky určené k plnění funkcí lesa
SSMSK	Správa silnic Moravskoslezského kraje příspěvková organizace
SSZ	světelná signalizační zařízení
SZÚ	státní zdravotnický ústav
ÚPD	územně-plánovací dokumentace
US EPA	U.S. Environmental Protection Agency (Agentura pro ochranu životního prostředí)
ÚSES	Územní systém ekologické stability
ÚSKP	ústřední seznam kulturních památek
VKP	významný krajinný prvek
VO	veřejné osvětlení
WHO	World health organisation (Světová zdravotnická organizace)
ZPF	zemědělský půdní fond
ZÚ	začátek úpravy

A. Údaje o oznamovateli

1. Obchodní firma

Sdružení pro výstavbu komunikace I/11 – I/57
Horní náměstí 69
746 26 Opava

2. Sídlo

Horní náměstí 69
746 26 Opava

3. Jméno a příjmení oprávněného zástupce oznamovatele

Ing. arch. Pavel Mališ	předseda Sdružení
Ing. Martin Dostál	tajemník Sdružení

Na základě smlouvy o dílo sepsané mezi investorem záměru a zhotovitelem projektové dokumentace, pověřil oznamovatel zpracováním oznámení záměru následující pověřenou firmu:

Pověřená firma:	DOPRAVOPROJEKT Ostrava spol. s r.o.
IČ:	427 673 77
DIČ	CZ42767377
Sídlo pověřené firmy:	Masarykovo nám. č.5/5 702 00 Ostrava 1
Odpovědný zástupce firmy:	Ing. Petr Gřunděl
Telefon:	595 132 065; 724 344 117
Fax:	595 132 060

B. Údaje o záměru

I. Základní údaje

1. Název záměru a jeho zařazení

1.1. Název záměru

„Obchvat Města Albrechtice“

1.2. Zařazení záměru

Dle přílohy č. 1 zákona č. 100/2001 Sb., ve znění pozdějších předpisů, je záměr „Obchvat Města Albrechtice“ zařazen do Kategorie II (záměry vyžadující zjišťovací řízení) bod 9.1. (Novostavby, rozšiřování a přeložky silnic všech tříd a místních komunikací I. a II. třídy), záměry neuvedené v kategorii I, sloupec B.

Příslušným úřadem k provedení zjišťovacího řízení podle zákona č. 100/2001 Sb., ve znění pozdějších předpisů je Krajský úřad Moravskoslezského kraje.

2. Kapacita (rozsah) záměru

Předmětný záměr se ve své podstatě skládá ze dvou úseků. Prvním úsekem je úprava silnice I/57 ve stávající trase, tedy od začátku Města Albrechtice po most přes řeku Opavici. V tomto úseku se dnes nachází několik kolizních míst, která jsou v rámci záměru vyřešena. Od začátku úpravy do křížení řeky Opavice se jedná o rekonstrukci stávající silnice I/57 na požadovanou kategorii, rekonstrukci nevyhovujících křižovatek a vybudování oboustranných chodníků. Konec vedení trasy v zastavěném území je cca v km 1,0.

Druhou částí je úsek, v němž dochází k odklonu silnice I/57 do prostoru areálu někdejší provozovny lehkého průmyslu, dále po hrázi rybníka směrem k silnici II/453 severním směrem, přes železniční trať a dále k obci Třemešná. Úrovňová křižovatka se silnicí II/453 se nachází ve volném terénu v km 0,074 uzlového staničení 1513A032-1532A027. Průsečná křižovatka si vyžádá výškovou úpravu silnice II/453. Za křižovatkou se obchvat přibližuje k trati ČD č. 292 Krnov – Třemešná, podél které vede cca 400 m v souběhu. V km cca 2,6 kříží obchvat mimoúrovňově trať ČD ve velmi šikmém úhlu, což je limitujícím prvkem pro návrh výškového řešení.

Konec úpravy je v km 2,691. Stávající silnice I/57 bude na obchvat ve směru z centra města napojena odbočením trasy doprava křižovatkou tvaru T v km 2,392. Kategorie napojení je S 9,5/50. Stávající silnice I/57 bude po výstavbě obchvatu převedena do sítě komunikací III. tříd.

3. Umístění záměru

Kraj:	Moravskoslezský
Okres:	Bruntál
Obec:	Město Albrechtice
Katastrální území:	693 391 Město Albrechtice

Orientace záměru „Obchvat Města Albrechtice“ je zobrazena na obrázku č. 1. Stávající silnice prochází Městem Albrechtice v severojižním směru a dělí tak město na dvě části. Jádru Města Albrechtice se nachází východně od stávající silnice, přičemž bariérový efekt pro chodce se projevuje zejména v jižní části města. Záměr spočívá v posunutí silnice I/57 mimo zastavěné území, okolo hráze rybníka přes silnici II/453 a železniční trať dále k místní části Rudíkovy. Záměrem budou dotčeny

zejména nevyužívané plochy. Součástí záměru jsou také demolicе několika objektů, zejména starších staveb nacházejících se poblíž mostu přes řeku Opavici.

Záměr je situován pouze v katastrálním území Město Albrechtice. Celková délka stavebních úprav je 2 691 m. Součástí předkládaného záměru je mimo realizace hlavní pozemní komunikace (silnice I/57) též úprava chodníků podél stávající silnice I/57 v úseku od křižovatky na Žáry po most přes Opavici, dále zpevnění a úprava parametrů stávající plochy mezi ulicemi B. Smetany a Krnovská, úprava místních obslužných komunikací a realizace opatření pro zvýšení bezpečnosti chodců přecházejících přes silnici I/57 (například výstavba ostrůvků u přechodů pro chodce).

Obrázek č. 1: Orientace předmětného záměru ve výřezu mapy



4. Charakter záměru a možnost kumulace s jinými záměry

Záměr „Obchvat Města Albrechtice“ je liniovou stavbou malého rozsahu, která je situována v intravilánu Města Albrechtice a v jeho bezprostředním okolí. Základním cílem posuzovaného záměru je odklonění (především těžké nákladní dopravy) mimo obytnou část Města Albrechtice. Stávající silnice I/57 prochází v průtahu městem ve směru od Krnova v blízkosti areálu nemocnice, okolo autobusového nádraží a dále zástavbou směrem na Třemešnou a k hraničnímu přechodu v Bartultovicích.

Záměr má za cíl zejména snížit hlukovou zátěž a vibrace v chráněném venkovním prostoru staveb nacházejících se v intravilánu a také celkové snížení znečištění ovzduší v zástavbě (zejména v zimních měsících s nepříznivými rozptylovými podmínkami). Dominantními sledovanými parametry, ve kterých by mohlo potenciálně dojít k spolupůsobení několika záměrů, jsou hluk, vibrace a znečištění ovzduší. Odklonem trasy silnice I/57 mimo zástavbu dojde ke zvýšení rovnoměrnosti jízdy (a tedy k mírnému snížení spotřeby PHM a k navazujícímu snížení emitovaného množství PHM). Silnice I/57 je dominantní pozemní komunikací a tvoří osu města v severojižním směru.

Mimo posuzovaného záměru se v zájmovém území ani v nejbližším okolí neplánuje realizace jiného záměru, který by mohl jakkoli ovlivnit rozsah nebo intenzitu působení předkládaného záměru

„Obchvat Města Albrechtice“ na životní prostředí a veřejné zdraví. Na silnici I/57 jsou plánovány drobné úpravy-vybudování přechodů pro chodce a tzv. vstupních bran, které výrazně přispějí ze zklidnění jízdy vozidel na příjezdu do zastavěného území i v samotném městě a ke zvýšení bezpečnosti chodců přecházejících přes silnici I/57. Tato opatření jsou ovšem pouze dočasným řešením, které není do budoucna udržitelné.

5. Zdůvodnění potřeby záměru a jeho umístění, včetně přehledu zvažovaných variant pro jejich výběr resp. odmítnutí

Komunikace I/57 prochází Moravskoslezským krajem a propojuje jeho východní a západní část mezi hraničními přechody se Slovenskem v Mostech u Jablunkova a Polskem v Bartultovicích. Z důvodu zlepšení propustnosti hranice s Polskem byl vybudován hraniční přechod Bartultovice / Trzebina bez omezení tonáže, který byl otevřen v roce 2002. Otevřením hraničního přechodu v Bartultovicích se zvýšil počet kamiónů na trase komunikace I/57, které projíždějí obcemi Brumovice-část Skrochovice, Úvalno, Město Albrechtice a Třemešná. Jak již bylo uvedeno v kapitole B.I.3, je na silnici I/57 na příjezdu do Města Albrechtice i na křižovatce se silnicí II/453 plánována výstavba ostrůvků na přechodech pro chodce a také vstupních bran. Tyto stavby sice výrazně přispějí ke zvýšení bezpečnosti chodců přecházejících přes předmětnou silnici, ale z dlouhodobého hlediska řešením nejsou. Rovněž vstupní brány výrazně přispějí ke zklidnění jízdy vozidel na příjezdu do zástavby, ale neřeší hlukovou zátěž v centru Města Albrechtice.

Z dlouhodobého hlediska je též nevyhovující řešení křižovatky silnice I/57 se silnicí II/453. Z hlediska zátěže zastavěného území hlukem a vibracemi se jeví jako účelnější křížení uvedených silnic mimo intravilán města a odvedení tak tranzitní dopravy na obchvat (vozidla, která Městem Albrechtice pouze projíždějí ve směru do a z Hločovic resp. jiných obcí v lokalitě). Pozitivním faktem je také výstavba 23 parkovacích stání v blízkosti městského centra.

6. Stručný popis technického a technologického řešení záměru

Projektová dokumentace předmětného záměru je rozdělena na cca 45 stavebních objektů. Pro posouzení významnosti potenciálního impaktu jsou však významné pouze některé z nich. Jedná se zejména o hlavní komunikaci, mostní objekty, parkoviště, protihlukové stěny, účelové komunikace. V menší míře pak o přeložky inženýrských sítí.

SO 101 Silnice I/57

Délka trasy obchvatu je 2 691 m. Připravovaná stavba rozšiřuje stávající silnici na kategorii S 9,5/50, která je od začátku úpravy do km 0,313 modifikovaná. V úseku vedeném zástavbou s chodníky v km 0,313 – 0,818 je kategorie MS 9/50. Od km 0,818 je ve volném terénu navržena kategorie S 9,5/80.

První část řešeného obchvatu je vedena stávající zástavbou a druhá část je vedena volným terénem. Na začátku a konci úpravy je směrové a výškové řešení dáno navázáním na stávající silnici I/57.

Řešení nivelety navržené silnice I/57 je podmíněno na obou koncích úpravy napojením na stávající silnici I/57. Dalšími limitujícími prvky byly při návrhu výškového vedení stávající místní komunikace, vjezdy k domům a dodržení rezervy 1 m mezi spodní hranou mostu a hladinou Q_{100} (most přes řeku Opavici) a také dodržení rezervy 0,50 m mezi spodní hranou nadjezdu nad tratí ČD a průjezdným profilem.

Začátek úpravy přeložky silnice I/57 byl umístěn cca 150 m před vjezdem na čerpací stanici (situovaná na pravé straně silnice ve směru od Krnova). Vzhledem k vedení trasy ve stávající stopě až k řece Opavici je za začátkem úpravy navržena vjezdová brána, která zklidní pohyb dopravního proudu na vjezdu do města. Následuje křížení ul. Nemocniční a ul. K. Čapka. Kolizním místem je křížení ul. Míru a B. Smetany, kde se v nedostatečné vzdálenosti od sebe nacházejí dva přechody pro chodce, které způsobují kolize automobilů a chodců. Silnice I/57 dále pokračuje oboustrannou zástavbou až za most přes Opavici, kde se před křižovatkou s ulicemi B. Němcové a Osvobození odklání od stávající trasy vlevo přes (dnes nečinný) průmyslový areál. Existence dříve využívaných objektů vyvolává nutnost demolice.

Za mostem v km 0,781⁵³ je průsečná křižovatka silnice I/57 s ulicemi B. Němcové a Osvobození (stáv. I/57), která má již nyní samostatné pruhy pro levé odbočení. V místě křižovatky jsou navrženy přechody pro chodce, které jsou (za účelem zvýšení bezpečnosti procházejících chodců) opatřeny dělicími ostrůvky.

Při průchodu trasy podél rybníka v km 1,087– 1,182 je nutné vybudovat násyp, který bude opatřen dlažbou z lomového kamene osazeného do cementové malty z důvodu zabezpečení proti podmáčení svahu a následného sesuvu. V hrázi rybníka je nutné vybudovat trubní propust pro odtok vody z rybníka.

Silnici II/453 kříží trasa obchvatu kolmo. Průsečná křižovatka si vyžádá výškovou úpravu silnice II/453. Křižovatka silnic I/57 a II/453 v km 1,313⁷⁰ je navržena jako průsečná se samostatnými levými odbočovacími pruhy.

V dalším průběhu vede trasa v souběhu s tratí ČD volným terénem, který tvoří převážně zemědělská půda. V km 2,600 kříží trasa obchvatu mimoúrovňově pod šikmým úhlem drážní těleso. Na stávající silnici se vrací cca v km 3,000. Konec úpravy je v km 3,313. Stávající silnice I/57 bude na obchvat ve směru z centra města napojena odbočením trasy doprava křižovatkou tvaru T v km 3,063.

Vozovka silnice I/57 bude odvodněná podélným a příčným sklonem vozovky do uličních vpustí v úseku od začátku úpravy do km cca 0,9. Pláň vozovky bude odvodněna podélnými trativody, které budou zaústěny do vpustí a kanalizačních šachet nově vybudované dešťové kanalizace DN 400. V začátku úpravy bude voda z kanalizace svedena přes odlučovač ropných látek do stávajícího melioračního kanálu, který je veden pod stávající benzinovou pumpou a část kanalizace bude vypuštěna přes odlučovač ropných látek do řeky Opavice.

Voda z komunikace bude ve volném terénu svedena do svahů, zakončených příkopem. Pláň vozovky bude odvodněná ze svahu do příkopů. Levostranný příkop bude sveden do nově vybudovaného propustku stávajícího melioračního kanálu v km 1,78. Pravá strana komunikace bude odvodněna do terénu. V dalším úseku bude komunikace odvodněna oboustrannými příkopem do propustku stávajícího melioračního kanálu v km 2,096. Most přes trať bude odvodněn do nově vybudovaného propustku v km 2,700. Pravá strana komunikace bude odvodněna stávajícím způsobem. Křídla mostu přes trať budou odvodněna do rigolů podél zdi. Odvodnění připojení stávající silnice I/57 bude zajištěno nově vytvořeným levostranným příkopem, který bude napojen na stávající příkop svedený do stávajícího melioračního kanálu.

SO 102 Silnice II/453

V km 1,313⁷⁰ kříží silnice II/453 trasu obchvatu kolmo. Celková délka úpravy je 200 m. V celé délce úpravy se jedná o výškovou úpravu ve stávající ose a rekonstrukci křižovatky s doplněním o odbočující jízdní pruhy. Kategorie silnice je S 7,5/50.

Stavební objekty SO 103-104, 111-116, 118-122 a 132 představují napojení přilehlých ulic a areálů na plánovanou (upravenou) silnici I/57.

SO 131 Chodníky

V úseku od km 0,334 za křižovatku v km 0,781⁵³ budou podél obou stran rozšířené silnice I/57 nově vybudovány chodníky. Přechody pro chodce jsou navrženy bezbariérové a navazují na přechody pro chodce, které jsou v rámci objektu silnice I/57 umístěny na dělicích ostrůvcích. Chodníky směrově a výškově navazují na chodníky podél napojených místních komunikací.

SO 201 most přes řeku Opavici

Most převádí navrhovanou komunikaci přes řeku Opavici. Jedná se o jednopolevý most s délkou přemostění 32,10 m v ose komunikace. Šířkově respektuje uspořádání převáděné komunikace. Most nahrazuje původní most se středovým pilířem, který bude snesen v rámci objektu demolice. Most je navržen na převedení O₁₀₀ řeky Opavice. Pro konstrukci mostovky je s přihlédnutím na rozpětí a druh překračované překážky zvolena spřažená železobetonová deska s předpjatými tyčovými prefabrikáty typu VSTI. Nosná konstrukce má vzhledem k rozpětí poměrně malou stavební výšku. Založení je navrženo na gravitačních opěrách, případné hlubinné založení bude upřesněno na základě geologického průzkumu. Navázání na stávající opěrné zdi podél toku je řešeno křídly mostu.

Ve stávajícím stavu je pouze část koryta řeky Opavice smáčena. Za normálního stavu nesmáčená část koryta slouží jako plocha kudy je za zvýšeného průtoku převedeno zvýšené množství vody v korytě. Stávající most je konstruován s jedním pilířem umístěným v korytě toku, na pomezí smáčené a nesmáčené části. Most ve výhledovém stavu je navržen bez tohoto pilíře, což může přinést spíše pozitivní efekt při zvýšení hladiny v toku (nezadržování větších předmětů splavovaných řekou-stromů, větví apod.).

SO 202 Most na I/57 přes trať ČD

Most převádí navrženou silnici I/57 nad stávající jednokolejnou železniční trať. Jedná se o třípolový most s délkou přemostění 88,20 m v ose komunikace, který respektuje šířkové uspořádání převáděné komunikace. Vzdálenosti a rozmístění opěr a podpěr a výška mostu nad terénem jsou voleny vzhledem k průjezdnímu profilu železnice, resp. k pozemkům železnice. Pro konstrukci mostovky je s přihlédnutím na rozpětí a druh překračované překážky zvolen monolitický spojitý trám s náběhy nad mezilehlými pilíři. Nosná konstrukce má vzhledem k rozpětí poměrně malou stavební výšku, čímž bylo možné minimalizovat výšky přiléhajících násypů. Situačně jsou křídla (opěrné zdi) navazující na krajní opěry ze strany dráhy vzdálené minimálně 6,0 m od osy koleje a mezilehlé pilíře minimálně 3,0 m od osy koleje na základě požadavku ČD. Budování nosné konstrukce mostního objektu se předpokládá na skruži, jejíž spodní část nad středním polem bude respektovat minimální podjezdnou výšku potřebnou pro průjezd vlaků.

Založení je navrženo na gravitačních opěrách situovaných kolmo na obchvat. Mezilehlé pilíře budou železobetonové s jednobodovým uložením nosné konstrukce. Základy budou respektovat drážní těleso. Založení bude upřesněno na základě podrobného geologického průzkumu.

Odvodnění mostu bude zajištěno sklonovými poměry na mostě, resp. převáděné silnice. Voda bude mimo most odváděna prostřednictvím soustavy odvodňovačů a odvodňovacích potrubí. Odvodnění křídel, resp. opěrných zdí bude řešeno žlaby podél pat těchto objektů s napojením do stávajících kanálů. Detailně bude odvodnění řešeno v dalším stupni, v případě, že při podrobnějším zaměření území bude potřeba vodu svést do příkopů podél železniční trati, budou tyto podél opěrných zdí zpevněny.

SO 301 Silniční kanalizace v km 0,140-0,700

Vozovka silnice I/57 bude odvodněná podélným a příčným sklonem do uličních vpustí. Pláň vozovky bude odvodněná podélnými trativody, které budou zaústěny do vpustí a kanalizačních šachet nově vybudované dešťové kanalizace DN 400. Část kanalizace na začátku úseku bude vypuštěná přes odlučovač ropných látek do stávajícího melioračního kanálu, který je veden pod stávající benzínovou pumpou a část kanalizace bude vypuštěna přes odlučovač ropných látek do řeky Opavice. Předpokládaná délka silniční kanalizace je 570 m. Napojení stávající silniční kanalizace v km 0,300 a 0,330 bude zajištěno objekty 302 a 303.

7. Předpokládaný termín zahájení realizace záměru a jeho dokončení

Zahájení realizace: r. 2015

Ukončení realizace: r. 2018

Předpokládaná doba výstavby záměru „Obchvat Města Albrechtice“ byla stanovena na 24 měsíců. Pokládka živichých vrstev musí být provedena v technologickém období, tj. při teplotách neklesajících pod 5°C. Podrobnější postup výstavby včetně etapizace a přechodného dopravního značení bude zpracován na dalším stupni projektové dokumentace. Vzhledem k faktu, že v území nejsou plánovány jiné záměry, které by mohly spolupůsobit na složky životního prostředí se záměrem posuzovaným, je současné rozpracování časového harmonogramu dostačující.

8. Výčet dotčených územně samosprávných celků

Celá trasa posuzovaného záměru „Obchvat Města Albrechtice“ se nachází na území vyššího územně správního celku Moravskoslezského kraje. Trasa posuzovaného záměru „Obchvat Města Albrechtice“ se nachází v katastrálním území Město Albrechtice. Obcí s rozšířenou působností je Město Albrechtice.

9. Výčet navazujících rozhodnutí podle § 10 odst. 4 a správních úřadů, které budou tato rozhodnutí vydávat

Stavební řízení o umístění stavby – příslušný stavební úřad podle zákona č. 183/2006 Sb., v platném znění: stavební úřad Města Albrechtice. Stavební řízení o povolení stavby - příslušné stavební úřad podle zákona č. 183/2006 Sb., v platném znění: stavební úřad Města Albrechtice.

Souhlas k odnětí půdy ze zemědělského půdního fondu – příslušný orgán ochrany ZPF: městský úřad Města Albrechtice (pro celkovou výměru vynětí do 1 ha) resp. Krajský úřad Moravskoslezského kraje (pro celkovou výměru vynětí nad 1 ha do 10 ha odnímané plochy).

V území dotčeném výstavbou posuzovaného záměru „Obchvat Města Albrechtice“ se nenachází žádné evropsky významné lokality nebo ptačí oblasti. Realizací záměru nedojde k přímému ani dálkovému ovlivnění evropsky významné lokality nebo ptačí oblasti, které tvoří systém území Natura 2000. Stanovisko Krajského úřadu Moravskoslezského kraje (č. j. MSK 132988/2009 ze dne 10.8.2009), který vykonává státní správu na plochách tvořících v systém Natura 2000, je přiloženo jako příloha č. 2 tohoto Oznámení.

II. Údaje o vstupech

1. Zábor půdy

Předkládaný záměr „Obchvat Města Albrechtice“ je liniovou dopravní stavbou, která je plánována zejména do nezastavěného území. Součástí záměru je též zábor ploch vedených v ZPF. Stávající silnice bude v začátku úpravy vedena ve stávající trase, přičemž k odklonu doleva dojde před

mostem přes řeku Opavici (ve směru staničení). U stávající hráze rybníka je silnice právě vedena v plochách trvalých travních porostů. Pravděpodobně nebudou dotčeny plochy PUPFL. Toto dotčení ovšem není možné vyloučit, protože ve stávajícím stupni rozpracování nejsou přesně stanoveny dotčené pozemky.

Před vydáním územního rozhodnutí pro předmětný záměr bude vhodné zpracovat pedologický průzkum za účelem stanovení vlastností půd nacházejících se v zájmovém území. Odebrané vzorky bude též vhodné podrobit geochemickému rozboru a účelem stanovení koncentrací sledovaných polutantů dle vyhlášky č. 13/1994 Sb. Na základě zjištěných výsledků bude sestaven plán hospodárného využití ornice skryté v rámci stavby, který bude schválen orgánem ochrany zemědělského půdního fondu. Ornice skrytá z ploch trvalých travních porostů bude po prosítování využita pravděpodobně na rekultivační a terénní úpravy v rámci ZPF (aplikace na plochy primární produkce není možná).

Projektová dokumentace, která je pro předmětný záměr zpracována, počítá s těmito prostorovými nároky:

Silnice:	I. třída	43 120 m ²
	II. třída	2 800 m ²
	místní a účelové komunikace	3 415 m ²
	chodníky	2 200 m ²
zemní práce:	násypy	97 210 m ³
	výkopy	17 140 m ³

Pro ohumusování svahů zemního tělesa se předpokládá využití podorničních vrstev a ornice, která není vhodná k dalšímu zemědělskému využití (dle výsledků pedologického průzkumu). Potřebný a reálně skrytý objem těchto vrstev bude upřesněn v dalších stupních projektové dokumentace.

2. Odběr a spotřeba vody

Posuzovaný záměr „Obchvat Města Albrechtice“ bude mít v době výstavby pouze minimální nároky na odběr a spotřebu pitné a užitkové vody. Užitková voda bude používána nepřímo – například v betonárnách při přípravě stavebních směsí, a také přímo na staveništi. Odběrová místa ani zdroje vody pro provozování záměru nebudou zřizovány. V případě potřeby vody pro údržbu zeleně nebo úklid vozovky, zajistí správce údržby silnic dovoz vody v cisternách. Materiály a stavební hmoty budou dováženy z okolních výroben. Potřeby vody pro zajištění hygienických a sociálních potřeb budou zajištěny na staveništi pomocí mobilního zařízení; pitnou vodu pro potřeby zaměstnanců na staveništi zajistí zhotovitel stavebních prací jako vodu balenou.

V období provozování je možné předpokládat pouze požadavek na vodu užitkovou, která bude sloužit pro nepravidelný (občasný) úklid pozemní komunikace. Objem takto využitě vody nyní není možné stanovit. Požadavek pitné vody se v období provozování záměru nepředpokládá.

3. Ostatní surovinové a energetické zdroje

3.1. Kácení a mýcení zeleně

Při přípravě projektové dokumentace záměru „Rekonstrukce Obchvat Města Albrechtice“ nebyl proveden dendrologický průzkum. Stávající stupeň rozpracovanosti má za cíl pouze specifikovat, jaké technické řešení je v území vhodné a pro jaké technické řešení je možné alokovat finanční prostředky.

Vzhledem k plánovanému rozsahu prací, pravděpodobně dojde ke kácení aleje stromů (5 ks *Aesculus hippocastanum*) podél stávající silnice I/57 v úseku od křižovatky se silnicí k městské části

Žáry po most přes Opavici. Stromy jsou zde situovány na levé straně (ve směru staničení). Toto kácení bude nahrazeno náhradní výsadbou, která upraví parter ulice vhodným způsobem. Dotčeny nebudou ovocné stromy nacházející se v zahradách soukromých vlastníků podél silnice I/57 v uvedeném úseku.

Ke kácení také pravděpodobně dojde při výstavbě trasy silnice I/57 v úseku od mostu přes Opavici po novou křižovatku se silnicí II/453. Nová trasa silnice I/57 je v přímé kolizi nejen s několika budovami, ale také s cca 14 ks stromů (4 ks *Betula pendula*, 5 ks *Tilia cordata*, 3 ks *Prunus*, 2 ks *Salix*). Zasaženy budou rovněž náletové dřeviny situované okolo oplocení průmyslového areálu (cca 15 ks, kmeny do průměru 8 cm).

Kácení bude provedeno pouze v nejnútnejším rozsahu, aby nedošlo k narušení vodního režimu lokality a aby bylo možné vhodně nahradit kácenou zeleň. Podél silnice II/453 v místech plánované křižovatky se silnicí I/57 nejsou situovány vzrostlé dřeviny, pouze několik ovocných stromů špatného zdravotního stavu, které budou káceny (cca 2 ks *Malus*, 4 ks *Prunus*). V lokalitě se nachází také křoviny (v příkopu podél silnice), které budou při provádění stavebních prací vymýceny.

Napojení obchvatu na silnici I/57 si kácení pravděpodobně nevyžádá. Úprava stávající silnice I/57 v místě napojení obchvatu není plánována v rozsahu, který by si vyžádal kácení dřevin nacházejících se podél stávající silnice I/57.

Dřeviny, které nebudou dle dendrologického průzkumu určeny ke kácení, je nutné ochránit dle ČSN 83 9061 například vhodným bedněním. V rámci další projekční přípravy záměru bude také vhodné provést určení zdravotního stavu dřevin nacházejících se v blízkosti záměru a i tyto případně obnovit. Dendrologický průzkum a přesnější rozsah kácení dřevin a mýcení křovin bude zpracován v rámci dokumentace pro územní řízení.

3.2. Nároky záměru na energetické zdroje

Předmětný záměr „Obchvat Města Albrechtice“ je liniovou stavbou s minimálními nároky na energii v průběhu stavby. V dalších stupních projektové dokumentace bude stanoven zejména postup a organizace výstavby, který bude obsahovat i popis a vybavení staveniště (osvětlení, zabezpečení apod.). Na základě tohoto bude možné stanovit množství energií nutných k realizaci předmětné stavby.

V průběhu provozování záměru bude nutné zajistit de facto identické energetické zdroje, jako ve stávajícím stavu. Vedením silnice I/57 v nové trase mimo zástavbu si nevyžádá nutnost zajištění stálého nočního osvětlení. Veřejné osvětlení však i nadále zůstane podél stávající silnice I/57 (která bude pravděpodobně převedena na silnici nižší kategorie) na průtahu městem. Součástí předkládaného záměru nejsou světelná signalizační zařízení (dále též SSZ)

V období provádění stavebních prací na dané silnici budou na staveništi k odběru el. energie pro stavební mechanismy a zařízení pravděpodobně zřizovány přípojky vedení z veřejné distribuční sítě, popř. budou používány mobilní agregáty jako zdroj energie. Dodavatel stavebních prací v případě potřeby dodávky elektrické energie projedná možnost napojení na vedení spravované společností ČEZ Distribuce a.s.

Další potřeba elektrické energie vznikne v souvislosti s objekty zařízení stavenišť (osvětlení, vytápění, el. spotřebiče, apod.). Předpokládanou spotřebu energie není možné v současné úrovni zpracování projektové dokumentace kvantifikovat; skutečná spotřeba elektrické energie bude stanovena po výběru dodavatele stavby na základě specifikace použitých mechanismů, zařízení a technologií a bude blíže specifikována v dalším stupni projektové dokumentace.

4. Nároky na dopravní a technickou infrastrukturu

Posuzovaný záměr „Obchvat Města Albrechtice“ sám o sobě dopravní infrastrukturu tvoří. Silnice I/57 je významným dopravním tahem, a jako taková je vedena průtahem několika sídelními

útvary. Pro dojezd stavební mechanizace ke staveništi bude v maximální míře využito stávající silnice I/57, a to zejména ze směru od Krnova. Napojení obchvatu na stávající silnici I/57 bude realizováno jednak v blízkosti stávajícího autobusového nádraží a jednak za železničním přejezdem ve směru na Třemešnou. Stavební činnost se dále soustředí do blízkosti silnice II/453, která bude dotčena výstavbou nové průsečné křižovatky. Pro dojezd vozidel stavby bude také využita stávající panelová komunikace, která je lemována alejí vzrostlých stromů (paralelně s ulicí Osvobození, na severozápadní hranici zástavby, u sporadicky využívaného areálu lehkého průmyslu).

Stavba si rovněž vyžádá několik přeložek inženýrských sítí, což je u liniového záměru obvyklé.

III. Údaje o výstupech

1. Emise do ovzduší

Zdroje znečišťování emitují látky, které se v ovzduší rozptylují a jejichž koncentrace ve vzduchu se postupně zmenšuje. Část rozptýlených látek následně sedimentuje a nastává interakce s půdou, rostlinami, živočichy a vodou. Emisní limit je nejvýše přípustné množství znečišťující látky vypouštěné do ovzduší ze zdroje jako hmotnostní nebo objemová koncentrace znečišťující látky v odpadních plynech.

Kvalita ovzduší je průběžně ovlivňována existencí liniových, bodových, plošných a objemových zdrojů, souhrnně označovaných jako stacionární, a existencí zdrojů mobilních, tedy dopravními prostředky. Kvalita ovzduší kolísá v závislosti na ročním období, horší bývá na podzim a v zimě, kdy se projevuje vliv topného období a nepříznivých rozptylových podmínek.

Silnice I/57 je v současné době vedena v průtahu Městem Albrechtice, což je stav nevyhovující a do budoucna jen obtížně udržitelný. Předkládaný záměr proto odklání osu silnice z hustěji zastavěné části do ploch na okraji města, které jsou nezastavěné. Stávající silnice I/57 pak zůstane stále využívána jako silnice III. třídy zejména pro dopravní obsluhu, pro zásobování místních provozoven a pro pohyb osobních vozidel residentů. Záměr má za cíl zcela zásadně snížit počet vozidel projíždějících centrem města, a zejména tranzitní dopravu vymístit do nezastavěné oblasti.

V posledních desetiletích počet vozidel rostl poměrně strmě, v několika posledních letech již není zvyšování tak drastické. Počet vozidel však stále narůstá a v předmětné lokalitě je toto rozpoznatelné o to víc, že před několika lety byl zprovozněn hraniční přechod Bartultovice-Trzebina i pro nákladní a těžká nákladní vozidla.

Silnici I/57 v nové trase tedy lze považovat za liniový zdroj znečišťování ovzduší, jehož činnost je soustavná a de facto konstantní (s výkyvy během dne). Množství látek emitovaných vozidly je závislé zejména na rychlosti pohybu vozidla, na způsobu pohybu dopravního proudu (kontinuální pohyb na obchvatu oproti zastavování a rozjíždění na křižovatkách), na niveletě pojižděné pozemní komunikace a na složení dopravního proudu. Je zřejmé, že rychlost pohybu dopravního proudu může být v zastavěné části pouze stávajících 50 km.h⁻¹ (mimo sídelní útvar pak vyšší) a niveleta pozemní komunikace se také mění pouze minimálně. Výraznější změnou-zlepšením pak je odstranění stykového křížení silnic I/57 a II/453 ze zastavěného území. Křížení uvedených pozemních komunikací bude výhledově řešeno mimo zástavbu, což lze považovat za pozitivní aspekt posuzovaného záměru. Dalším pozitivem je možnost pohybu vozidel konstantní rychlostí bez nutnosti dávat přednost chodcům na přechodech pro chodce, které jsou umístěny na stávající silnici I/57 v zástavbě.

Pro hodnocení emisní zátěže posuzovaného záměru byla autorizovanou osobou, Ing. Milanem Číhalou, zpracována rozptylová studie (přiložena jako příloha tohoto dokumentu). Z výsledků studie zpracované v modelu SYMOS 97 vyplývá, že provozem záměru pravděpodobně dojde k výraznému snížení imisní zátěže v severní části města. Mimo obydlené lokality sice dojde k navýšení imisních koncentrací, tato změna však bude proti imisním limitům a očekávanému imisnímu pozadí velmi nízká.

Na základě vypočtených imisních koncentrací znečišťujících látek lze konstatovat, že **provoz záměru nezpůsobí překračování imisních limitů a proto lze doporučit realizaci stavby.**

2. Odpadní vody

V období výstavby posuzovaného záměru nebudou vyžadovány významnější nároky na odběr pitné nebo užitkové vody, která by se po použití změnila na vodu odpadní. Potřeby vody pro zajištění hygienických a sociálních potřeb v době výstavby záměru budou zajištěny na staveništi pomocí mobilního zařízení.

Za odpadní vodu můžeme dle platné legislativy ČR považovat i dešťovou vodu, která dopadne na povrch pozemní komunikace. Předmětný záměr je veden převážně v nezastavěném území. Svedení dešťové vody z povrchu pozemní komunikace bude zajištěno příčným sklonem a následně zásakem. Na mostních objektech bude voda svedena do místních kanalizačních sběračů a následně přes ropné odlučovače (aby bylo zabráněno kontaminaci) do přemostované vodoteče. V zástavbě bude pro odvodnění maximálně využita stávající dešťová kanalizace. V dalším stupni projektové dokumentace bude vhodné prověřit kapacitu stávající dešťové kanalizace a případně provést zkapacitnění. Dešťové vody z navrženého parkoviště budou svedeny do nově budované větve dešťové kanalizace, která bude napojena na stávající kanalizační řad.

3. Odpady vznikající při realizaci stavby (přehled, katalogizace, množství)

Původci vznikajících odpadů budou právnické a podnikající fyzické osoby, které budou provádět úpravu území, demolice a vlastní výstavbu. Tyto subjekty budou mít povinnost nakládat s odpady podle platné legislativy (podle zákona č.185/2001 Sb., ve znění pozdějších předpisů), vyhláškou č. 381/2001 Sb., (Katalog odpadů) a vyhláškou č.376/2001 Sb., O hodnocení nebezpečných vlastností odpadů.

Druhy odpadů, jejichž produkce se předpokládá, jsou uvedeny níže. Pro bližší určení druhu produkovaných odpadů se vychází ze zkušeností s obdobnými stavbami. Nelze však vyloučit že některé odpady mohou být v průběhu realizace stavby zařazeny do jiné skupiny například zjištěním specifických vlastností. Vzniklé odpady budou předány přednostně k využití, posléze pak k odstranění osobou oprávněnou ke sběru a výkupu odpadů.

Materiály, které lze na stavbách dále využít (šterk, zemina, kamenivo-bez nebezpečných látek), budou použity pro výstavbu nebo budou dočasně uloženy k využití na jiných stavbách. Stavební materiály budou přednostně recyklovány, nevyužitá část bude uložena na skládce odpadů příslušné skupiny. K bourání je navrženo celkem 16 346 m² živičných vozovek.

3.1. Zařazení odpadů podle vyhlášky č. 381/2001 Sb. (Katalog odpadů)

17	stavební a demoliční odpady (včetně vytěžené zeminy z kontaminovaných míst)
17 01	Beton, cihly, tašky a keramika
17 01 01	Beton
17 02 01	Dřevo
17 02 03	Plasty

17 03	Asfaltové směsi, dehet a výrobky z dehtu
17 03 01	Asfaltové směsi obsahující dehet
17 03 02*	Asfaltové směsi neuvedené pod číslem 17 03 01
17 04	Kovy (včetně jejich slitin)
17 04 02	Hliník
17 04 05	Železo a ocel
17 04 07	Směsné kovy
17 04 09*	Kovový odpad znečištěný nebezpečnými látkami
17 04 10*	Kabely obsahující ropné látky, uhelný dehet a jiné nebezpečné látky
17 04 11	Kabely neuvedené pod 17 04 10
17 05	Zemina (včetně vytěžené zeminy z kontaminovaných míst)
17 05 03*	Zemina a kamení obsahující nebezpečné látky
17 05 04	Zemina a kamení neuvedené pod číslem 17 05 03
17 09	Jiné stavební a demoliční odpady
17 09 04	směsné stavební a demoliční odpady neuvedené pod čísly 17 09 01, 17 09 02 a 17 09 03

Ze skupiny nebezpečných odpadů se předpokládá produkce těchto odpadů: odpady barev a laků, lepidel a těsnících materiálů, odpadních rozpouštědel, obalů znečištěných škodlivinami, odpadní sorbenty, čistící tkaniny a filtrační materiály. Pro shromažďování těchto odpadů bude zřízen zastřešený prostor, ve kterém budou umístěny shromažďovací prostředky pro ukládání jednotlivých druhů nebezpečných odpadů označené a odpovídající potřebám vyhlášky č. 383/2001 Sb. o podrobnostech nakládání s odpady. Tento prostor bude zabezpečen proti zcizení uchovávaných odpadů a proti neoprávněné manipulaci s nimi. V těchto prostředcích odděleně podle jednotlivých druhů budou shromažďovány odpady skupin:

- odpady barev a laků
- odpady lepidel a těsnících materiálů
- odpadní rozpouštědla
- obaly znečištěné škodlivinami
- sorbenty, čistící tkaniny, filtrační materiály

Další fáze nakládání s uvedenými druhy nebezpečných odpadů (doprava a zneškodnění) budou zajištěny dodavatelským způsobem přímo osobami k těmto činnostem oprávněnými dle zákona č. 185/2001 Sb., o odpadech, v platném znění. Smlouvy s konkrétními právníckými osobami, které budou zajišťovat využití, nebo zneškodnění uvedených druhů odpadů budou uzavřeny subjekty provádějícími stavbu.

4. Ostatní (hluk a vibrace, záření, zápach)

4.1. hluk a vibrace

Silnice I/57 je ve stávajícím stavu vedena jako průtah městem, což je stav nevyhovující zejména z hlediska obtěžování hlukem a emisemi plyných látek-spalin. Dominantním zdrojem hluku v zájmovém území je právě hluk z pozemních komunikací (jiné zdroje hluku se v zájmovém území nevyskytují). Předmětný záměr tedy přispěje zejména ke snížení hlukové zátěže v obydlené části města. Na začátku úpravy je osa silnice vedena ve stávající trase a nedochází ke změnám v jejím směrovém vedení. Tento fakt se negativně projevuje zejména u obytných objektů situovaných na levé

straně ve směru staničení (např. č. p. 80, č. p. 186 a č. p. 99), které jsou již nyní zejména v noční době vystaveny nadlimitní hlukové zátěži. Hluková zátěž byla modelována pro roky 2000 (za účelem ověření možnosti využít korekci na tzv. starou hlukovou zátěž). Bylo zjištěno, že již v roce 2000 dochází k překračování legislativou stanoveného limitu pro hluk ze silniční dopravy.

Součástí záměru je v začátku úpravy zřízení chodníků. Jako součást stavebních prací je tedy navržena i výstavba protihlukové stěny. Komplikací při ochraně objektů (určených k bydlení) je fakt, že vjezdy k těmto objektům jsou realizovány k silnici I/57, a proto není možné zbudovat souvislou protihlukovou stěnu, která by dotčené objekty ochránila. Dodržení limitů v lokalitě, ze které bude dopravní proud odkloněn, je na základě stávajícího poznání zajištěno.

Při výstavbě záměru pravděpodobně dojde ke krátkodobému navýšení počtu vozidel pohybujících se v okolí stavby (na místních komunikacích a na silnicích I/57 a II/453). Tento stav je pouze krátkodobý, a není tedy nijak blíže hodnocen. Subjektivní snížení faktoru pohody je vzhledem k malému časovému úseku obtížně kvantifikovatelné.

4.2. záření

Předmětný záměr je nevýrobní liniovou stavbou, při jejíž výstavbě a používání nebudou potřebné zdroje záření. Záměr je pouze nahrazením nevyhovující polohy silnice I/57, která je vedena v průtahu Městem Albrechtice v těsné blízkosti obytných domů. Při autorizovaném hodnocení vlivu stavby na veřejné zdraví nebylo riziko související se zářením a zářiči posuzováno.

4.3. zápach

Záměr „Obchvat Města Albrechtice“ je stavbou technické infrastruktury, která nahrazuje stávající silnici I/57. Z podstaty záměru vyplývá, že silnice není a nemůže být zdrojem zápachu (mimo zcela výjimečného průjezdu vozidel se zapáchajícím nákladem). Posuzování možného ovlivnění okolí stavby zápachem tedy lze vyloučit.

5. Doplňující údaje (významné terénní úpravy a zásahy do krajiny)

Liniové stavby (silnice, železnice) jsou v krajině snadno rekognoskovatelné, a z estetického hlediska často značně výrazné. Vedení nivelety pozemní komunikace je striktně omezeno technickými normami, které přesně definují přípustné výškové a směrové oblouky, které následně stanovují vedení nivelety pozemní komunikace v násypu, zářezu či na mostním objektu. Posuzovaný záměr představuje silnici I. třídy a je tedy žádoucí, aby byla niveleta stavby co možná nejvyrovnanější (nutnost překonávat značné výškové rozdíly snižuje plynulost pohybu dopravního proudu a přispívá ke zvýšení spotřeby pohonných hmot-na to navazuje změna zátěže spaliny a hlukem).

Posuzovaný záměr zahrnuje jak mostní objekty (přes řeku a přes železniční trať), které jsou z technického hlediska nevyhnutelné (most přes železniční trať významně přispěje také ke zvýšení bezpečnosti silniční i železniční dopravy), tak násypy a zářezy.

Silnice je vedena v násypu zejména v úseku, který je nyní využíván jako průmyslový areál. Násyp končí v blízkosti nově navržené křižovatky se silnicí II/453, kde je pro zvýšení bezpečnosti přidán odbočovací pruh (vlevo ze směru od Krnova i od Třemešné). Od křižovatky se silnicí II/453 (pracovní staničení cca km 1,300) po km cca 1,850 je trasa vedena v zářezu. V km 1,850 – km 2,200 je niveleta silnice shodná s niveletou terénu. Vzhledem k nutnosti zvýšit niveletu pozemní komunikace na výšku nutnou pro křížení železniční trati, zvedá se niveleta do vysokého násypu, který pozvolna klesá k napojení obchvatu na stávající silnici I/57. Celkem je uvažováno s cca 17 140m³ zemin odstraněných pro vytvoření zářezů, a s 97 210 m³ zemin nutných pro vytvoření požadovaných násypů.

V dalších stupních projektové dokumentace bude nutné přijmout taková opatření, která přispějí k minimalizaci rušivého vlivu stavby na pohledovou charakteristiku krajiny. Vhodné je provést výsadbu dřevin stabilizujících svah tělesa, a které také pohledově odcloní antropogenní tvar v krajině. Výsadba stromů na plochy zářezů působí nejen protierozně, ale přispěje k omezení šíření prachových částic emitovaných z dopravy.

C. Údaje o stavu životního prostředí

Posuzovaný záměr „Obchvat Města Albrechtice“ je liniovou dopravní stavbou menšího rozsahu, která řeší přesunutí silnice I/57 mimo zastavenou část Města Albrechtice. Součástí záměru je úprava místních obslužných komunikací, také výstavba chodníků podél silnice I/57 na příjezdu do Města Albrechtice a zřízení parkoviště na místě stávající zpevněné plochy poblíž ulice B. Smetany. Předmětný záměr nemá za cíl ovlivnit (změnit) počet vozidel nebo skladbu dopravního proudu na silnici I/57, ale pouze zvýšit plynulost pohybu dopravního proudu napřímením trasy a odklonem mimo zástavbu.

Záměr si vyžádá zábor ploch vedených v ZPF a vyhýbá se chráněným částem krajiny (dle zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny v platném znění).

1. Výčet nejzávažnějších environmentálních charakteristik dotčeného území

Předmětný záměr je projektován z části v zastavěné a z části v nezastavěné oblasti Města Albrechtic. Lze konstatovat, že připravovaná stavba není v interakci s přírodními parky ani s ochrannými pásmy vodních zdrojů. Popis přítomných složek životního prostředí a environmentálně významných parametrů je proveden v kapitolách níže.

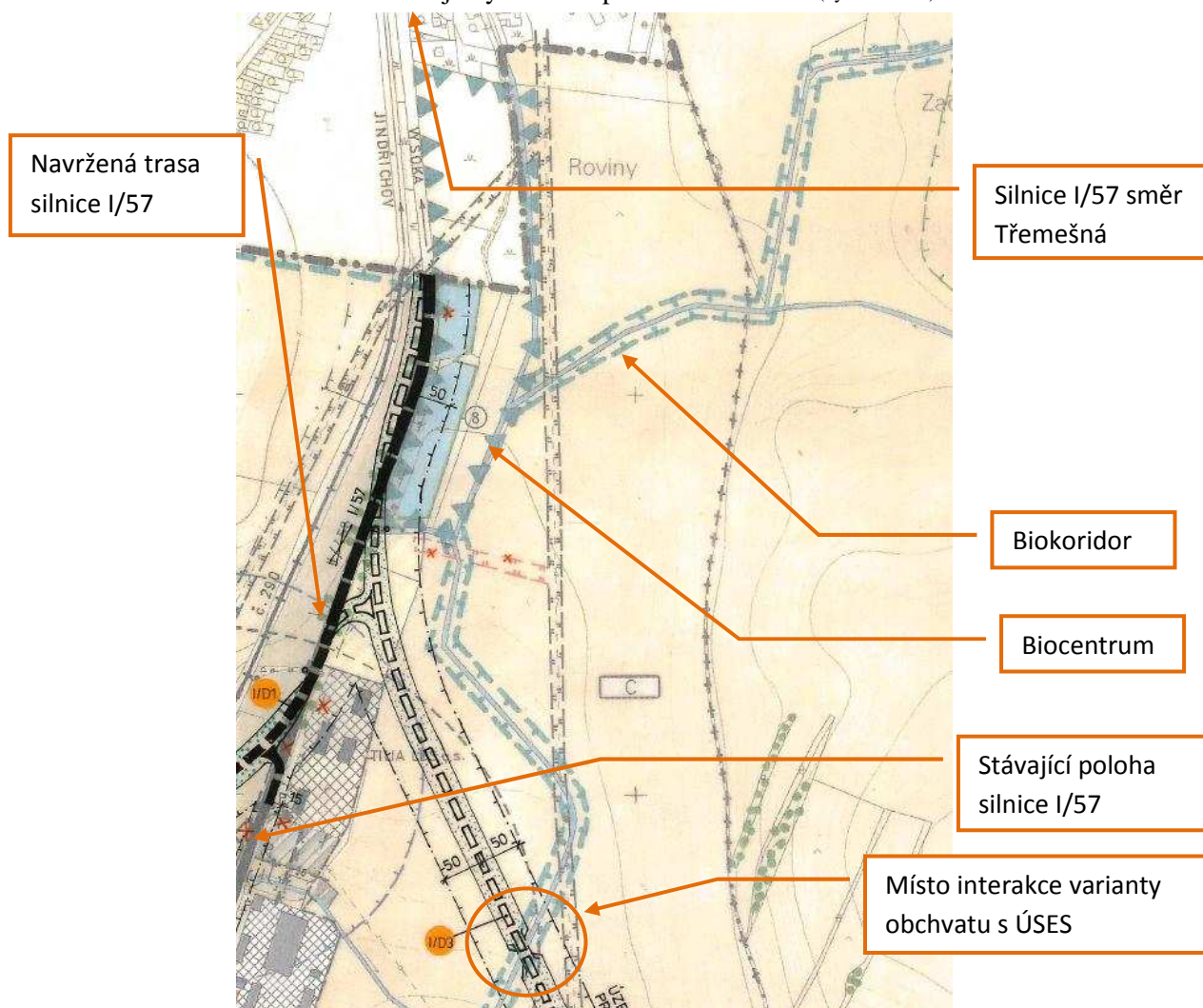
1.1. Územní systémy ekologické stability

Pojem Územní systém ekologické stability krajiny je definován v § 3 odst. 1 a) jako vzájemně propojený soubor přirozených i pozměněných, avšak přírodě blízkých ekosystémů, které udržují přírodní rovnováhu. Dle hierarchické úrovně členíme ÚSES na místní, regionální a nadregionální. ÚSES umožňuje uchování a reprodukci přírodního bohatství, příznivě působí na okolní, méně stabilní části krajiny a vytváří tak základ pro její mnohostranné využívání. Vymezení ÚSES stanoví a jeho hodnocení provádějí orgány územního plánování a ochrany přírody ve spolupráci s orgány vodohospodářskými, ochrany zemědělského půdního fondu a státní správy lesního hospodářství.

Stavebními jednotkami ÚSES jsou biocentra a biokoridory. Biocentry rozumíme oblasti umožňující trvalé přežití vybraných taxonů, které poskytují dostatečné potravní i úkrytové možnosti. Biokoridory jsou ty části krajiny, které slouží k propojení biocenter a vytvářejí tak z oddělených biocenter síť.

Z níže uvedeného obrázku je zřejmé, že v okolí Města Albrechtice je navrženo několik prvků ÚSES. Biocentra a biokoridory jsou v krajině významné lokality, jejichž environmentální hodnotu je nutné chránit a v území udržovat. Územně plánovací dokumentace Města Albrechtice byla zpracována v roce 1995 s tím, že po 5 letech proběhla aktualizace zahrnující např. zobrazení zátopových oblastí apod. Plochy navržené pro ÚSES byly vytipovány již při první projekci ÚPD a lze je proto považovat za environmentálně poměrně dosti hodnotné.

Obrázek č. 2: Objekty ÚSES v předmětné lokalitě (výřez z ÚPD)



1.2. Zvláště chráněná území

Zákon č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny v platném znění v části třetí, hlavě první, § 14 specifikuje kategorie zvláště chráněných území. Území přírodovědecky či esteticky velmi významná lze vyhlásit za zvláště chráněná; přitom se stanoví podmínky jejich ochrany.

V okrese Bruntál, do kterého se územně člení i Město Albrechtice, se nachází celá řada takto chráněných území. Jedná se o chráněná území maloplošná i velkoplošná. Jejich poloha je uvedena na obrázku č. 3.

PR Karlovice - sever

Přírodní rezervace Karlovice – sever reprezentuje smíšený porost s hojným zastoupením původního jesenického modřínu. Jedná se o řízenou rezervaci (dle IUCN). Území se nachází v obvodu obce s rozšířenou působností Bruntál, v katastrálním území Karlovice ve Slezsku. Celková rozloha dosahuje 42,35 ha. Předkládaný záměr je od hranice chráněné lokality vzdálen cca 12,25 km.

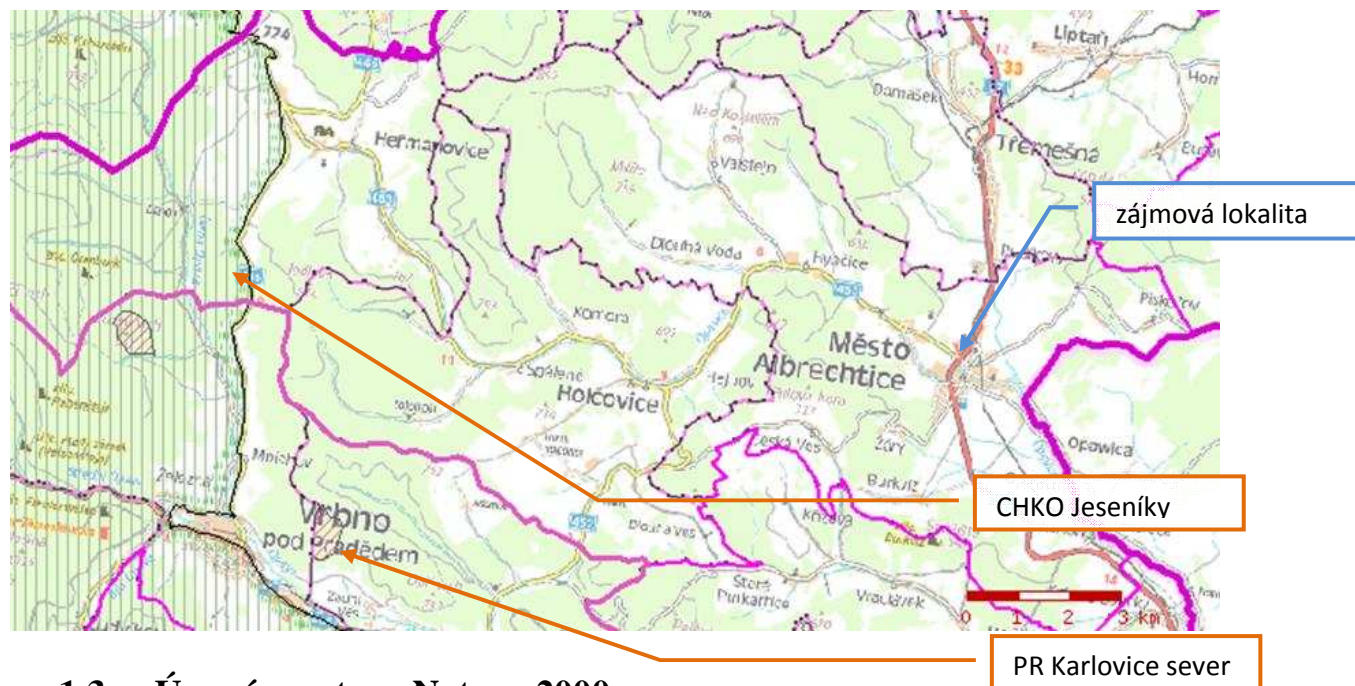
CHKO Jeseníky

Chráněná krajinná oblast Jeseníky byla vyhlášena dne 19.6.1969 a dnes zabírá rozlohu 74 000 ha. Území zasahuje do kraje Moravskoslezského a Olomouckého, přičemž předmětný záměr je od hranice chráněného území vzdálen cca 13,75 km. Chráněné území zahrnuje také jiná maloplošná

chráněná území a svou polohou rovněž koresponduje s ptačí oblastí (viz. níže). Součástí velkoplošného CHÚ je také několik desítek památných stromů a 4 národní přírodní rezervace. Nadmořská výška CHKO je od 339 do 1492 m n. m.

Jelikož je předkládaný záměr „Obchvat Města Albrechtice“ pouze nahrazením stávajícího nevyhovujícího stavu (vedení silnice zastavěnou částí města), lze nepříznivé působení na cca 13,75 km resp. 12.25 km vzdálené chráněné lokality možno vyloučit.

Obrázek č. 3: Poloha chráněných území v okolí Města Albrechtice



1.3. Území soustavy Natura 2000

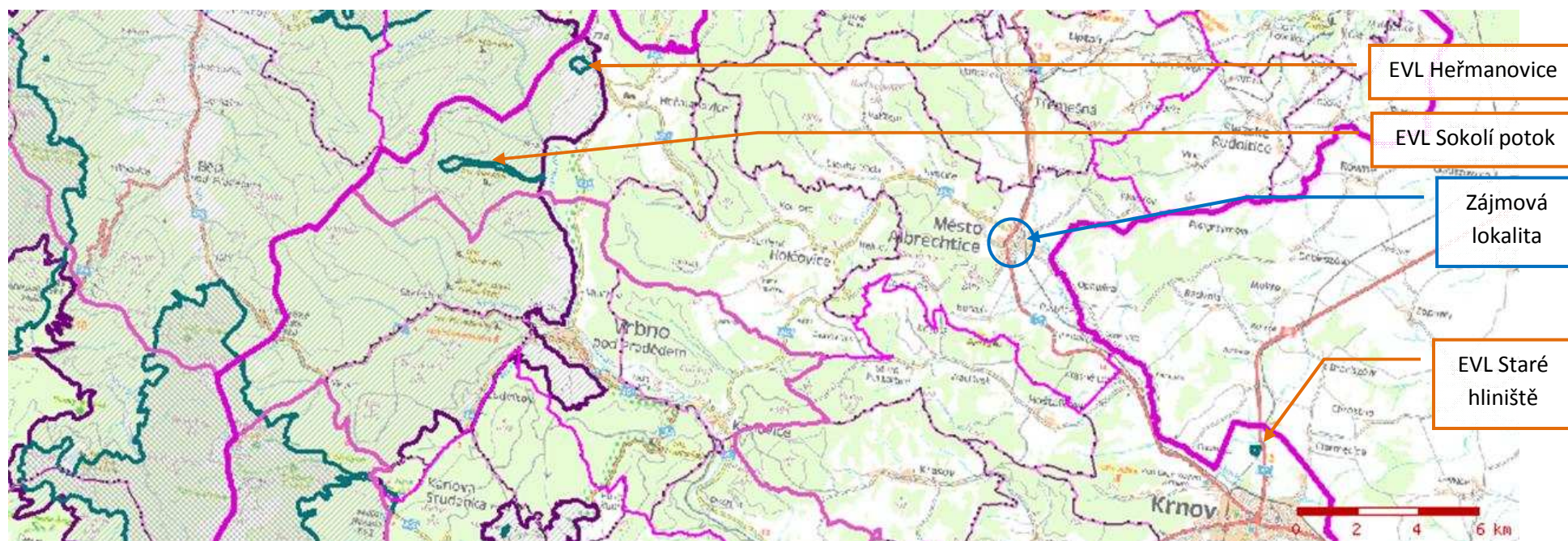
Dle zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny v platném znění je postup při vytváření národního seznamu Evropsky významných lokalit stanoven v části čtvrté, oddílu prvním zákona. Vymezování ptačích oblastí je uvedeno v oddílu druhém, hlavě první zákona. Jakákoli koncepce nebo záměr, který může samostatně nebo ve spojení s jinými významně ovlivnit území evropsky významné lokality nebo ptačí oblasti, podléhá hodnocení jeho důsledků na toto území a stav jeho ochrany z uvedených hledisek.

EVL Heřmanovice

Lokalita je součástí CHKO Jeseníky a představuje jednu ze tří nejvýznamnějších lokalit výskytu čolka karpatského (*Triturus montandoni*) v Sudetech. Celková rozloha je 18,6922 ha, nadmořská výška kolísá v rozmezí 704-790 m n. m. Chráněné území se nachází cca 600 m západně od severního okraje obce Heřmanovice, asi 10 km od Vrbna pod Pradědem.

Lokalita je systémem tůňek vytvořených vysokou a černou zvěří spolu s nádržemi uměle vytvořenými (v 90. letech 20. století). Tůňky jsou situovány v prameništní oblasti na severovýchodním úbočí Jeseníků. Okolí tůňek je tvořeno zejména pcháčovými loukami, které místy zarůstají náletem olší, jív a jiných druhů vrb. Některé tůňky jsou zarostlé sublitorální vegetací *Callitriche sp.*

Obrázek č. 4: Poloha lokalit soustavy Natura 2000 v širším okolí zájmového území



EVL Sokolí potok

U obce Heřmanovice se nachází další EVL - Sokolí potok. Předmětem ochrany je střevlík hrbolatý (*Carabus variolosus*). Rozloha chráněného území dosahuje 49,9615 ha. Území je součástí Hrubého Jeseníku - Hornoopavská hornatina. Chráněné údolí probíhá od západu k východu v nadmořské výšce 660 – 1000 m n. m. Krajina má charakter údolí horského potoka s druhotnými lesními společenstvy. Biotu tvoří podhorská lesní společenstva vázaná k přirozenému korytu podhorského potoka. Pro správné fungování lokality je nutné zachovat příznivý vodní režim, zejména na podmáčených plochách. Nutná je ochrana pramenišť a drobných vodních toků před antropogenními disturbancemi (pohyb lesní techniky, chemizace). Je nutné rovněž vyloučit sanaci porostů v blízkosti vodotečí a pramenů.

EVL Staré hliniště

Evropsky významná lokalita Staré hliniště se nachází cca 2,5 km severozápadně od centra města Krnova. Plocha chráněného území je 4,6782 ha. Území nese statut přírodní památky.

Hliniště bylo zahlobeno v pokryvu sprašových hlín, který dosahuje proměnlivé mocnosti několika metrů. Hlouběji, ve dně hliniště, byly odkryty fluviální (terasové) a glaciofluviální písčité a zahliněné šterky s písčitými a jílovitými složkami. Předkvartérní podloží tvoří flyšové kulmské horniny moravického souvrství.

Z hlediska reliéfu představuje chráněná lokalita zahlobenou jámu v rovinné oblasti v širším okolí říční nivy. V půdním pokryvu převažují illimerizované půdy na polygenetických kyselých hlínách. Jáma je terasovitě zahlobená, v průměru 4 m hluboká s příkrými svahy, které ji ze tří stran ohraničují. Na dně jámy se nachází několik vodních ploch.

Na území bývalého hliniště převažují porosty náletových dřevin břízy bělokoré, topolu osiky a dalších sukcesních dřevin, na zamokřených místech převážně s vrbou jívou a vrbou křehkou. V nelesních biotopech převažují ruderalizované ovsíkové louky s třtinou křovištní a antropogenní stanoviště. V západní části se nacházejí tři vodní plochy, jedna trvalá, jedna periodická a jedna prakticky po celý rok vyschlá. Lokalita představuje stanoviště ohrožených druhů živočichů (zejména čolka velkého *Triturus cristatus*) v jinak intenzivně obhospodařované krajině. Území je zranitelné zejména postupným zarůstáním břehů náletovými dřevinami a splachy z okolní zemědělské půdy.

1.4. Významné krajinné prvky

Významný krajinný prvek jako ekologicky, geomorfologicky nebo esteticky hodnotná část krajiny utváří její typický vzhled nebo přispívá k udržení její stability. Významnými krajinnými prvky jsou dle § 3 b) lesy, rašeliniště, vodní toky, rybníky, jezera a údolní nivy. Dále jsou jimi jiné části krajiny, které zaregistruje podle § 6 zákona č. 114/1992 Sb., v platném znění orgán ochrany přírody a krajiny; jedná se zejména o mokřady, stepní trávníky, remízky, meze, trvalé travní plochy, naleziště nerostů a zkamenělin, umělé i přirozené skalní útvary, výchozy a odkryvy. Mohou jimi být i cenné plochy porostů sídelních útvarů včetně historických zahrad a parků.

Zákon 114/1992 Sb. o ochraně přírody a krajiny navrhl nové pojetí a kategorizaci územní ochrany krajiny. V řešeném území existují v rámci všeobecné ochrany krajiny "významné krajinné prvky" (VKP).

Kategorie významný krajinný prvek rozeznává dva typy VKP:

1. Taxativně vyjmenované, tj. lesy, rašeliniště, vodní toky, rybníky, jezera a údolní nivy.
2. Jiné části krajiny, které zaregistruje dle §6 orgán ochrany přírody jako VKP, zejména mokřady, stepní trávníky, remízky, meze, trvalé travní plochy, naleziště nerostů a zkamenělin, umělé i přirozené skalní útvary, výchozy a odkryvy.

Základní povinnosti při obecné ochraně přírody, resp. VKP, stanoví §4 odst. 2) zákona č. 114/1992 Sb., v platném znění. VKP jsou chráněny před poškozováním a ničením. Využívají se pouze tak, aby nebyla narušena jejich obnova a nedošlo k ohrožení nebo oslabení jejich stabilizační funkce. Taxativním VKP je řeka Opavice, která protéká městem od východu k západu a která následně tvoří státní hranici s Polskem. Netypickým zástupcem je dnes nefunkční rybník, jehož hráze se projektovaná trasa silnice I/57 dotýká.

Východně od zástavby Města Albrechtice se nachází Celní rybník, který záměrem nebude nijak dotčen. Rybník je vodou zásobován bezejmennou vodotečí, která přitéká ze severu od městské části Rudíkovy.

Dle územně plánovací dokumentace Města Albrechtice nejsou v zájmovém území dle § 6 zákona č. 114/1992 Sb., orgánem ochrany přírody a krajiny registrovány významné krajinné prvky. Jiné části krajiny, které zaregistruje orgán ochrany přírody jako VKP, zejména stepní trávníky, remízky, meze, trvalé travní plochy, naleziště nerostů a zkamenělin, umělé i přirozené skalní útvary, výchozy a odkryvy se v dotčené lokalitě nevyskytují.

1.5. Fauna a flóra

Obecný popis a zařazení lokality dle Regionálně fytogeografického členění ČR:

Fytogeografická oblast:	mezofytikum (<i>Mesophyticum</i>)
Fytogeografický obvod:	Českomoravské mezofytikum (<i>Mesophyticum Massivi bohemici</i>)
Fytogeografický okres:	74. Slezská pahorkatina a. Vidnavsko-Osoblažská pahorkatina
Vegetační stupeň dle Skalického:	suprakolinní.

Zájmové území se nachází na rozhraní dvou oblastí (potenciálně přirozené vegetace), a to č. 11 Lipové dubohabřiny a č. 20 Kostřavové bučiny.

Jednotka č. 11 *Tilio-Carpinetum* je typickou dubohabřinou kolinních poloh Slezska a přilehlé části Moravy. Její přítomnost je doložena z okrajové zóny severozápadních výběžků moravských Karpat – z Podbeskydské pahorkatiny a Moravské brány. Rozšíření je na západě limitováno Hornomoravským úvalem.

Mapovací jednotka sdružuje třípatrové, řidčeji čtyřpatrové lipové dubohabřiny s přirozenou příměsí smrku (*Picea abies*), osiky (*Populus tremula*) a jeřábu (*Sorbus aucuparia*) ve stromovém, často i hustém keřovém patru. V něm se dále objevují četné hygrofilní a mezofilní druhy listnatých lesů. Ty jsou časté také v druhově pestrém bylinném patru, v němž zpravidla převládá *Stellaria holostea*, *Carex brizoides*, *Galeobdolon luteum*, *Oxalis acetosella*, *Poa nemoralis* příp. *Galium odoratum*.

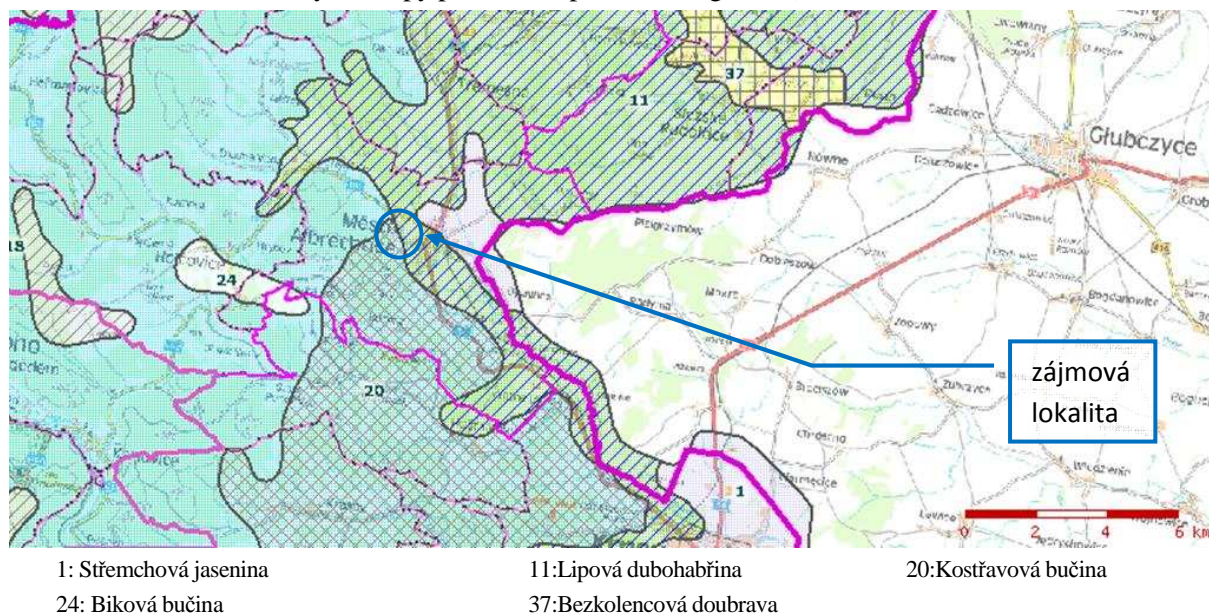
Lipová dubohabřina porůstá převážně více nebo méně rovinaté polohy nebo mírné svahy ve výškách 250-400 m n. m. Půdním typem jsou hluboké, těžší pseudooglejené kambizemě nebo luvizemě s rozdíly ve vlhkosti, aciditě i množství živin, typickými pro jednotlivé subsociace.

Jednotka č. 20 *Festuco altissimae-Fagetum* se vyskytuje maloplošně a ostrůvkovitě v jiných asociacích bučin, zejména *Dentario enneaphylli-Fagetum* a *Melico-Fagetum*. Jednotka byla zjištěna v Doupovských, Krušných a Lužických horách, na Ještědsko-kozákovském hřbetu, ve Všerubském mezihoří a Chudenické pahorkatině, v jihovýchodní části Šumavy, v Brdech, na Českomoravské vrchovině, v Hrubém Jeseníku, Rychlebských horách a v Hostýnských vrších. Velkoplošně je kostřavová bučina determinována pouze v oblasti Nížkého Jeseníku a Oderských vrchů, kde se však v přirozených porostech nezachovala.

Jednotka se vyskytuje v nadmořských výškách 450-900 m n. m. na svazích různé orientace. Je popsána většinou na mělkých půdách vrcholových skalních rozpadů a skalnatých hran svahů. Půdy jsou silně skeletovité. Biota je tvořena fakticky jen dvěma patry-stromovým a bylinným; keřové patro

zcela chybí, mechové patro bývá vyvinuto jen nahodile a fragmentárně. Ve stromovém patru převládá buk (*Fagus sylvatica*), k němuž je pravidelně přimíšen klen (*Acer pseudoplatanus*), řidčeji jedle (*Abies alba*). Příměs smrku (*Picea abies*) je pravděpodobně podmíněna lidskou činností. Kostřavová bučina je charakterizována převládáním druhu *Festuca altissima* a nižší počtem druhů v bylinném patru, nepřesahujícím zpravidla 20.

Obrázek č. 5: Výřez mapy potenciální přirozené vegetace (Neuhäuslová, Z. et al)



1.6. Krajina a krajinný ráz

Krajinný ráz je definován v ustanovení § 12 zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, ve znění pozdějších předpisů - jako zejména přírodní, kulturní a historická charakteristika určitého místa či oblasti, je chráněn před činností snižující jeho estetickou a přírodní hodnotu. Zásahy do krajinného rázu, zejména umísťování a povolování staveb, mohou být prováděny pouze s ohledem na zachování významných krajinných prvků, zvláště chráněných území, kulturních dominant krajiny, harmonického měřítka v krajině.

Krajina v okolí Města Albrechtice je jen málo urbanizovaná. Dominantními tvary reliéfu jsou kopce s poměrně hustým lesním porostem, které se svažují k nivě řeky Opavice. Lesní porosty byly v oblasti Krnovska v minulosti intenzivně káceny a následně zavedeny kultury smrku a borovice. V minulosti byly na odlesněných místech louky a pastviny v rovnováze s ornou půdou, dnes jsou díky strmým svahům často prováděny meliorace.

Z krajinného pohledu je významný Albrechtický lesní hospodářský celek (LHC), který vykazuje znaky klimaxového stadia-možný tzv. požárový klimax. Dalším významným krajinným celkem je LHC Sudetský (Md) rozlohy cca 5 000 ha, který zasahuje do Nízkojesenického bioregionu.

Přírodní charakteristiky

- Širší okolí Města Albrechtice je ohraničeno kopcovitým předpolím Nízkojesenického bioregionu; svahy se zvedají od nivy řeky Opavice, která tvoří státní hranici v části úseku mezi Krnovem a Opavou.

- součástí zájmového území a nejbližšího okolí nejsou přírodní pohledové dominanty-například solitérní stromy na holých hřbetech, rozhledny, apod.;
- významným prvkem, který v dřívější době utvářel ráz krajiny je řeka Opavice (dnes je již v průtoku Městem Albrechtice regulována);
- součástí předmětné lokality ani nejbližšího okolí nejsou paleontologicky významné lokality ani jiné obdobné plochy.

Estetické charakteristiky

- krajinný ráz není v okolí Města Albrechtice významně negativně ovlivněn; objektem, který je poměrně dosti viditelný, je silo situované v severní části města;
- v území není možné vytýčit hlavní pohledovou dominantu;
- součástí záměru jsou nadzemní objekty (mosty), Vzhledem k faktu, že tyto objekty tvoří jeden funkční celek s pozemní komunikací, musí být posuzovány jako jeden celek; výška mostů ani jejich technické řešení nebude působit výrazně rušivým dojmem; záměr bude tvořit pomyslnou hranici Města Albrechtice zejména v západní a severozápadní části zástavby;
- realizací záměru pravděpodobně dojde ke změně rázu krajiny zejména v současně nezastavěné části území (nahrazením zemědělských ploch tělesem pozemní komunikace); poměrně významným způsobem ovlivnění je vedení silnice I/57 ve vysokých náspech a hlubokých zářezech, což si vyžádá manipulaci se značným objemem zemin a následnou nutnost úpravy nově vzniklých svahů.

1.7. Charakter osídlení území

Město Albrechtice je regionálně významné sídlo, nacházející se v severní části Moravskoslezského kraje při hranicích s Polskem. Město se dělí do 10 městských částí, ve kterých žije 3596 obyvatel (dle cenzu provedeného v roce 2001 a dle aktualizací na internetových portálech), přičemž v produktivním věku jich zde je 2176 (tedy 60,50%). Průměrný věk obyvatel je 35,5 roků.

Zástavba Města Albrechtice je ve stávajícím stavu orientována na obou stranách silnice I/57. Na levé straně ve směru od Krnova se nachází menší část obytných domů, a poněkud vzdálená městská část Žáry. Na pravé straně (ve směru od Krnova) je na počátku města situována nemocnice, zámek a v dalším pásu zástavby pak náměstí s kostelem a Městským úřadem. Na výjezdu z města směr Třemešná je na levé straně situován hřbitov, napravo pak nádraží. Do města zajíždí několik dálkových autobusových linek a několik linek meziměstských. Na dopravní obsluhu se poměrně výrazně podílí také vlaková doprava.

Zástavba v blízkosti silnice I/57 je v převážné míře individuální rodinná, objevují se též bytové domy (např. v blízkosti mostu přes řeku Opavici). Zejména tyto objekty jsou vystaveny značné hlukové zátěži a vibracím, které jsou indukovány pohybem dopravního proudu po silnici I/57. Odstranění tohoto stavu je možné pouze odklonem tranzitní dopravy mimo zastavenou část města. Instalace sekundárních protihlukových opatření (protihlukové stěny) je pro tyto objekty v drtivé většině vyloučena.

V zájmovém území se nenachází jiný zdroj, který by se významněji podílel na snižování kvality prostředí. V území se nenachází provoz těžkého či chemického průmyslu.

1.8. Staré ekologické zátěže, extrémní poměry v dotčeném území

Termín „stará ekologická zátěž“ označuje znečištění životního prostředí nad přípustnou mírou v důsledku dlouhodobé činnosti v minulém období. Starou ekologickou zátěží mohou být pozůstatky

lidské činnosti s negativními dopady na životní prostředí, jako je znečištění podzemních vod, kontaminace zemin a staveb. Důležitým nástrojem pro posuzování rizik souvisejících se znečištěním horninového prostředí (zemin, podzemní vody, půdního vzduchu), stavebních konstrukcí a skládek odpadů, obecně označovaných jako ekologické zátěže je analýza rizik.

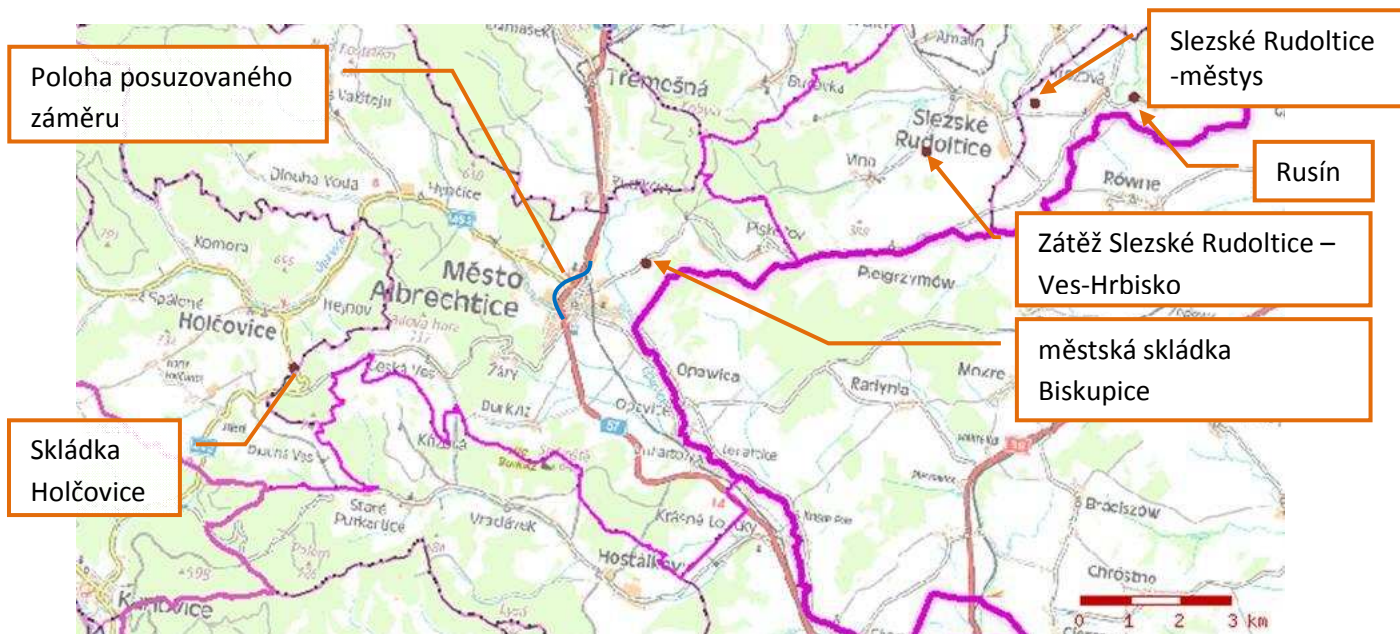
Přímo v zájmové lokalitě se objekty starých ekologických zátěží nenacházejí. Zájmové území je možno z části popsat jako residenční oblast (okolí stávající silnice I/57 vedené průtahem Městem Albrechtice) a z části jako nezastavěnou část krajiny, která je využívána k primární produkci.

Nejbližším objektem staré ekologické zátěže je městská skládka odpadů v Biskupicích. Tato je vzdálena cca 1100 m vzdušnou čarou od železničního přejezdu /křížení silnice I/57 se železniční tratí). Kvalitativní riziko této zátěže je střední, kvantitativní riziko je lokální. V současné době se plocha skládky využívá jako překladiště dřeva (kulatiny).

Poměrně dosti vzdálená je další registrovaná zátěž, a to zátěž Slezské Rudoltice – Ves – Hrbisko. Jedná se o komunitní skládku, kterou provozovala obec Slezské Rudoltice. Na skládce bylo provedeno vzorkování a monitoring polutantů, který byl zajištěn společností UNIGEO v roce 1997. Kvalitativní riziko zátěže je nízké, kvantitativní riziko bodové. Navazující zátěží jsou zátěže Slezské Rudoltice – městys a Rusín, které jsou od místa realizace záměru i od silnice I/57 poměrně značně vzdáleny.

Východně od místa realizace záměru se nachází zátěž Skládka Holčovice. Kvalitativní riziko je nízké, kvantitativní riziko bodové.

Obrázek č. 6: Poloha starých ekologických zátěží v širším okolí předmětné lokality



Okolí Města Albrechtice představuje přírodě blízké území s podstatným podílem lesní vegetace. Krajina je pouze průměrně urbanizována; ráz zástavby Města Albrechtice není typicky městský, převládá individuální rodinná výstavba. V okolí posuzovaného sídla je na rovinatých plochách provozována zemědělská prvovýroba, na svazích se nacházejí husté a poměrně zachovalé lesní porosty. Z výše uvedeného lze dovodit, že se v lokalitě nevyskytují extrémní poměry charakteru klimatického, urbanistického ani environmentálního.

1.9. Území historického, kulturního nebo archeologického významu, kulturní památky; historický vývoj území

První písemná zmínka o obci, která se nacházela na části rozlohy dnešního Města Albrechtice, pochází z roku 1377 v listině popisující rozdělení opavského knížectví po smrti Mikuláše II. albrechtice tehdy vlastnil Linhart z Rovného. Od roku 1390 držel albrechtické panství markrabě Jošt, po něm od roku 1420 rytířský rod Stošů (Jiří Stoš, který v Albrechtickém panství panoval od roku 1450, bojoval na straně Jiřího z Poděbrad a později Vladislava Jagellonského proti Matyáši Korvínovi). Po prohrě Jiřího z Poděbrad vtrhla do Čech a na Moravu uherská vojska, která obléhala a následně i dobyla a rozbořila albrechtickou tvrz. Za doby panování rodu Makrotů byly Albrechtice povýšeny na městečko s některými právy. Roku 1623 převzali panství jezuité z Nisy. Roku 1716 byly Albrechtice povýšeny císařem Karlem VI. na svobodné panství. Roku 1745 předali jezuité z Nisy albrechtické panství opavským jezuitům. V roce 1824 koupil Albrechtice Karel Traugot, svobodný pán Skrbenský z Hřiště na Hoštálkovech. Následujícího roku je prodal opavským kupcům Vincenci Tlachovi a Vincenci Keilovi. Ti postavili na okraji Albrechtic roku 1837 válcovnu plechu, která zaměstnávala mnoho lidí z okolí. Po téměř šedesáti letech byla přesunuta do Bohumína, kde na jejích základech později vznikly Železářny a drátovny Bohumín. V důsledku zániku mnoha pracovních příležitostí došlo i k patnáctiprocentnímu poklesu počtu obyvatel. Jezuité vlastnili panství až do roku 1773, kdy jej převzala císařsko-královská dvorní komora. Císařovna Marie Terezie povýšila roku 1776 Albrechtice na municipální město, to znamená, že mělo svou samosprávu a soudní pravomoc.

Ve Městě Albrechtice se nachází několik památkově chráněných objektů. Jedná se o:

Chrám Navštívení Panny Marie, který je významnou dominantou města, je situován na náměstí Československé armády. Jedná se o barokní stavbu, která byla postavena na místě prvního katolického chrámu z roku 1610, který vyhořel při požáru v roce 1746. Jeho dnešní podobu mu vtiskl v letech 1747 – 1756 stavitel Georg Friedrich Gans. Architektonicky nejhodnotnější je západní průčelí kostela obrácené do náměstí, vertikálně zvýrazněné věží se sgrafity a lomenými okny pravděpodobně z 16. století. Obrazy na oltářích jsou díly Alberta Adama a pocházejí z druhé poloviny 19. století. Průčelí zdobí plastiky Madony, sv. Jana Nepomuckého a sv. Karla Boromejského. Stavba byla zapsána do ÚSKP dne 3.5.1958 a nese evidenční číslo 38687/8-129.

Kaple při silnici do Piskořova je evidována v ÚSKP od 3.5.1958 číslem 25385/8-32. Jedná se o polní kapli navrženou a vybudovanou v 18. století lidovými umělci. V Piskořově se nacházejí i jiné historicky hodnotné objekty-jedná se o tzv. lidovou architekturu osoblažského typu.

Sloup se sochou sv. Anny Samotřetí patří k ojedinělým barokním památkám. Byl vybudován v roce 1719 na náklady tehdejšího představeného obce, obchodníka Jana Ambrože Kravutschkeho. V nápisu při bázi sloupu zní prosba o ochranu Albrechtic. Objekt, který se nachází na náměstí ČSA u domu č.p. 21, je evidován v ÚSKP od 3.5.1958 evidenčním číslem 22062/8-130.

Měšťanský dům je situován na náměstí ČSA (č. orient. 21). Jedná se o empírový dům. Zejména v přízemí domu je patrné jeho renesanční jádro z druhé poloviny 16. století. Přízemí zahrnuje chodbu s křížovou klenbou. Po menších barokních úpravách byl dům přestavěn v roce 1806 v empírovém slohu. Budova byla dříve sídlem okrskového soudu, v současné době je v ní umístěna knihovna. Evidenční číslo dle ÚSKP je 38862/8-131. Objekt je evidován od 3.5.1958.

Nový zámek, který je na západním okraji obce náleží k cenným památkám, které čekají na svou obnovu a využití. Zámek byl postaven roku 1837 opavskými velkoobchodníky Vincencem Tlachem a Vincencem Keilem. Stavba je obklopena botanicky hodnotným parkem, ve kterém zaujmou i dvě vily. Starší z nich leží v severozápadní části. Ve štítu stavby je letopočet 1885 a iniciály G E.

Subtilní železná konstrukce, která zastřešuje západní vstupní schodiště, je dokladem mistrné kovářské práce. Východně od empírového zámku se nachází vila v romantizujícím stylu se secesními prvky. Nový zámek a vily jsou obklopeny romantickým parkem anglického typu s loučkami, skupinami stromů a drobnými stavbami. Objekt zámku nese evidenční číslo dle ÚSKP 29805/8-128. Evidence proběhla k 3.5.1958.

2. Stručná charakteristika stavu složek životního prostředí v dotčeném území, které budou pravděpodobně ovlivněny

Posuzovaný záměr představuje liniovou stavbu menšího rozsahu, která upravuje dopravní situaci ve Městě Albrechtice. Hlavní cíl záměru spočívá v odvedení dopravního proudu z části města, kde je silnice I/57 vedena v těsném koridoru tvořeném obytnými domy. Z praxe je známo, že liniové stavby (silnice, železnice, nadzemní produktovody) jsou stavbami v krajíně poměrně zásadními, které na své okolí působí konstantně a dlouhodobě (bez zjevných fluktuací intenzity). Vzhledem k poměrně pokročilému stupni poznání jsou investoři obdobných záměrů schopni přijmout taková opatření, která negativní impakt záměrů minimalizují, popřípadě zcela eliminují.

2.1. Klimatické poměry

Dle Quitta leží zájmová lokalita na pomezí klimatických oblastí CH 7, MT 7 a MT 9. Jak je patrné z obrázku č. 6, jsou klimatické oblasti řazeny za sebou dle logické posloupnosti, přičemž chladná oblast představuje území Jeseníků. Mapa klimatických regionů je zpracována pouze pro území České republiky, a proto je z pásem jednotlivých oblastí „vyříznuta“ na území Polska oblast MT 9, zhruba na úrovni Města Albrechtice.

Jednotlivé klimatické oblasti jsou charakterizovány slovně a také tabulkou-číselnými údaji. Hodnoty jednotlivých parametrů jsou uvedeny v tabulce č. 2, slovní hodnocení uvádím níže. Oblast MT 10 uvádím pro účely srovnání, protože se nachází poměrně blízko zájmového území-na Opavsku a také na Osoblažsku.

CH 7: V oblasti je velmi krátké až krátké léto, mírně chladné a vlhké. Přejídné období je dlouhé; mírně chladné jaro a mírná podzim. Zima je dlouhá, mírná, mírně vlhká s dlouhou sněhovou pokrývkou;

MT 7: normálně dlouhé, mírné, mírně suché léto; přejídné období je krátké, s mírným jarem a mírně teplým podzimem; zima je normálně dlouhá, mírně teplá, suchá až mírně suchá s krátkým trváním sněhové pokrývky;

MT 9: léto je dlouhé, teplé, suché až mírně suché; přejídné období je krátké s mírným až mírně teplým jarem a mírně teplým podzimem; zima je krátká, mírná, suchá, s krátkým trváním sněhové pokrývky;

MT 10: léto je dlouhé, teplé a mírně suché; přejídné období je krátké s mírně teplým jarem a mírně teplým podzimem; zima je krátká, mírně teplá a velmi suchá s krátkým trváním sněhové pokrývky;

V zájmovém území se neprovádí dlouhodobé měření klimatologických parametrů (průměrná roční výška srážek, průměrná teplota v jednotlivých měsících roku). Toto se dlouhodobě provádí na 23 stanicích rozmístěných v rámci České republiky. Nejbližší takovou stanicí jsou stanice Mošnov (letišť) a Olomouc, které se nachází ve vzdálenosti cca 67 km vzdušnou čarou od místa realizace záměru. Jak již bylo výše uvedeno, je důležitou součástí klimatologické charakteristiky posuzovaného místa nejen polohopis, ale též výškopis. Průměrná nadmořská výšky posuzované oblasti je

cca 385 m n. m., což je více než nadmořská výška stanice Olomouc (259 m n.m.) i Mošnov (251 m n. m.). Obě uvedené stanice navíc leží v jiné klimatické oblasti. Grafy zachycující výšku srážek resp. průměrnou roční teplotu v uplynulých 4 dekadách proto neuvádím.

Obrázek 7: Výřez mapy klimatických regionů se znázorněním polohy zájmového území



Tabulka č. 1: Klimatické charakteristiky zájmového území

Parametr	MT 7	MT 9	MT 10	CH 7
Počet letních dnů	30 – 40	40 – 50	40 - 50	10 – 30
Počet dní s průměrnou teplotou 10°C a více	140 – 160	140 – 160	140 - 160	120 – 140
Počet mrazových dnů	110 – 130	110 – 130	110 – 130	140 – 160
Průměrná teplota v lednu [°C]	-2 - -3	-3 - -4	-2 - -3	-3 - -4
Průměrná teplota v dubnu [°C]	6 – 7	6 - 7-	7 - 8	4 – 6
Průměrná teplota v červenci [°C]	16 – 17	17 - 18	17 – 18	15 – 16
Průměrná teplota v říjnu [°C]	7 – 8	7 – 8	7 – 8	6 – 7
Průměrný počet dnů se srážkami 1 mm a více	100 – 120	100 – 120	100 – 120	120 – 130
Srážkový úhrn za vegetační období [mm]	400 – 450	400 – 450	400 – 450	500 – 600
Srážkový úhrn v zimním období [mm]	250 – 300	250 – 300	200 – 250	350 – 400
Počet dnů se sněhovou pokrývkou	60 – 80	60 – 80	50 – 60	100 – 120
Počet zamračených dnů	120 – 150	120 – 150	120 – 150	150 - 160
Počet jasných dnů	40 - 50	40 – 50	40 – 50	40 - 50

2.2. Ovzduší

Úroveň znečištění vnějšího ovzduší nad konkrétním územím je dána zjištěnou hmotnostní koncentrací sledované látky (měřením nebo modelováním). Situace stavu znečištění vnějšího ovzduší je objektivně vyhodnocována z dlouhodobě prováděných měření koncentrací sledovaných látek. Pro

tyto účely je na území ČR provozována síť měřících stanic kvality ovzduší (rozmístěných především v oblastech se zhoršenou kvalitou ovzduší), výsledky dlouhodobých měření jsou publikovány Českým hydrometeorologickým ústavem Praha – Úsek ochrany čistoty ovzduší a následně je prováděno modelové vyhodnocení území ČR.

V blízkém okolí zájmové oblasti se nenachází žádná ze stanic, které udávají kvalitu ovzduší (nejbližší takovou stanicí je stanice automatického monitoringu ČHMÚ je stanice v Opavě - Kateřinkách, kde jsou měřeny imisní koncentrace SO_2 , NO_x , NO_2 a PM_{10} , oblastní reprezentativnost je 4-50 km; další blízkou stanicí s obdobnou funkcí, která však nemá pro posouzení kvality ovzduší v zájmovém území příliš vysokou váhu, je stanice „U Vodárny“ ve městě Jeseník v Olomouckém kraji.). Z dat získaných v roce 2008 byly stanoveny tzv. „Oblasti se zhoršenou kvalitou ovzduší“. Tyto oblasti (v textu též OZKO) se podle zákona č. 86/2002 Sb., o ochraně ovzduší, v platném znění vymezují jako území v rámci zóny nebo aglomerace, na kterém došlo k překročení hodnoty imisního limitu pro jednu nebo více znečišťujících látek.

Tabulka č. 2: Údaje o plošném překročení imisních limitů v oblastech se zhoršenou kvalitou ovzduší

Stavební úřad (správní obvod)	PM_{10} (roční IL)	PM_{10} (denní IL)	NO_2 (roční IL)	Benzen	Souhrn překročení IL
MěÚ Město Albrechtice	---	0,4	---	---	0,4
MěÚ Krnov	---	8,8	---	---	8,8

* oblasti se zhoršenou kvalitou ovzduší jsou vyhlášeny jako plocha daného správního obvodu stavebního úřadu, na které ovzduší vykazuje zvýšenou hodnotu znečištění; v tabulce jsou tedy uvedena procenta plochy správního obvodu daného stavebního úřadu

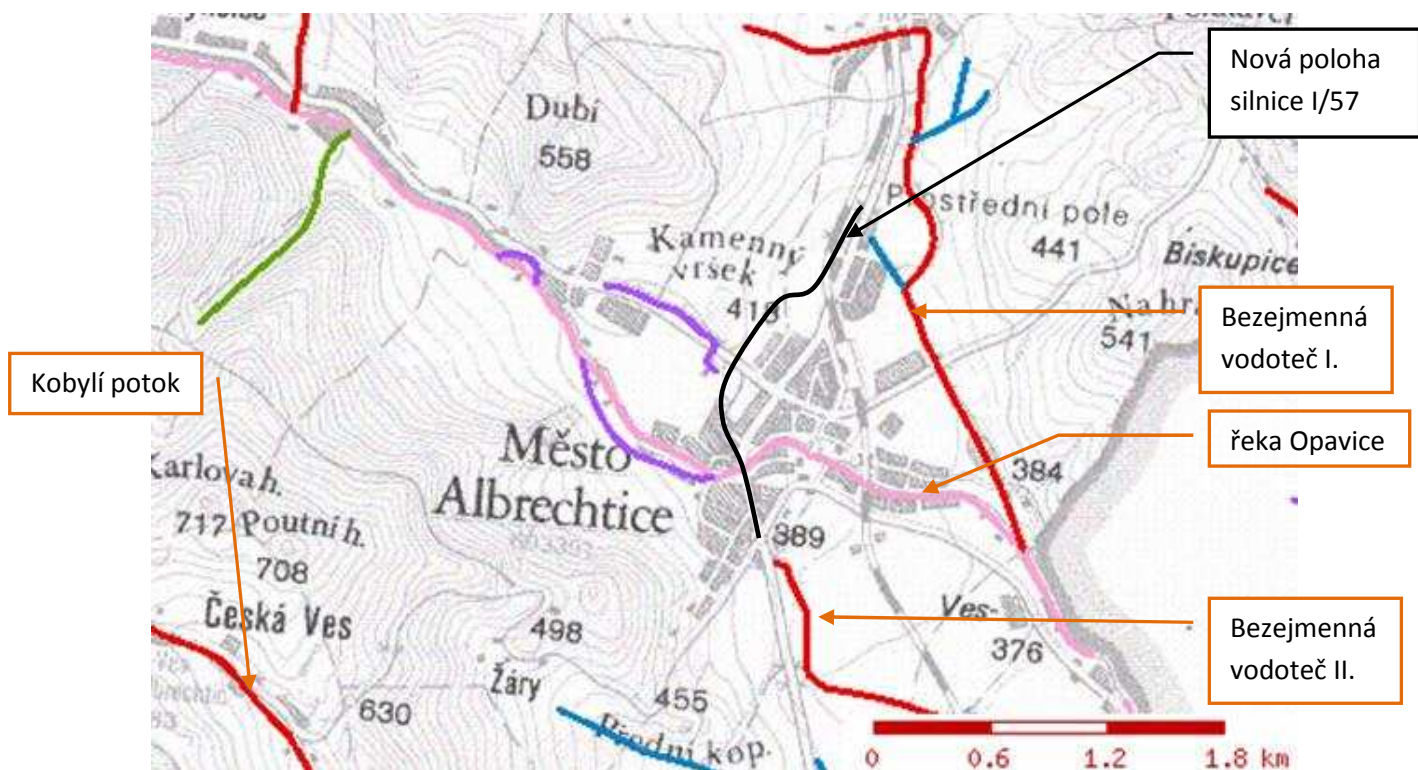
Z uvedených podkladů je zřejmé, že **životní prostředí v dotčeném území vykazuje z hlediska dlouhodobého sledování kvality ovzduší podlimitní úroveň znečištění**, která je určena cílovými imisními limity vyhlášenými pro ochranu zdraví lidí i pro ochranu ekosystému a vegetace dle Nařízení vlády č. 60/2004 Sb. Pouze malá část **zájmového území spadá do skupiny tzv. oblastí se zhoršenou kvalitou ovzduší (OZKO)**.

2.3. Voda

Posuzovaný záměr „Obchvat Města Albrechtice“ je liniovou stavbou navrženou z části v intravilánu a z části v extravilánu Města Albrechtice. Jedním ze základních vodních útvarů v lokalitě je řeka Opavice (č. h. p. 2-02-01-038), která městem protéká od západu k východu, a která mezi Městem Albrechtice a Krnovem tvoří státní hranici s Polskem. Celková délka toku je cca 34,9 km. Tok pramení v nadmořské výšce 974 m n.m. v severovýchodních svazích Hrubého Jeseníku. Průměrný roční stav Opavice na hlášeném profilu Krnov je 84 cm, průměrný roční průtok $1,51 \text{ m}^3 \cdot \text{s}^{-1}$.

V zájmovém území se nachází několik jiných menších vodotečí (většinou bezejmenných). Tyto plní úlohu meliorační, přičemž jsou zaústěny do výše popsané řeky Opavice resp. napájejí plochy stojatých vod (např. Celní rybník). Poloha vodních úvarů tekoucích vod je uvedena na obrázku č. 12.

Obrázek č. 8: Vodní toky v předmětné lokalitě



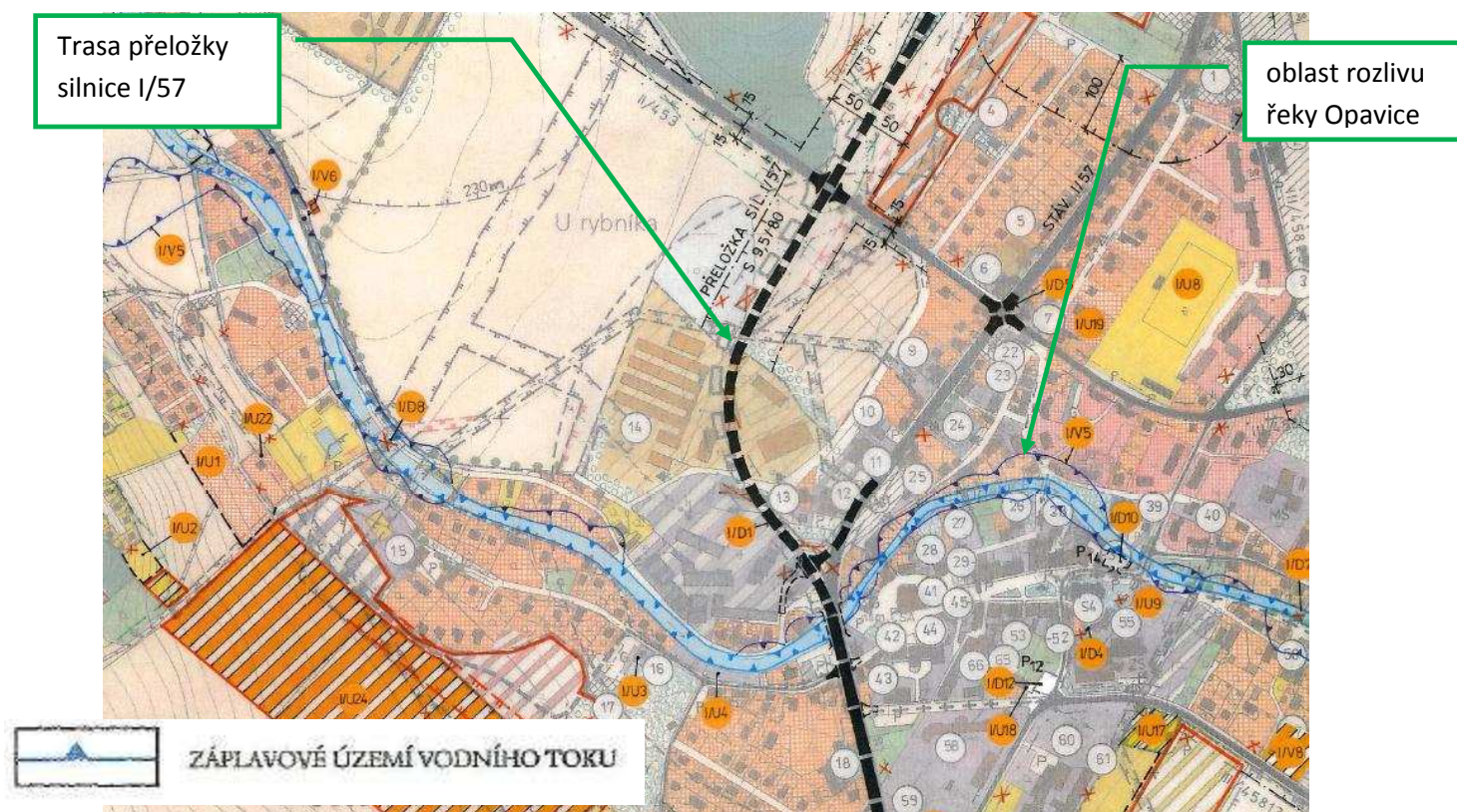
Sledování parametrů jakosti vod je prováděno na profilu Krnov. Imisní limity jsou stanoveny v nařízení vlády č. 61/2003 Sb., třída jakosti vod dle ČSN 75 7221. Výsledky z let 2006-2007 uvádím v tabulce č. 3.

Tabulka č. 3: Ukazatele jakosti vody v profilu Krnov

Parametr	jednotka	minimum	maximum	průměr	třída jakosti
elektrolyt. konduktivita	mS.m ⁻¹	16,0	35,8	22,4	I.
BSK ₅	mg.l ⁻¹	1,2	6,0	2,1	II.
CHSK _{Cr}	mg.l ⁻¹	6,0	36,0	12,9	II.
N-NH ₃	mg.l ⁻¹	0,04	0,20	0,04	I.
N _{dusičnanivý}	mg.l ⁻¹	0,3	6,3	2,3	II.
P _{celk}	mg.l ⁻¹	0,03	0,23	0,09	III.

Ve Městě Albrechtice došlo při povodních v roce 1997 k poměrně značnému rozlivu řeky Opavice, který měl za následek poškození mostního objektu převádějícího silnici I/57 přes řeku. Následně došlo k úpravě koryta toku a k vybudování nového mostního objektu, který respektuje průtoky při jednotlivých povodňových stavech.

Obrázek č. 9: Oblast rozlivu řeky Opavice v centrální a západní části Města Albrechtice (výřez z ÚPD)



Záměr je situován mimo prameniště povrchových vodních útvarů a nedotýká se také žádných vrtů či jiných podzemních zdrojů vod. V lokalitě se přímo nenachází ochranná pásma jímacích území. Nejbližšími zdroji vody jsou dle územního plánu vrt I/V9 (bývalý průzkumný vrt, nyní záložní zdroj pitné vody) a vrt I/V7 (vodní zdroj pro Dakon).

Z regionálně hydrogeologického hlediska je zájmové území součástí hydrologického rajónu č. 6611 – Kulm Nížkého Jeseníku v povodí Odry se sedimenty moravskoslezského devonu a spodního karbonu.

2.4. Geofaktory životního prostředí

Předmětný záměr se nachází v bioregionu 1.55 Krnovském. Tento bioregion se nachází v západní části Slezska na území České republiky a zabírá východní okraj geomorfologických celků Nížký Jeseník a Zlatohorská vrchovina. Svým okrajem zasahuje do Polska, přičemž jeho plocha v ČR je zhruba 443 km². Bioregion je tvořen pahorkatinou ukloněnou do Slezska, budovanou kulmem, ledovcovými sedimenty a sprašovými hlínami. Bioregion tvoří přechod mezi hercynskou a polonskou podprovincií. Reliéf zájmového území je rovinnatý a tvoří jej fluviaální a eluvio-fluviaální sedimenty.

Pro popis reliéfu v širších vazbách bylo použito Biogeografického členění ČR (Culek et. al.). Reliéf je tvořen povrchem mírně ukloněným ve směru JZ-SV, rozčleněným mělkými, 20-90 m hlubokými údolními. Nad něj vystupují ploché, ledovcem ohlazené vrchy kulmu. Na jihu bioregionu má reliéf charakter členité pahorkatiny s výškovou členitostí v rozsahu 70-150 m; ve střední části charakter ploché vrchoviny s výškovou členitostí 150-200 m; v severní části pak charakter členité vrchoviny s členitostí 200-280 m. Typická výška bioregionu je 300-510 m n.m.

Lokalita se nenachází na území chráněném podle zákona č. 44/1988 Sb., o ochraně a využití nerostného bohatství (horní zákon). Nejbližšími chráněnými ložiskovými územími jsou CHLÚ č.

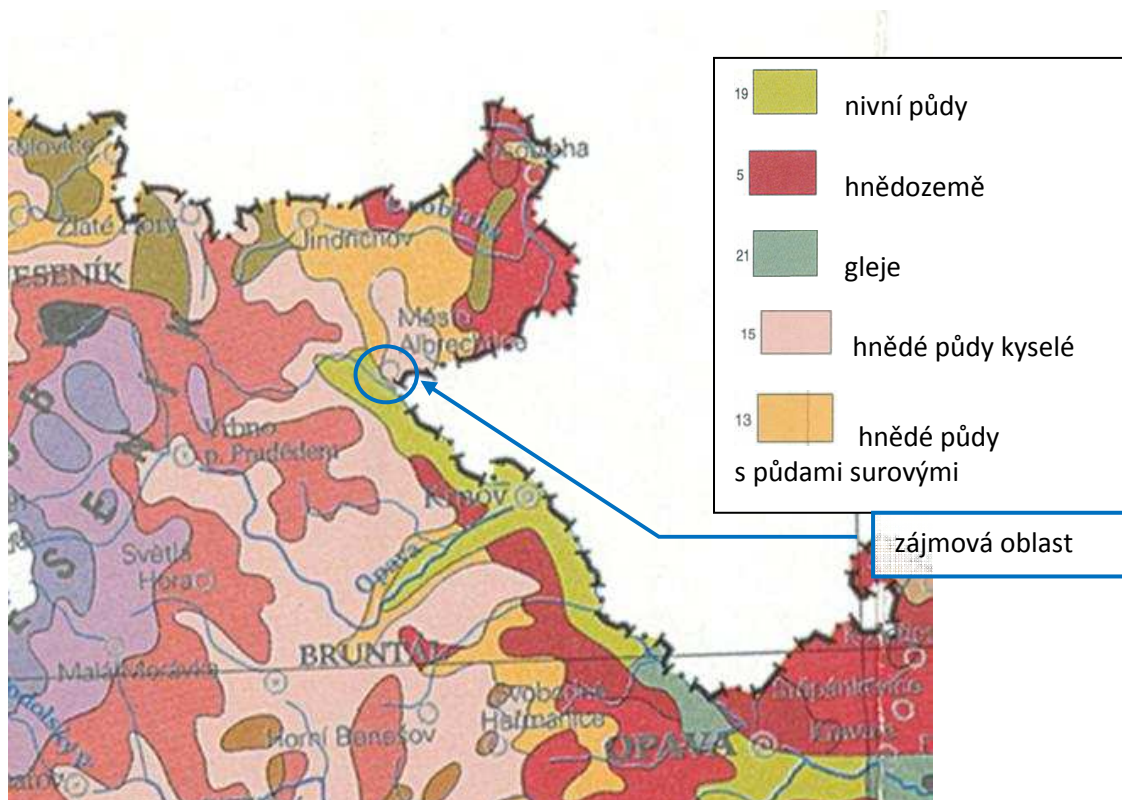
702880100 Hošťálkovy a CHLÚ č. 702430000 Krásné Loučky s ložisky stavebního kamene. Obě CHLÚ jsou vzdálena cca 5 km jižně až jihovýchodně od lokality.

2.5. Půda, charakteristika půd

Předkládaný záměr „Obchvat Města Albrechtice“ je liniovou stavbou nevýrobního charakteru, která je navržena z části v zástavbě a z větší části v nezastavěné části Města Albrechtice. Cílem záměru je vymístění zejména tranzitní (nákladní automobilové) dopravy z prostoru mezi obytnými objekty-tedy posunutí osy silnice I/57 mimo zastavěnou část města.

Pro popis přítomných-očekávaných půdních představitelů byla použita publikace Pedologické členění ČR (Půdy České republiky, Tomášek, M.). Lze konstatovat, že výstavbou záměru budou poměrně značně dotčeny plochy recentně využívané k primární produkci. Vzhledem k poměrně značným výškovým rozdílům v rámci trasy, je nutné v rámci výstavby uvažovat s vysokými násypy (které zajistí odpovídající výšku silnice pro mostní křížení železniční trati) a také se značně hlubokými zářezy, které umožní dodržení normových parametrů pro maximální sklon pozemní komunikace navrhované kategorie.

Obrázek č. 10: Půdní typy na zájmové lokalitě dle (Tomášek, M., Půdy České republiky)



Ve vyšších částech bioregionu se objevují i dystrické kambizemě. Níže položené části, které jsou rozsáhlejší, jsou pokryty zejména typickými hnědozeměmi na sprašových hlínách, primárními pseudogleji a glejovými fluvizeměmi s poměrně velkým obsahem skeletu.

3. Celkové zhodnocení kvality životního prostředí v dotčeném území z hlediska jeho únosného zatížení

Posuzovaný záměr „Obchvat Města Albrechtice“ představuje liniovou stavbu, která je plánována z části v trase stávající (v intravilánu Města Albrechtice), z části v trase nové (v extravilánu). Nový úsek trasy je veden převážně po polních pozemcích s relativně nízkou biologickou

hodnotou, na některých místech se však trasa přibližuje environmentálně hodnotným částem krajiny. Vegetace, která bude stavbou narušena, je tvořena výhradně běžnými druhy rostlin, které osídlují antropicky narušená stanoviště. Vliv na chráněné živočichy je omezen pouze na úzký úsek, kdy silnice I/57 překonává tok řeky Opavice; ve zbytku trasy je možné očekávat mírné ovlivnění běžných druhů živočichů, kteří se v zájmovém území nacházejí v poměrně početných populacích.

Mezi parametry hodnotící kvalitu životního prostředí může být zařazeno též subjektivní vnímání kvality životních podmínek a subjektivní hodnocení pohody bydlení. Lze konstatovat, že hluk z dopravy na silnici I/57 je jednou ze zásadních nox působících ve Městě Albrechtice. Realizací záměru může dojít k subjektivnímu vnímání zvýšení hlukové zátěže u obytných objektů na ulici Odboje, které však se značnou rezervou podkročí legislativou stanovené limity.

Po provedení analýzy stavu území a vyhodnocení únosného zatížení jednotlivých složek životního prostředí tak, jak jsou definovány zákonem č. 17/1992 Sb., o životním prostředí, lze konstatovat, že přes zastoupení cenných segmentů krajiny, sídel a vodních zdrojů, bude představovat realizace záměru, při popsání minimalizaci negativních vlivů, únosné zatížení území.

D. Údaje o vlivu záměru na životní prostředí

Předmětný záměr „Obchvat Města Albrechtice“ je jednou z významných staveb plánovaných v severních částech Moravskoslezského kraje. Stavební činnost v lokalitě, stejně jako zajištění dopravní obslužnosti jsou jednou ze základních podmínek pro zajištění růstu a vývoje této části České republiky. V několika posledních letech došlo v zájmové lokalitě k nemnoha poměrně významným změnám. Z pohledu životního prostředí obyvatel je jednou z nejmarkantnějších změn otevření hraničního přechodu v Bartultovicích pro (nákladní) vozidla bez omezení tonáže. Tím vzrostl význam silnice I/57 jako mezinárodní komunikace, která zajišťuje spojení významných měst Moravskoslezského kraje-Opavy a Krnova s Polskem, ale také narostl počet zejména těžkých nákladních vozidel, které projíždějí sídly na trase silnice I/57. Logickou snahou místních samospráv je zajištění bezpečnosti chodců při pohybu podél uvedené silnice i při přecházení přes rušnou pozemní komunikaci. Předmětný záměr řeší problematické vedení silnice I/57 městem a zároveň zvyšuje bezpečnost chodců při pohybu podél silnice.

Lze konstatovat, že byť jsou liniové stavby (silnice, železnice, letiště, produktovody) stavbami nevýrobními, mohou jejich impakty v životním prostředí být velmi patrné. Poměrně značný plošný rozsah těchto staveb a nepřetržitě využívání jsou zásadními charakteristikami těchto záměrů. Liniové stavby na druhou stranu patří k záměrům, jejichž negativní působení jsme schopni technickými opatřeními účinně eliminovat až úplně vyloučit.

1. Charakteristika možných vlivů a odhad jejich velikosti a významnosti (z hlediska pravděpodobnosti, doby trvání, frekvence a vratnosti)

Podle vyhodnocení možných negativních vlivů i jejich závěrů, provedených v předcházejících částech B a C, bude vzhledem k účelu i charakteru posuzovaného záměru „Obchvat Města Albrechtice“ docházet při jeho provozování k nejvýznamnějšímu ovlivnění složek životního prostředí vztahených k veřejnému zdraví na dotčeném území, v oblastech znečištění ovzduší a hlukové zátěži venkovního prostoru staveb.

Záměr představuje poměrně výrazný zásah do organizace dopravy ve Městě Albrechticích. Ve stávajícím stavu je silnice I/57 vedena v průtahu celým městem, tzn. (myšleno ve směru od Krnova) od vjezdu do města okolo nemocnice, dále přes řeku Opavici a dále zástavbou až k úrovnovému železničnímu přejezdu. Městem projíždí také doprava směřující po silnici II/453 od Holčovic do Krnova i směrem na Třemešnou. Realizací obchvatu dojde ke:

- zvýšení bezpečnosti chodců pohybujících se podél silnice I/57 v úseku od začátku úpravy po most přes Opavici výstavbou chodníků
- zvýšení plynulosti pohybu dopravního proudu po nově budované silnici mimo zástavbu města
- snížení hlukové zátěže zejména v blízkosti silnice I/57 v úseku od mostu přes Opavici po konec úpravy

Předkládaný záměr tedy lze považovat za přínosný vzhledem k pohodě bydlení i k faktorům hodnotícím provoz na pozemních komunikacích. Lze důvodně očekávat snížení počtu střetů automobilů s chodci a cyklisty, kteří se velmi často pohybují podél upravované silnice. Vymístěním silnice mimo zástavbu Města Albrechtic (severně od mostu přes řeku Opavici) však s sebou nese požadavek na demolici některých objektů (viz.dále).

1.1. Vlivy na obyvatelstvo, včetně sociálně ekonomických vlivů

Pro hodnocení vlivu záměru na obyvatelstvo, bylo vypracováno autorizované hodnocení vlivu stavby na veřejné zdraví, které zpracoval RNDr. Alexander Skácel, CSc. jako podklad pro Oznámení záměru dle přílohy č. 4 zákona č. 100/2001 Sb.

Hodnocení zdravotních rizik hlučnosti provozu bylo provedeno pomocí národní legislativy (NV č. 148/2006 Sb.), autorizačního návodu AN 15a (SZÚ Praha, 2007), pomocí výsledků programu Monitoringu zdravotního stavu obyvatel ve vztahu k životnímu prostředí (usnesení vlády ČR č. 369/1991 Sb.) a pomocí doporučených hodnot WHO včetně aktualizovaných materiálů týkajících se vlivu noční hlučnosti ve vztahu k ochraně veřejného zdraví. Odhad zdravotních rizik znečištění atmosféry chemickými škodlivinami byl proveden s využitím dat ze zahraničních databází a odborné literatury – WHO, US EPA, RBC (US EPA), případně dalších, a pomocí primárních limitů české národní legislativy, které závazně stanovují zákonnou míru ochrany veřejného zdraví v podmínkách českého právního prostředí.

V hodnocení zdravotních rizik provozu projektovaného záměru „Obchvat Města Albrechtice“ byly posuzovány: fyzikální škodlivina (hluk) a chemické polutanty – imise škodlivin. Z posouzení zdravotních rizik vyplývají následující závěry:

Hlučnost způsobená provozem a související dopravou záměru „Obchvat Města Albrechtice“

1. Somatické poškození sluchu v dotčených lokalitách vlivem současné hlukové zátěže v denní ani noční době nehrozí a realizací záměru „Obchvat Města Albrechtice“ není nutno tuto situaci předpokládat. Současná hluková situace v blízkosti vedení komunikace I/57 je však v současné době na hranici poškození sluchu a představuje i riziko zhoršeného osvojení řeči a čtení u dětí a zvýšené riziko výskytu ischemické choroby srdeční. Současná hlučnost v okolí průjezdné komunikace I/57 představuje i riziko zhoršené komunikace řeči a silného obtěžování hlukem. V noční době se v okolí komunikace I/57 projevuje v současné době riziko výskytu psychických poruch, zvýšeného výskytu hypertenze a infarktu myokardu a pocit subjektivně zhoršené kvality spánku a zvýšeného užívání sedativ. Realizací záměru „Obchvat Města Albrechtice“ se tato situace v okolí současného vedení průjezdné komunikace změní k lepšímu v té části, kde dojde k odklonu vedení hlavní dopravní zátěže do nového směrového vedení. Naproti tomu je nutno konstatovat, že na okraji Města Albrechtice, kde v současné době hlučnost nepředstavuje riziko pro veřejné zdraví, vzniknou v denní době podmínky pro mírné obtěžování hlukem a v noční době je možno očekávat stížnosti na subjektivně zhoršenou kvalitu spánku a zvýšené užívání sedativ.

2. Hluková situace na dotčených referenčních bodech v okolí záměru „Obchvat Města Albrechtice“ pro situaci bez realizace záměru je významně ovlivněna současnou komunální hlučností a hlučností dopravy jako dominantními zdroji hluku. Po realizaci záměru zůstane dopravní hlučnost i nadále dominantním zdrojem hluku na modelovaných referenčních bodech, jiné zdroje hluku (například stacionární) se v současnosti na lokalitě neuplatňují a jejich významný vliv se do budoucna v této části Města Albrechtice neočekává.

3. Očekávaná změna hlukové situace v denní i noční době je zanedbatelná pouze v části záměru „Obchvat Města Albrechtice“, kde se nepředpokládá změna směrového vedení komunikace I/57. Ve všech ostatních částech modelovaného území dojde k významné změně hlukového klimatu – v okolí současného vedení komunikace I/57 se očekává zklidnění a příznivá změna hlukového klimatu (ztišení až o téměř 15 dB), zatímco na okraji dotčené části Města Albrechtice se očekává navýšení hlučnosti o cca 7 dB v denní době a o cca 8 dB v noční době a nová situace představuje určité zdravotní riziko pro exponované trvale bydlící obyvatele. Uvedené tvrzení vychází z objektivizovaných hodnot dle AN15 a údajů WHO.

4. Příspěvek hlučnosti z provozu záměru „Obchvat Města Albrechtice“ v denní i noční době představuje stav, který objektivně významně zlepšuje hlukovou situaci v části obydlené zóny Města Albrechtice, zhoršení současných podmínek pro ochranu veřejného zdraví v části osídlení na okraji Města Albrechtic se týká pouze menšího počtu obyvatel a ve srovnání se snížením hlukové zátěže není nepřiměřené posuzované situaci. Jako celek je nutno z hlediska hlukové expozice hodnotit záměr „Obchvat Města Albrechtice“ jako pozitivní a přínosný z hlediska ochrany veřejného zdraví.

5. Na základě závislostí zjištěných pomocí epidemiologických studií se očekává významné snížení po tu osob s určitým stupněm subjektivního pocitu rozmrzelosti. Výpočet indikuje pravděpodobné snížení o 23 osob s vysokým stupněm rozmrzelosti, o 34 osoby se středním stupněm rozmrzelosti a o 33 osoby s nízkým stupněm rozmrzelosti. Tento očekávaný vliv ukazuje na celkové pozitivní důsledky realizace záměru „Obchvat Města Albrechtice“ (tab. 13, příloha č. 5).

Imise chemických škodlivin

6. Se zohledněním stávající zátěže atmosféry nepředstavuje záměr „Obchvat Města Albrechtice“ pro hodnocené škodliviny významné riziko ohrožení veřejného zdraví.

7. Současný stav maximálních denních imisí PM_{10} (Číhala, 2009; příloha č. 3 tohoto dokumentu) nepředstavuje riziko pro veřejné zdraví v dotčené oblasti, které odpovídá imisní situaci v Městě Albrechtích jako imisně čisté oblasti. Vliv záměru „Obchvat Města Albrechtice“ je však ve srovnání se současným stavem zanedbatelný, jeho realizace může současnou imisní situaci ovlivnit pouze nepatrně. Jako podklady pro hodnocení současné zátěže ovzduší na dotčené lokalitě byla využita data ČHMÚ a SZÚ Praha dle vyhodnocení provedeného v rozptylové studii (Číhala, 2009 příloha č. 3 tohoto dokumentu). Z hlediska průměrných ročních imisních koncentrací PM_{10} nepředstavuje záměr „Obchvat Města Albrechtice“ riziko pro veřejné zdraví ani se zohledněním současné imisní situace v dotčené oblasti.

8. ILCR příspěvku imisí benzenu se na hodnocených IRB pohybuje v řádu $10^{-9} - 10^{-7}$ a nepředstavuje významnou změnu zdravotního rizika, očekávaná změna počtu přídatných případů rakoviny pro celou exponovanou populaci je $-3,44E-07$ /rok.

9. Očekávané změny výskytu symptomů poškození zdravotního stavu dotčených obyvatel jsou na stanovených specifických referenčních bodech vždy dostatečně nízké, provoz investičního záměru „Obchvat Města Albrechtice“ bude zanedbatelným zdrojem emisí a neovlivní významně zdravotní stav dotčené populace ve srovnání se současnou situací.

10. V úseku záměru „Obchvat Města Albrechtice“, kde se neprojektuje změna směrového vedení komunikace I/57, se očekává nepatrné zvýšení výskytu symptomů poškození zdravotního stavu exponované populace, v osídlené oblasti Města Albrechtic, kde dojde ke změně směrového vedení komunikace I/57, je očekáváno zlepšení podmínek pro veřejné zdraví. Celkový vliv záměru „Obchvat Města Albrechtice“ z hlediska podmínek ochrany veřejného zdraví je očekáván pozitivní.

11. Uvedené závěry byly konkretizovány a kvantifikovány pomocí závislostí z epidemiologických studií dle materiálů WHO.

Z uvedeného vyplývá, že zdravotní riziko způsobené realizací investičního záměru „Obchvat Města Albrechtice“ se ve srovnání se současnou zátěží prostředí v podmínkách, které v se v dotčené oblasti Města Albrechtic nezmění významně, dominantním vlivem bude i do budoucna současná zátěž atmosféry vlivem stávající komunální dopravy a v případě dodržení deklarovaných parametrů záměru „Obchvat Města Albrechtice“ je očekáváno celkové snížení rizika ohrožení veřejného zdraví potenciálně dotčených obyvatel v okolí záměru. Z hlediska hlukové zátěže prostředí se očekává změna současného hlukového klimatu v okolí záměru „Obchvat Města Albrechtice“, na většině nejrizikověji

dotčené modelované plochy v okolí záměru „Obchvat Města Albrechtice“ je očekáváno významné zlepšení hlukového klimatu.

Očekávaný vliv záměru na psychickou pohodu obyvatel v okolí spočívá především ve vnímání souběhu pozitivních i omezujících vlivů provozu záměru a v oblasti subjektivně vnímaných vlivů bez možnosti jejich bližší kvantifikace.

Socioekonomické vlivy

Tyto vlivy nebyly hodnoceny v rámci HIA, ovšem u některých záměrů mohou být poměrně významné. Předkládaný záměr je stavbou nevýrobní – jedná se o technickou infrastrukturu, která nahradí stávající silnici. V souvislosti s výstavbou záměru může krátkodobě dojít k zaměstnání některých osob, důvodně je také možno očekávat vzrůst poptávky po stavebních surovinách v místních výrobnách.

V období provozování záměr nepřímo přispěje např. k mírnému zvýšení cen nemovitostí nacházejících se v úseku silnice I/57, který bude nahrazen (díky snížení hlukové zátěže v okolí silnice I/57). Jako pozitivní lze v obecné rovině chápat i výstavbu dopravní infrastruktury, která přispěje ke zvýšení pohody bydlení v lokalitě.

1.2. Vliv na ovzduší a klima

V době realizace stavby může dojít ke krátkodobému snížení pohody bydlení v souvislosti s prováděnými stavebními pracemi a navazujícím zvýšením pohybem nákladních vozidel. Přesný počet vozidel, etapizace a způsob výstavby nebyly v době sestavování tohoto Oznámení známy a budou upřesněny v dalším stupni projektové dokumentace (upřesnění POV). Přesné stanovení množství látek emitovaných v souvislosti se stavebními pracemi dnes není možné vyjádřit. Lze předpokládat, že dominantní zvýšení prašnosti může nastat zejména při skrývání orniční vrstvy a při provádění přípravy území pro stavbu (zejména v prostoru stávajících zemědělských ploch). Prašnost lze účinně eliminovat skrácením staveniště a také systematickou očistou stavební mechanizace a vozidel stavbu opouštějících. Subjekt provádějící realizaci stavby bude na staveništi disponovat vhodným zařízením pro kropení a bude také povinen zajistit k tomu odpovídající množství užitkové vody.

Bezprostřední okolí silnice I/57 je již dnes vystaveno nepříznivým účinkům pohybu vozidel. Hluková a vibrační zátěž již nyní dosahuje poměrně vysokých hodnot a s očekávaným narůstajícím počtem vozidel v následujících letech lze nárůst zátěže důvodně očekávat. Obdobně emise spalin z provozu vozidel (zejména těžkých nákladních vozidel) jsou poměrně zásadním parametrem snižující pohodu bydlení v lokalitě. Realizace záměru výrazně přispěje ke snížení počtu vozidel v průtahu Městem Albrechtice v severní části (severně od mostu přes Opavici). V úseku na příjezdu od Krnova (od čerpací stanice PHM) po most přes Opavici dojde pouze k realizaci chodníků a k úpravě parteru. Počet vozidel tedy zůstane záměrem neovlivněn, s prognózou na očekávaný nárůst v dalších letech (vzhledem k očekávaným trendům nejen v ČR).

Vliv záměru na ovzduší lze tedy vzhledem k výše uvedenému považovat za nevýznamný, či spíše pozitivní. Kladný vliv lze očekávat zejména v úseku průtahu, který je vymístěn do extravilánu (pokles dopravních intenzit na cca desetinu).

1.3. Vliv na hlukovou situaci a další fyzikální charakteristiky

Výstavba liniových staveb v blízkosti lidských sídel je vždy komplikovaným záměrem bez ohledu na zvolené technické řešení. Předkládaný záměr „Obchvat Města Albrechtice“ představuje ve své podstatě převedení tranzitní silniční dopravy (která je zároveň dominantním zdrojem hluku v lokalitě) mimo zastavěné území. Po stávající silnici bude zachován minimální pohyb vozidel

(residenti, zásobování místních obchodů a provozoven, dopravní obsluha centra Města Albrechtice, vozidla hromadné dopravy osob).

Pro záměr „Obchvat Města Albrechtice“ byla zpracována hluková studie hodnotící vliv dopravního hluku v zájmové lokalitě. Počty vozidel dle sčítání dopravy provedeného Ředitelstvím silnic a dálnic ČR v roce 2005, jsou uvedeny v tabulce č. 4, počty vozidel dle modelu SUDOP v tabulce č. 5. Výřez kartogramu dopravy je uveden jako obrázek č. 14. Podkladem pro zpracování hlukové studie byl také kartogram dopravy zpracovaný v roce 2009 společností SUDOP Praha, a.s., který aproximuje počty vozidel v roce 2015 bez realizace obchvatu a v roce 2018 po realizaci obchvatu.

Při detailním pohledu na níže uvedené tabulky je rozpoznatelný rozdíl v počtech vozidel, které budou pravděpodobně projíždět v zájmové lokalitě. Rozdíl, který činí cca 10% na silnici I/57, je způsoben zejména metodikou, která byla použita pro sestavení kartogramu a také rozdílnou dobou, ve které byly modely dopravy připraveny. Zatímco intenzity dle ŘSD byly stanovovány dlouhodobým monitoringem v roce 2005 na celé silniční síti ČR, společnost SUDOP více popisuje reálný stav.

Pro ověření možnosti využít korekci na tzv. starou hlukovou zátěž byly využity intenzity dle sčítání provedeného ŘSD v roce 2000, pro výpočet výhledové hlukové intenzity byly využity dopravní intenzity dle kartogramu společnosti SUDOP Praha a.s.

Tabulka č. 4: Počty vozidel dle ŘSD ČR

	2000	2005		2010			2015			2020			
	suma	OA	NA	suma	OA	NA	suma	OA	NA	suma	OA	NA	suma
7-3050	4198	3820	876	4696	4393	902	5295	4737	920	5657	4928	929	5857
7-3060	2257	2313	953	3266	2660	982	3642	2868	1001	3869	2384	1010	3394
7-3090	2215	2038	590	2628	2344	608	2952	2527	620	3147	2629	625	3254

Tabulka č. 5: Růstové koeficienty dopravy dle ŘSD ČR

referenční rok 2005		růstové koeficienty pro r. 2010		růstové koeficienty pro r. 2015		růstové koeficienty pro r. 2020	
OA	NA	OA	NA	OA	NA	OA	NA
1,00	1,00	1,15	1,03	1,24	1,05	1,29	1,06

Tabulka č. 6a: Počty vozidel v roce 2015 dle modelu společnosti SUDOP Praha, a.s.

2015					
silnice	od	do	suma	NA	OA
I/57	příjezd Krnov	ul. K Čapka	5049	1011	4038
I/57	ul. K Čapka	ul. B Smetany	5366	1314	4052
I/57	ul. B. Němcové	II/453	5169	1348	3821
I/57	II/453	ul. Nádražní	3296	1058	2238
I/57	ul. Nádražní	Průmyslový areál	3079	1058	2021
I/57	Průmyslový areál	Rudíkovy	3079	1039	2040
II/453	Hynčice	ul. B. Němcové	2696	630	2066
II/453	ul. B. Němcové	I/57	2577	609	1968
ul. K. Čapka	příjezd Žáry	I/57	1397	533	864
ul. Nemocniční	I/57	Nám. ČSA	611	229	382
ul. Opavická	ul. Nemocniční	ul. Opavická	209	29	180

ul. Míru	I/57	Nádražní	466	57	409
ul. Nádražní	most přes Opavici	ul. Osoblažská	465	99	366
ul. Osoblažská	žel. přejezd	Piskořov	370	67	303
ul. B. Němcové	II/453	I/57	72	21	51

Tabulka č. 6b: Počty vozidel v roce 2018 dle modelu společnosti SUDOP Praha, a.s.

2018					
silnice	od	do	suma	NA	OA
I/57	příjezd Krnov	ul. K Čapka	5301	1034	4267
I/57	ul. K Čapka	ul. B Smetany	5650	1352	4298
I/57	ul. B. Smetany	II/453	219	46	173
I/57	II/453	ul. Nádražní	370	80	290
I/57	ul. Nádražní	Průmyslový areál	146	80	66
I/57	Průmyslový areál	Rudíkovy	146	62	84
II/453	Hynčice	ul. B. Němcové	2848	638	2210
II/453	ul. B. Němcové	I/57	2724	616	2108
ul. K. Čapka	příjezd Žáry	I/57	1471	552	919
ul. Nemocniční	I/57	Nám. ČSA	633	235	398
ul. Opavická	ul. Nemocniční	ul. Opavická	214	33	181
ul. Míru	I/57	Nádražní	491	78	413
ul. Nádražní	řeky	ul. Osoblažská	489	103	386
ul. Osoblažská	žel. Přejezd	Piskořov	387	62	325
ul. B. Němcové	II/453	I/57	75	22	53
obchvat I/57	most přes Opavici	II/453	5211	1349	3862
obchvat I/57	II/453	Průmyslový areál	3130	1012	2118
obchvat I/57	průmyslový areál	Rudíkovy	3277	1074	2203

Obrázek č. 11: Výřez kartogramu dopravy (ŘSD, 2005)



Z provedených modelací a terénních průzkumů lze konstatovat, že dominantním zdrojem hluku a vibrací je silniční doprava na silnicích I/57 a II/453. Podél uvedených silnic se nachází celá řada objektů určených k bydlení, které jsou vystaveny poměrně značným hladinám akustického tlaku. Cílem záměru je tedy provést taková opatření, která zajistí snížení hlukové zátěže u chráněných objektů a která výrazně přispějí ke snížení hlukové zátěže obyvatelstva.

Dle Nařízení vlády č. 148/20006 Sb., o ochraně zdraví před nepříznivými účinky hluku a vibrací, § 11, odst. 4, se nejvyšší přípustná ekvivalentní hladina akustického tlaku A ve venkovním prostoru se stanoví **součtem základní hladiny hluku $L_{Aeq,T} = 50$ dB** a příslušné korekce pro denní nebo noční dobu a místo podle přílohy č. 3.

korekce:	- 10 dB	noční doba
	+ 10 dB	hlavní pozemní komunikace
	+ 20 dB	stará hluková zátěž z dopravy

Tabulka č. 7: Přehled výpočtových bodů pro hlukovou studii

číslo výp. bodu	umístění bodu, expozice vůči světovým stranám
1	rodinný dům č. p. 80 na ul. Krnovské, 2 m před východní fasádou, 3 m nad úrovní terénu
2	rodinný dům č. p. 186 na ul. Krnovské, 2 m před východní fasádou, 3 m nad úrovní terénu
3	rodinný dům č. p. 99 na ul. Krnovské, 2 m před východní fasádou, 3 m nad úrovní terénu
4	rodinný dům č. p. 99 na ul. Krnovské, 2 m před severní fasádou, 3 m nad úrovní terénu
5	rodinný dům č. p. 16 na ul. B. Smetany, 2 m před severní fasádou, 3 m nad úrovní terénu
6	rodinný dům č. p. 54 na ul. Vodní, 2 m před západní fasádou, 3 m nad úrovní terénu
7	rodinný dům č. p. 84 na ul. Osvobození, 2 m před jižní fasádou, 3 m nad úrovní terénu
8	rodinný dům č. p. 582 na ul. Osvobození, 2 m před severozápadní fasádou, 3 m nad úrovní terénu
9	rodinný dům č. p. 578 na ul. Osvobození, 2 m před jihovýchodní fasádou, 3 m nad úrovní terénu
10	rodinný dům č. p. 594 na ul. Osvobození, 2 m před severní fasádou, 3 m nad úrovní terénu
11	rodinný dům č. p. 594 na ul. Osvobození, 2 m před východní fasádou, 3 m nad úrovní terénu
12	řadový rodinný dům č. p. 362 na ul. Odboje, 2 m před západní fasádou, 3 m nad úrovní terénu
13	řadový rodinný dům č. p. 369 na ul. Odboje, 2 m před západní fasádou, 3 m nad úrovní terénu
14	rodinný dům č. p. 118 na ulici Osvobození, 2 m před východní fasádou, 3 m nad úrovní terénu

Z výpočtů prezentovaných v hlukové studii, která je přílohou č. 4 tohoto dokumentu a z provedené modelace lze dovodit, že:

- Hluková zátěž v roce 2015 vzroste oproti roku 2000 ve všech výpočtových bodech v denní i v noční době; v roce 2015 budou ve většině výpočtových bodů překročeny hygienické limity pro hluk ze silniční dopravy a to z důvodu nemožnosti využít korekci pro tzv. starou hlukovou zátěž.
- ve výpočtových bodech č. 1 - 4, 6, 8-11 a 14 v denní a ve výpočtových bodech č. 1-11 a 14 v noční době bude překročen hygienický limit, resp. v bodech č. 3 a 8-11 v noční době i mezní limit (60 dB v noci, 70 dB ve dne);

- ve výhledovém stavu (s obchvatem, r. 2018) nebude bez aplikace sekundárních protihlukových opatření dodržen hygienický limit ve výpočtových bodech č. 1 - 4 v denní a 1-5 v noční době;
- realizací sekundárních protihlukových opatření lze zajistit dodržení limitů pro hluk ze silniční dopravy ve výpočtových bodech č. 1 a č. 2 v denní i noční době.
- ve výpočtovém bodě č. 3 stále bude překročen mezní limit pro hluk ze silniční dopravy v noční době (60 dB); tento fakt nelze odstranit či zmírnit. Extrémní hluková zátěž souvisí s polohou chráněného objektu na hranici zkoumané pozemní komunikace, která se realizací posuzovaného záměru nezmění.

Výše uvedené výsledky signalizují, že posuzovaný záměr „Obchvat Města Albrechtice“ přispěje poměrně výrazně ke zlepšení hlukové situace v zástavbě, kterou je nyní silnice I/57 vedena jako průtah. Posuzované řešení obchvatu však neřeší jižní část města (po řeku Opavici), kde je pro splnění hlukových limitů nutné instalovat sekundární protihluková opatření (průhledné protihlukové stěny výšky 2,5 m). Prezentované vedení osy silnice I/57 rovněž neřeší hlukovou zátěž u domů situovaných u křižovatky silnice I/57 s ulicí B. Smetany, kde bude i nadále v noční době překračován nejvyšší přípustný limit pro hluk ze silniční dopravy.

1.4. Vliv na povrchové a podzemní vody

Posuzovaný záměr „Obchvat Města Albrechtice“ je liniovou stavbou, která poměrně zásadním způsobem změní organizaci dopravy na průtahu sídelním útvarem. Navržená trasa, která je situována v severo-j jižním směru nutně musí překonat vodoteč – řeku Opavici, která Městem Albrechtice protéká ve směru východo-západním.

Křížení vodoteče je plánováno v místě stávajícího mostu přes řeku s tím, že budou zachovány všechny parametry, které poskytuje současné přemostění (tedy rezervní kapacitu pro možné zvýšení hladiny vody ve vodoteči při povodňovém stavu). Napojení obchvatu (přeložky silnice I/57) na stávající silnici I/57 ve směru na Rudíkovy je provedeno tak, že nijak nevybočuje ze stávající trasy, která je vedena v blízkosti rybníka (situovaného na pravé straně ve směru na Rudíkovy). Ovlivnění povrchových vod tedy lze vyloučit.

Vliv na podzemní vody lze za stávajícího stupně poznání rovněž vyloučit. Možné riziko může vyvstat při výstavbě nového mostního objektu, kdy bude pravděpodobně nutné provést hloubkové založení. Toto riziko je rovněž vázáno na ohrožení vod povrchových (řeka Opavice). Při správném postupu prací lze možné ovlivnění jakosti vody v řece Opavici vyloučit.

1.5. Vlivy na půdu a horninové prostředí

Pozemní liniové stavby jsou stavbami s poměrně vysokými nároky na zábor pozemků využívaných k primární produkci popřípadě ostatních ploch. Nejinak tomu je i v případě posuzovaného obchvatu Města Albrechtice. Rozsah záborů závisí zejména na kategorii silnice, která je navržena, na počtu jízdnic pruhů a také na podmínkách vedení nivelety (nutnost překonávání terénních rozdílů, požadavek na dosažení požadovaných sklonů a nájezdů/sjezdů na mostní objekty, tunelové portály apod.).

Předmětný záměr zahrnuje celkem 2 významné (rozsáhlé) mostní objekty. Prvním (ve směru staničení) je most před Opavici, který je veden v niveletě stávající silnice I/57. Druhým mostem je most přes železniční trať. Tento objekt bude budován jako zcela nový, přičemž bude nutné zajistit patřičné zvýšení nivelety silnice I/57 v nájezdu na mostní objekt. Z tohoto důvodu jsou navrženy

poměrně široké a vysoké náspy, které zabírají plochy zejména orné půdy. Svrchní kulturní vrstva ornice sice bude v rámci přípravných staveb skryta, ale i přesto dojde k záboru zemědělsky využívaných ploch. Plán hospodárného využití ornice (dle požadavků zákona č. 334/1992 Sb., o ochraně zemědělského půdního fondu v platném znění a vyhlášky č. 13/1994 Sb., kterou se upravují některé podrobnosti ochrany zemědělského půdního fondu s přihlédnutím k § 10 a k příloze č. 5 vyhlášky).

Zájmová lokalita není součástí chráněného ložiskového území. Rovněž se zde nenachází chráněné výchozy hornin či významná naleziště nerostů.

1.6. Vlivy na faunu, flóru a ekosystémy

Vlivy na flóru

Území, kterým posuzovaný záměr prochází, je z části urbanizováno a z části využíváno jako zemědělská půda. V území dominují ruderalní druhy, včetně invazních. Zvláště chráněné druhy rostlin se v trase přeložky nevyskytují.

Trasa přeložky silnice I/57 se nedostává do střetu se žádným významnějším biotopem, s výjimkou lokálního biocentra situovaného okolo rybníka u stávající silnice I/57 ve směru na Třemešnou. Již ve stávajícím stavu je biocentrum pevně ohraničeno tělesem pozemní komunikace, což zůstane zachováno i při případné výstavbě obchvatu. Území je významné spíše pro hnízdní a potravní možnosti ptactva.

Vlivy na faunu

V rámci kompletace podkladů pro posouzení obchvatu Města Albrechtice v rámci procesu EIA, nebyl proveden faunistický průzkum. Při terénních pochůzkách nebyly rekognoskovány chráněné druhy živočichů, které by mohly být realizací záměru negativně ovlivněny. Jedním z podkladů byly i rešeršní práce hodnotící přítomnost chráněných živočišných taxonů v zájmovém území, jejichž výsledky byl negativní. Byl zjištěn pouze výskyt běžné ornitofauny (zpěvní ptáci) a také fauny svázané se zemědělsky využívanou krajinou. Ovlivnění těchto živočichů lze považovat za nevýznamné nebo jen málo významné.

Vlivy na ekosystémy

Území v trase přeložky je z části urbanizováno (od ZÚ po zástavbu u mostu přes Opavici) a následně je využíváno k zemědělské produkci. Pás okolo hráze rybníka je poměrně dosti ruderalizovaný, přičemž realizace navrhované přeložky by mohlo částečně omezit pronikání invazních druhů.

1.7. Vlivy na krajinu

Vlivy záměru „Obchvat Města Albrechtice“ na krajinu a krajinný ráz byly v náznaku popsány již v kapitolách uvedených výše (např. D.1.4). Vlivy a změny liniiových staveb jsou v krajině lehce rozpoznatelné a patří k nejvíce zásadním. Ovlivnění krajiny je vždy spojeno se spolupůsobením na více složek životního prostředí. V případě posuzovaného záměru se jedná zejména o ovlivnění významných krajinných prvků taxativně vyhlášených platnou legislativou (zákon č. 114/1992 Sb., v platném znění).

Poměrně negativním faktorem je okrajové ovlivnění vzrostlého stromořadí na hrázi rybníka, které bude dotčeno vedením obchvatu. Těleso pozemní komunikace, které je vedeno na náspu (místa vysokém až 8 m), bude v krajině poměrně významným objektem. Vzhledem k navrženému ozelenění (výsadbou široce kořenících stromů) neočekáváme významně negativní působení. Patrný bude také most přes železniční trať. Ve stávajícím stavu je křížení silnice a železnice řešeno jako úrovňové, což

z hlediska bezpečnosti a také vzhledem k plynulosti pohybu dopravního proudu, není vyhovující. Mostní objekt bude pravděpodobně řešen klasickou konstrukcí bez významnějších architektonických prvků (jedná se o železobetonový most).

Vlivy na krajinu a krajinný ráz tedy lze považovat za akceptovatelné.

1.8. Vliv na hmotný majetek a kulturní památky

Jak již bylo výše uvedeno, záměr „Obchvat Města Albrechtice“ v sobě zahrnuje nutnost provedení demolic některých objektů. Jedná se o objekty situované severně od řeky Opavice na levé straně od stávající silnice I/57. Objekty (s výjimkou jednoho) nejsou určeny k bydlení (jde o nevyužívaný průmyslový areál), a jsou nyní ve špatném technickém stavu (chátrají). Přesný rozsah demolic bude stanoven v dalších stupních projektové dokumentace, kdy bude provedena také majetkoprávní příprava stavby (případně výkupy objektů).

Vliv na chráněné objekty (kulturní památky, historicky či architektonicky významné objekty) lze vyloučit. Stavby tohoto charakteru se nacházejí v jiné lokalitě, než do které je navrženo provedení přeložky.

2. Komplexní charakteristika vlivů záměru na životní prostředí z hlediska jejich velikosti a významnosti a možnosti příhraničních vlivů

Předkládaný záměr „Obchvat Města Albrechtice“ představuje nevýrobní liniíovou stavbu. Těžiště záměru spočívá v odklonu dopravního proudu mimo hustě zastavěnou oblast Města Albrechtice (v úseku od autobusového nádraží po stávající železniční přejezd přes trať Město Albrechtice-Třemešná). Součástí záměru jsou dvě úroňové křižovatky (se stávající silnicí I/57 u mostu přes Opavici a se silnicí II/453) a dva větší mostní objekty (nahrazení stávajícího mostu přes Opavici, výstavba nového mostního objektu přes železniční trať). V rámci záměru bude upravena také zpevněná plocha u ulice B. Smetany, na které je projektováno parkoviště s normovými parkovacími stáními.

Vlivy vztahované k dotčenému území a k obyvatelstvu lze rozdělit na 2 skupiny, přičemž vlivy negativní lze účinně odstranit vhodnou organizací prací popřípadě technickými opatřeními.

Vlivy pozitivní:

- podstatné (řádové) snížení intenzity dopravy v úseku mezi mostem přes Opavici a křižovatkou se stávající silnicí II/453 a na to navazující snížení hladiny akustického tlaku (hluky) u objektů určených k bydlení;
- snížení množství emitovaných polutantů ve výše uvedené části zastavěného území;
- zvýšení bezpečnosti chodců pohybujících se podél stávající silnice I/57 v úseku od ZÚ po most přes Opavici výstavbou chodníků a snížením počtu vozidel v úseku severně od řeky Opavice a také výstavbou tzv. vstupních bran na příjezdu do města
- přispění k bezpečnosti osob (nejen se sníženou schopností pohybu a orientace) při přecházení přes silnici I/57 výstavbou ostrůvků a nasvětlením přechodů pro chodce s vodícími pásy pro orientaci osob se sníženou schopností pohybu a orientace;
- zajištění plynulého pohybu dopravního proudu po silnici I/57 vymístěním silnice mimo zastavěnou oblast Města Albrechtice
- úprava parteru lokality, v níž je navrženo křížení přeložky silnice I/57 se stávající silnicí I/57; výsadba zeleně v okolí místa realizace záměru
- koncepční řešení problematiky nevyužívaného a chátrajícího areálu (a jeho okolí), jehož některé objekty budou demolovány;

Vlivy negativní:

- krátkodobé snížení pohody bydlení při provádění stavebních prací (například pojezdem stavební mechanizace a dopravní techniky)
- zásah do krajinného rázu výstavbou nových antropogenních tvarů (náspy a zářezy silnice I/57, most přes železniční trať);
- neodstranění negativního vlivu dopravy ve zcela všech chráněných venkovních prostorech staveb (obchvat vyřeší podstatnou část Města Albrechtice; neřeší však chráněné objekty na vjezdu do města ve směru od Krnova)
- nutnost kácení dřevin (provedeno pouze v minimálním možném rozsahu)
- nutnost demolice několika objektů, které kolidují s navrženou trasou silnice I/57

Výrazné negativní účinky záměru v době výstavby se za předpokladu technologické kázně ze strany dodavatele a zodpovědného zpracování a dodržování plánu organizace výstavby v obytném území neprojeví. Vlivy na zdraví obyvatelstva budou dle zpracovaného autorizovaného hodnocení (viz. příloha č. 5) v době používání v souladu s požadavky platné legislativy.

Město Albrechtice se nachází v Moravskoslezském kraji v bezprostřední blízkosti státní hranice s Polskem (hranice zástavby města je vzdálena jen cca 0,250 km od státní hranice). Samotný záměr je od státní hranice vzdálen cca 1,7 km. Nejbližšími obcemi na polské straně hranice jsou obce Opawica a Lenarcice vzdálené od začátku úpravy posuzovaného záměru cca 1,5 km vzdušnou čarou.

Při výstavbě může (zejména v letních měsících) docházet ke zvýšení prašnosti. Tento lokálně rozpoznatelný jev je účinně odbouratelný pravidelným skrápěním staveniště v letních měsících.

Posuzovaný záměr „Obchvat Města Albrechtice“ je liniovou stavbou nevýrobního charakteru, která ve své podstatě nahrazuje stávající vedení silnice I/57 průtahem zástavbou Města Albrechtice. Dominantním způsobem ovlivnění životního prostředí je působení na hlukovou zátěž a kvalitu ovzduší. Vzhledem k faktu, že záměr je pouze nahrazením (zlepšením) stávajícího stavu, lze příhraniční působení vyloučit.

3. Charakteristika environmentálních rizik při možných haváriích a nestandardních stavech

Havárií je, dle § 2 e zákona č. 59/2006 Sb., o prevenci závažných havárií způsobených vybranými nebezpečnými chemickými látkami nebo chemickými přípravky v platném znění, mimořádná částečně nebo zcela neovladatelná časově a prostorově ohraničená událost, například závažný požár, únik nebo výbuch, která vznikla nebo jejíž vznik bezprostředně hrozí v souvislosti s užíváním objektu nebo zařízení, v němž je nebezpečná látka vyráběna, zpracovávána, používána, přepravována nebo skladována, a vedoucí k vážnému ohrožení nebo k vážnému dopadu na životy a zdraví lidí, hospodářských zvířat a životní prostředí, nebo k újmě na majetku.

Největším potencionálním ekologickým nebezpečím pro zájmové území jsou úniky ropných látek a olejů a jejich vsakování do podzemních i povrchových vod. To jednak při výstavbě, ale také při běžném automobilovém provozu, avšak zejména při haváriích dopravních prostředků přepravujících nebezpečné látky, kdy je pravděpodobný únik těchto látek do podzemních vod.

V době výstavby hrozí riziko úniku pohonných hmot a maziv ze stavebních strojů do rozestavěného (nezpevněného) tělesa silnice-tedy do půdního podloží, resp. úniky uvedených látek do přemostřované vodoteče (řeka Opavice). Vznik těchto nestandardních stavů lze eliminovat vhodnou organizací staveniště a dodržováním zásad bezpečnosti práce (například instalací úkapových van pod vozidla při odstavení, doplňováním pohonných hmot do stavební mechanizace pouze na plochách zpevněných resp. na plochách vybavených roštem pro zachycení případných úkapů, apod.).

V době provozu:

- **riziko havárie nákladních automobilů** převážejících pohonné hmoty nebo chemikálie je eliminováno existujícími mezinárodními pravidly pro označení a vybavení vozidel pro přepravu nebezpečných látek a systémem následného zásahu v případě vzniku podobných událostí v rámci integrovaného záchranného systému;
- **riziko přetěžování mostní konstrukce** nadměrnými náklady bude minimalizováno dopravním značením s upozorněním na maximální povolenou zátěž, se kterou může nákladní automobil vjet na mostní konstrukci;
- **riziko narušení mostní konstrukce** vlivem ztížených přírodních podmínek nebo vlivem dlouhotrvajících účinků eroze apod. bude eliminováno pravidelnými technickými kontrolami stavu mostní konstrukce.

4. Popis opatření k prevenci, vyloučení, snížení, popřípadě kompenzaci nepříznivých vlivů na životní prostředí

Při návrhu kompenzačních opatření je nutné mít na paměti, že liniové stavby představují v krajině poměrně zásadní a nejzřetelnější prvky, jejichž nepříznivé působení a negativní impakt na jednotlivé složky životního prostředí lze vhodnými opatřeními účinně omezit resp. eliminovat. Pozemní komunikace jsou stavbami, které jsou v krajině trvalé a de facto neměnné.

Veškerá rizika spojená se stavebními pracemi a s návozem stavebního materiálu budou za předpokladu správné organizace stavby eliminována. Při stavebních pracích bude dbáno na dodržování všech zásad ochrany vod. Investor stavby vytvoří v rámci zařízení staveniště podmínky pro třídění a shromažďování jednotlivých druhů odpadů v souladu se stávajícími předpisy v oblasti odpadového hospodářství. O vznikajících odpadech v průběhu stavby a způsobu jejich zneškodnění nebo využití bude vedena odpovídající evidence; součástí smlouvy se zhotovitelem stavby bude požadavek vznikající odpady v etapě výstavby nejprve nabídnout k využití. Nakládání s odpady bude provedeno v souladu s regulativy schváleného plánu odpadového hospodářství kraje.

Důsledně budou dodržovány podmínky vyjádření všech dotčených orgánů a organizací. Za účelem zamezení vniknutí škodlivých látek do jednotlivých složek životního prostředí budou kontrolována všechna riziková místa a neprodleně odstraňovány vzniklé úkapy závadných látek. Vliv na vegetaci v rámci stavby bude v dalších stupních projektové dokumentace řešen na základě zpracované inventarizace zeleně s minimalizací kácené zeleně (vycházející z dendrologického průzkumu). Dle platných norem bude řešena ochrana stromů, které nebudou stavbou dotčeny a pro které bude v dendrologickém průzkumu stanoven způsob ochrany. Bude rovněž zabezpečeno minimalizování prostoru dotčeného stavebními pracemi. Budou dodrženy podmínky zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny v platném znění.

Pro omezení možných negativních vlivů na okolní prostředí navrhuji zejména následující opatření:

- **Provedení náhradní výsadby za kácené dřeviny;** záměrem jsou dotčeny poměrně vzrostlé stromy, které musí být nahrazeny; na ZÚ je nutné provést úpravu parteru silnice I/57 (ulice Krnovská); na hrázi rybníka provést výsadbu dostatečného počtu dřevin obdobného druhového složení pro stabilizaci vodního režimu v lokalitě; násypy tělesa pozemní komunikace stejně jako zářezy (v zemědělské krajině pro stabilizaci svahů) ozelenit výsadbou široce kořenících dřevin (břízy apod.) a oset vhodnou travní směsí (kořenící, protierozní)

- **Provedení protihlukových opatření** k ochraně chráněných venkovních prostorů staveb (rodinné domy a obytné prostory, které mohou být dotčeny hlukem z přeložky silnice I/57); jedná se o:
 - o **výstavbu** průhledných **protihlukových stěn** výšky 2,5 m, které ochrání zejména rodinné domy na vpravo na začátku úpravy (v hlukové studii výpočtové body č. 1 a č. 2). Protihlukové stěny doporučuji opatřit tenkým svislým proužkováním (svislé proužky šířky cca 2-4 cm), aby bylo zabráněno střetům ptáků s protihlukovou zábranou;
 - o **výměnu oken** u objektů určených bydlení, které jsou v hlukové studii reprezentovány výpočtovými body č. 3 – 5 (jedná se o objekty situované bezprostředně u silnice I/57, u nichž není možné provést opatření k ochraně venkovního chráněného prostoru) za okna s vyšší neprůzvučností; konkrétní typ a míru neprůzvučnosti bude nutné stanovit v dalších stupních projektové dokumentace

Ochrana veřejného zdraví a zajištění pohody bydlení

V období výstavby eliminovat emise fyzikálních a chemických agens ze staveniště:

- kropením staveniště zejména v letních měsících, aby bylo zamezeno nadměrnému víření prachu v blízkosti residenčních objektů
- zajištěním čistoty pozemních komunikací a očištěním vozidel opouštějících staveniště; čištění pozemní komunikace musí být prováděno systematicky;
- vhodným rozmístěním mechanizace a strojů na staveništi;
- vypínáním motorů strojů;
- kontrolou technického stavu strojů a mechanizace;
- prováděním stavebních prací zejména v denní době; (vzhledem k rozsahu a charakteru záměru je možné práci v noci vyloučit)

V období používání silnice I/57 k negativnímu působení na veřejné zdraví pravděpodobně nedojde. V dalších stupních bude nutné blíže specifikovat polohu a provedení (materiál, barevné řešení) protihlukových stěn.

Ochrana vod

- zabránit úkapům ropných látek (a jejich následnému proniknutí do dešťové kanalizace, vodoteče nebo do půdního prostředí) z vozidel a mechanismů přítomných na staveništi například důsledným používáním úkapových van (pro zajištění úniku pohonných hmot, mazacích a hydraulických olejů);
- důsledně dbát na doplňování provozních kapalin (PHM, maziva) pouze na plochách zpevněných (popř. na úkapových roštech s připravenými sorbenty pro případ úniku látek);
- zajistit odvedení dešťových vod z navrženého parkoviště skrze lapol do dešťové kanalizace;

Ochrana přírody a ostatních složek životního prostředí

- odstavovat vozidla a stavební mechanizaci pouze na zpevněných plochách;
- kácení dřevin provádět mimo vegetační dobu (od 1.11. do cca 31.3.); za kácené dřeviny a mýcené křoviny provést odpovídající náhradní výsadbu (dle podmínek povolení kácení dřevin uděleného v rámci následných správních řízení);

- zajištění ochrany dřevin, které nejsou určeny ke kácení (dle ČSN 83 9061); chránit kořenový systém dřevin určených k ochraně a případně provést nápravná opatření k zajištění vitálního stavu dřevin;
- zpracovat plán hospodárného využití skryté ornice (dle zákona č. 334/1992 Sb., a navazujících předpisů, zejména vyhlášky č. 13/1994 Sb.); tento plán následně odpovědně dodržovat a o způsobu nakládání s ornici vést provozní evidenci (stavební deník);
- skryté podorniční vrstvy (ze zářezů) deponovat odděleně od humózní (orniční) vrstvy půdy;

5. Charakteristika použitých metod při hodnocení potenciálního impaktu

Při hodnocení bylo použito standardních metod a dostupných vstupních informací. Použitá metodika je zmíněna v rámci příslušných odborných kapitol, u obsáhlejších zpráv v přílohách. Jednotlivé vlivy na životní prostředí byly hodnoceny v porovnání s normovanými limity, které jsou obsaženy v právních předpisech pro složky životního prostředí. V oborech, nichž normované limity neexistují (např. posouzení vlivu na krajinný ráz), je předpokládán dopad verbálně zhodnocen a srovnán s dopady v případě vedení trasy jinými prostory.

Nejistoty a úplnost dat jsou diskutovány v následující kapitole D.6. Některé předpoklady, uvedené v této dokumentaci, nelze nyní zcela předpovědět a musí být řešeny během dalších etap projekčních prací (zpracování podrobné technické dokumentace ve stupních DÚR a DSP, zaměření trasy v terénu, detailní inženýrsko-geologický průzkum, dendrologický průzkum, pedologický průzkum s geochemickým vyhodnocením atd.).

Lze konstatovat, že použité metody poskytly dostatečně přesné a hodnotné údaje pro posouzení vlivu záměru „Obchvat Města Albrechtice“ na životní prostředí a veřejné zdraví.

6. Charakteristika nedostatků ve znalostech; neurčitostí, které se vyskytly při zpracování dokumentace

Zpracovatel vycházel při hodnocení vlivů posuzovaného záměru na životní prostředí z platné legislativy a souvisejících předpisů, dále z projekčních materiálů (DOPRAVOPROJEKT Ostrava, spol.s r.o., Ing. Vaverková) a dat poskytnutých objednatelem a též z vlastní rekognoskace in-situ. Podstatnou roli při hodnocení rozsahu impaktu záměru autor vycházel ze zkušeností s obdobnými záměry realizovanými na území České republiky i z vlastních průzkumů a rešerší zpracovaných pro obdobné záměry v blízkosti zájmové lokality.

V rámci přípravy podkladů pro hodnocení vlivu záměru „Obchvat Města Albrechtice“ na životní prostředí a veřejné zdraví, byly zpracovány dílčí odborné posudky. Nejpodstatnějším autorizovaným posouzením je hodnocení vlivu záměru na veřejné zdraví, jehož podkladem jsou rozptylová a hluková studie. Přesnost dílčích matematických modelací a predikcí je uvedena u každé z příložených příloh.

Při zpracování oznámení záměru „Obchvat Města Albrechtice“ podle zákona č. 100/2001 Sb., ve znění pozdějších předpisů, v rozsahu Přílohy č. 4 se s ohledem na charakter záměru, jeho umístění a technologii (navržené řešení) zásadní nedostatky ve znalostech nevyskytly.

E. Porovnání variant řešení záměru

Záměr „Obchvat Města Albrechtice“ je projekčně zpracován ve stupni investičního záměru. Podkladem pro tento stupeň projektové dokumentace byla technická studie zpracovaná v roce 2005 taktéž společností DOPRAVOPROJEKT Ostrava spol. s r.o., která zahrnovala několik variant vedení osy silnice I/57. Z předložených variant byla po dohodě orgánů státní správy, místních samospráv a objednatele vybrána varianta, která je popsána v tomto dokumentu. Překládání jiných (alternativních) variant nyní není možné. Výsledná varianta zohledňuje požadavky ochrany životního prostředí, plně vyhovuje platným technickým normám a je v souladu s legislativou České republiky.

Zvolené technické řešení zohledňuje požadavky obdržené od DOSS a jiných institucí při projednávání technického řešení a představuje také finančně akceptovatelné řešení.

Při studiu podkladů (a místy i v tomto dokumentu) se objevují zmínky o variantním vedení trasy obchvatu silnice I/57. Pro jednu z variant je v územním plánu ponechána územní rezerva, která by mohla být chápána jako alternativní trasa v případě, že by se vedení v ose (jak je představeno v tomto dokumentu) ukázalo jako nereálné. Vzhledem k faktu, že trasa v tzv. územní rezervě není projekčně zpracována, nebyla v tomto dokumentu nijak popisována ani posuzována. Obdobně nebyla uvažována varianta vedení silnice I/57 pod úrovní terénu (vzhledem ke schválené územně plánovací dokumentaci).

Možnou variantou je varianta nulová (no-action). Tato je však vzhledem k očekávanému růstu dopravních intenzit jeví jako poměrně problematické a do budoucna jen obtížně udržitelné. Variantu no-action je možné chápat jako variantu referenční.

F. Závěr

Na základě posouzení všech dostupných údajů předloženého záměru „Obchvat Města Albrechtice“, posouzení současného a výhledového stavu jednotlivých složek životního prostředí a s odkazem na související skutečnosti, lze konstatovat, že předložený záměr „Obchvat Města Albrechtice“ nemá zásadní negativní vliv na sledované složky životního prostředí ani na veřejné zdraví.

Vzhledem k výše uvedenému zpracovatelé Oznámení záměru navrhuji, aby příslušný úřad proces posuzování vlivu na životní prostředí u záměru „Obchvat Města Albrechtice“ ukončil již ve zjišťovacím řízení.

Datum zpracování:

březen 2010

Řešitelský tým:

Posouzení vlivu na veřejné zdraví: RNDr. Alexander Skácel, CSc.
autorizovaná osoba pro hodnocení zdravotních rizik dle zákona
č. 100/2001 Sb., v platném znění ve smyslu vyhlášky č. 353/2004 Sb.

Rozptylová studie: Ing. Milan Číhala, TESO Ostrava spol. s r.o.
držitel autorizace ke zpracování rozptylových studií č. j. 2164/740/03 ze dne
19.6.2003 vydaného Ministerstvem životního prostředí ČR; prodlouženo
rozhodnutím MŽP č. j. 1693/820/08/DK ze dne 6.6.2008

Biologický průzkum: Mgr. Jan Losík, Ph.D.
držitel autorizace dle § 45i a § 67 zákona č. 114/1992 Sb., v platném znění

Oznamovatel:

DOPRAVOPROJEKT Ostrava spol. s r. o.

Masarykovo nám. č. 5

702 00 Ostrava 1

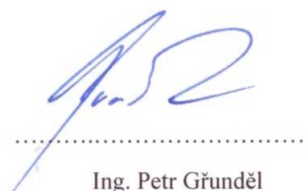
Ing. Petr Gřunděl, tel. 595 132 065, 724 344 117

Ing. Aleš Hanslík tel. 595 132 049; 739 064 455

Podpis zpracovatelů:



Ing. Aleš Hanslík



Ing. Petr Gřunděl

G. Všeobecně srozumitelné shrnutí netechnického charakteru

Předmětný záměr se ve své podstatě skládá ze dvou úseků. Prvním úsekem je úprava silnice I/57 ve stávající trase, tedy od začátku Města Albrechtice po most přes řeku Opavici. V tomto úseku se dnes nachází několik kolizních míst, která jsou v rámci záměru vyřešena. Od začátku úpravy do křížení řeky Opavice se jedná o rekonstrukci stávající silnice I/57 na požadovanou kategorii, rekonstrukci nevyhovujících křižovatek a vybudování oboustranných chodníků. Konec vedení trasy v zastavěném území je cca v km 1,0.

Druhou částí je úsek, v němž dochází k odklonu silnice I/57 do prostoru areálu někdejší provozovny lehkého průmyslu, dále po hrázi rybníka směrem k silnici II/453 severním směrem, přes železniční trať a dále k obci Třemešná. Úrovňová křižovatka se silnicí II/453 se nachází ve volném terénu v km 0,074 uzlového staničení 1513A032-1532A027. Průsečná křižovatka si vyžádá výškovou úpravu silnice II/453. Za křižovatkou se obchvat přibližuje k trati ČD č. 292 Krnov – Třemešná, podél které vede cca 400 m v souběhu. V km cca 2,6 kříží obchvat mimoúrovňově trať ČD ve velmi šikmém úhlu, což je limitujícím prvkem pro návrh výškového řešení.

Konec úpravy je v km 2,691. Stávající silnice I/57 bude na obchvat ve směru z centra města napojena odbočením trasy doprava křižovatkou tvaru T v km 2,392. Kategorie napojení je S 9,5/50. Stávající silnice I/57 bude po výstavbě obchvatu převedena do sítě komunikací III. tříd.

Pro posouzení významnosti možného vlivu na složky životního prostředí jsou však významné zejména hlavní komunikace, mostní objekty, protihlukové stěny, účelové komunikace. Délka trasy obchvatu je 2 691 m. Připravovaná stavba rozšiřuje stávající silnici na kategorii S 9,5/50, která je od začátku úpravy do km 0,313 modifikovaná. V úseku vedeném zástavbou s chodníky v km 0,313 – 0,818 je kategorie MS 9/50. Od km 0,818 je ve volném terénu navržena kategorie S 9,5/80.

První část řešeného obchvatu je vedena stávající zástavbou a druhá část je vedena volným terénem. Řešení nivelety navržené silnice I/57 je podmíněno na obou koncích úpravy napojením na stávající silnici I/57. Dalšími limitujícími prvky byly při návrhu výškového vedení stávající místní komunikace, vjezdy k domům a dodržení rezervy 1 m mezi spodní hranou mostu a výškou hladiny vody z řeky Opavici při stoletém průtoku (most přes řeku Opavici) a dále dodržení rezervy 0,50 m mezi spodní hranou nadjezdu nad tratí ČD a průjezdným profilem.

Silnice I/57

Začátek úpravy přeložky silnice I/57 byl umístěn cca 150 m před vjezdem na čerpací stanici (situovaná na pravé straně silnice ve směru od Krnova). Vzhledem k vedení trasy ve stávající stopě až k řece Opavici je za začátkem úpravy navržena vjezdová brána, která zklidní pohyb dopravního proudu na vjezdu do města.

Vjezdovou (neboli vstupní branou) se rozumí pravostranné vybočení jízdního pruhu směrem ke krajnici a vložení např. ostrůvku do tělesa silnice tak, aby vozidlo přijíždějící z nezastavěného území do obce (sídla, mezi zástavbu), bylo nuceno zklidnit svou jízdu na rychlost požadovanou v zástavbě (v obci).

Následuje křížení ul. Nemocniční a ul. K. Čapka. Kolizním místem je křížení ul. Míru a B. Smetany, kde se v nedostatečné vzdálenosti od sebe nacházejí dva přechody pro chodce, které způsobují kolize automobilů a chodců. Silnice I/57 dále pokračuje oboustrannou zástavbou až za most přes Opavici, kde se před křižovatkou s ulicemi B. Němcové a Osvobození odklání od stávající trasy vlevo přes (dnes nečinný) průmyslový areál. Existence dříve využívaných objektů vyvolává nutnost demolice, zejména objektů nevyužívaných k bydlení.

Za mostem v km 0,781⁵³ se nachází průsečná křižovatka silnice I/57 s ulicemi B. Němcové a Osvození (stáv. I/57), která má již nyní samostatné pruhy pro levé odbočení. V místě křižovatky jsou navrženy přechody pro chodce, které jsou (za účelem zvýšení bezpečnosti procházejících chodců) opatřeny dělicími ostrůvky.

Při průchodu trasy podél rybníka v km 1,087– 1,182 je nutné vybudovat násyp, který bude opatřen dlažbou z lomového kamene osazeného do cementové malty z důvodu zabezpečení proti podmáčení svahu a následného sesuvu. V hrázi rybníka je nutné vybudovat trubní propust pro odtok vody z rybníka.

Silnici II/453 kříží trasa obchvatu kolmo. Průsečná křižovatka si vyžádá výškovou úpravu silnice II/453. Křižovatka silnic I/57 a II/453 v km 1,313⁷⁰ je navržena jako průsečná se samostatnými levými odbočovacími pruhy.

V dalším průběhu vede trasa v souběhu s tratí ČD volným terénem, který tvoří převážně zemědělská půda. Konec úpravy je v km 2,691. Stávající silnice I/57 bude na obchvat ve směru z centra města napojena odbočením trasy doprava křižovatkou tvaru T v km 2,392.

Vozovka silnice I/57 bude odvodněná podélným a příčným sklonem vozovky do uličních vpustí v úseku od začátku úpravy do km cca 0,9. Pláň vozovky bude odvodněna podélnými trativody, které budou zaústěny do vpustí a kanalizačních šachet nově vybudované dešťové kanalizace šířky 400 mm. V začátku úpravy bude voda z kanalizace svedena přes odlučovač ropných látek do stávajícího melioračního kanálu, který je veden pod stávající benzinovou pumpou a část kanalizace bude vypuštěna přes odlučovač ropných látek do řeky Opavice.

Voda z komunikace bude ve volném terénu svedena do svahů, zakončených příkopy. Pláň vozovky bude odvodněná ze svahu do příkopů. Levostranný příkop bude sveden do nově vybudovaného propustku stávajícího melioračního kanálu v km 1,78. Pravá strana komunikace bude odvodněna do terénu. V dalším úseku bude komunikace odvodněna oboustrannými příkopy do propustku stávajícího melioračního kanálu v km 2,096. Pravá strana komunikace bude odvodněna stávajícím způsobem. Křížidla mostu přes trať budou odvodněna do rigolů podél zdi. Odvodnění připojení stávající silnice I/57 bude zajištěno nově vytvořeným levostranným příkopem, který bude napojen na stávající příkop svedený do stávajícího melioračního kanálu.

Silnice II/453

V km 1,313⁷⁰ kříží silnice II/453 trasu obchvatu kolmo. Celková délka úpravy je 200 m. V celé délce úpravy se jedná o výškovou úpravu ve stávající ose a rekonstrukci křižovatky s doplněním o odbočující jízdní pruhy. Kategorie silnice je S 7,5/50.

Chodníky

V úseku od km 0,334 za křižovatkou v km 0,781⁵³ budou podél obou stran rozšířené silnice I/57 nově vybudovány chodníky. Přechody pro chodce jsou navrženy bezbariérové a navazují na přechody pro chodce, které jsou v rámci objektu silnice I/57 umístěny na dělicích ostrůvcích. Chodníky směrově a výškově navazují na chodníky podél napojených místních komunikací.

Most přes řeku Opavici

Most převádí navrhovanou komunikaci přes řeku Opavici. Jedná se o jednopolový most s délkou přemostění 32,10 m v ose komunikace. Šířkově respektuje uspořádání převáděné komunikace. Most nahrazuje původní most se středovým pilířem, který bude snesen v rámci objektu demolice. Most je navržen na převedení O₁₀₀ řeky Opavice. Pro konstrukci mostovky je s přihlédnutím na rozpětí a druh překračované překážky zvolena spřažená železobetonová deska s předpjatými tyčovými

prefabrikáty. Nosná konstrukce má vzhledem k rozpětí poměrně malou stavební výšku. Založení je navrženo na gravitačních opěrách, případné hlubinné založení bude upřesněno na základě geologického průzkumu. Navázání na stávající opěrné zdi podél toku je řešeno křídly mostu.

Ve stávajícím stavu je pouze část koryta řeky Opavice smáčena. Za normálního stavu nesmáčená část koryta slouží jako plocha kudy je za zvýšeného průtoku převedeno zvýšené množství vody v korytě. Stávající most je konstruován s jedním pilířem umístěným v korytě toku, na pomezí smáčené a nesmáčené části. Most ve výhledovém stavu je navržen bez tohoto pilíře, což může přinést spíše pozitivní efekt při zvýšení hladiny v toku (nezadržování větších předmětů splavovaných řekou - stromů, větví apod.).

Most na I/57 přes trat' ČD

Most převádí navrženou silnici I/57 nad stávající jednokolejnou železniční tratí. Vzdálenosti a rozmístění opěr a podpěr a výška mostu nad terénem jsou voleny vzhledem k průjezdnému profilu železnice, resp. k pozemkům železnice. Pro konstrukci mostovky je s přihlédnutím na rozpětí a druh překračované překážky zvolen monolitický spojité trámy s náběhy nad mezilehlými pilíři. Nosná konstrukce má vzhledem k rozpětí poměrně malou stavební výšku, čímž bylo možné minimalizovat výšky přílehajících násypů. Situačně jsou křídla (opěrné zdi) navazující na krajní opěry ze strany dráhy vzdálené minimálně 6,0 m od osy koleje a mezilehlé pilíře minimálně 3,0 m od osy koleje na základě požadavku ČD.

Odvodnění mostu bude zajištěno sklonovými poměry na mostě, resp. převáděné silnice. Voda bude mimo most odváděna prostřednictvím soustavy odvodňovačů a odvodňovacích potrubí. Odvodnění křídel, resp. opěrných zdí bude řešeno žlaby podél pat těchto objektů s napojením do stávajících kanálů. Detailně bude odvodnění řešeno v dalším stupni, v případě, že při podrobnějším zaměření území bude potřeba vodu svést do příkopů podél železniční trati, budou tyto podél opěrných zdí zpevněny.

Silniční kanalizace v km 0,140-0,700

Vozovka silnice I/57 bude odvodněna podélným a příčným sklonem do uličních vpustí. Pláň vozovky bude odvodněna podélnými trativody, které budou zaústěny do vpustí a kanalizačních šachet nově vybudované dešťové kanalizace DN 400. Část kanalizace na začátku úseku bude vypuštěná přes odlučovač ropných látek do stávajícího melioračního kanálu, který je veden pod stávající benzinovou pumpou a část kanalizace bude vypuštěna přes odlučovač ropných látek do řeky Opavice. Předpokládaná délka silniční kanalizace je 570 m.

Lze konstatovat, že stavba obchvatu přispěje ke snížení hlukové zátěže v zástavbě severně od řeky Opavice směrem na Rudíkovy. Přeložení silnice I/57 mimo stávající průtah si vyžádá demolice několika objektů, kácení několika kusů stromů a také zábor zemědělsky využívaných ploch. Z hlediska technického stavba splňuje všechny požadované náležitosti a také dodržuje (zákonem, vyhláškami a normami) požadované limity.

H. Přílohy

Příloha č. 1: Vyjádření stavebního úřadu Města Albrechtice k navrhovanému záměru z hlediska územně plánovací dokumentace

Příloha č. 2: Vyjádření Krajského úřadu Moravskoslezského kraje k možnému ovlivnění soustavy NATURA 2000

Příloha č. 3: Rozptylová studie

Příloha č. 4: Hluková studie

Příloha č. 5: Posouzení vlivu záměru na veřejné zdraví

Příloha č. 6: Situace stavby v katastrální mapě

Příloha č. 7: Biologický průzkum

1. Seznam obrázků

Obrázek č. 1: Orientace předmětného záměru ve výřezu mapy

Obrázek č. 2: Objekty ÚSES v předmětné lokalitě (výřez z ÚPD)

Obrázek č. 3: Poloha chráněných území v okolí Města Albrechtice

Obrázek č. 4: Poloha lokalit soustavy Natura 2000 v širším okolí zájmového území

Obrázek č. 5: Výřez mapy potenciální přirozené vegetace (Neuhäuslová, Z. et.al)

Obrázek č. 6: Poloha starých ekologických zátěží v širším okolí předmětné lokality

Obrázek 7: Výřez mapy klimatických regionů se znázorněním polohy zájmového území

Obrázek č. 8: Vodní toky v předmětné lokalitě

Obrázek č. 9: Oblast rozlivu řeky Opavice v centrální a západní části Města Albrechtice (výřez z ÚPD)

Obrázek č. 10: Půdní typy na zájmové lokalitě dle (Tomášek, M., Půdy České republiky)

Obrázek č. 11: Výřez kartogramu dopravy (ŘSD, 2005)

2. Seznam tabulek a grafů

Tabulka č. 1: Klimatické charakteristiky zájmového území

Tabulka č. 2: Orientační průměrné roční koncentrace znečišťujících látek v dotčené lokalitě

Tabulka č. 3: Ukazatele jakosti vody v profilu Krnov

Tabulka č. 4: Počty vozidel dle ŘSD

Tabulka č. 5a: Počty vozidel v roce 2015 dle modelu společnosti SUDOP Praha, a.s.

Tabulka č. 5b: Počty vozidel v roce 2018 dle modelu společnosti SUDOP Praha, a.s.

Tabulka č. 6: Přehled výpočtových bodů pro hlukovou studii

I. Použitá literatura

- Quitt, E.: Klimatické oblasti Československa. ČSAV, Brno 1971.
- Culek, M.: Biogeografické členění České republiky. Enigma, Praha 1995. 347 s. ISBN 80-85368-80-3
- Lapčík, V.: Oceňování antropogenních vlivů na životní prostředí. Ediční středisko VŠB, Ostrava 1996. 1.vydání ISBN 80-7078-316-8
- Neuhäselová, Z.: Mapa potencionální přirozené vegetace české republiky, Academia, Praha, 1998.
- Olmer, M.; Kessler, J.: Hydrogeologické rajóny. Státní zemědělské nakladatelství, Praha 1990. ISBN 80-209-0114-0
- Říha, J.: Posuzování vlivů na životní prostředí. Vydavatelství ČVUT, Praha 2001. ISBN 80-01-02353-2
- Tomášek, M.: Půdy České republiky. Český geologický ústav, Praha 2000. 67 s. ISBN 80-7075-403-6

Elektronické informační zdroje

- <http://geoportal.cenia.cz/mapmaker/>
- http://www.nature.cz/natura2000-design3/web_lokality.php
- http://tomcat.cenia.cz/eia/view.jsp?view=eia_cr&query=MSK
- <http://www.mesto-albrechtice.cz/cz/?page=mapa2>

Legislativa

- Zákon č. 17/1992 Sb., o životním prostředí, ve znění pozdějších předpisů
- Zákon č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, ve znění pozdějších předpisů
- Zákon č. 258/2000 Sb., o ochraně veřejného zdraví a o změně některých souvisejících zákonů, ve znění pozdějších předpisů
- Zákon č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí a o změně některých souvisejících zákonů (zákon o posuzování vlivů na životní prostředí), ve znění pozdějších předpisů
- Zákon č. 185/2001 Sb., o odpadech a o změně některých dalších zákonů, ve znění pozdějších předpisů
- Zákon č. 334/1992 Sb., o ochraně zemědělského půdního fondu v platném znění
- Zákon č. 254/2001 Sb., o vodách a o změně některých zákonů (vodní zákon), ve znění pozdějších předpisů
- Zákon č. 86/ 2002 Sb., o ochraně ovzduší a o změně některých dalších zákon (zákon o ochraně ovzduší), ve znění pozdějších předpisů
- Zákon č. 59/2006 Sb., o prevenci závažných havárií způsobených vybranými nebezpečnými látkami nebo chemickými přípravky
- Vyhláška MZ č. 252/2004 Sb., kterou se stanoví hygienické požadavky na pitnou a teplou vodu a četnost a rozsah kontroly pitné vody
- Vyhláška MŽP č. 13/1994 Sb., kterou se upravují některé podrobnosti ochrany zemědělského půdního fondu
- Vyhláška MŽP č. 381/2001 Sb., kterou se stanoví Katalog odpadů, Seznam nebezpečných odpadů a seznamy odpadů a států pro účely vývozu, dovozu a tranzitu odpadů a postup při udělování souhlasu k vývozu, dovozu a tranzitu odpadů (Katalog odpadů)
- Vyhláška MZe č. 470/2001 Sb., kterou se stanoví seznam významných vodních toků a způsob provádění činností souvisejících se správou vodních toků
- Nařízení vlády č. 148/2006 Sb., o ochraně zdraví před nepříznivými účinky hluku a vibrací
- Nařízení vlády č. 350/2002 Sb., kterým se stanoví imisní limity a podmínky a způsob sledování, posuzování, hodnocení a řízení kvality ovzduší
- Nařízení vlády č.71/2003 Sb., o stanovení povrchových vod vhodných pro život a reprodukci původních druhů ryb a dalších vodních živočichů a o zjišťování a hodnocení stavu jakosti těchto vod
- Nařízení vlády č. 60/2004 Sb., kterým se mění nařízení vlády č. 350/2002 Sb., kterým se stanoví imisní limity a podmínky a způsob sledování, posuzování, hodnocení a řízení kvality ovzduší

Příloha č. 1: Vyjádření stavebního úřadu Města Albrechtice k navrhovanému
záměru z hlediska územně plánovací dokumentace



Městský úřad Město Albrechtice
Odbor stavební úřad a územní plánování
Náměstí ČSA 10, 793 95 Město Albrechtice

NAŠE ZN.: Mě/SÚ/3676/355/09/Vop

VYŘIZUJE: Ing. Dušan Vopelka
TEL.: 554 637 365
FAX: 554 652 144
E-MAIL: d.vopelka@mesto-albrechtice.cz

DOPRAVOPROJEKT Ostrava, spol. s r.o.
(IČ: 42767377)
Masarykovo náměstí 5/5
702 00 Ostrava – Moravská Ostrava

DATUM: **2009-08-11**

Věc: **VYJÁDRĚNÍ**

Městský úřad Město Albrechtice, odbor stavební úřad a územní plánování, příslušný dle § 13 odst.1 písm. g) zákona číslo 183/2006 Sb., o územním plánování a stavebním řádu (dále jen „stavební zákon“), podle § 15 odst. 2 stavebního zákona

s d ě l u j e,

že navrhovaná stavba „OBCHVAT MĚSTA ALBRECHTICE“ umístěná na pozemcích v kat. území Město Albrechtice, je v souladu se záměry územního plánování v městě Město Albrechtice, kat.území Město Albrechtice.

MĚSTSKÝ ÚŘAD
ODBOR STAVEBNÍ ÚŘAD
A ÚZEMNÍ PLÁNOVÁNÍ
793 95 MĚSTO ALBRECHTICE ①

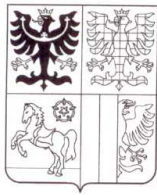
Ing. Dušan Vopelka
Vedoucí odboru stavebního úřadu
a územního plánování

Rozdělovník :

- adresát
- spis – stavební úřad

IČO: 296228 DIČ: CZ00296228
BANKOVNÍ SPOJENÍ: KB Praha a.s., pobočka Krnov 94-2835900217/0100

Příloha č. 2: Vyjádření Krajského úřadu Moravskoslezského kraje k možnému ovlivnění soustavy NATURA 2000 (§ 45i, 45h zák. č. 114/1992 Sb. v platném znění)



KRAJSKÝ ÚŘAD
MORAVSKOSLEZSKÝ KRAJ
Odbor životního prostředí a zemědělství
28. října 117, 702 18 Ostrava



Váš dopis zn.:

Ze dne:

Čj: MSK 132988/2009
Sp. zn.: ŽPZ/32641/2009/Bil
204 S5

Vyřizuje: Ing. Kateřina Bílecká

Telefon: 595 622 385

Fax: 595 622 396

E-mail: katerina.bilecka@kr-moravskoslezsky.cz

Datum: 2009-08-10

DOPRAVOPROJEKT OSTRAVA

Masarykovo náměstí 5

702 00 Ostrava

„Obchvat Města Albrechtice“ – stanovisko podle § 45i zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, ve znění pozdějších předpisů.

Krajský úřad Moravskoslezského kraje, odbor životního prostředí a zemědělství (dále jen „krajský úřad“), příslušný podle § 77a odst. 3 písm. w) zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, ve znění pozdějších předpisů (dále „zákon“), na základě vaší žádosti doručené dne 30. 7. 2009, vydává v souladu s ustanovením § 45i odst. 1 zákona, toto stanovisko:

Krajský úřad posoudil předloženou žádost a dospěl k závěru, že realizace záměru „Obchvat Města Albrechtice“, který spočívá v přeložení silnice I/57 mimo zastavěnou část obce, **nemůže mít významný vliv** na evropsky významné lokality (stanovené nařízením vlády č. 132/2005 Sb., kterým se stanoví národní seznam evropsky významných lokalit, ve znění nařízení vlády č. 301/2007 Sb.), ani na ptáčích oblastech, jelikož se v blízkosti záměru žádná z těchto lokalit nenachází.

KRAJSKÝ ÚŘAD
Moravskoslezský kraj
odbor životního prostředí
a zemědělství
- 3 -

Ing. Jan Filgas
vedoucí oddělení
ochrany přírody a zemědělství

tel: 595 622 222

IČ: 70890692

Bankovní spojení: Česká spořitelna, a. s. – centrála Praha

fax: 595 622 126

DIC: CZ70890692

č. účtu: 1650676349/0800

Úřední hodiny Po a St 9.00–17.00; Út, Čt a Pá 9.00–14.30

 www.kr-moravskoslezsky.cz

Příloha č. 3: Rozptylová studie

Příloha č. 4: Hluková studie

Příloha č. 5: Posouzení vlivu záměru na veřejné zdraví

Příloha č. 6: Situace stavby v katastrální mapě

Příloha č. 7: Biologický průzkum