

# OKRUŽNÍ KŘIŽOVATKA NA SIL. II/474 A I/48

## OZNÁMENÍ ZÁMĚRU

(ZPRACOVÁNO PODLE § 6 ZÁKONA Č. 100/2001 SB. O POSUZOVÁNÍ VLIVŮ  
NA ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ V PLATNÉM ZNĚNÍ S OBSAHEM A ROZSAHEM DLE PŘÍLOHY  
Č. 3 ZÁKONA Č. 100/2001 SB.)



duben 2008

Technoprojekt, a.s.  
Havlíčkovo nábřeží 38  
730 16 Ostrava  
Česká republika

**Divize:** Ekologie, dopravní stavby, geodézie  
**Zakázkové číslo:** 538-31385

# OKRUŽNÍ KŘIŽOVATKA NA SIL. II/474 A I/48

## OZNÁMENÍ ZÁMĚRU

(zpracováno podle § 6 zákona č. 100/2001 Sb. o posuzování vlivů  
na životní prostředí v platném znění s obsahem a rozsahem  
dle přílohy č. 3 zákona č. 100/2001 Sb.)

**Oznamovatel:** Správa silnic Moravskoslezského kraje,  
příspěvková organizace  
Středisko Frýdek-Místek  
Horymírova 2287  
738 33 Frýdek-Místek

**Vypracoval:** Ing. Josef Beneš  
autorizace č.j.42626/ENV/06  
ze dne 21.6.2006  
tel.: 597 464 453  
e-mail: [josef.benes@technoprojekt.cz](mailto:josef.benes@technoprojekt.cz)

**Spolupráce:** RNDr. Vladimír Suk  
Ing. Lenka Landová

Ostrava, duben 2008

Archivní číslo: 538-31385-0-1  
Počet stránek: 52  
Počet příloh: 8

**OBSAH:**

<b>A. ÚDAJE O OZNAMOVATELI .....</b>	<b>7</b>
<b>B. ÚDAJE O ZÁMĚRU .....</b>	<b>8</b>
<b>I. ZÁKLADNÍ ÚDAJE .....</b>	<b>8</b>
1. Název záměru a jeho zařazení dle přílohy č. 1, zákona č. 100/2001 Sb. o posuzování vlivů na ŽP v platném znění .....	8
2. Kapacita záměru .....	8
3. Umístění záměru.....	9
4. Charakter záměru a možnost kumulace jeho vlivů s jinými záměry .....	9
5. Zdůvodnění potřeby záměru a jeho umístění, včetně zvažovaných variant .....	9
6. Stručný popis technického a technologického řešení záměru .....	10
7. Předpokládaný termín zahájení a ukončení stavby.....	13
8. Výčet dotčených územně samosprávných celků.....	13
9. Výčet navazujících rozhodnutí podle §10 odst. 4 a správních úřadů, které budou tato rozhodnutí vydávat.....	13
<b>II. ÚDAJE O VSTUPECH .....</b>	<b>14</b>
1. Půda .....	14
2. Voda.....	15
3. Ostatní surovinové a energetické zdroje .....	15
a) Elektrická energie.....	15
4. Nároky na dopravní a jinou infrastrukturu .....	15
<b>III. ÚDAJE O VÝSTUPECH.....</b>	<b>16</b>
1. <b>Ovzduší.....</b>	<b>16</b>
<i>Období výstavby.....</i>	<i>16</i>
<i>Období provozu.....</i>	<i>16</i>
2. <b>Odpadní vody .....</b>	<b>17</b>
<i>Dešťové vody .....</i>	<i>17</i>
3. <b>Odpady .....</b>	<b>18</b>
a) <i>Odpady vznikající při výstavbě.....</i>	<i>18</i>
b) <i>Odpady vznikající při provozu.....</i>	<i>19</i>
4. <b>Hluk .....</b>	<b>20</b>
a) <i>Období výstavby.....</i>	<i>20</i>
b) <i>Období provozu .....</i>	<i>20</i>
5. <b>Vibrace .....</b>	<b>25</b>
6. <b>Záření radioaktivní a elektromagnetické.....</b>	<b>25</b>
7. <b>Rizika havárií vzhledem k navrženému použití látek a technologií.....</b>	<b>25</b>
<b>C. ÚDAJE O STAVU ŽIVOTNÍHO PROSTŘEDÍ V DOTČENÉM ÚZEMÍ.....</b>	<b>27</b>
1. <b>Výčet nejzávažnějších environmentálních charakteristik dotčeného území.....</b>	<b>27</b>
a) <i>Chráněná území.....</i>	<i>27</i>
b) <i>Ochranná pásma.....</i>	<i>28</i>
c) <i>Územní systémy ekologické stability(ÚSES).....</i>	<i>28</i>
d) <i>Významné krajinné prvky.....</i>	<i>29</i>
e) <i>Natura 2000.....</i>	<i>29</i>
f) <i>Území historického, kulturního nebo archeologického významu.....</i>	<i>30</i>
g) <i>Obyvatelstvo .....</i>	<i>31</i>
h) <i>Krajina, krajinný ráz.....</i>	<i>31</i>
i) <i>Území zatěžované nad míru únosného zatížení.....</i>	<i>31</i>

j) <i>Staré ekologické zátěže, extrémní poměry v území</i> .....	31
<b>2. Stručná charakteristika stavu složek životního prostředí v dotčeném území, které budou pravděpodobně ovlivněny</b> .....	<b>31</b>
2.1 <i>Klima, ovzduší</i> .....	31
2.2 <i>Voda</i> .....	32
2.3 <i>Půda, horninové prostředí</i> .....	32
2.4 <i>Flora a fauna</i> .....	33
<b>3. Celkové zhodnocení kvality životního prostředí v dotčeném území z hlediska jeho únosného zatížení</b> .....	<b>33</b>
<b>D. ÚDAJE O VLIVECH ZÁMĚRU NA VEŘEJNÉ ZDRAVÍ A NA ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ</b> .....	<b>34</b>
<b>1. Charakteristika možných vlivů a odhad jejich velikosti, složitosti a významnosti</b> .....	<b>34</b>
a) <i>Vlivy na obyvatelstvo – odhad zdravotního rizika</i> .....	34
b) <i>Vlivy na ovzduší</i> .....	38
c) <i>Vliv na vodu</i> .....	39
d) <i>Vlivy na půdu, území a geologické podmínky</i> .....	39
e) <i>Vliv na floru a faunu</i> .....	40
g) <i>Vlivy na ekosystémy</i> .....	40
h) <i>Vlivy na antropogenní systémy, jejich složky a funkce</i> .....	40
i) <i>Vliv na estetické kvality území</i> .....	41
j) <i>Vliv na rekreační využití území</i> .....	41
k) <i>Vlivy hluku a záření</i> .....	41
<b>2. Rozsah vlivů vzhledem k zasaženému území a populaci</b> .....	<b>42</b>
<b>3. Údaje o možných významných a nepříznivých vlivech přesahující státní hranice</b> .....	<b>42</b>
<b>4. Opatření k prevenci, vyloučení, snížení popřípadě kompenzace nepříznivých vlivů na životní prostředí</b> .....	<b>42</b>
<b>5. Charakteristika nedostatků ve znalostech a neurčitosti, které se vyskytly při specifikaci vlivů</b> .....	<b>44</b>
<b>E. POROVNÁNÍ VARIANT ŘEŠENÍ ZÁMĚRU</b> .....	<b>45</b>
<b>F. DOPLŇUJÍCÍ ÚDAJE</b> .....	<b>48</b>
<b>G. SHRUTÍ NETECHNICKÉHO CHARAKTERU</b> .....	<b>48</b>
<b>H. ZÁVĚR</b> .....	<b>51</b>
<b>I. PŘÍLOHY</b> .....	<b>52</b>

**Seznam použitých zkratk:**

ADR	dohoda o přepravě nebezpečných nákladů
BPEJ	bonitovací půdně ekologická jednotka
CO	oxid uhelnatý
C <sub>x</sub> H <sub>y</sub>	uhlovodíky
ČBÚ	Český báňský úřad
ČHMÚ	Český hydrometeorologický ústav
ČNR	Česká národní rada
ČOV	čistírna odpadních vod
ČR	Česká republika
ČSN	česká státní norma
ČÚBP	Český úřad bezpečnosti práce
CHLU	chráněné ložiskové území
dB	decibel
DNA	deoxyribonukleová kyselina
ECONET	evropská ekologická síť
EU	evropská unie
EVL	evropsky významná lokalita
HPJ	hlavní půdní jednotka
CHLU	chráněné ložiskové území
CHKO	chráněná krajinná oblast
CHOPAV	chráněná oblast pro podzemní akumulaci vod
JTÚ	jemné terénní úpravy
KR	klimatický region
kW	kilowatt
L <sub>Aeq</sub>	ekvivalentní hladina hluku
LBC	lokální biocentrum
LBK	lokální biokoridor
MOK	malá okružní křižovatka
MŽP	ministerstvo životního prostředí
NN	nízké napětí
NO <sub>x</sub>	oxidy dusíku
N <sub>2</sub> O	oxid dusný
NO	oxid dusnatý
NO <sub>2</sub>	oxid dusičitý
NPP	národní přírodní památka
NRBC	nadregionální biocentrum
OOP	orgán ochrany přírody
OOV	ostravský oblastní vodovod
OZKO	oblast se zhoršenou kvalitou ovzduší
PHM	pohonné hmoty
PO	ptačí oblast
POV	plán organizace výstavby
PP	přírodní památka
PR	přírodní rezervace
ppb	miliardtina části (part per billion)
ppm	milióntina části (part per million)
PZ	průmyslová zóna

RBC	regionální biocentrum
RBK	regionální biokoridor
Rtg	rentgenové záření
STL	středotlaké plynové potrubí
THP	technickohospodářský pracovník
TNV	těžké nákladní vozidlo
ÚPA	území podnikatelských aktivit
ÚSES	Územní systém ekologické stability
VDJ	vodojem
VKP	významný krajinný prvek
VOC	těkavé organické látky
WHO	světová zdravotnická organizace
ZCHÚ	zvláště chráněné území
ZPF	zemědělský půdní fond
ŽP	životní prostředí

**A. ÚDAJE O OZNAMOVATELI**

**Obchodní jméno:** Správa silnic Moravskoslezského kraje,  
příspěvková organizace  
středisko Frýdek-Místek

**IČO:** 00095711

**Sídlo:** Horymírova 2287  
738 33 Frýdek-Místek

**Jméno, příjmení a bydliště  
oprávněného zástupce oznamovatele:** Ing. Radomír Vlk

Zastoupený na základě plné moci ze dne 21.9.2007

Projekční kancelář Viaprojekt s.r.o.  
Na obvodu 41  
703 00 Ostrava - Vítkovice

Zastoupená jednatelem společnosti  
Ing. Jiřím Pokorným

## B. ÚDAJE O ZÁMĚRU

### I. ZÁKLADNÍ ÚDAJE

1. **Název záměru a jeho zařazení dle přílohy č. 1, zákona č. 100/2001 Sb. o posuzování vlivů na ŽP v platném znění**

#### **Okružní křižovatka na silnici II/474 a I/48**

Předkládaný záměr lze dle přílohy č. 1 zákona č. 100/2001 Sb. o posuzování vlivů na životní prostředí zařadit 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)**

*a dle ustanovení § 4 odst.1 písm. d) ve vztahu k*

**bodu 10.6 Skladové a obchodní komplexy včetně nákupních středisek, o celkové výměře nad 3000 m<sup>2</sup> zastavěné plochy; parkoviště nebo garáže s kapacitou nad 100 parkovacích stání v součtu pro celou stavbu**

kde státní správu v oblasti posuzování vlivů na životní prostředí vykonává Krajský úřad Moravskoslezského kraje.

### 2. Kapacita záměru

Záměrem investora je vybudovat namísto stávající průsečné křižovatky silnic II/474 (*Havířov – Hnojník*) a I/48 (*Frýdek-Místek – Český Těšín*) křižovatku okružní. Součástí navrhované stavby je rovněž vybudování autobusových zastávek meziměstské linkové dopravy včetně obratiště autobusů a dále vybudování 29 parkovacích míst pro osobní automobily (včetně dvou stání pro osoby tělesně postižené). Realizace stavby si vyžádá přeložku stávajícího vedení NN, přeložku plynovodu STL a přeložku metalických kabelů Telefonica O2. V rámci stavby bude vybudováno veřejné osvětlení. Terén na rozhraní komunikací, chodníků a parkovišť bude ohumusován a následně zatravněn.

*tabulka č. 1- Kapacitní ukazatele záměru*

komunikace	5400 m <sup>2</sup>
chodníky	1237 m <sup>2</sup>
počet parkovacích míst	27+2
přeložka STL plynovodu	83 m
přeložka vedení NN	225 m
přeložka sítí Telefonica O2	200 m
veřejné osvětlení	560 m
nový propustek	43 m



### 3. Umístění záměru

<b>Místo stavby:</b>	centrum obce Třanovice parc.č. 14/1, 14/11, 17/5, 17/6, 18, 809/5, 809/7, 832/1, 832/5, 832/7, 833, 834, 835/1, 1276/4, 1709/2, 1710/1, 1710/2, 1710/3, 1710/4, 1711/2, 1721/1, 1724/1, 1724/3, 1730/1, 1731/4, 1734/5, 1731/6, 1735/1, 1735/2, 1735/3, 1736/1, 1736/2, 1736/3, 1736/4, 1803/8, 1803/9
<b>Katastrální území:</b>	Třanovice
<b>Obec:</b>	Třanovice
<b>Kraj:</b>	Moravskoslezský
<b>Stavební úřad:</b>	Hnojník

### 4. Charakter záměru a možnost kumulace jeho vlivů s jinými záměry

V rámci navrhovaného záměru bude namísto stávající průsečné křižovatky silnic II/474 a I/48 v Třanovicích vybudována křižovatka okružní. Dále se v rámci předkládaného záměru předpokládá vybudování 29 parkovacích stání pro osobní vozidla (včetně dvou stání pro tělesně postižené) a výstavba zastávek meziměstské autobusové dopravy s obratištěm autobusů.

Řešené území se nachází ve středu obce cca 150 m od nově budovaného mostu rychlostní komunikace R48 z Frýdku-Místku do Českého Těšína. Automobilový provoz na silnicích II/474, I/48 a R48 se negativně projevuje na životním prostředí, zejména na znečištění ovzduší a zvýšené hladině akustického tlaku. Kumulace negativních vlivů na životní prostředí se projevuje již nyní. Vzhledem k tomu, že se jedná o rekonstrukci stávající křižovatky není předpoklad, že z hlediska vlivů na životní prostředí, dojde k výrazné změně ať už negativní nebo pozitivní.

### 5. Zdůvodnění potřeby záměru a jeho umístění, včetně zvažovaných variant

Návrh řešení vychází ze závěrů „Dopravně inženýrské studie úprav centra Třanovic“ zpracované Ing. Jiřím Datinským v prosinci 2006. Jedná se o studii, jejímž cílem bylo navrhnout řešení dopravy v centru obce Třanovic po zprovoznění nové trasy silnice mezi Frýdkem-Místkem a Českým Těšínem v roce 2007 a vybudování průmyslové zóny mezi Třanovicemi a Hnojníkem.

Zpracovaná studie variantně prověřila možnosti řešení:

1. křižovatky stávající silnice I/48 (Frýdek-Místek – Český Těšín) se silnicí II/474 (Havířov, Těrlicko – Hnojník),
2. přestupního uzlu autobusové dopravy,
3. parkovacích ploch u stávající i navrhované vybavenosti v centru obce a pod mostní estakádou trasy R48,
4. příjezdové komunikace do rozvojové plochy jihovýchodně od trasy R48,
5. účelové komunikace Povodí Odry k toku řeky Stonávky,
6. odvodňovacího příkopu pro ochranu centra obce.

Předložený záměr se zabývá řešením bodu 1-3. Bude mít pozitivní vliv na bezpečnost silničního provozu a estetické úpravy centra obce.

## 6. Stručný popis technického a technologického řešení záměru

### SO 01 Příprava území a demolice objektu

V rámci přípravy území k výstavbě okružní křižovatky bude vybourána stávající průsečná křižovatka na silnicích I/48 a II/474 včetně přilehlých částí větví popsaných komunikací. Silnice II/474 bude vybourána v délce cca 290 m a silnice I/48 v délce cca 73 m. V blízkosti křižovatky budou dále zrušena ochranné zábradlí a svodidlo.

Před započítáním stavebních prací bude navíc vybourána budova o výměře 299 m<sup>2</sup> na parcele KN č. 1709/2, kterou je nutno odstranit kvůli výstavbě autobusové zastávky a zrušena bude také část stávajícího vodovodu vedená k demolované nemovitosti na této parcele.

Dále bude před započítáním stavebních prací vykáceno celkem 17 ks borovic s obvodem kmene 47-94 cm, 1 bříza s obvodem kmene cca 95 cm a dále keře na ploše 40 m<sup>2</sup> (borovice kleč, jalovec a listnaté keře).

### SO 02 Okružní křižovatka a úprava sil. II/474

Okružní křižovatka i komunikace rekonstruované v rámci výstavby křižovatky jsou navrženy s povrchem z asfaltového betonu. Okružní křižovatka je navržena jako čtyřramenná, s vnějším průměrem 32,0m a s šířkou jízdního pásu 6,0m. Za jízdním pásem ve směru ke středu okružní křižovatky je dále umístěn vnitřní prstenec o šířce 2,0m, jehož povrch je navržen z cementobetonu. Části komunikací II/474 a I/48, směřujících k okružní křižovatce jsou provedeny ve sřechovitém příčném sklonu 2,5%, s výjimkou části větve II/474 ve směru na Hnojník, která je vedena ve směrovém oblouku a v jednostranném příčném sklonu 2,5%.

Podle výsledků dopravního průzkumu dosahuje intenzita těžkých nákladních vozidel na silnici II/474 hodnoty 902 TNV/24h ve směru Havířov a 291 TNV/24h ve směru Hnojník, celkem tedy ve sledovaném úseku v obou směrech 1193 TNV/24h.

Vzhledem ke zjištěným intenzitám těžkých nákladních vozidel jsou konstrukce komunikací navrženy pro třídu dopravního zatížení III ve skladbě modifikované podle požadavků investora a vycházející z TP170 „Navrhování vozovek pozemních komunikací“.

Odvodnění vozovky bude zajištěno pomocí uličních dešťových vpustí Ø500mm, resp. v případě částí rekonstruovaných komunikačních větví jen pomocí nezpevněných krajnic šířky 0,5m do okolního terénu. V místech, kde nebude na okraji komunikace nezpevněná krajnice, bude osazen kamenný obrubník spolu s dvouřádkem kostek do lože z prostého betonu. Horní hrana kamenných obrubníků bude oproti povrchu vozovky vyvýšena o 10cm.

### SO 03 Chodníky

Podél východního okraje komunikace II/474 ve směru od okružní křižovatky na Havířov bude vybudován chodník pro pěší v šířce 2,0m. Chodník bude zhotoven také v blízkosti okružní křižovatky, na okraji rekonstruovaných větví komunikace I/48. Veškeré chodníky budou provedeny s povrchem ze zámkové dlažby, od okolního terénu budou odděleny pomocí betonových obrubníků usazených do lože z prostého betonu. V místě okružní křižovatky budou přes komunikace II/474 a I/48 vybudovány přechody pro chodce o šířce 3,0m a upravené takovým způsobem, aby umožňovaly bezbariérový pohyb osob se sníženou schopností orientace a pohybu.

## SO 04 Parkoviště

Parkoviště pro osobní vozidla bude zřízeno při komunikaci II/474 ve směru na Hnojník, vjezd na parkoviště bude umístěn v km 0,055 62 popisované silniční komunikace. Komunikace v místě parkoviště bude provedena s povrchem z asfaltového betonu v šířce 6,0m, samotná parkovací místa budou zhotovena s povrchem ze zámkové dlažby. Celkem bude vybudováno 29 kolmých parkovacích míst, z toho 2 místa pro vozidla tělesně postižených osob. Parkovací místa budou provedena v rozměrech 5,0x2,5m, resp. 5,0x3,5m v případě stání pro tělesně postižené. Parkovací místa budou od komunikace i okolního terénu oddělena betonovými obrubníky do prostého betonu, v případě ohraničení od okolního terénu navíc vyvýšenými max. o 12cm. Asfaltobetonová komunikace bude od okolního terénu oddělena betonovými obrubníky spolu s řádkem kostek do lože z prostého betonu, horní hrana obrubníků bude oproti povrchu vozovky vyvýšena o 12cm. Odvodnění parkoviště bude řešeno pomocí uličních dešťových vpustí Ø500mm. Dešťové vody budou odváděny přes koalescenci odlučovač ropných látek do otevřeného příkopu zaústěného do koryta řeky Stonávky.

Mezi silnicí II/474 a parkovacími místy bude umístěn pás zeleně a dále chodník pro pěší v šířce 2,0m. Chodník bude proveden s povrchem ze zámkové dlažby, ve shodné skladbě jako v případě chodníků objektu SO 03. Od zeleně i od parkovacích míst bude chodník oddělen prostřednictvím betonových obrubníků osazených do lože z prostého betonu třídy.

## SO 05 Autobusová zastávka a smyčka

Autobusová zastávka spolu s okružním obratištěm bude zřízena při komunikaci II/474 ve směru na Hnojník. Vjezd z komunikace II/474 k autobusové zastávce bude umístěn na silnici II/474 ve staničení 159,26m, výjezd ze zastávky na shodné komunikaci ve staničení 106,69m. Povrch zastávky i obratiště bude proveden z asfaltového betonu, v příčném sklonu 2,5%. Chodníky v blízkosti zastávky budou provedeny s povrchem ze zámkové dlažby a ve shodné skladbě jako v případě objektu SO 03. V místě autobusových nástupišť budou rozšířeny na šířku 4,0m. Vozovka bude od chodníků, resp. od okolního terénu oddělena pomocí betonových obrubníků spolu s řádkem kostek do lože z prostého betonu. Horní hrana obrubníku bude oproti povrchu vozovky vyvýšena o 12cm, s výjimkou míst pro přecházení, kde bude snížena na 2cm. V místě nástupišť budou osazeny obrubníky pro bezbariérový nástup do nízkopodlažních autobusů s výškovým rozdílem mezi komunikací a nástupištěm 20cm. Samotné prostory zastávek budou vyznačeny pomocí vodorovného dopravního značení V 11a v délkách 25,0m a šířkách 3,0m. Odvodnění vozovky v místě autobusové zastávky bude zajištěno pomocí uličních dešťových vpustí Ø500mm, které budou napojeny do nově provedeného propustku (SO 06).

Součástí stavebního objektu SO 05 bude i přístřešek pro cestující v plošných rozměrech 6,0x2,5m.

Konstrukce komunikací v místě autobusové zastávky a obratiště autobusů je navržena pro třídu dopravního zatížení IV ve skladbě modifikované podle požadavků investora a vycházející z TP170 „Navrhování vozovek pozemních komunikací“.

### **SO 06 Propustek v km 0,113 08**

V km 0,113 08 na silnici II/474 ve směru Hnojník bude pod komunikací a pod objekty autobusové zastávky vybudován nový propustek z trub dimenze DN 800. Nahradí stávající propust, který slouží pro odvedení vod z přilehlého terénu severovýchodně od řešené křižovatky. První část propustku, vedená pod objektem autobusové zastávky bude provedena v podélném sklonu 2,0%, v délce 27,0m a zaústěna do šachty o vnitřním světlém průměru 1000mm. Druhá část propustku, v délce 15,0m a sklonu 3,0% bude vyústěna ze šachty do příkopu na okraji silnice II/474.

### **SO 07 Přeložka vedení NN**

Stávající síť ČEZ Distribuce, a.s. bude v místě rekonstrukce komunikací a okružní křižovatky upravena tak, že některé části venkovního vedení NN se demontují a již připravené úseky podzemního kabelového vedení NN se rozšíří. V části směrem na Hnojník od trafostanice DTS 7297 „U pošty“ se část vedení demontuje a nahradí kabelem v zemi. U trafostanice se vymění rozvaděč v pilíři za nový. Stávající koncový dvojité betonový stožár u severozápadního okraje nové okružní křižovatky bude vzhledem k navýšení úrovně terénu přemístěn dále od komunikace.

### **SO 08 Veřejné osvětlení**

Stavební objekt řeší osvětlení rekonstruovaných komunikací a okružní křižovatky včetně osvětlení přechodů pro chodce. Stávající stožáry včetně svítidel budou demontovány a nahrazeny novými stožáry a svítidly. Rozvody budou provedeny jako kabelové, kabely CYKY 4Bx16 mm<sup>2</sup> budou uloženy do kabelové rýhy. Výkopy budou provedeny do pískového lože v rozměrech dle požadavků uvedených v normě ČSN 736005, shora s výstražnou fólií. Ve výkopech pod komunikacemi je vždy uložena jedna rezervní chránička. Ze stožárové rozvodnice jsou napojeny svítidla pomocí kabelu CYKY 3Cx1,5 mm<sup>2</sup>.

### **SO 09 Přeložky a ochrana sítí Telefónica**

V místě úprav komunikací a okružní křižovatky se nachází trasy přístupových vedení Telefónica O2 Czech Republic, a.s. Jedná se o metalické kabely. Tyto kabely se přeloží do nové trasy a ochrání ve stejném technickém provedení jako v případě stávající sítě, jiné úseky se budou chránit chráničkou z důvodů stavebních úprav.

### **SO 10 Přeložka plynovodu STL**

Kvůli výstavbě autobusové zastávky bude nutné provést přeložku stávajícího STL plynovodu. Přeložka bude provedena v celkové délce 83,0m, bude vedena podél silnice II/474 a v místě napojení na stávající potrubí bude v chráničce délky 8,0m procházet pod uvedenou silniční komunikací.

### **SO 11 Sadové úpravy a JTÚ**

Terén na rozhraní komunikací, chodníků a parkovišť bude ohumusován v tloušťce 0,15 m a následně zatravněn. K zatravnění bude použito travní semeno parkové směsi v množství 30 g/m<sup>2</sup>.

### Úroveň technické řešení záměru

Záměr odpovídá požadovanému standardu pro obdobné stavby a je v souladu s platnou legislativou. Navržené technické řešení změny stávající průsečné křižovatky na křižovatku okružní včetně výstavby parkoviště osobních aut, autobusové zastávky a točny autobusů je řešeno tak, aby vlivy na životní prostředí byly maximálně minimalizovány. Stavba nesouvisí se změnou dopravních intenzit. Přesto je posouzena hluková zátěž chráněného prostoru u nejbližší situovaných chráněných objektů. Navržená změna průsečné křižovatky za křižovatku okružní řeší přiměřeným způsobem stávající nepříznivý stav na bezpečnost a plynulost silničního provozu s ohledem na okolní obytné objekty a inženýrské sítě. Technické řešení je koncipováno účelně s optimalizací využití doprovodných ploch a estetických a dopravních požadavků.

### 7. Předpokládaný termín zahájení a ukončení stavby

Zahájení stavby ..... 2009  
Ukončení stavby..... 2010

### 8. Výčet dotčených územně samosprávných celků

Kraj	Moravskoslezský
Příslušná obec s rozšířenou působností	Frýdek - Místek
Obec	Třanovice

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

tabulka č. 2 - Výčet navazujících rozhodnutí

Výčet navazujících rozhodnutí	Správní úřad, který bude rozhodnutí vydávat
➤ souhlas s trvalým vynětím dotčených zemědělských pozemků ze ZPF podle §9 zákona č. 334/1992 Sb. v platném znění	Magistrát města Frýdek-Místek, odbor životního prostředí
➤ souhlas dle § 19 Horního zákona v platném znění	Krajský úřad Moravskoslezského kraje
➤ souhlas s umístěním stavby nebo využití území v ochranném pásmu silnice R48	Ministerstvo dopravy ČR
➤ územní rozhodnutí	Obecní úřad v Hnojníku, stavební úřad
➤ stavební povolení	
➤ kolaudační rozhodnutí	

## II. ÚDAJE O VSTUPECH

### 1. Půda

Trvalý zábor zemědělské půdy v rámci realizace stavby „Okružní křižovatka na sil. II/474 a I/48“ činí **0,0669 ha** zemědělské půdy (trvalý travní porost, zahrada). Pozemky jsou v současné době zatravněné s ojedinělým keřovým porostem.

Podle přílohy k metodickému pokynu MŽP ČR ze dne 1.10.1996 č.j.OOLP/1067/96 k odnímání půdy ze ZPF zabírané pozemky náleží do III. třídy ochrany. Do III. třídy ochrany jsou sdruženy půdy v jednotlivých klimatických regionech s průměrnou produkční schopností a středním stupněm ochrany, které je možno územním plánováním využít pro event. výstavbu.

Při stavbě veřejného osvětlení a při realizaci přeložky stávajícího vedení NN, plynovodu STL a přeložky metalických kabelů Telefonica O2 dojde k dotčení zemědělských pozemků parc.č. 14/11, 18, 1724/1, 1724/3 a 1276/4 v celkové výměře cca 64 m<sup>2</sup>. Délka dotčení těchto pozemků v rámci realizace inženýrských sítí včetně uvedení pozemků do původního stavu nebude delší než 1 rok. Z tohoto důvodu nejsou uvedené pozemky předmětem odnětí ze ZPF.

Základní hodnotový ukazatel zemědělské půdy byl zjištěn na základě:

- KR - klimatického regionu
- HPJ - hlavní půdní jednotky
- BPEJ - bonitovací půdně-ekologické jednotky
- kód BPEJ - zabírané parcely mají kód 7.47.10

- charakteristika hlavní půdní jednotky 47 – oglejené půdy na svahových hlínách; středně těžké až středně skeletovité nebo slabě kamenité, náchylné k dočasnému zamokření
- charakteristika sklonitosti, expozice a skeletovitosti a hloubky půdy (tj. 4 a 5 místo označení BPEJ) – jedná se o půdy převážně rovinaté, slabě skeletovité s celkovým obsahem skeletu do 25 %. Dle hloubky půdního profilu se jedná o půdu hlubokou.

V rámci realizace plánované stavby budou ze zemědělského půdního fondu trvale vyňaty níže uvedené zemědělské pozemky.

tabulka č. 3 - Seznam trvale vyňatých pozemků ze ZPF

Parcelní číslo	Druh pozemku	Celková výměra (m <sup>2</sup> )	Trvalý zábor (m <sup>2</sup> )
1711/2	trvalý travní porost	4064	124
1724/1	zahrada	119	107
1724/3	zahrada	246	78
1803/9	trvalý travní porost	5007	360
<b>CELKEM</b>			<b>669</b>

Celkem bude z plochy o výměře **0,0669 ha** skryta ornice v kubatuře **134 m<sup>3</sup>**. Ornice ze skryvek bude použita při terénních úpravách provedených v rámci realizace stavby „Okružní křižovatka na sil. II/474 a I/48“.

## 2. Voda

Jedná se o stavbu bez požadavků na zdroje pitné a užitkové vody.

### Období výstavby

Pitná voda pro sociální potřeby bude po dobu realizace stavby zajištěna obvyklým způsobem. Výše spotřeby bude relativně malá a nebude mít vliv na zásobování obyvatelstva pitnou vodou. Předpoklad je maximálně cca 80 l/pracovníka/den. Voda pro přípravu směsí bude k dispozici přímo v místech výroby směsí, hotová směs bude dovážena na stavbu. Betonové směsi budou vyráběny ve stávajících betonárnách, které mají zajištěn dostatečný přísun vody. Případná potřeba vody přímo na stavbě (např. pro zkrápění komunikací v době nepříznivých klimatických podmínek) bude zajišťována v rámci zabezpečení dodávky prací dodavatelem stavebních prací. Nároky na spotřebu vody pro tyto účely budou časově omezené na dobu výstavby. Budování nových přípojek vody není nutné. Voda pro tyto účely bude dovážena ve speciálních cisternových automobilech s čisticími nástavci.

### Období provozu

V období provozu je možné uvažovat se spotřebou vody pouze při čištění komunikací a parkoviště. Spotřeba vody pro čištění komunikací je velmi proměnlivá a závisí zejména na četnosti a na stupni znečištění. Spotřeba vody pro tyto účely je proto těžko odhadnutelná, vychází se většinou z obecných požadavků na údržbu obdobných komunikací. Spotřeba vody pro tyto účely nebude pro provoz záměru rozhodujícím ani omezujícím faktorem.

## 3. Ostatní surovinové a energetické zdroje

### a) *Elektrická energie*

V rámci stavby bude vybudováno veřejné osvětlení rekonstruovaných komunikací a okružní křižovatky včetně osvětlení přechodů pro chodce. Stávající stožáry včetně svítidel budou demontovány a nahrazeny novými.

Předpokládá se, že v rámci osvětlení křižovatky, parkoviště a autobusové zastávky nedojde k navýšení spotřeby elektrické energie oproti stávajícímu stavu.

Jiné energie záměr nevyžaduje.

## 4. Nároky na dopravní a jinou infrastrukturu

Posuzovaný záměr přispěje ke zvýšení bezpečnosti a plynulosti silniční dopravy v místě křížení silnic II/474 a I/48 v obci Třanovice. Jeho realizace (stavební práce) nevyžaduje vytvoření dalšího dopravního napojení, ani neznamena jiný významný nárok na dopravní infrastrukturu, která by v území nebyla v současnosti řešena. Vlastní stavba vyžaduje dopravu stavebního materiálu. Tyto vstupní materiály budou dovezeny po stávajících komunikacích. Dopravní náročnost této přepravy odpovídá běžným požadavkům na zabezpečení stavby obdobného rozsahu v území. Pro vlastní provedení stavby bude zpracován plán organizace výstavby s ohledem na dopravní zabezpečení stavby, neboť doprava v rámci stavby bude přímo ovlivňovat stávající dopravní obslužnost v území a může ji negativně ovlivnit pokud nebude řešení stavební dopravy odpovídat požadavkům na zabezpečení dopravní obslužnosti předmětného území.

### III. ÚDAJE O VÝSTUPECH

#### 1. Ovzduší

##### Období výstavby

##### **Hlavní bodové zdroje znečišťování ovzduší**

Při realizaci stavby se nepředpokládá vznik žádného bodového zdroje znečištění ovzduší.

##### **Hlavní plošné zdroje znečišťování ovzduší**

Plošným zdrojem znečišťování ovzduší bude celé území staveniště, zejména při provádění zemních prací (odkop terénu, bourání stávajících konstrukčních vrstev). Plocha tohoto zdroje znečišťování bude přibližně stejná se zastavěnou plochou.

Zdrojem znečištění ovzduší bude polétavý prach z prováděných zemních prací, z povrchu ploch zbavených vegetace, prach zvířených nečistot nanesených vozidly na přístupové komunikace z prostoru vlastní stavby.

Množství těchto tuhých emisí bude závislé na řadě vzájemně se ovlivňujících podmínek, zejména na:

- okamžitých klimatických podmínkách (směru a rychlosti větru, teplotě, srážkách, vlhkosti, apod.)
- velikosti obnažených ploch a ploch, na kterých budou probíhat zemní práce
- frekvenci průjezdu vozidel a jejich pojezdni rychlosti
- znečištění na dopravních komunikacích

Emise z tohoto zdroje budou nahodilé a jejich množství se nedá stanovit. Pravidelným skrápěním, údržbou a čištěním komunikací a manipulačních ploch se prašnost výrazně omezí.

##### **Hlavní liniové zdroje znečišťování ovzduší**

Liniovým zdrojem znečišťování ovzduší během výstavby bude odvoz skryvek kulturních zemin, výkopových a násypových zemin, doprava stavebního materiálu. Emise škodlivin ze spalovacích motorů osobních a nákladních aut není konstantní, je závislá na technické úrovni, stavu a pracovním režimu automobilového motoru.

##### Období provozu

##### **Hlavní bodové zdroje znečišťování ovzduší**

Nebudou se vyskytovat.

##### **Hlavní plošné zdroje znečišťování ovzduší**

Po uvedení stavby do provozu bude hlavním plošným zdrojem znečišťování ovzduší povrchové parkoviště osobních automobilů pro 29 stání a obratiště autobusů. Tyto zdroje budou znečišťovat ovzduší emisemi výfukových plynů ( $\text{NO}_x$ ,  $\text{NO}_2$ , CO,  $\text{C}_x\text{H}_y$  a těžké kovy (převážně olovo) u dieselových motorů – saze a organické sloučeniny (PAU, VOC atd.)) a emisemi prachu -  $\text{PM}_{10}$  (částice menší než  $10\mu\text{m}$ ). V současné době se nedá stanovit množství znečišťujících látek vypouštěných do ovzduší, neboť není známa intenzita dopravy na novém parkovišti. Intenzita autobusové dopravy se oproti stávajícímu stavu nezmění. Vzhledem k umístění stavby v bezprostřední blízkosti



komunikace R48 nedojde ke zhoršení znečištění ovzduší v porovnání se stávajícím stavem.

### **Hlavní liniové zdroje znečištění ovzduší**

Liniovým zdrojem znečištění ovzduší jsou stávající komunikace II/474 a I/48 a nově vybudovaná rychlostní komunikace R48.

Emise škodlivin ze spalovacích motorů osobních a nákladních aut není konstantní, je závislá na technické úrovni, stavu a pracovním režimu automobilového motoru.

Nejnepříznivější situace nastává při neplynulé, pomalé, případně přerušované jízdě včetně volnoběhu. Výfukový plyn každého vozidla je velmi různorodá směs nejrozličnějších komponentů, z nichž nejdůležitější jsou ty, jejichž koncentrace a škodlivé účinky představují akutní hygienické nebezpečí. Jsou to zejména oxid uhelnatý (CO), oxidy dusíku (NO<sub>x</sub>), uhlovodíky (C<sub>x</sub>H<sub>y</sub>), oxid siřičitý (SO<sub>2</sub>), olovo (Pb) a polévatý prach. Koncentrace těchto škodlivin v ovzduší jsou závislé zejména na hodnotách emisních faktorů (g<sup>-1</sup>.km<sup>-1</sup>), intenzitě a skladbě dopravy, topologii terénu, charakteru okolní zástavby komunikace a meteorologických podmínkách především větru.

Záměr nebude mít vliv na snížení či zvýšení stávajících emisí z dopravy, neboť tato se po vybudování okružní křižovatky za křižovatku průsečnou nezmění.

*tabulka č. 4- Předpokládané průměrné denní intenzity dopravy (vozidel/24h)*

Profil	stav v roce 2008		stav v roce 2010	
	počet osobní	počet nákladní	počet osobní	počet nákladní
II/474, úsek 7-0260	2240	380	2330	388
II/474, úsek 7-2688	2760	500	2870	510
I/48, úsek 7-1588	2280	320	2371	326
I/48, úsek 7-1570	1180	320	1227	326
most na R48	3500	3153	3640	3216

## **2. Odpadní vody**

### **Dešťové vody**

Odvodnění vozovky kruhového objezdu bude zajištěno pomocí uličních dešťových vpustí Ø500mm, resp. v případě částí rekonstruovaných komunikačních větví jen pomocí nezpevněných krajnic šířky 0,5m do okolního terénu.

Odvodnění vozovky v místě autobusové zastávky bude zajištěno pomocí uličních dešťových vpustí Ø500mm, které budou napojeny do nově provedeného propustku zaústěného do otevřeného příkopu, který je zaústěn do řeky Stonávky.

Odvedení dešťových vod z parkoviště osobních aut bude přes koalescenční odlučovač ropných látek rovněž do otevřeného příkopu, zaústěného do řeky Stonávky.

Množství dešťových vod: cca 4 830 m<sup>3</sup>/rok

### 3. Odpady

#### a) Odpady vznikající při výstavbě

Nakládání s odpady se řídí zákonem č. 185/2001 Sb., o odpadech v platném znění a č. 185/2001 Sb. a prováděcích vyhlášek č. 381/2001 Sb., 383/2001 Sb. a 384/2001 Sb.

V průběhu výstavby budou vznikat běžné odpady typické pro stavební činnosti tohoto druhu a rozsahu (zemní a stavební práce, apod.).

Odpovědnost za nakládání s odpady vznikajícími s realizací záměru bude upřesněna v příslušné smlouvě uzavřené mezi investorem a dodavatelem stavby. Zneškodňování těchto odpadů bude zajištěno servisním způsobem u specializovaných firem s příslušným oprávněním.

Odpady, které budou vznikat během výstavby, budou shromažďovány ve sběrných nádobách a kontejnerech (kromě výkopových zemin a odstraněných živých povrchů), po jejich naplnění budou odpady odváženy k využití, k recyklaci či k odstranění. Nebezpečné odpady, rozříděné dle jednotlivých druhů a kategorií, budou shromažďovány odděleně ve speciálních uzavřených nepropustných nádobách určených k tomuto účelu a zabezpečených tak, aby nemohlo dojít k neoprávněné manipulaci s nebezpečnými odpady nebo k úniku škodlivin z uložených odpadů. Sběrné nádoby budou označeny v souladu se zákonem č. 185/2001 Sb., o odpadech a o změně některých dalších zákonů, v platném znění (v případě shromažďovacích nádob s nebezpečnými odpady budou tyto nádoby opatřeny identifikačními listy nebezpečných odpadů, symboly nebezpečnosti a manipulovány budou osobou zodpovědnou za nakládání s těmito nebezpečnými odpady). S obaly bude nakládáno v souladu se zákonem č. 477/2001 Sb.

#### **Způsob nakládání s odpady:**

- 1 - využití (palivo, regenerace, recyklace)
- 2 - odstranění (uložení na skládku, spalování apod.)
- 3 - biologická úprava

N - nebezpečný odpad O - ostatní odpad

*tabulka č. 5 - Přehled vznikajících odpadů z výstavby a předpokládaný způsob nakládání s nimi*

Kód odpadu	Druh odpadu	množství (t)	Kategorie	Způsob nakládání s nimi
08 01 11	Odpadní barvy a laky obsahující organická rozpouštědla nebo jiné nebez. látky	0,005	N	2
08 11 12	Jiné odpadní barvy a laky neuvedené pod číslem 08 11 11	0,005	O	2
12 01 13	Odpady ze svařování	0,050	O	1
15 01 06	Směsné obaly	0,10	O	2
17 01 01	Beton	11	O	1

Kód odpadu	Druh odpadu	množství (t)	Kategorie	Způsob nakládání s nimi
17 02 01	Stavební odpad – dřevo	15	O	1
17 04 05	Stavební odpad – železo, ocel	2	O	1
17 04 07	Směsné kovy	3	O	1
17 04 11	Kabely neuvedené pod 17 04 10	1,5	O	2
17 03 01	Asfaltové směsi s obsahem dehtu	530	N	1
17 03 02	Asfaltové směsi neuvedené pod číslem 17 03 01	15	O	1
17 05 04	Zemina a kamení	400	O	2
17 06 04	Ostatní izolační materiály neuvedený pod 17 06 01 a 17 06 03	2	O	2
17 09 04	Směsný stavební odpad neuvedený pod 17 09 01,17 09 02,17 09 03	14	O	2
20 02 01	Biologicky rozložitelný odpad	8	O	3

b) Odpady vznikající při provozu

Při nakládání s odpady se bude postupovat rovněž ve smyslu zákona č. 185/2001 Sb. a jeho platných dodatků a prováděcích vyhlášek č. 381/2001 Sb., 383/2001 Sb. a 384/2001 Sb.

Původce odpadů je podle § 16 zákona č. 185/2001 Sb. povinen:

- odpady zařazovat podle druhů a kategorií stanovených v Katalogu odpadů,
- vzniklé odpady, které nemůže sám využít, trvale nabízet k využití jiné právnické nebo fyzické osobě,
- nelze-li odpady využít, zajistit jejich odstranění,
- kontrolovat nebezpečné vlastnosti odpadů a nakládat s nimi podle jejich skutečných vlastností,
- shromažďovat odpady utříděné podle jednotlivých druhů a kategorií,
- zabezpečovat odpady před nežádoucím znehodnocením, odcizením nebo únikem ohrožujícím životní prostředí,
- vést evidenci odpadů,
- umožnit kontrolním orgánům přístup do objektů a zařízení a na vyžádání předložit dokumentaci a poskytnout úplné informace související s odpadovým hospodářstvím.

tabulka č. 6 - Přehled vznikajících odpadů z provozu komunikace a předpokládaný způsob nakládání s nimi

Kód odpadu	Druh odpadu	kategorie	množst. t/rok	Způsob nakládání s nimi
13 05 02	Kal z odlučovače olejů	N	0,01	2
20 02 01	Biologicky rozložitelný odpad	O	6	3
20 03 03	Uliční smetky	O	6	2
20 03 01	Směsný komunální odpad	O	0,5	2

Poznámka:

**Způsob nakládání s odpady:**

- 1 - využití (palivo, regenerace, recyklace)
- 2 - odstranění (uložení na skládku, spalování)
- 3 - biologická úprava

N - nebezpečný odpad O - ostatní odpad

#### 4. Hluk

Pro posouzení hlukové situace v zájmovém území byla zpracována hluková studie, která je přílohou tohoto oznámení (příloha č.5). Studie byla zpracována pro posouzení vlivu dopravního hluku z provozu navrhované okružní křižovatky, která bude vystavěna na místě stávající stykové křižovatky silnic II/474 a I/48 (II/648) v Třanovicích, parkoviště osobních aut a zastávky autobusů za účelem zjištění souladu s ustanoveními § 11 nařízení vlády č. 148/2006 Sb. o ochraně zdraví před nepříznivými účinky hluku a vibrací.

V dané lokalitě se obytná zástavba vyskytuje přímo v blízkosti křižovatky. Na hlukové zátěži předmětné lokality se v současné době podílí dopravní hluk z provozu na jmenovaných komunikacích a nového mostu komunikace R48 z Frýdku-Místku do Českého Těšína.

a) Období výstavby

Hlavním zdrojem hluku během stavebních prací budou zemní práce a doprava stavebního materiálu. Tento zdroj bude proměnný, dočasný a lze ho jen těžko blíže specifikovat. Při výstavbě se uvažuje použití běžných stavebních strojů jako je buldozer, rypadlo, jeřáb, nákladní auto a domíchávač betonu. Pohyb stavebních mechanismů bude převážně po staveništi. Pro dopravu stavebního materiálu bude využíváno veřejných komunikací. Stavební práce nebudou prováděny v noci.

b) Období provozu

Na dané lokalitě se obytná zástavba vyskytuje přímo v blízkosti křižovatky, kde se jedná o rodinný dům č.p. 38 na levé straně silnice I/48, na protější straně se nachází rodinné domy č.p.164, č.p.251 a č.p.51. Na východní straně od řešené křižovatky se po pravé straně silnice II/474 nachází budova obecního úřadu č.p.250, budova občanské vybavenosti č.p.130 a budova mysliveckého sdružení č.p.55 (v rámci záměru bude vybourána). Na hlukové zátěži předmětné lokality se v současné době podílí dopravní hluk z provozu na jmenovaných komunikacích a nového mostu komunikace R/48

z Frýdku-Místku do Českého Těšína. Celková situace je na následujícím obrázku (zdroj: [www.mapy.cz](http://www.mapy.cz)).

Obr. č. 1 - Situace

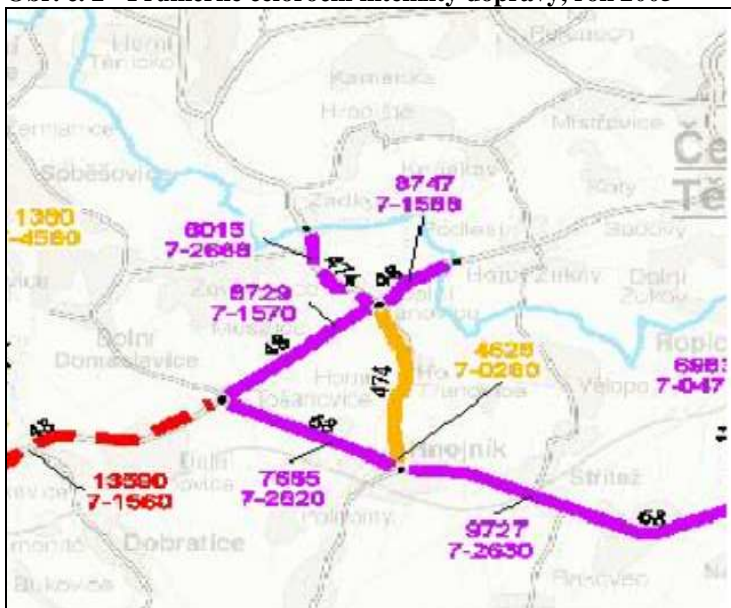


### Zdroje hluku

#### Stav pro rok 2005

Na předmětné lokalitě je dominantním zdrojem hluku hluk dopravní, jehož zdrojem je automobilový provoz na uvedených komunikacích. Průměrné denní intenzity dopravy byly zjištěny z výsledků celostátního sčítání dopravy v r. 2005. ([www.rsd.cz](http://www.rsd.cz))

Obr. č. 2 - Průměrné celoroční intenzity dopravy, rok 2005



tabulka č. 7 - Průměrné denní intenzity dopravy, stav r. 2005 (vozidel/24h)

Profil	počet osobní	počet nákladní
II/474, úsek 7-0260	3934	694
II/474, úsek 7-2688	4927	1088
I/48, úsek 7-1588	5415	3332
I/48, úsek 7-1570	5299	3430

### Současný stav, rok 2008

Stávajícím liniovým zdrojem hluku je hluk z provozu na výše uvedených komunikacích a nového mostu komunikace R48 z Frýdku-Místku do Českého Těšína. Všechny komunikace, ústící do řešené křižovatky, jsou komunikacemi veřejnými. Intenzity dopravy v současné době (pro rok 2008) byly zjištěny sčítáním, provedeném dne 14.1.2008. Intenzita dopravy v současné době klesla oproti minulým letům zprovozněním nové komunikace R48 z Frýdku-Místku do Českého Těšína. Intenzita dopravy na mostě nové komunikace byla vypočtena z rozdílu předpokládaného počtu vozidel na silnici I/48 v roce 2008 (výpočet) a současného stavu v roce 2008 (sčítání).

tabulka č. 8- Průměrné denní intenzity dopravy, stav r. 2008 (vozidel/24h)

Profil	počet osobní	počet nákladní
II/474, úsek 7-0260	2240	380
II/474, úsek 7-2688	2760	500
I/48, úsek 7-1588	2280	320
I/48, úsek 7-1570	1180	320
most na R/48	3500	3153

### Výhled pro rok 2010

Liniovými zdroji hluku je i nadále provoz na komunikacích uvedených výše. Dále se projeví nárůst dopravy v souvislosti s vyšším stupněm motorizace. Intenzity dopravy pro výhledový rok 2010 byly vypočteny ze současného stavu v roce 2008 použitím růstových koeficientů pro rok 2005 - 2030.

tabulka č. 9- Průměrné denní intenzity dopravy, stav r. 2010 (vozidel/24h)

Profil	počet osobní	počet nákladní
II/474, úsek 7-0260	2330	388
II/474, úsek 7-2688	2870	510
I/48, úsek 7-1588	2371	326
I/48, úsek 7-1570	1227	326
most na R/48	3640	3216

### Hluk v chráněném venkovním prostoru staveb

Vliv hluku byl vypočten pro

- stav pro rok 2005
- stav pro průsečnou křižovatku, rok 2008
- stav pro okružní křižovatku, rok 2008
- výhledový stav pro okružní křižovatku, rok 2010

Vliv hluku z provozu byl posuzován pro denní i noční dobu. Ekvivalentní hladina akustického tlaku byla stanovena, dle § 11, odst.1 nařízení vlády č. 148/2006 Sb. pro hluk z dopravy na veřejných komunikacích pro celou denní i noční dobu. Modelování

situace a výpočty byly provedeny pomocí programového vybavení HLUK +, verze 7.16, sériové číslo 6012 na ortofotomapě dané lokality.

### Výpočtové body

Na uvedené lokalitě lze definovat chráněný venkovní prostor staveb, v souladu s § 30, odst.3) zákona 258/2000 Sb., tak jak je uvedeno v charakteristice výpočtových bodů.

#### Výpočtový bod č.1

rodinný dům č.p.38, 2 m před západní fasádou, 3 m nad úrovní terénu

#### Výpočtový bod č.2

rodinný dům č.p.38, 2 m před jižní fasádou, 3 m nad úrovní terénu

#### Výpočtový bod č.3

rodinný dům č.p.164, 2 m před západní fasádou, 3 m nad úrovní terénu

#### Výpočtový bod č.4

rodinný dům č.p.164, 2 m před severní fasádou, 3 m nad úrovní terénu

#### Výpočtový bod č.5

dům obecního úřadu, č.p.250, 2 m před severozápadní fasádou, 3 m nad úrovní terénu

*Stav v roce 2005, průsečná křižovatka*

*tabulka č. 10 - Hladiny hluku, rok 2005 průsečná křižovatka*

Výp. bod č.	výška [m]	L <sub>Aeq,T</sub> [dB] denní doba	L <sub>Aeq,T</sub> [dB] noční doba
1	3.0	65,2	63,0
2	3.0	71,4	69,1
3	3.0	64,1	61,7
4	3.0	68,9	66,3
5	3.0	60,0	56,1

*Současný stav, průsečná křižovatka, rok 2008*

*tabulka č. 11 - Hladiny hluku, rok 2008, průsečná křižovatka*

Výp. bod č.	výška [m]	L <sub>Aeq,T</sub> [dB] denní doba	L <sub>Aeq,T</sub> [dB] noční doba
1	3.0	60,1	53,2
2	3.0	64,3	57,6
3	3.0	57,7	51,2
4	3.0	61,7	54,9
5	3.0	56,1	49,5

*Porovnávací stav, okružní křižovatka, rok 2008*

*tabulka č. 12- Hladiny hluku, 2008, okružní křižovatka*

Výp. bod č.	výška [m]	L <sub>Aeq,T</sub> [dB] denní doba	L <sub>Aeq,T</sub> [dB] noční doba
1	3.0	59,1	52,7
2	3.0	63,9	57,2
3	3.0	56,8	50,4
4	3.0	61,1	54,4
5	3.0	55,8	49,7

Výhledový stav, rok 2010

tabulka. č.13 - Hladiny hluku, rok 2010, okružní křižovatka

Výp. bod č.	výška [m]	L <sub>Aeq,T</sub> [dB] denní doba	L <sub>Aeq,T</sub> [dB] noční doba
1	3.0	59,2	52,7
2	3.0	64,0	57,3
3	3.0	56,9	50,5
4	3.0	61,2	54,5
5	3.0	55,9	49,7

*Souhrn výsledků výpočtu*

Z uvedených výsledků výpočtů je zřejmé, že daná lokalita je dopravním hlukem velmi silně zatížena. A v současné době je i přes značné snížení intenzity dopravy stávající průsečnou křižovatkou hygienický limit v ekvivalentní hladině akustického tlaku pro hluk z dopravy na veřejných komunikacích v denní době i v noční době překročen. Výsledky výpočtů pro denní a noční dobu jsou uvedeny v tabulkách č.14 a 15

tabulka č. 14 - Hladiny dopravního hluku ve výpočtových bodech, denní doba

Výp. bod č.	L <sub>Aeq,T</sub> [dB] rok 2005- průměrná	L <sub>Aeq,T</sub> [dB] rok 2008- průměrná	L <sub>Aeq,T</sub> [dB] rok 2008- okružní	L <sub>Aeq,T</sub> [dB] rok 2010-okružní
1	65,2	60,1	59,1	59,2
2	71,4	64,3	63,9	64,0
3	64,1	57,7	56,8	56,9
4	68,9	61,7	61,1	61,2
5	60,0	56,1	55,8	55,9

tabulka č. 15 - Hladiny dopravního hluku ve výpočtových bodech, noční doba

Výp. bod č.	L <sub>Aeq,T</sub> [dB] rok 2005- průměrná	L <sub>Aeq,T</sub> [dB] rok 2008- průměrná	L <sub>Aeq,T</sub> [dB] rok 2008- okružní	L <sub>Aeq,T</sub> [dB] rok 2010-okružní
1	63,0	53,2	52,7	52,7
2	69,1	57,6	57,2	57,3
3	61,7	51,2	50,4	50,5
4	66,3	54,9	54,4	54,5
5	56,1	49,5	49,7	49,7

Jak vyplývá z výsledků výpočtu, k výraznému zlepšení dopravního hluku na uvedených komunikacích došlo zprovozněním nové komunikace R/48 z Frýdku Místku do Českého Těšína v prosinci 2007. Realizací okružní křižovatky dojde v okolí nejbližších staveb pro bydlení k mírnému snížení ekvivalentních hladin akustického tlaku, a to jak v denní, tak i v noční době. Rozdíly vypočtených ekvivalentních hladin pro průsečnou a okružní křižovatku jsou v intervalu < -0.2 dB ; - 1,0 dB >. Jedná se tedy o rozdíly, které jsou podstatně nižší než odchylka výpočtu (2 dB) a nelze je exaktně prokázat ani měřením. Lze tedy konstatovat, že realizací okružní křižovatky nedojde ke zhoršení současného stavu. Rozdíly ekvivalentních hladin akustického tlaku pro rok 2010 jsou nepatrné, jedná se nárůst okolo 0,1 dB a je způsoben pouze meziročním nárůstem dopravy.



### Zhodnocení

Dle Nařízení vlády č. 148/2006 Sb. o ochraně zdraví před nepříznivými účinky hluku a vibrací, § 12, odst. 2, se nejvyšší přípustná ekvivalentní hladina akustického tlaku A v chráněném venkovním prostoru a v chráněném venkovním prostoru staveb stanoví **součtem základní hladiny akustického tlaku  $L_{Aeq,T} = 50 \text{ dB}$**  a příslušné korekce pro denní nebo noční dobu a místo podle přílohy č. 3.

#### Korekce:

noční doba	<b>-10 dB</b>
okolí hlavní komunikace	<b>+10 dB</b>

Na základě výsledků uvedených v tab. č.14 a 15 lze konstatovat, že:

**vlivem realizace akce: „Okružní křižovatka na silnici II/474 a I/48 (II/648)“, v chráněném venkovním prostoru staveb, definovaném v souladu s § 30, odst.3) zákona 258/2000 Sb.**

**a) nedojde ke zhoršení ekvivalentních hladin akustického tlaku pro hluk z dopravy na veřejných komunikacích v porovnání se stávajícím stavem křížení komunikací**

**b) i přes mírné zlepšení současného stavu, dojde k překročení hygienického limitu v ekvivalentní hladině akustického tlaku**

### 5. Vibrace

Vibrace se mohou projevit v časově omezeném období výstavby. Mohou být generovány těžkou nákladní dopravou, používanými stavebními mechanismy (mechanická nebo motorová bourací kladiva pro rozrušování stávajících zpevněných povrchů a stavebních konstrukcí a mechanismy pro hutnění zemin, případně stroje pro zakládání staveb a vibrátory na hutnění betonu).

Vibrace související s provozem na komunikacích zůstanou i po zprovoznění okružní křižovatky na úrovni současného stavu.

### 6. Záření radioaktivní a elektromagnetické

Při výstavbě a následném provozování stavby se nepředpokládá existence zdrojů radioaktivního, elektromagnetického ani ionizujícího záření.

### 7. Rizika havárií vzhledem k navrženému použití látek a technologií

Vzhledem k charakteru posuzovaného záměru je možno očekávat pouze rizika spojená se silniční dopravou a přepravou nákladu po komunikacích, přičemž riziko havárie s vážnými důsledky na životní prostředí a zdraví obyvatel není příliš pravděpodobné. Vzhledem ke vzdálenosti záměru od obytné zástavby a toku řeky Stonávky je riziko ohrožení obyvatelstva v případě mimořádné události poměrně velké, proti stávajícímu stavu se však nemění.

Za mimořádné události s negativním vlivem na životní prostředí, bezpečnost a zdraví obyvatel lze považovat především únik závadných látek (pohonných hmot, maziv) případně vznik požáru.

Nejzávažnější rizika poškození nebo ohrožení životního prostředí, případně lidského zdraví lze specifikovat zhruba v rozsahu a počtu pravděpodobnosti takto:

- riziko úniku látek škodlivých vodám a látek škodlivých zdraví při havárii v dopravě nebo z odstaveného vozidla
- únik látek škodlivých zdraví a škodlivých vodám při mimořádné události (požár ap.)
- únik škodlivých zplodin hoření při požáru

Pravděpodobnost kontaminace povrchových vod při úniku ropných látek nebo jiných látek škodlivých vodám mimo vozovku je velká, oproti stávajícímu stavu se však toto riziko nezvyšuje.

Popsaná rizika úniků lze minimalizovat běžnými technickými a organizačními opatřeními a dodržováním obecně závazných předpisů, požárních předpisů, normativů a zásad přepravy nebezpečných nákladů (ADR).

## C. ÚDAJE O STAVU ŽIVOTNÍHO PROSTŘEDÍ V DOTČENÉM ÚZEMÍ

### 1. Výčet nejzávažnějších environmentálních charakteristik dotčeného území

#### a) *Chráněná území*

Připravovaná stavba se nachází v katastrálním území Třanovice. Zájmové území stavby nespadá do zvláště chráněného území ve smyslu § 12, 13, 14 zákona č. 114/1992 Sb. o ochraně přírody a krajiny. To znamená, že neleží na území národního parku, chráněné krajinné oblasti, přírodního parku, národní přírodní rezervace, přírodní památky ani přechodně chráněné plochy.

Nachází se však v chráněném ložiskovém území (CHLU) Čs. části Hornoslezské pánve č. 714400000.

Nejbližší chráněná území, jsou:

#### ◆ **CHKO Beskydy**

Nachází se ve vzdálenosti cca 11 km jižním směrem od hranice zájmového území. Jedná se o území rozkládající se na ploše 1160 km<sup>2</sup> na části bývalých okresů Vsetín, Nový Jičín a Frýdek-Místek. Význam území podtrhuje vyhlášení 50 zvláště chráněných území. CHKO Beskydy byla vyhlášena v roce 1973 z důvodu výjimečných přírodních hodnot, jimiž jsou zejména původní pralesovité lesní porosty s výskytem vzácných karpatských živočišných i rostlinných druhů, druhově pestrá luční společenstva, unikátní povrchové i podzemní pseudokrasové jevy.

#### ◆ **přírodní rezervace Velké Doly**

Lesní porost blízký přirozené skladbě smíšených lesů Těšínské pahorkatiny – formace lipových habřin s chráněnými druhy rostlin.

#### ◆ **národní přírodní památka Skalická Morávka**

nachází se ve vzdálenosti cca 10 km jihovýchodně od plánovaného záměru. Jedná se o přirozený, technicky málo upravený úsek toku řeky Morávky v říčním km 5,470 – 10,600 jako typické divočící a větvcí se šterkonosné řeky a na něj vázané, tokem vytvářené doprovodné poříční ekosystémy s populacemi vzácných či ohrožených druhů rostlin a živočichů. Byla zřízena vyhláškou Ministerstva životního prostředí č. 543/2006 ze dne 23. 11. 2006 s účinností od 1. 1. 2007. Rozloha území činí cca 102 ha.

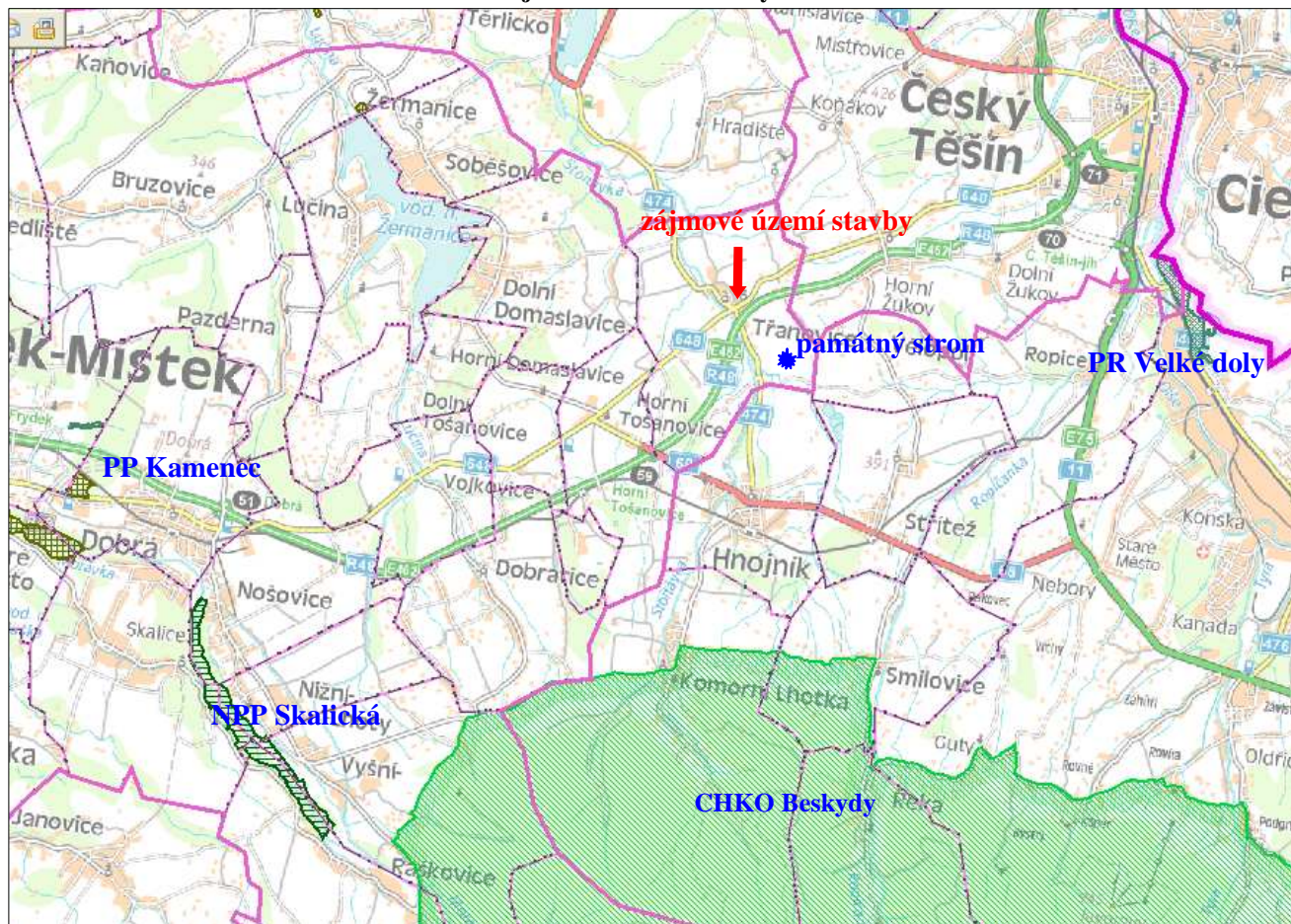
#### ◆ **přírodní památka Kamenec**

Jedná se o mokřadní biotop v nivě řeky Morávky se sítí tůňek a slatinných jezírek, na něž navazuje rašeliniště. Území je jedním z mála refugií vodních druhů hmyzu a obratlovců v okrese Frýdek-Místek.

#### ◆ **Památný strom Třanovická babyka**

Nachází se cca 1 km za hranicí obce poblíž bývalého vepřína ve směru na obec Hnojník. Jedná se o cca 17 m vysoký exemplář *Acer campestre*. Obvod kmene je cca 360 cm

Obr. č. 3 – Chráněná území v blízkosti zájmového území stavby

**Chráněná území:**

PR – přírodní rezervace, PP – přírodní památka, NPP – národní přírodní památka, CHKO – chráněná krajinná oblast

**b) Ochranná pásma**

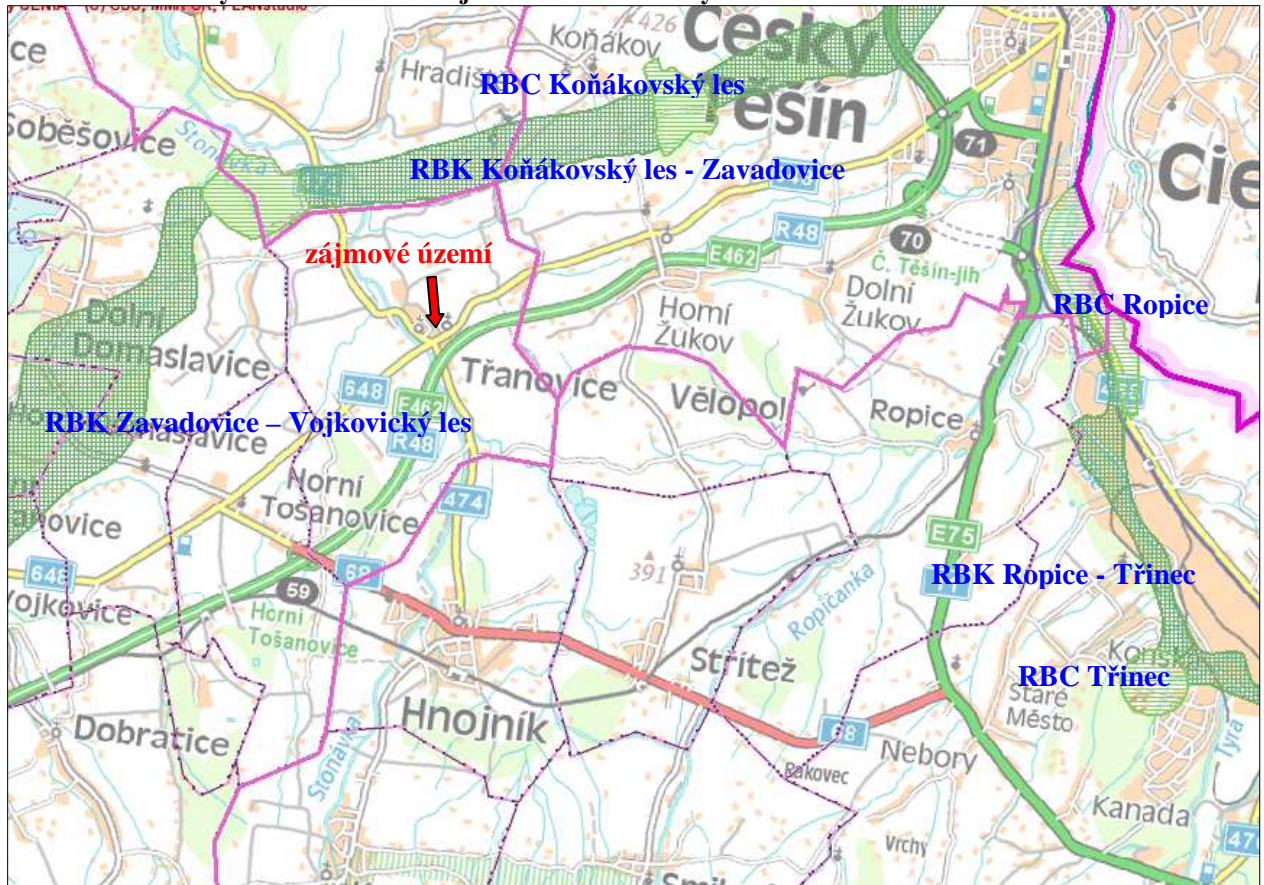
V zájmovém území se nevyskytují žádná ochranná pásma vodních zdrojů ani zvláště chráněných území. Lokalita nespadá do ochranného pásma vodního zdroje, CHOPAV. Záměr zasahuje do ochranného pásma lesního porostu (dle § 14 odst. 2 zákona č. 289/1995 Sb. v platném znění).

**c) Územní systémy ekologické stability (ÚSES)**

Přímo v zájmovém území se nenachází žádný biokoridor ani biocentrum nadregionální, regionální ani lokální úrovně.

Asi 2 km severovýchodně od hranice zájmového území se nachází regionální biokoridor Koňákovský les - Zavadovice, spojující stejnojmenná regionální biocentra, tedy Zavadovice a Koňákovský les.

Obr. č. 4 – Prvky ÚSES v blízkosti zájmového území stavby



**Prvky územního systému ekologické stability:**

RBK – regionální biokoridor, RBC – regionální biocentrum

#### d) Významné krajinné prvky

Přímo v zájmovém území se nenacházejí VKP zaregistrované podle § 6 zákona č. 114/1992 Sb. o ochraně přírody a krajiny ve znění pozdějších předpisů.

V nejbližším okolí zájmové lokality se nacházejí krajinné prvky ve smyslu § 3 písm. b) zákona č. 114/1992 Sb.

- řeka Stonávka
- lesní porost na pozemcích parc.č. 832/2, 809/2 a 827/1.

#### e) Natura 2000

Na zájmovém území neleží žádný z prvků soustavy Natura 2000.

Nejblíže leží evropsky významné lokality (EVL):

- **Evropsky významná lokalita Žermanický lom (kód CZ0813477)**

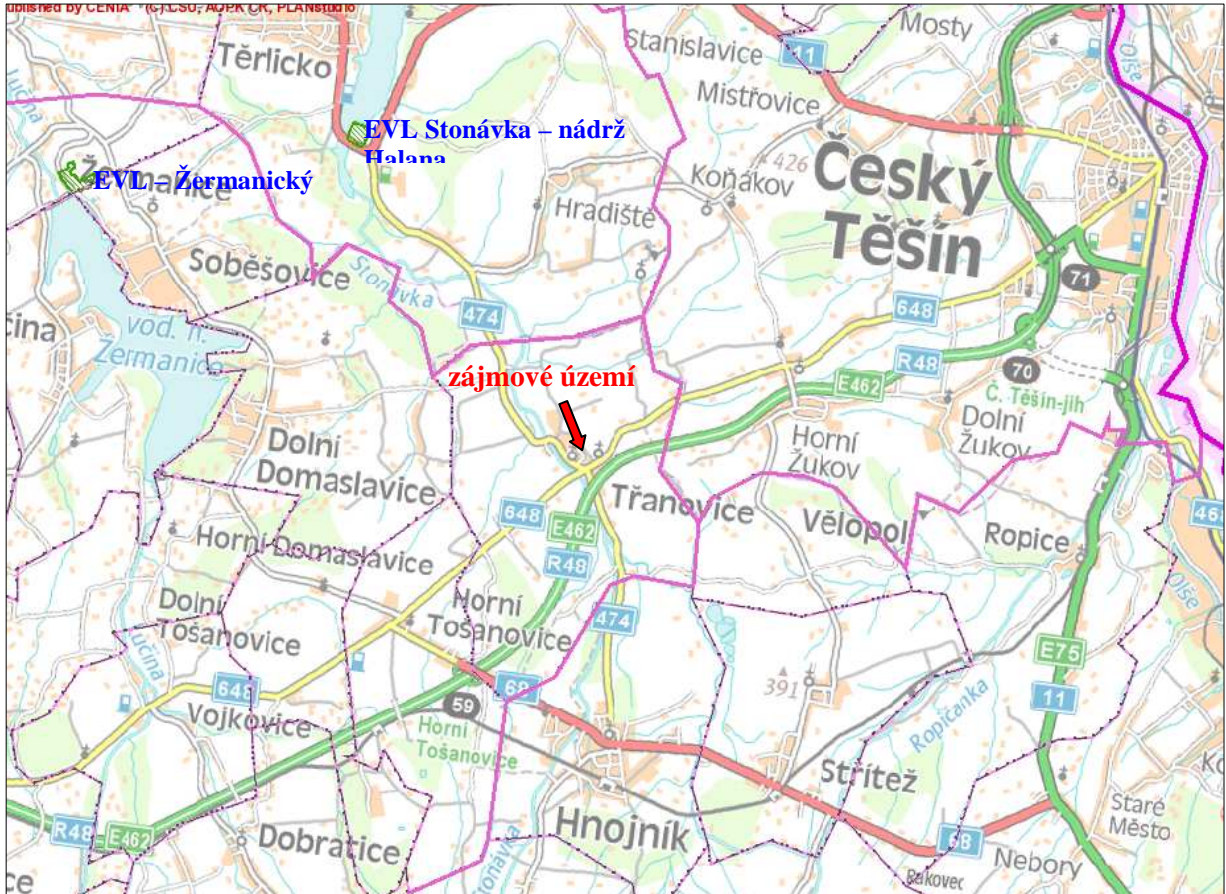
EVL byla vyhlášena nařízením Vlády ČR č.132/2005 Sb. na ploše 6,1 hektarů na území katastrů Dolní Soběšovice a Žermanice. Nachází se cca 6,5 km severovýchodně od hranice zájmového území.

Jedná se o opuštěný těšinitový lom na severním konci přehradní hráze vodní nádrže Žermanice na řece Lučině, cca 0,5 km jihovýchodně od obce Žermanice. Předmětem ochrany je čolek velký (*Triturus cristatus*).

- **Evropsky významná lokalita Stonávka – nádrž Halama (kód CZ0813471)**

EVL byla vyhlášena nařízením Vlády ČR č.132/2005 Sb. na ploše 4,6 hektarů na území katastru Horní Těrlicko. Lokalita se nachází 4,5 km od hranice zájmového území. Jedná se o usazovací vodní nádrž v nivě řeky Stonávky, která slouží jako předzdrž vodárenské nádrže Těrlicko a má charakter zazemněného rybníka s litorálními porosty. Předmětem ochrany je hořavka duhová (*Rhodeus sericeus amarus*).

Obr. č. 5 – EVL v blízkosti zájmového území stavby



**Natura 2000:**

EVL – evropsky významná lokalita

**f) Území historického, kulturního nebo archeologického významu**

V zájmovém území ani v jeho těsné blízkosti se nevyskytuje žádný objekt historického nebo kulturního významu. Archeologické nálezy se nepředpokládají, neboť v této lokalitě doposud nebyly žádné zaznamenány.

Dolní a Horní Třanovice v epoše vrcholného feudalismu tvořily jednu vesnickou obec. Ves vznikla zřejmě záhy po roce 1305. První spolehlivé dochované písemné svědectví o Třanovicích, tehdy zvaných Třenkovice, je však až z roku 1431.

K zajímavostem této obce patří Hraniční kámen, který byl na kopečku nad krajinou na hranicích obcí Třanovice, Horní Žukov, Hradiště a Koňákov slavnostně usazen v roce 1938 a pomník třanovického rodáka kněze a básníka Jiřího Třanovského (1592-1637), který byl odhalen roku 1956.

Katolický filiální kostel sv. Bartoloměje byl postaven v letech 1902-1904 v novogotickém slohu a v letech 1927-1931 byl postaven kostel evangelický.

**g) Obyvatelstvo**

Správní území obce Třanovice má výměru 860,8 ha. Obec má 934 obyvatel.

**h) Krajina, krajinný ráz**

Území navrhované stavby se nachází v centru obce Třanovice v bezprostřední blízkosti nové rychlostní komunikace R48. Jedná se o průsečnou křižovátku silnic I/48 Frýdek-Místek - Český Těšín, která tvořila mezinárodní silniční trasu v jižní části Ostravské aglomerace a silnice II/474 Karviná - Hnojník tvořící v severojižním směru hlavní spojovací silniční trasu oblasti Karviné a Havířova na rekreační oblast Beskyd. Zprovoznění rychlostní komunikace v roce 2007 znamenalo snížení dopravní zátěže na trase silnice II/474 o přibližně 20-30 %.

Celé zájmové území bylo a stále je vystaveno intenzivnímu působení antropogenních vlivů především zvýšeným podílem dopravy, intenzivním využíváním zemědělské půdy či blízkostí průmyslových podniků. Výsledkem jsou plochy ekologicky málo stabilní se zřetelným porušením přírodních struktur.

**i) Území zatěžované nad míru únosného zatížení**

Navrhovaná stavba je umístěna v centru obce Třanovice. Její realizace přispěje ke zklidnění a zkvalitnění dopravy v obci.

**j) Staré ekologické zátěže, extrémní poměry v území**

Přítomnost ekologických zátěží vyžadujících realizaci nápravných opatření nebyla v zájmovém území zjištěna.

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

### **2.1 Klima, ovzduší**

Dle klimatické rajonizace (Quitt, 1975) je území charakterizováno třídou MT10, pro kterou je charakteristické dlouhé a teplé a mírně suché léto, krátké přechodné období s mírně teplým jarem a mírně teplým podzimem, krátkou zimou, s krátkým trváním sněhové pokrývky. Dlouhodobá průměrná teplota v měsíci lednu dosahuje -2 až -3 °C, v měsíci červenci +17 až +18 °C. Průměrný srážkový úhrn dosahuje okolo 400 mm ve vegetačním období a 200 až 250 mm v zimním období. Počet dnů se srážkami většími než 1 mm dosahuje v této oblasti 100 až 120 dnů v roce.

Srážkové poměry v dané oblasti charakterizují srážkový úhrn ve vegetačním období (IV-IX měsíc), který činí 400-450 mm a srážkový úhrn v zimním období (X-III měsíc), který dosahuje 200-250 mm. Průměrný počet dnů se srážkami většími než 1 mm je v této klimatické oblasti 100 až 120 dnů a počet dní se sněhovou pokrývkou je 50 až 60. Rozložení atmosférických srážek v průběhu roku s maximem ve vegetačním období je v uvedené klimatické oblasti běžné. K doplňování zásob podzemní vody dochází převážně v jarním období a částečně také při podzimních srážkách, kdy jsou nízké hodnoty výparu.

Ovlivnění klimatických charakteristik záměrem se nepředpokládá.

tabulka č. 16 – Koncentrace hlavních znečišťujících látek v ovzduší naměřené na nejbližší stanici ČHMÚ 1066 Český Těšín

Rok	Max. hodinová koncentrace NO <sub>2</sub>	Průměrná roční koncentrace NO <sub>2</sub>	Max. denní koncentrace PM <sub>10</sub>	Průměrná roční koncentrace PM <sub>10</sub>
2004	121,9 (19 MV: 86,9) <sup>2)</sup>	24,9	245,8 <sup>1)</sup> (36 MV: 92,7) <sup>2)</sup>	54,9
2005	149,0 (19 MV: 106,4) <sup>2)</sup>	28,2	429,3 <sup>1)</sup> (36 MV: 108,1) <sup>2)</sup>	60,3
2006	197,0 (19 MV: 114,4) <sup>2)</sup>	29,4	456,7 <sup>1)</sup> (36 MV: 108,0) <sup>2)</sup>	60,5

Pozn.: <sup>1)</sup> Hodnoty pro průměrné denní koncentrace jsou uvedeny jako maximální z celého roku

<sup>2)</sup> 19 (36) MV: 19. (36.) nejvyšší naměřená hodnota – určuje, zda je překročen přípustný počet překročení hodnoty limitu. V případě vyšší hodnoty než je limitní hodnota jsou imisní limity překračovány.

Dle Věstníku MŽP, číslo 4/2008 je velká část posuzované oblasti vymezena jako oblast se zhoršenou kvalitou ovzduší (OZKO), je zde překračována hodnota denního a ročního imisního limitu pro PM<sub>10</sub> a hodnota cílového imisního limitu pro benzo(a)pyren.

## 2.2 Voda

Jihozápadně od zájmového území protéká řeka Stonávka, která pramení v Moravskoslezských Beskydách na jihovýchodních svazích vrchu Čupel v nadmořské výšce 750 m, celý následující tok pak směřuje zhruba k severu. Po třech kilometrech Stonávka u stejnojmenné osady vystupuje z horského údolí a v Komorní Lhotce se slévá s potokem Ráztoka, čímž více než zdvojnásobuje svůj objem. Dále Stonávka protéká obcemi Hnojník a Třanovice, postupně přibírá drobnější přítoky Černý potok, Mušalec, Sušovský potok, Hornodvorský potok a Zavadovický potok. U obce Těrlicko zadržuje vody Stonávky vodní nádrž Těrlicko. Pod přehradou leží na Stonávce obec Albrechtice, za níž ústí zprava poslední z významnějších přítoků, potok Chotěbuzka. Následuje obec Stonava a po dalších pěti kilometrech toku rovinatou a lidskou činností silně pozměněnou krajinou se Stonávka v nadmořské výšce 220 m v Karviné z levé strany vlévá do řeky Olše, která její vody odnáší dál do Odry. Povodí Stonávky má číslo hydrologického pořadí 2-03-03-052, plocha povodí je 131,3 km<sup>2</sup> a její délka je 33,7 km.

## 2.3 Půda, horninové prostředí

Z geomorfologického hlediska spadá území do systému alpsko-himalájského, subsystému Karpaty, provincie Západní Karpaty, subprovincie Vnější Západní Karpaty, oblasti Západobeskydské podhůří, celku Podbeskydská pahorkatina, podcelku Třinecká brázda a okrsku Ropická plošina.

Dle BPEJ je půdní typ v okolí navrhované stavby zařazen dle kódu – 6.58.00:

- Charakteristika hlavní půdní jednotky 58 – nivní půdy glejové na nivních uloženinách, středně těžké, vláhové poměry méně příznivé, po odvodnění příznivé.
- Charakteristika skeletovitosti a hloubky půdy (tj. 4 a 5 místo označení BPEJ) – jedná se o půdy bezskeletovité (0) s celkovým obsahem skeletu do 10 %.



Dle hloubky půdního profilu se jedná o půdu středně hlubokou.

#### **2.4 Flora a fauna**

Zájmové území stavby se nachází v zastavěném centru obce Třanovice. Vzrostlá zeleň se na plochách dotčených stavbou vyskytuje jen ojediněle. Před započítáním stavebních prací bude vykáceno celkem 17 ks borovic s obvodem kmene 47-94 cm, 1 bříza s obvodem kmene cca 95 cm a dále keře na ploše 40 m<sup>2</sup> (borovice kleč, jalovec a listnaté keře). Okružní křižovatka bude realizována v místě křižovatky stávající. Parkovací plochy budou umístěny na stávajících zpevněných plochách a plochách částečně zatravněných. Obratiště autobusů je navrženo pod mostním tělesem silnice R48 na neobdělávaných zemědělských pozemcích bez výskytu vzrostlé zeleně. Porosty podél toky řeky Stonávky nebudou realizací stavby dotčeny.

Vzhledem k umístění stavby není předpoklad, že by se v její bezprostřední blízkosti vyskytovalo větší množství druhů zvěře.

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

Zájmové území je v současné době silně zatíženo hlukem a emisemi z dopravy. Po vybudování a zprovoznění silnice R48 došlo sice ke snížení dopravní zátěže na trase silnice II/474 o cca 20-30%, výsledky hlukové studie však dokazují, že i přes toto snížení je v současné době hygienický limit v ekvivalentní hladině akustického tlaku pro hluk z dopravy na veřejných komunikacích překročen v denní i v noční době.

## D. ÚDAJE O VLIVECH ZÁMĚRU NA VEŘEJNÉ ZDRAVÍ A NA ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ

### 1. Charakteristika možných vlivů a odhad jejich velikosti, složitosti a významnosti

Stanovení velikosti, složitosti a významnosti vlivu lze označit za nejsložitější aspekt celého procesu hodnocení vlivu záměru na životní prostředí. Velmi významně se zde totiž projevuje subjektivní faktor zpracovatele a často i obtížně definovatelné podmínky hodnocení. To je spojeno především se skutečností, že hodnocení významnosti dle velikosti vlivu lze z určité části charakterizovat velikostí a rozsahem změny v životním prostředí v absolutních nebo relativních hodnotách v prostorových souřadnicích v určitém čase.

#### a) *Vlivy na obyvatelstvo – odhad zdravotního rizika*

Z hlediska možných vlivů na obyvatelstvo přichází u výstavby okružní křižovatky za křižovatkou průsečnou, parkoviště osobních aut, zastávky a točny autobusů především působení znečišťujících látek ve výfukových plynech, jejichž zdrojem jsou spalovací motory, prach a působení hluku ze silniční dopravy.

Jak již bylo dříve konstatováno došlo po vybudování a zprovoznění silnice R48 ke snížení dopravní zátěže na trase silnice I/48 o cca 20-30%. Výsledky hlukové studie však dokazují, že i přes toto snížení je v současné době hygienický limit v ekvivalentní hladině akustického tlaku pro hluk z dopravy na veřejných komunikacích překročen v denní i v noční době.

### **Hlučnost**

#### *Hodnocení vztahu dávka – účinek*

Hluk jako fyzikální faktor působí na organismus jako celek. Odpověď organismu na expozici hluku je nespecifická. Akutní účinek a účinek chronické zátěže vysokými expozicemi hlukem se projevuje sluchovou ztrátou. Účinky nižších expozičních úrovní uplatňují svůj vliv především na fyziologii organismu a na jeho psychický stav.

Z hlediska imisní zátěže posuzované lokality se jeví jako významný hluk ze stávající silniční dopravy, která se po vybudování okružní křižovatky výrazně nezmění.

Významným faktorem, který může ovlivnit zdravotní účinky hlučnosti je dále charakter hluku, především jeho složení, zabarvení a časový průběh.

Samostatnou oblastí působení hluku je oblast subchronická, která se neprojevuje měřitelným efektem biochemickým či fyziologickým, ale pouze v úrovni psychické. Při této úrovni působení hlukové expozice hraje velmi významnou roli psychická pohoda exponované osoby, její odolnost vůči stresu, hodnotová orientace a osobní vztah vůči zdroji nebo provozovateli hluku. Z toho vyplývá významný podíl subjektivity při hodnocení míry obtěžování hlukem.

#### *Indikátory poškození zdravotního stavu a míry obtěžování hlukem, limitní hodnoty*

Ve studii TNO (1994) byly definovány následující prahy účinků pro jednotlivé hlavní indikátory poškození zdraví hlukem bez specifikace typu hluku.

tabulka č. 17 – Prahy účinku indikátorů poškození zdraví hlukem (TNO, 1994)

Nepříznivý zdravotní projev	Typ prostředí zatíženého hlukem	Projev nebyl pozorován pod hodnotou		
		parametr	měrná hodnota	místo
Sluchová ztráta	ŽP	$L_{Aeq24h}$	70 dB(A)	interiér
	ŽP plod	$L_{Aeq8h}$	<85 dB(A)	interiér
Hypertenze	ŽP + sil. doprava	$L_{Aeq den}$	70 dB(A)	exteriér
	ŽP + let. doprava	$L_{Aeq den}$	70 dB(A)	exteriér
ICHS	ŽP + sil. doprava	$L_{Aeq den}$	65-70 dB(A)	exteriér
	ŽP + let. doprava	$L_{Aeq den}$	65-70 dB(A)	exteriér
Porodní váha	ŽP + sil. doprava	$L_{dn}$	62 dB(A)	
Rozmrzelost	ŽP	$L_{dn}$	42 dB(A)	exteriér

V materiálech WHO (Berlund, Lindvall, Schwela, 1999) jsou z hlediska hlučnosti definovány požadavky na obytné prostředí podle jeho částí. Z hlediska hodnot akustické zátěže jsou doporučeny hodnoty následující.

tabulka č. 18 – Pražské hodnoty WHO pro ochranu před účinky hluku (guideline values) v obytném prostředí (Berlund B., Lindvall T., Schwela D., 1999)

Prostředí	Kritický zdravotní projev	$L_{Aeq}$ [dB]	Délka působení [h]	$L_{Amax}$ fast [dB]
Venkovní obytné prostředí	Pocit velkého obtěžování, v průběhu dne a večera	55	16	-
	Pocit středního obtěžování, v průběhu dne a večera	50	16	-
Průmyslové, komerční a nákupní oblasti, uvnitř i vně	Zhoršení sluchu	70	24	110

Materiál WHO (WHO, 2001) dále uvádí hlavní zdravotní účinky hluku:

tabulka č. 19 - Hlavní zdravotní účinky hluku a pražské hodnoty projevu zdravotního rizika (WHO, 2001)

Prostředí	Kritický zdravotní projev	Hladina hluku $L_{Aeq}$ [dB(A)]	Doba expozice [h]
Obytné oblasti – vnější prostředí	Rozmrzelost	50 – 55	16
Průmyslové, komerční a dopravní oblasti	Zhoršení sluchu	70	24

V dalších dokumentech WHO (Berlund, Lindvall, 1995) jsou definovány jemné charakteristiky pocitu obtěžování hlukem, platné pro většinu populace. Vyjádření symptomu je provedeno na základě kontinuální závislosti dávka – odpověď. Míra tohoto obtěžování je hodnocena jako pocit rozmrzelosti, který byl použit jako indikátor tohoto typu zhoršení životních podmínek exponované populace.

### Emise

Doprava na okružní křižovatce silnic II/474 a I/48, přilehlém parkovišti osobních aut, zastávky a točny autobusů bude i nadále působit na lidské zdraví především znečišťujícími látkami obsaženými ve výfukových plynech. Oproti stávajícímu stavu se výrazně nezmění. Dá se předpokládat, že v souvislosti s provozem nového obchvatu

obce a dobudováním silnice R48 se situace v centru obce bude v dalších letech zlepšovat.

Rizika těchto škodlivin lze posoudit podle doporučení vyplývajících ze závěrů epidemiologických studií a materiálů publikovaných WHO a US EPA.

### ***OXIDY DUSÍKU (zahrnuje $N_2O_5$ , $N_2O_3$ , $NO_2$ , $N_2O$ , $NO$ )***

Z plynných emisí, jež jsou produktem spalovacích procesů, zaujímají významné postavení oxidy dusíku. Zastoupení jednotlivých oxidů – oxidu dusnatého NO, oxidu dusičitého  $NO_2$  a oxidu dusného  $N_2O$ , je v ovzduší proměnné v závislosti na charakteru zdrojů. Ze všech oxidů dusíku jsou nejcharakterističtější znečišťujícími látkami NO a  $NO_2$ , jež jsou zpravidla vyjadřovány jako  $NO_x$ . Konverzní faktor pro  $NO_2$  1 ppm =  $1880 \mu\text{g}/\text{m}^3$  a  $1 \mu\text{g}/\text{m}^3 = 5,32 \cdot 10^{-4}$  ppm.

Akutní odezva byla pozorována u bronchitiků při inhalaci koncentrace  $2\ 820 \mu\text{g} \cdot \text{m}^{-3} NO_2$  po dobu 5 minut. Změny plicních funkcí byly u zdravých osob pozorovány při koncentracích vyšších než  $1\ 880 \mu\text{g} \cdot \text{m}^{-3} NO_2$ , u osob nemocných astmatem bronchiálním byly tyto změny vyvolávány koncentracemi vyššími než  $900 \mu\text{g} \cdot \text{m}^{-3} NO_2$ . Nejcitlivější skupina z hlediska expozice  $NO_2$  jsou astmatici a bronchitici, u kterých nastávají změny tj. zvýšená náchylnost k astmatickým projevům při 1 až 2 hodinové expozici koncentracím  $NO_2$  v rozmezí  $375 - 565 \mu\text{g} \cdot \text{m}^{-3}$ . Tyto hodnoty považuje expertní skupina WHO pro Air Quality Guidelines za hodnotu LOAEL (Lowest Observed Adverse Effect Level). Hodnota LOAEL představuje nejnižší zjištěnou koncentraci, která vyvolala nepříznivé zdravotní projevy. Při použití 50 % hranice nejistoty a spolupůsobení bronchokonstrikčních faktorů jako je chlad by neměly být vyvolávány bronchokonstrikční projevy při hodnotách  $200 \mu\text{g} \cdot \text{m}^{-3} NO_2$  (doporučená 1 hodinová koncentrace). Při krátkodobě trvajících imisních koncentracích cca  $400 \mu\text{g} \cdot \text{m}^{-3} NO_2$  lze očekávat nepříznivé projevy převážně u astmatiků. Při krátkodobých koncentracích cca  $100 \mu\text{g} \cdot \text{m}^{-3} NO_2$  nebyly ani u astmatické populace pozorovány nepříznivé zdravotní projevy. V ovzduší průmyslových měst bývá (v závislosti na dopravě) mírná převaha  $NO_2$  nad NO.  $NO_2$  je považován za mnohokrát toxičtější než NO. Expozice toxickým dávkám vede k plicnímu edému, bronchitidě, pneumonitidě a dalším projevům poškození dýchací soustavy.  $NO_2$  specificky může v odpovídajících koncentracích vyvolat bronchospastickou reakci a akutní či chronickou obstruktivní chorobu bronchopulmonální. Zápach  $NO_2$  je patrný od 1 do 3 ppm, symptomatologie se objevuje při koncentracích 13 ppm.

Roční obvyklá koncentrace ve městech se pohybuje v rozmezí  $20-90 \mu\text{g}/\text{m}^3$  s maximální hodinovou koncentrací  $75 - 1000 \mu\text{g}/\text{m}^3$  (WHO, 1994).

TCL<sub>0</sub> (inhalačně) pro člověka se uvádí 6 200 ppb po dobu 10 minut. NO má TDL<sub>0</sub> (inhalačně) pro člověka 24 mg/kg po 2 hodiny. WHO doporučuje průměrnou hodinovou koncentraci  $200 \mu\text{g}/\text{m}^3$  a průměrnou roční koncentraci  $40 \mu\text{g}/\text{m}^3$ .

### ***PRACH (tuhé znečišťující látky)***

Prašné částice obsažené ve vzduchu se z hledisek zdravotních dělí podle velikosti. Pro zpřesnění expozice se tak rozděluje prach na TSP – celkový prach, prakticky však jde o frakce kolem PM<sub>20</sub> tj. menší než 20  $\mu\text{m}$ , PM<sub>10</sub> menší než 10  $\mu\text{m}$  a v poslední době PM<sub>2,5</sub>. Většina epidemiologických studií dosud proběhla při hodnocení expozice celkovému prachu, ale v posledních desetiletích se používá stále častěji PM<sub>10</sub> a PM<sub>2,5</sub>.

Částice menší než 0,01  $\mu\text{m}$  se postupným zmenšováním jejich velikosti, a tedy i jejich hmotnosti, začínají chovat jako plynné molekuly. Postupně klesá jejich retence v plicích a zvláště částice menší než 0,002  $\mu\text{m}$  jsou z velké části vydechovány.

Prach má několik cílových struktur, větší částice jsou distribuovány do zažívacího traktu a pokud obsahují toxikologicky významné látky, jsou tyto metabolizovány stejně jako při požití. Dalším cílovým orgánem jsou sliznice, zejména řasinkový epitel zajišťující clearance. Z hlediska retence, ukládání aerosolu v plicích, jsou nejnebezpečnější částice velké kolem 1-2  $\mu\text{m}$ , protože jsou z 90-ti i více procent zachycovány v plicích. Z výše uvedeného je zřejmé, že škodlivost prachu a aerosolu závisí na jejich retenci v plicích a tato je v rozhodující míře ovlivněna jejich disperzitou.

Při posuzování zdravotního rizika inhalace prachu je tedy důležitá jeho koncentrace, disperzita a také jeho chemické složení. Pokud nemá prach specifické biologické účinky jedná se o prach biologicky inertní. V opačném případě se jedná o prach biologicky agresivní a v důsledku jeho inhalace vznikají zdravotní projevy, které mohou obsahovat celou škálu zánětlivých stádií poškození dýchacích cest a možnost přechodu do chronického stádia. Zvýšená nemocnost podle epidemiologických studií je pozorována při překračování denních koncentrací nad 250  $\mu\text{g}\cdot\text{m}^{-3}$  nebo ročních koncentrací nad 50  $\mu\text{g}\cdot\text{m}^{-3}$ . Při dlouhodobé expozici znečištěnému ovzduší charakterizovaným vyššími imisními ročními koncentracemi polévatého prachu, tj. nad 50  $\mu\text{g}\cdot\text{m}^{-3}$  je dle epidemiologických studií pozorována vyšší úmrtnost u osob s onemocněním kardiovaskulárního a respiračního systému.

Zásadní význam mají také fyzikální vlastnosti prachu. K nim patří zejména smáčivost, krystalická struktura a morfologie prachu. Expozice v životním prostředí mají nespecifické efekty a obecně se uznává, že prach je dobrý „náhradník“ (surrogate) při hodnocení kvality ovzduší.

### ***BENZEN (CAS No.71-43-2)***

$\text{C}_6\text{H}_6$ , bezbarvá aromatická kapalina, M.H. 78,110, rozpustnost ve vodě 1790 mg/l při 25 °C, parciální tlak par 95 torr při teplotě 25 °C. Henryho konstanta 0,0055,  $K_{\text{OW}}$  134,900, bod varu 80 °C. Konverzní faktor 1 ppm = 3,19  $\text{mg}/\text{m}^3$ . **Benzen** se dostává do ovzduší mnoha způsoby, např. z emisí z oleje a přírodních plynů, těžby ropy, spalování uhlí, a oleje, z produkce papíru a celulózy avšak největším zdrojem jsou výfukové plyny motorových vozidel. Benzen je využíván jako součást pohonných hmot, rozpouštědlo tuků, vosků, olejů atd. Dále je používán pro výrobu pracích a čistících prostředků, léčiv, výbušnin a barviv.

Benzen emitovaný do ovzduší má poločas setrvání méně než jeden den. Může být vymýván a zředován deštěm, avšak vzhledem k vysoké tenzi par benzenu dochází k jeho opětovnému vypařování.

Pro člověka byla popsána koncentrace 20 000 ppm tj. 63 800  $\text{mg}\cdot\text{m}^{-3}$  (LCL0 INHAL) jako smrtelná při expozici 5 až 10 minut. Krátkodobé koncentrace na úrovni 9 000  $\mu\text{g}\cdot\text{m}^{-3}$  dráždí oči a respirační trakt, prodloužená expozice takových koncentrací vede k euforii, agitovanému chování a posléze ke komatu. Inhalace koncentrací kolem 1 200  $\mu\text{g}\cdot\text{m}^{-3}$  vede k závratím, bolestem hlavy a nausei. TCL0 pro člověka inhalačně je uváděna různě kolem 100 ppm (objemově), tj. 319  $\mu\text{g}\cdot\text{m}^{-3}$  (hmotnostně).

Benzen je prokázaný chemický karcinogen kategorie (A). Působí po metabolické přeměně na fenol, hydrochinon a katechol. Meziprodukty benzenové oxidace za spolupůsobení uvedených metabolitů způsobují poškození proteinů spojených s DNA. Toto poškození vyvolává zlomy v řetězci DNA, mitotické rekombinace, chromosomální translokace a v konečném důsledku vede k produkci aneuploidů. Epigenetický efekt benzenu a jeho metabolitů je ve stromatu kostní dřeně a v konečném důsledku může vyvolat vznik leukemických klonů. Toto je nyní užívaná pracovní hypotéza.

Pro vznik rizika leukémie byly odhadnuty následující hladiny a koncentrace. Pro riziko 1 v 10 000 ( $10^{-4}$  při koncentraci od 13,0 do 45,0  $\mu\text{g}\cdot\text{m}^{-3}$ , pro riziko  $10^{-5}$  koncentrace od 1,3 do 4,5  $\mu\text{g}\cdot\text{m}^{-3}$  a pro referenční, zde v RBC použitou hladinu rizika  $10^{-6}$  koncentrace od 0,13 do 0,45  $\mu\text{g}\cdot\text{m}^{-3}$ ).

### Narušení faktorů pohody

Ke krátkodobému narušení faktorů duševní pohody může docházet především v období výstavby pojezdem stavebních mechanismů na staveništi a zvýšenou stavební dopravou (odvoz výkopových zemin ze staveniště a doprava stavebních materiálů na stavbu) na veřejných komunikacích. Dopravní provoz a provoz stavebních mechanismů mohou některými svými aspekty zhoršovat duševní pohodu v okolí a navozovat, zejména u citlivých lidí, stavy rozmrzelosti, duševních tenzí a stresů. Příčinou může být nejen nepravidelný a nárazový hluk související s prováděním stavby, ale i reakce na pozemní dopravu, na zápach výfukových plynů a podobně. Snížení faktoru pohody v době výstavby by mohly představovat také prašnost a přenos bláta na komunikace v okolí staveniště. Zvýšená prašnost se může projevat především v době provádění výkopových prací, a to zejména v dlouhodobě suchém a větrném období. Naproti tomu v deštivých obdobích by mohlo docházet k přenosu bláta mimo staveniště. Negativní vlivy stavby na obyvatelstvo nelze zcela eliminovat, ale lze je významně omezit vhodnými organizačními a technickými opatřeními. V průběhu výstavby proto budou na stavbě a v jejím okolí přijata taková technická a organizační opatření, aby rušivé vlivy stavby na obyvatelstvo okolní obytné zástavby byly minimalizovány. Výjimečně by u citlivějších osob žijících v nejbližším okolí komunikace závodu mohlo docházet k mírnému rušení pohody také v důsledku zvýšeného ruchu po dobu výstavby v jeho okolí. Po ukončení stavebních prací a uvedení komunikace do provozu se vrátí situace do stávajícího stavu.

### Sociální a ekonomické důsledky

Hodnocený záměr se neprojeví negativně ve smyslu sociálních a ekonomických dopadů na obyvatelstvo. Stavba nevyžaduje výkup obytných objektů od soukromých subjektů. Po dobu výstavby bude zajištěna práce místním obyvatelům pracujících u stavebních firem zajišťujících stavební práce.

#### **b) Vlivy na ovzduší**

V současné době jsou hlavním zdrojem znečištění ovzduší stávající komunikace II/474 a I/48 a nově vybudovaná rychlostní komunikace R48. Po uvedení stavby do provozu bude plošným zdrojem znečištění ovzduší povrchové parkoviště osobních automobilů pro 29 stání a obratiště autobusů. Tyto zdroje budou znečišťovat ovzduší emisemi výfukových plynů ( $\text{NO}_x$ ,  $\text{NO}_2$ ,  $\text{CO}$ ,  $\text{C}_x\text{H}_y$  a těžké kovy (převážně olovo) u

dieselových motorů – saze a organické sloučeniny (PAU, VOC atd.)) a emisemi prachu - PM<sub>10</sub> – (částice menší než 10 μm).

Vzhledem, k tomu, že úprava průsečné křižovatky na křižovatku okružní nesouvisí se zvýšením průchodnosti (intenzity) silniční dopravy na komunikacích II/474 a I/48, ale zajistí především bezpečnost a plynulost dopravy na těchto komunikacích, nebude mít realizace stavby zásadní vliv na stav kvality ovzduší v zájmové oblasti.

### c) *Vliv na vodu*

Záměr nebude mít vzhledem k svému charakteru vliv na režim podzemních vod. Lokalita nespadá do žádného ochranného pásma vodního zdroje ani CHOPAV. V zájmovém území ani v jeho blízkosti se nenachází žádný zdroj podzemní ani povrchový zdroj vody pro veřejné zásobování obyvatelstva.

Odvedení dešťových vod z parkoviště osobních aut bude přes koalescenční odlučovač ropných látek do otevřeného příkopu, zaústěného do řeky Stonávky. Odváděné srážkové vody budou splňovat podmínky Nařízení vlády č. 61/2003 Sb. o ukazatelích a hodnotách přípustného znečištění povrchových vod a vod odpadních, náležitostech povolení k vypouštění odpadních vod do vod povrchových a do kanalizací v citlivých oblastech včetně Přílohy 3.

Odvodnění vozovky kruhového objezdu a zastávky autobusů bude zajištěno pomocí uličních dešťových vpustí s následným odtokem do řeky Stonávky tak, jak doposud. Z ostatních část komunikací bude voda odvedena volně do terénu.

Znečištění povrchových nebo podzemních vod hrozí pouze při dopravní havárii, při které by došlo k úniku pohonných hmot nebo přepravovaných nebezpečných látek. Jedná se o standardní situaci provozu na pozemních komunikacích.

Technologické a splaškové vody nejsou produkovány.

### d) *Vlivy na půdu, území a geologické podmínky*

Realizací záměru dojde k trvalému záboru **0,0669 ha** zemědělské půdy (trvalý travní porost, zahrada). Pozemky jsou v současné době zatravněné s ojedinělým keřovým porostem.

Podle přílohy k metodickému pokynu MŽP ČR ze dne 1.10.1996 č.j.OOLP/1067/96 k odnímání půdy ze ZPF zabírané pozemky náleží do III. třídy ochrany. Do III. třídy ochrany jsou sdruženy půdy v jednotlivých klimatických regionech s průměrnou produkční schopností a středním stupněm ochrany, které je možno územním plánováním využít pro event. výstavbu.

Celkem bude z plochy o výměře **0,0669 ha** skryto **134 m<sup>3</sup>** ornice. Ornice ze skryvek (cca 134 m<sup>3</sup>) bude použita při terénních úpravách realizovaných v rámci stavby.

#### Znečištění půdy

Možnost znečištění půdy a geologického podloží je obdobná jako u znečištění povrchových nebo podzemních vod. Může dojít pouze při dopravní nehodě s únikem pohonných hmot nebo převážených nebezpečných látek.

### Vliv na stabilitu a erozi půdy

Ke změnám z hlediska stability a eroze půdy nedojde. Plochy kolem komunikace budou po ohumusování ihned zatravněny a osázeny keři.

#### **e) Vliv na horninové prostředí a nerostné zdroje**

Stavba leží v chráněném ložiskovém území pro černé uhlí české části Hornoslezské pánve v zóně „C2“, kde se v současné době nejeví pravděpodobná exploatace ložiska klasickými metodami. V případě exploatace ložiska např. odplyňováním nebo jinou netradiční metodou nebudou způsobeny deformace povrchu. Vzhledem k charakteru výroby se žádné vlivy nepředpokládají.

#### **e) Vliv na floru a faunu**

Záměr si vyžádá kácení 17 ks borovic s obvodem kmene 47-94 cm, 1 břízu s obvodem kmene cca 95 cm a dále keře na ploše 40 m<sup>2</sup> (borovice kleč, jalovec a listnaté keře). Po ukončení stavebních prací budou volné nezpevněné plochy ohumusovány zemínou, osety travní směsí a osázeny keři.

Dle dostupných informací se v místě stavby ani v blízkém okolí nenacházejí žádné druhy chráněných rostlin nebo živočichů ve smyslu zákona č. 114/1992 Sb. v platném znění a prováděcích vyhlášek.

Vzhledem k charakteru staveniště (stávající komunikace a zpevněné plochy), které se nachází v centru obce a k nízké diverzitě rostlinných i živočišných druhů v okolí uvažované stavby, bude vliv na tyto složky ekosystému zanedbatelný.

#### **g) Vlivy na ekosystémy**

Hodnocený záměr nezasahuje do žádných územních systémů ekologické stability. Tyto se v blízkosti ani nevyskytují. Realizace záměru nebude mít významný vliv (přímý ani dálkový) na evropsky významné lokality vyhlášené nařízením vlády č. 132/2005 Sb., ani na ptačí oblasti (viz. vyjádření krajského úřadu ze dne 2.1.2008 – příloha č. 2).

#### **h) Vlivy na antropogenní systémy, jejich složky a funkce**

V bezprostřední blízkosti zájmového území se nenacházejí památkově chráněné objekty, ani zde nejsou registrovány archeologicky významné lokality. Dle zákona č. 20/1987 Sb., o státní památkové péči ve znění zákona č. 242/92 Sb., § 21 a § 22 a dle vyhlášky č. 66/1988 Sb., § 19, je investor povinen umožnit a hradit případný záchranný archeologický výzkum. Investor musí ohlásit dva týdny předem termín zahájení zemních prací na adresu archeologického pracoviště. Pak je investor povinen pracovníkům archeologických pracovišť umožnit provádět v průběhu zemních prací archeologický dozor, záchranu a dokumentaci případných archeologických nálezů a objektů. Oznámení o archeologickém nálezů je povinen učinit nálezce nebo osoba odpovědná za provádění prací, při nichž k archeologickému nálezů došlo a to nejpozději do druhého dne po archeologickém nálezů nebo po tom, co se o archeologickém nálezů dozvěděl. Archeologický nález i naleziště musí být ponechány beze změny až do prohlídky archeologem. Archeologickým nálezem je věc (soubor věcí), která je



dokladem nebo pozůstatkem života člověka a jeho činnosti od počátku jeho vývoje do novověku a zachovala se zpravidla pod zemí.

**i) Vliv na estetické kvality území**

Pokud bude záměr realizován podle zpracované projektové dokumentace, dojde nejen k estetické úpravě řešeného území centrální části obce, ale i k lepšímu využití území. V současné době slouží plocha budoucího parkoviště osobních aut jako točna autobusů. Plocha má nerovný asfaltový povrch, který je místy vyspravovaný. Navržené úpravy budou mít podstatný vliv na zklidnění silniční dopravy, což se projeví i v bezpečnosti silničního provozu v této části obce.

**j) Vliv na rekreační využití území**

Křižovatka i přilehlé území pro parkoviště osobních aut a zastávku autobusů se nachází v centru obce Třanovice a nikdy v minulosti nebylo proto využíváno k rekreačnímu využití. Tento stav se nezmění ani po realizaci hodnoceného záměru.

**k) Vlivy hluku a záření**

Po uvedení stavby do provozu bude zdrojem hluku i nadále hluk z provozu na těchto stávajících komunikacích II/474 a I/48 (II/648) a na novém mostě rychlostní komunikace R48. Ze závěrů hlukové studie vyplývá, že k výraznému zlepšení dopravního hluku na uvedených komunikacích došlo zprovozněním nové komunikace R48 z Frýdku-Místku do Českého Těšína v prosinci 2007. Realizací okružní křižovatky dojde v okolí nejbližších staveb pro bydlení k mírnému snížení ekvivalentních hladin akustického tlaku, a to jak v denní, tak i v noční době.

*tabulka č. 20 - Hladiny dopravního hluku ve výpočtových bodech, denní doba*

Výp. bod č.	$L_{Aeq,T}$ [dB] rok 2005- průměrná	$L_{Aeq,T}$ [dB] rok 2008- průměrná	$L_{Aeq,T}$ [dB] rok 2008- okružní	$L_{Aeq,T}$ [dB] rok 2010-okružní
1	65,2	60,1	59,1	59,2
2	71,4	64,3	63,9	64,0
3	64,1	57,7	56,8	56,9
4	68,9	61,7	61,1	61,2
5	60,0	56,1	55,8	55,9

*tabulka č. 21 - Hladiny dopravního hluku ve výpočtových bodech, noční doba*

Výp. bod č.	$L_{Aeq,T}$ [dB] rok 2005- průměrná	$L_{Aeq,T}$ [dB] rok 2008- průměrná	$L_{Aeq,T}$ [dB] rok 2008- okružní	$L_{Aeq,T}$ [dB] rok 2010-okružní
1	63,0	53,2	52,7	52,7
2	69,1	57,6	57,2	57,3
3	61,7	51,2	50,4	50,5
4	66,3	54,9	54,4	54,5
5	56,1	49,5	49,7	49,7

Na základě vyhodnocení významnosti vlivů záměru „Okružní křižovatka na silnici II/474 a I/48“ jehož součástí je parkoviště pro osobní auta (29 stání), zastávka autobusů a točna autobusů na složky životního prostředí je možno konstatovat, že plánovaný záměr za předpokladu realizace navržených technických opatření neznamena z hlediska identifikovaných vlivů žádný významný nepříznivý vliv.

Po vyhodnocení vlivů záměru na jednotlivé složky životního prostředí jsou v oznámení záměru navržena některá ochranná opatření, která snižují významnost těchto vlivů. Tato opatření budou respektována v dalších stupních projektové dokumentace.

## **2. Rozsah vlivů vzhledem k zasaženému území a populaci**

Kvalita ovzduší bude ovlivněna do vzdálenosti řádově několika desítek metrů kolem komunikace, tak jak doposud. Vlivy na půdu, vodu, floru a faunu se omezí na plochu stavby a blízké okolí.

Významné vlivy na lidskou populaci se oproti stávajícímu stavu na přilehlou obytnou zástavbu nepředpokládají.

## **3. Údaje o možných významných a nepříznivých vlivech přesahující státní hranice**

Realizací záměru nevzniknou žádné přímé nebo nepřímé vlivy přesahující státní hranici. Nejbližší záměru je hranice s Polskem, která se nachází severovýchodním směrem ve vzdálenosti cca 7 km.

## **4. Opatření k prevenci, vyloučení, snížení popřípadě kompenzace nepříznivých vlivů na životní prostředí**

Již při přípravě záměru je nutné věnovat velkou pozornost návrhu opatření ke snižování negativních vlivů na životní prostředí a to jak při vlastní výstavbě záměru, tak při jeho provozu. Dále je nutné stanovit před zahájením stavby opatření za účelem ochrany jednotlivých složek životního prostředí.

Opatření musí být zaměřena především na nejproblémovější jevy v území, tedy zejména na ochranu před hlukem, na snížení imisního zatížení lokality, zajištění ochrany vod a půdy před případnou kontaminací závadnými látkami, zabezpečení a zkvalitňování přírodních prvků v území.

Opatření lze časově a věcně rozdělit pro jednotlivé etapy zajišťování záměru. To je pro fázi přípravy a fázi výstavby.

Pro jednotlivé fáze jsou navržena tato opatření:

### Období přípravy

- Součástí projektové dokumentace pro stavební povolení musí být zpracován kvalitní plán organizace výstavby (POV), ve kterém budou uvedeny použité stavební mechanismy, dopravní trasy, skládky zemin a stavebního materiálu, způsob nakládání s odpady, způsob likvidace možných havárií, opatření pro snížení prašnosti, zejména při zemních pracích.

- Při výběrovém řízení na dodavatele stavby stanovit jako jedno ze srovnávacích měřítek i specifikování garancí na minimalizování negativních vlivů stavby na životní prostředí a na celkovou délku stavby. Ve výběrovém řízení zohlednit požadavky na používání moderních a progresivních postupů výstavby (s využitím méně hlučných a životnímu prostředí šetrných technologií).

### Období výstavby

- Vlastní výstavbu organizačně zabezpečit způsobem, který maximálně omezí možnost narušení faktorů pohody, a to zejména v nočních hodinách a ve dnech pracovního klidu.
- Vlastní zemní práce provádět vždy v rozsahu nezbytně nutném. Dodavatel stavby musí v případě nutnosti eliminovat sekundární prašnost pravidelným kropením prostoru staveniště, deponií zemin a stavebních komunikací.
- Minimalizovat zásoby sypkých stavebních materiálů a ostatních potenciálních zdrojů prašnosti.
- Při výstavbě zajistí dodavatel stavby, aby pohyb stavebních mechanismů, skladování stavebních materiálů a odpadů bylo v souladu se stávajícími předpisy tak, aby nemohlo docházet k úniku závadných látek do okolního prostředí.
- Vozidla vyjíždějící ze staveniště musí být očištěna, aby nedošlo ke znečištění veřejných komunikací.
- Nakládání s odpady vznikajícími při výstavbě budou zajišťovat firmy provádějící tyto práce ve smyslu zákona č. 185/2001 Sb., o odpadech v platném znění a prováděcích vyhlášek k tomuto zákonu. Při kolaudačním řízení předloží dodavatel stavby doklady o specifikaci druhů a množství odpadů vzniklých v procesu výstavby a doloží způsob jejich odstranění.
- Dodavatel musí zajistit kontrolu práce a údržby stavebních mechanismů s tím, že pokud dojde k úniku ropných látek do zeminy, je nutné kontaminovanou zeminu ihned vytěžit a uložit do nepropustné nádoby (kontejneru).
- Okolní pozemky budou v průběhu stavebních prací zabezpečeny tak, aby nedošlo k jejich znehodnocení.
- Všechny použité stavební stroje musí být v dobrém technickém stavu, musí být průběžně kontrolovány, aby bylo zamezeno nadměrným emisím výfukových plynů nebo nadměrné hlučnosti či případným úkapům ropných látek.
- Omezit rychlost na staveništi, v areálu stavby a mimo zpevněné vozovky na 30 km/h.
- Dopravní trasy budou vedeny v maximální míře mimo obytnou zástavbu přilehlých obcí.
- Na staveništi nepovolit údržbu mechanismů (výměny mazacích náplní atd.) s výjimkou denní údržby.
- Plnění palivy v areálu stavby provádět v nezbytných případech, kdy by plnění mimo areál bylo organizačně neschůdné nebo technicky nerealizovatelné, zásobní paliva musí být uskladněna odpovídajícím způsobem (např. barely se záchytnou jímkou).

- V místech zemních prací věnovat pozornost potencionálnímu výskytu archeologických nálezů. Pracovníci provádějící zemní práce budou poučeni jak postupovat v případě výskytu archeologických nálezů v areálu stavby.

#### *Ochrana fauny a flory*

- V průběhu stavby dohlížet, zda nedochází k poškozování dřevin, které mají být zachovány. Mýcení dřevin bude realizováno mimo vegetační dobu a mimo období hnízdění ptáků.
- Mýcení bude provedeno v souladu s ust. § 8 zák. č. 114/1992 Sb., v platném znění.
- v maximální míře chránit dřeviny před poškozením (viz např. ČSN DIN 18 920 Ochrana stromů, porostů a ploch pro vegetaci při stavebních činnostech) a těmto skutečnostem přizpůsobit rovněž příjezdové trasy na staveniště.

#### **5. Charakteristika nedostatků ve znalostech a neurčitosti, které se vyskytly při specifikaci vlivů**

Pro zpracování předkládaného oznámení byly využity zkušenosti a podklady získané z obdobných staveb.

V průběhu zpracování nebyly shledány žádné závažné nedostatky, které by zpochybňovaly hodnověrnost těchto použitých podkladů. Je možné konstatovat, že zpracovatel oznámení měl dostatečné podklady pro objektivní posouzení záměru, že se jedná o stavbu, bez výrazných negativních dopadů na okolní prostředí.

Zpracovatel oznámení si sám na místě stavby ověřil potřebné údaje a konzultoval záměr s některými dotčenými orgány státní správy.

## E. POROVNÁNÍ VARIANT ŘEŠENÍ ZÁMĚRU

Návrh řešení vychází ze závěrů „Dopravně inženýrské studie úprav centra Třanovic“ zpracované Ing. Jiřím Datinským v prosinci 2006. Jedná se o studii, jejímž cílem bylo navrhnout řešení dopravy v centru obce Třanovic po zprovoznění nové trasy silnice mezi Frýdkem-Místkem a Českým Těšínem v roce 2007 a vybudování průmyslové zóny mezi Třanovicemi a Hnojníkem. Situace úprav centra Třanovic (studie) je přílohou č. 6 tohoto oznámení.

Zpracovaná studie variantně prověřila možnosti řešení:

1. křižovatky stávající silnice I/48 (Frýdek-Místek – Český Těšín) se silnicí II/474 (Těrlicko – Hnojník)
2. přestupního uzlu autobusové dopravy
3. parkovacích ploch u stávající i navrhované vybavenosti v centru obce a pod mostní estakádou trasy R48
4. příjezdové komunikace do rozvojové plochy jihovýchodně od trasy R48
5. účelové komunikace Povodí Odry k toku řeky Stonávky
6. odvodňovacího příkopu pro ochranu centra obce.

Předložený záměr se zabývá řešením bodu 1-3.

### **KŘIŽOVATKA STÁVAJÍCÍ SILNICE I/48 SE SILNICÍ II/474**

#### **Návrh řešení vychází:**

- a) *z očekávaných změn dopravy ve středu obce, které vyvolalo otevření rychlostní komunikace R48 Frýdek-Místek – Český Těšín.*

**Silnice I/48** (Bělotín - Nový Jičín - Frýdek-Místek - Český Těšín) tvořila hlavní mezinárodní tranzitní silniční trasu v jižní části Ostravské aglomerace. Po otevření silnice R48 došlo ke snížení intenzity nákladní i osobní dopravy, viz kapitola Vliv hluku a záření.

**Silnice II/474** (Karviná – Horní Suchá – Těrlicko – Třanovice – Hnojník) tvoří v severojižním směru hlavní spojovací silniční trasu oblasti Karviné a Havířova na rekreační oblast Beskyd. V úseku Těrlicko – Třanovice – Hnojník, vedeným údolím řeky Stonávky, vytváří zkratku pro vazby od Ostravy a Havířova ve směru na Třinec a Jablunkov (trasa po silnici I/11 přes Český Těšín je delší a pomalejší).

- b) *z dalších připravovaných a zvažovaných komunikačních staveb mohou řešený prostor ovlivnit*

**přeložka silnice I/68 a I/11 v úseku Třanovice – Třinec – Jablunkov – Slovensko (realizace trasy R11 kolem roku 2010)** – tato stavba by mohla vyvolat dílčí zvýšení dopravy na silnici II/474 v úseku Těrlicko – Třanovice o zvýšení tranzitu z Havířova ve směru na Třinec a Slovensko.

**výstavba rychlostního tahu R67 + R11 v úseku dálnice D47 Vrbice – Orlová – Havířov – Třanovice**, který by měl být nejdůležitějším rychlostním silničním tahem ve východní části Ostravsko Karvinské aglomerace v severojižním směru. Výstavbu dílčích úseků této trasy (např. obchvat Havířova a severozápadní části Třanovic) lze předpokládat v období 2010 – 2015, kompletaci celého tahu nejdříve kolem roku 2020. Po výhledovém zprovoznění úseku od Těrlicka do Třanovic dojde k zásadnímu zklidnění trasy stávající silnice II/474.

Průsečná křižovatka silnic I/48 a II/474 v centru Třanovic byla v uplynulých letech rekonstruována – byl vytvořen pruh pro levé odbočení ze směru od Českého Těšína a vylepšeny směrové a šířkové parametry na ramenech od Havířova a Hnojníku.

Problémem ale zůstal nedostatečný rozhled na západním rameni od Frýdku-Místku, které tvoří neprůhledné parapetní zídky na mostě přes řeku Stonávku. V období následujících 10 – 15 let bude v křižovatce převažovat dopravní zatížení ve směru od Havířova na Hnojník se zvýšením podílu od Tošanovic na Těrlicko, v pozdějším období se očekává další snížení dopravního významu pro průjezdní dopravu.

**Řešení varianty 1** představuje přestavbu křižovatky na malou okružní o vnějším průměru 32 m (MOK 32) s doplněním dělených přechodů pro chodce na východním a jižním rameni křižovatky. Návrh respektuje vybudované opěrné zdi kolem pozemků na severní straně křižovatky. Okružní křižovatka zpomalí rychlost průjezdu vozidel na obou silnicích, zlepší podmínky pro přecházení chodců a tím zvýší bezpečnost provozu v centru Třanovic.

**Řešení varianty 2** navrhuje ponechání průsečné křižovatky s doplněním řadících pruhů na silnici II/474 a dělených přechodů pro chodce na východním a jižním rameni křižovatky. Výhodou řešení je minimalizace vyvolaných stavebních nákladů. Po změně dopravních zátěží by bylo nutno změnit přednost v jízdě ve prospěch silnice II/474. Tato změna přednosti (bez navazujících stavebních úprav, které by změnil psychologickou přednost v křižovatce) by znamenala výrazné zvýšení rizika dopravní nehodovosti.

**Řešení varianty 3** vychází z návrhu var.1 - okružní křižovatka MOK 32 je odsunuta západním směrem k mostu přes Stonávku. Toto řešení umožňuje zvětšení vzdálenosti od napojení autobusového stanoviště na východním a jižním rameni, uvolňuje navazující prostor v severním a východním kvadrantu křižovatky, ale znamená dílčí zásah do vzrostlé zeleně podél Stonávky (součást biokoridoru) a vyvolává potřebu prodloužení zatrubněného úseku vodoteče pod stávajícím autobusovým stanovištěm.

S přihlédnutím k očekávaným změnám zatížení po zprovoznění trasy R48 i ve vzdálenějším období studie doporučila řešení s okružní křižovatkou v poloze mezi řešením **varianty 1 a 3**, které částečně zlepší podmínky v severním a východním kvadrantu křižovatky, ale respektuje čelo zatrubněné vodoteče i okraj vzrostlé zeleně.

#### **PŘESTUPNÍ UZEL AUTOBUSOVÉ DOPRAVY**

Na autobusové stanoviště „Třanovice-křižovatka“ zajíždí v pracovních dnech 6 autobusových linek s 92 spoji v pracovním den. Nejvyšší hodinová intenzita 12 SPOJŮ je v době mezi 15-16. Špičkovou čtvrt hodinu tvoří doba 14:56 – 15:10, kdy přijíždí a odjíždí celkem 8 spojů, z toho v čase 15:10 jsou odbavovány současně 3 spoje.

Po výstavbě automobilky v Nošovicích v roce 2009 lze očekávat dílčí zvýšení počtu spojů ve špičkovém období od Českého Těšína ve směru na Frýdek-Místek – pravděpodobně na úkor spojů, které dosud v Třanovicích končí.

Zvažovaná výstavba průmyslové zóny Třanovice – Hnojník by vyvolala především odklon části spojů ve špičkovém období mezi Třanovicemi a Hnojníkem ze stávající trasy do nové průjezdné komunikace v průmyslové zóně a případné vzájemné propojení spojů od Komorní Lhotky a Českého Těšína, které dosud v Třanovicích končí.

V návaznosti na výstavbu automobilky v Nošovicích je připravována elektrizace železniční tratě Frýdek-Místek – Hnojník – Český Těšín s předpokládaným zavedením pravidelných spojů příměstské železniční dopravy Ostrava – Frýdek-Místek – Hnojník – Český Těšín. V rámci krajské integrace dopravy lze očekávat posílení autobusových vazeb z Třanovic na přestupní uzel Hnojník.

**Řešení varianty 1** - odsun stávajícího autobusového stanoviště o cca 100 m jižním směrem, zastávky 2 x 25 m + obratiště s prostorem pro ukončované spoje pod mostní estakádou trasy R 48

*Klady*

- soustředění přestupu do prostoru mimo průjezdní silnice
- odpovídající podmínky pro cestující, řidiče i pro odstavení ukončovaných spojů
- uvolnění prostoru pro rozsáhlejší dostavbu centra Třanovic

*Zápory*

- zvýšení závleku některých projíždějících spojů o cca 2 x 100 m

**Řešení varianty 2** - vytvoření dvou párů zastávek (2 x 25m) na obou silnicích II. třídy s přesunem ukončovaných spojů do prostoru podnikatelského centra severně od křižovatky

*Klady*

- vyloučení závleku projíždějících spojů
- uvolnění prostoru pro rozsáhlejší dostavbu centra Třanovic

*Zápory*

- špatné podmínky pro přestup cestujících (až 130 m přestupní vzdálenost s přecházením obou silničních tras)
- prodloužení jízdní trasy ukončovaných spojů o cca 2 x 500 m
- vyvolaná investice výstavby nového obratiště se zázemím pro řidiče i cestující v prostoru podnikatelského centra
- odjezdy spojů ve směrech na Frýdek-Místek i Těrlicko od různých stanovišť

**Řešení varianty 3** - přestavba autobusového stanoviště v současné poloze s novým napojením na silnici II/648 (dnes sil. I/48), zastávky 2 x 25 m s přesunem ukončovaných spojů do prostoru podnikatelského centra severně od křižovatky

*Klady*

- omezení závleku projíždějících spojů
- odpovídající podmínky pro cestující

*Zápory*

- prodloužení jízdní trasy ukončovaných spojů o cca 2 x 500 m
- vyvolaná investice výstavby nového obratiště se zázemím pro řidiče i cestující v prostoru podnikatelského centra
- blokování prostoru pro rozsáhlejší dostavbu centra Třanovic

Po vyhodnocení kladů a záporů jednotlivých variant a s přihlédnutím k záměru dostavby centra byla zpracovatelem studie doporučeno řešení dle **varianty 1**.

### **PARKOVACÍ PLOCHY, PLOCHY POD MOSTNÍ ESTAKÁDOU**

V současné době je před Obecním úřadem plocha pro parkování 6 – 8 osobních vozidel. V běžném průběhu dne je kapacita plně využívána, ve špičkách již potřeba překračuje kapacitu, při akcích v kulturním domě nabídka potřebám naprosto nevyhovuje.

Zpracovaná studie řeší několik variant návrhu parkovacích možností v centru obce a dále pod mostní estakádou. V rámci předkládaného záměru bude vybudováno 29 parkovacích míst v prostoru mezi autobusovým stanovištěm a okružní křižovatkou (ve výsledném návrhu studie se jedná o parkovací místa označená jako P18 a P11).

## **F. DOPLŇUJÍCÍ ÚDAJE**

Pro posouzení vlivů záměru na životní prostředí byly použity:

- Studie úprav centra Třanovic, zpracovatel Ing Jiří Datinský, dopravní inženýrství
- Hluková studie, zpracovatel RNDr. Vladimír Suk

Podklady jsou součástí oznámení jako přílohy.

## **G. SHRUTÍ NETECHNICKÉHO CHARAKTERU**

Záměrem investora je v souladu se zpracovanou „Studii úprava centra Třanovic“ vybudovat v Třanovicích namísto stávající průsečné křižovatky silnic II/474 (*Havířov – Hnojník*) a I/48 (*Frýdek-Místek – Český Těšín*) křižovatku okružní. Součástí navrhované stavby je rovněž vybudování autobusových zastávek meziměstské linkové dopravy včetně obratiště autobusů a dále vybudování 29 parkovacích míst pro osobní automobily (včetně dvou stání pro osoby tělesně postižené). Realizace stavby si vyžádá přeložku stávajícího vedení NN, přeložku plynovodu STL a přeložku metalických kabelů Telefonica O2. V rámci stavby bude vybudováno veřejné osvětlení. Terén na rozhraní komunikací, chodníků a parkovišť bude ohumusován a následně zatravněn.

*tabulka č. 22- Kapacitní ukazatele záměru*

komunikace	5400 m <sup>2</sup>
chodníky	1237 m <sup>2</sup>
počet parkovacích míst	27+2
přeložka STL plynovodu	83 m
přeložka vedení NN	225 m
přeložka sítě Telefonica O2	200 m
veřejné osvětlení	560 m
nový propustek	43 m

Okružní křižovatka i komunikace rekonstruované v rámci výstavby křižovatky jsou navrženy s povrchem z asfaltového betonu. Okružní křižovatka je navržena jako



čtyřramenná, s vnějším průměrem 32,0m a s šířkou jízdního pásu 6,0m. Za jízdním pásem ve směru ke středu okružní křižovatky je dále umístěn vnitřní prstenec o šířce 2,0m, jehož povrch je navržen z cementobetonu. Části komunikací II/474 a I/48, směřujících k okružní křižovatce jsou provedeny ve střechovitém příčném sklonu 2,5%, s výjimkou části větve II/474 ve směru na Hnojník, která je vedena ve směrovém oblouku a v jednostranném příčném sklonu 2,5%.

Podél východního okraje komunikace II/474 ve směru od okružní křižovatky na Havířov bude vybudován chodník pro pěší v šířce 2,0m. Chodník bude zhotoven také v blízkosti okružní křižovatky, na okraji rekonstruovaných větví komunikace I/48. Veškeré chodníky budou provedeny s povrchem ze zámkové dlažby, od okolního terénu budou odděleny pomocí betonových obrubníků usazených do lože z prostého betonu. V místě okružní křižovatky budou přes komunikace II/474 a I/48 vybudovány přechody pro chodce o šířce 3,0m a upravené takovým způsobem, aby umožňovaly bezbariérový pohyb osob se sníženou schopností orientace a pohybu.

Parkoviště pro osobní vozidla bude zřízeno při komunikaci II/474 ve směru na Hnojník, vjezd na parkoviště bude umístěn v km 0,055 62 popisované silniční komunikace. Komunikace v místě parkoviště bude provedena s povrchem z asfaltového betonu v šířce 6,0m, samotná parkovací místa budou zhotovena s povrchem ze zámkové dlažby. Celkem bude vybudováno 29 kolmých parkovacích míst, z toho 2 místa pro vozidla tělesně postižených osob. Parkovací místa budou provedena v rozměrech 5,0x2,5m, resp. 5,0x3,5m v případě stání pro tělesně postižené. Parkovací místa budou od komunikace i okolního terénu oddělena betonovými obrubníky do prostého betonu, v případě ohraničení od okolního terénu navíc vyvýšenými max. o 12cm. Asfaltobetonová komunikace bude od okolního terénu oddělena betonovými obrubníky spolu s řádkem kostek do lože z prostého betonu, horní hrana obrubníků bude oproti povrchu vozovky vyvýšena o 12cm. Odvodnění parkoviště bude řešeno pomocí uličních dešťových vpustí Ø500mm. Dešťové vody budou odváděny přes koalescenci odlučovač ropných látek do otevřeného příkopu zaústěného do koryta řeky Stonávky.

Autobusová zastávka spolu s okružním obratištěm bude zřízena při komunikaci II/474 ve směru na Hnojník. Vjezd z komunikace II/474 k autobusové zastávce bude umístěn na silnici II/474 ve staničení 159,26m, výjezd ze zastávky na shodné komunikaci ve staničení 106,69m. Povrch zastávky i obratiště bude proveden z asfaltového betonu, v příčném sklonu 2,5%. Chodníky v blízkosti zastávky budou provedeny s povrchem ze zámkové dlažby. V místě autobusových nástupišť budou rozšířeny na šířku 4,0m. Vozovka bude od chodníků, resp. od okolního terénu oddělena pomocí betonových obrubníků spolu s řádkem kostek do lože z prostého betonu. Horní hrana obrubníku bude oproti povrchu vozovky vyvýšena o 12cm, s výjimkou míst pro přecházení, kde bude snížena na 2cm. V místě nástupišť budou osazeny obrubníky pro bezbariérový nástup do nízkopodlažních autobusů s výškovým rozdílem mezi komunikací a nástupištěm 20cm. Samotné prostory zastávek budou vyznačeny pomocí vodorovného dopravního značení V 11a v délkách 25,0m a šířkách 3,0m. Součástí autobusové zastávky bude i přístřešek pro cestující v plošných rozměrech 6,0x2,5m.

*Z hlediska jednotlivých složek ekosystémů je možno pravděpodobné vlivy záměru charakterizovat následujícím způsobem:*

**a) Vlivy na ovzduší**

Vzhledem k tomu, že úprava průsečné křižovatky na křižovatku okružní nesouvisí se zvýšením průchodnosti (intenzity) silniční dopravy na komunikacích II/474 a I/48, ale zajistí především bezpečnost a plynulost dopravy na těchto komunikacích, nebude mít realizace stavby zásadní vliv na stav kvality ovzduší v zájmové oblasti.

**b) Vliv na vodu**

Záměr nebude mít vzhledem k svému charakteru vliv na režim podzemních vod. Lokalita nespadá do žádného ochranného pásma vodního zdroje ani CHOPAV. V zájmovém území ani v jeho blízkosti se nenachází žádný zdroj podzemní ani povrchový zdroj vody pro veřejné zásobování obyvatelstva.

Odvedení dešťových vod z parkoviště osobních aut bude přes koalescenční odlučovač ropných látek do otevřeného příkopu, zaústěného do řeky Stonávky.

Odvodnění vozovky kruhového objezdu a zastávky autobusů bude zajištěno pomocí uličních dešťových vpustí s následným odtokem do řeky Stonávky shodným způsobem jako doposud. Ostatní část komunikací bude odvodněna volně do terénu.

**c) Vlivy na půdu, území a geologické podmínky**

Realizací záměru dojde k trvalému záboru **0,0669 ha** zemědělské půdy (trvalý travní porost, zahrada). Pozemky jsou v současné době zatravněné s ojedinělým keřovým porostem. Celkem bude z plochy o výměře **0,0669 ha** skryto **134 m<sup>3</sup>** ornice. Ornice ze skrývek (cca 134 m<sup>3</sup>) bude použita při terénních úpravách realizovaných v rámci stavby.

**d) Vliv na floru a faunu**

Záměr si vyžádá kácení 17 ks borovic s obvodem kmene 47-94 cm, 1 břízu s obvodem kmene cca 95 cm a dále keře na ploše 40 m<sup>2</sup> (borovice kleč, jalovec a listnaté keře). Po ukončení stavebních prací budou volné nezpevněné plochy ohumusovány zeminou, osety travní směsí a osázeny keři.

**e) Vlivy na ekosystémy**

Hodnocený záměr nezasahuje do žádných územních systémů ekologické stability. Tyto se v blízkosti ani nevyskytují. Realizace záměru nebude mít významný vliv (přímý ani dálkový) na evropsky významné lokality vyhlášené nařízením vlády č. 132/2005 Sb., ani na ptačí oblasti (viz. vyjádření krajského úřadu ze dne 2.1.2008 – příloha čís. 2).

**f) Vlivy hluku a záření**

Po uvedení stavby do provozu bude zdrojem hluku i nadále hluk z provozu na těchto stávajících komunikacích II/474 a I/48 (II/648) a na novém mostě rychlostní komunikace R48. Ze závěrů hlukové studie vyplývá, že k výraznému zlepšení dopravního hluku na uvedených komunikacích došlo zprovozněním nové komunikace R48 z Frýdku-Místku do Českého Těšína v prosinci 2007. Realizací okružní křižovatky

dojde v okolí nejbližších staveb pro bydlení k mírnému snížení ekvivalentních hladin akustického tlaku, a to jak v denní, tak i v noční době.

Na základě vyhodnocení významnosti vlivů záměru „Okružní křižovatka na silnici II/474 a I/48“ jehož součástí je parkoviště pro osobní auta (29 stání), zastávka autobusů a točna autobusů na složky životního prostředí je možno konstatovat, že plánovaný záměr za předpokladu realizace navržených technických opatření neznamena z hlediska identifikovaných vlivů žádný významný nepříznivý vliv.

Po vyhodnocení vlivů záměru na jednotlivé složky životního prostředí jsou v oznámení záměru navržena některá ochranná opatření, která snižují významnost těchto vlivů. Tato opatření budou respektována v dalších stupních projektové dokumentace.

## H. ZÁVĚR

Oznámení záměru „Okružní křižovatka na sil. II/474 a I/48“ je zpracováno podle § 6 zákona č. 100/2001 Sb. o posuzování vlivů na životní prostředí v platném znění s obsahem a rozsahem dle přílohy č. 3 tohoto zákona.

Předložené oznámení záměru je zpracováno na úrovni stávajících podkladů, legislativních norem, prozkoumanosti základních složek životního prostředí a evidenci jiných zájmů na využívání území.

Při zpracování oznámení nebyly zjištěny skutečnosti, které by vylučovaly realizaci hodnoceného záměru ve vymezeném území.

Posuzovaný záměr má minimální negativní vlivy na životní prostředí, které lze realizací navržených opatření k prevenci, eliminaci a kompenzaci negativních účinků na životní prostředí minimalizovat, nikoliv však úplně vyloučit.

Z hlediska ochrany životního prostředí nejsou známy okolnosti, které by bránily realizaci předmětného záměru v hodnocené lokalitě.

Na základě komplexního zhodnocení všech dostupných podkladů o předpokládané stavbě, o současném a výhledovém stavu jednotlivých složek životního prostředí a s přihlédnutím ke všem souvisejícím skutečnostem lze konstatovat, že navrhovaný záměr „Okružní křižovatka na sil. II/474 a I/48“ **je ekologicky přijatelný.**

Vypracoval :

Ing. Josef Beneš  
autorizace č.j.42626/ENV/06  
ze dne 21.6.2006

## **I. PŘÍLOHY**

1. Vyjádření Magistrátu města Frýdku Místku, odboru územního rozvoje a stavebního řádu – koordinované stanovisko
2. Stanovisko krajského úřadu Moravskoslezského kraje podle § 45i zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny ve znění pozdějších předpisů
3. Přehledná situace – letecký snímek
4. Podrobná situace
5. Hluková studie
6. Situace úprav centra Třanovic (studie)
7. Fotodokumentace
8. Osvědčení odborné způsobilosti