

SILNICE III/4682 VENDRYNĚ PŘELOŽKA SILNICE

**Oznámení
dle zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí a o
změně některých souvisejících zákonů
(dle přílohy č. 3 k zákonu č. 100/2001 Sb.)**



Ostrava, prosinec 2005

SILNICE III/4682 VENDRYNĚ PŘELOŽKA SILNICE

Oznámení

**dle zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí a o změně některých souvisejících zákonů
(dle přílohy č. 3 k zákonu č. 100/2001 Sb.)**

Zpracovatel oznámení : ing.Jarmila Paciorková
číslo osvědčení 15251/3988/OEP/92

Selská 43, 736 01 Havířov
Tel/fax 596818570, 602749482

Spolupracovali:

Dopravoprojekt Ostrava spol.s r.o. (dokumentace pro územní řízení, 10/2005)

TESO spol. s r.o.,Ostrava (rozptylová studie, 12/2005)

Ostrava, prosinec 2005

<i>Obsah:</i>	<i>Strana:</i>
A. Údaje o oznamovateli	7
B. Údaje o záměru	7
I. Základní údaje	7
1. Název záměru	7
2. Kapacita (rozsah) záměru	7
3. Umístění záměru	7
4. Charakter záměru a možnost kumulace jeho vlivů s jinými záměry (realizovanými, připravovanými, uvažovanými)	7
5. Zdůvodnění potřeby záměru a jeho umístění, včetně přehledu zvažovaných variant a hlavních důvodů pro jejich výběr, resp. odmítnutí	11
6. Stručný popis technického a technologického řešení záměru	12
7. Výčet dotčených územně samosprávných celků	15
8. Zařazení záměru do příslušné kategorie a bodů přílohy č.1 k tomuto zákonu	15
II. Údaje o vstupech	16
1. Zábor půdy	16
2. Odběr a spotřeba vody	19
3. Surovinové a energetické zdroje	19
4. Nároky na dopravní a jinou infrastrukturu	20
III. Údaje o výstupech	23
1. Množství a druh emisí do ovzduší	23
2. Odpadní vody a jejich znečištění	31
3. Kategorizace a množství odpadů	32
4. Rizika havárií vzhledem k navrženému použití látek a technologií	33
5. Hluk	34
C. Údaje o stavu životního prostředí v dotčeném území	40
1. Výčet nejzávažnějších environmentálních charakteristik dotčeného území	40
1.1 Dosavadní využívání území a priority a jeho trvale udržitelného využívání	40
1.2 Relativní zastoupení, kvalita a schopnost regenerace přírodních zdrojů	40
1.3 Schopnost přírodního prostředí snášet zátěž se zvláštní pozorností	40
- na územní systémy ekologické stability	
- na zvláště chráněná území	
- na území přírodních parků	
- na významné krajinné prvky	

- na území historického, kulturního nebo archeologického významu	
- na území hustě zalidněná	
- na územní zatěžovaná nad míru únosného zatížení (včetně starých zátěží)	
2. Stručná charakteristika stavu složek životního prostředí v dotčeném území, které budou pravděpodobně významně ovlivněny	42
D. Údaje o vlivech záměru na obyvatelstvo a na životní prostředí	47
1. Charakteristika možných vlivů a odhad jejich velikosti, složitosti a významnosti (z hlediska pravděpodobnosti, doby trvání, frekvence a vratnosti)	47
2. Rozsah vlivů vzhledem k zasaženému území a populaci	48
3. Údaje o možných vlivech přesahujících státní hranice	48
4. Opatření k prevenci, vyloučení, snížení, popřípadě kompenzaci nepříznivých vlivů	48
5. Charakteristika nedostatků ve znalostech a neurčitostí, které se vyskytovaly při specifikaci vlivů	49
E. Porovnání variant řešení záměru (pokud byly předloženy)	49
F. Doplnující údaje	49
1. Mapová a jiná dokumentace, týkající se údajů v oznámení	49
2. Další podstatné informace oznamovatele	49
G. Všeobecně srozumitelné shrnutí netechnického charakteru	50
H. Příloha	46
Vyjádření příslušného stavebního úřadu k záměru z hlediska souladu se schválenou územně plánovací dokumentací	

Část F. uvedena v příloze

Úvod

Pro připravovanou stavbu "Silnice III/4682 Vendryně přeložka silnice", která je v současnosti projekčně připravována ve stupni dokumentace pro územní řízení je na základě požadavku projektu zpracováno oznámení dle přílohy č.3 zákona č. 100/2001 Sb. o posuzování vlivů na životní prostředí.

Podle zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí, ve znění pozdějších předpisů, přílohy č. 1 spadá předkládaný záměr do kategorie II (záměry vyžadující zjišťovací řízení) - bodu bod 9.1. Novostavby a rekonstrukce silnic o šíři větší než 10 m (záměry neuvedené v kategorii I), sloupec B.

Předmětná stavba je projektována v kategorii MO 8,0/40. Silnice III/4682 je napojena na silnici I/11 stykovou křižovatkou.

O potřebě zahájení zjišťovacího řízení rozhodne příslušný úřad - Krajský úřad Moravskoslezský, odbor životního prostředí a zemědělství.

Prohlášení

Oznámení je zpracováno oprávněnou osobou vlastnící autorizaci č.j. číslo osvědčení 15251/3988/OEP/92

Prohlašuji, že nejsem zainteresována na posuzovaném záměru ani na činnosti oznamovatele.

V Havířově dne2005

A. Údaje o oznamovateli

Investor Správa silnic Moravskoslezského kraje
příspěvková organizace
Statutární zástupce Ing. Tomáš Böhm
Sídlo Úprkova 1, Ostrava - Přívoz
IČ 00095711
DIČ CZ 00095711

Oznamovatel Správa silnic Moravskoslezského kraje
příspěvková organizace
Sídlo Úprkova 1, Ostrava - Přívoz
IČ 00095711
DIČ CZ 00095711
tel. 595135911
fax. 595135911

Projektant Dopravoprojekt Ostrava, spol. s r.o.
Sídlo Masarykovo náměstí 5
702 00 Ostrava
IČ 42767377
DIČ CZ42767377
Vedoucí projektant Ing. Roman Kotas – vedoucí projektant
Ing. Robert Lenčucha
tel. 595132029
fax. 595132081
info@dpova.cz

B. Údaje o záměru**I. Základní údaje**

1. Název záměru Silnice III/4682 Vendryně přeložka silnice

2. Kapacita (rozsah) záměru

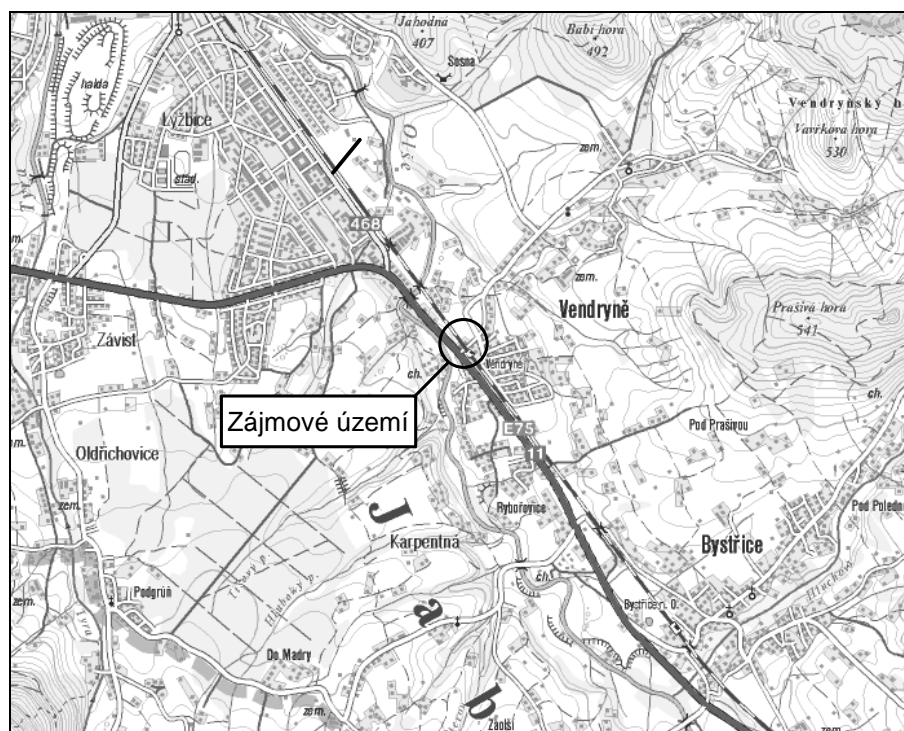
Délka	250 m
Kategorie	MO 8/40
Zahájení stavby	2008
Ukončení	2010

1. Umístění záměru kraj Moravskoslezský
Vendryně
Katastrální území Vendryně

4. Charakter záměru a možnost kumulace jeho vlivů s jinými záměry (realizovanými, připravovanými, uvažovanými)

Investor připravuje přeložku stávající silnice v úseku dlouhém cca 250 m v centrální části obce Vendryně mezi silnicí I/11 a stávající křižovatkou s místními komunikacemi u pošty.

Stávající silnice III/4682 je hlavní sběrnou komunikací obce Vendryně spojující Vendryni s Třincem. Je významnou komunikací lokálního významu. Spojuje další významné komunikace – silnici I/11 Jablunkov – Třinec – Frýdek Místek a sil. II/468.



Základním cílem stavby je zlepšení kvality dopravy na sil. III/4682, především zlepšení kapacity a bezpečnosti dopravního napojení na silnici I/11 a v místě železničního přejezdu. Přeložkou silnice III/4682 bude umožněna přestavba železniční zastávky Vendryně, která je připravována v rámci stavby železničního koridoru. Nová komunikace zároveň odklání komunikaci dále od stávající občanské vybavenosti a rodinné zástavby. Součástí záměru je dostavba chodníků (s osvětlenými přechody pro chodce) podél celého řešeného úseku silnice a vytvoření autobusových zálivů s nástupištěm. Předmětná stavba zabezpečí podstatné zlepšení bezpečnosti dopravního provozu i pro pěší.

Navržena přeložka bude přemístěna o cca 100 m dále ve směru k Třinci. Toto místo bylo stabilizováno návrhem přemístění úrovnového přejezdu v rámci projektu výstavby III. železničního koridoru (stavba „Optimalizace trati Bystřice nad Olší – Český Těšín“). Poloha přejezdu je výsledkem jednání a dohod investorů staveb a obce (ČD s. p., SSMSK a obec Vendryně). Návrh je řešen v kategorii MO 8,0/40.

Základním předpokladem možnosti realizace stavby je časová koordinace s dalšími záměry v území, a to stavby „Optimalizace trati Bystřice nad Olší – Český Těšín“ (investor SŽDC) a stavby „Místní komunikace v obci Vendryně“ (investor Obec Vendryně).

V předstihu nebo současně s výstavbou přeložky silnice musí být řešen chráněný železniční přejezd, přeloženy a chráněny železniční inženýrské sítě v místě přeložky silnice. Jedná se především o přeložku zabezpečovacích kabelů ČD. Naopak přeložka silnice III/4682 je základním předpokladem pro dokončení rekonstrukce zastávky Vendryně.

V rámci stavby „Místní komunikace v obci Vendryně“ je navrženo nové napojení stávajícího parkoviště. Toto napojení musí být realizováno před dokončením přeložky silnice III/4682. Je nezbytné pro funkčnost parkoviště po přerušení stávajícího příjezdu. V rámci postupu

výstavby je navrženo využití průjezdu parkovištěm k umožnění výstavby okružní křižovatky a jejích ramen na silnici III/4682.

Zároveň výstavba silnice III/4682 je základním předpokladem pro možnost napojení nové místní komunikace podél trati ČD.

Stavba je z velké části situována mimo stávající komunikace, takže může probíhat se zachováním provozu na stávajících komunikacích. Rozšíření silnice I/11 bude provedeno po polovinách tak, aby mohl být v maximální míře zachován provoz. První etapa výstavby zahrnuje přípravu území, odfrézování obrusné vrstvy v celé ploše budoucí křižovatky na I/11, realizaci poloviny rozšíření I/11 přilehlé k III/4682, výstavbu silniční kanalizace včetně vyústního objektu do Olše, přeložku inženýrských sítí, začátek výstavby nové silnice III/4682 včetně části nové okružní křižovatky mimo stávající komunikace a realizaci přeložky VO/NN podél I/11.

Ve druhé etapě bude dle projektu realizováno rozšíření I/11 na straně řeky Olše, pokračování výstavby nové III/4682 včetně části nové okružní křižovatky mimo stávající komunikace. Současně (nebo v předstihu) proběhne výstavba chráněného přejezdu v rámci výstavby železničního koridoru a budou provedeny přeložky inženýrských sítí v rámci stavby železničního koridoru.

V další fázi výstavby bude provedena pokládka nových živičných vrstev na I/11, výstavba nové III/4682 včetně části nové okružní křižovatky mimo stávající silnici III/4682. Přerušeno bude napojení příjezdu ke sportovní hale kvůli realizaci napojení na novou okružní křižovatku. Přístup k hale bude jednostranný po místní komunikaci kolem zdravotního střediska. Ve čtvrté etapě bude provedena dostavba silnice III/4682, pokračování výstavby okružní křižovatky - realizace části křižovatky v místě stávající silnice III/4682 (provoz bude převeden provizorním propojením ze stávající sil. III/4682 přes parkoviště, provizorním napojením na hotovou část OK a dále po MK kolem sportovní haly a zdravotního střediska na III/4682), realizace nového VO silnice III/4682 a chodníků, dokončení výstavby kanalizace C 301. Nakonec bude provedeno odstranění provizorního napojení parkoviště, dokončení výstavby okružní křižovatky, dostavba chodníků a ostrůvků a provedeny budou vegetačních úpravy.

Podrobněji bude postup a organizace výstavby řešen v projektu, postup realizace vzhledem k na sebe napojujícím charakteristikám dopravních staveb vyžaduje přesnou koordinaci a stanovení jednotlivých vazeb mezi jednotlivými navazujícími stavbami.



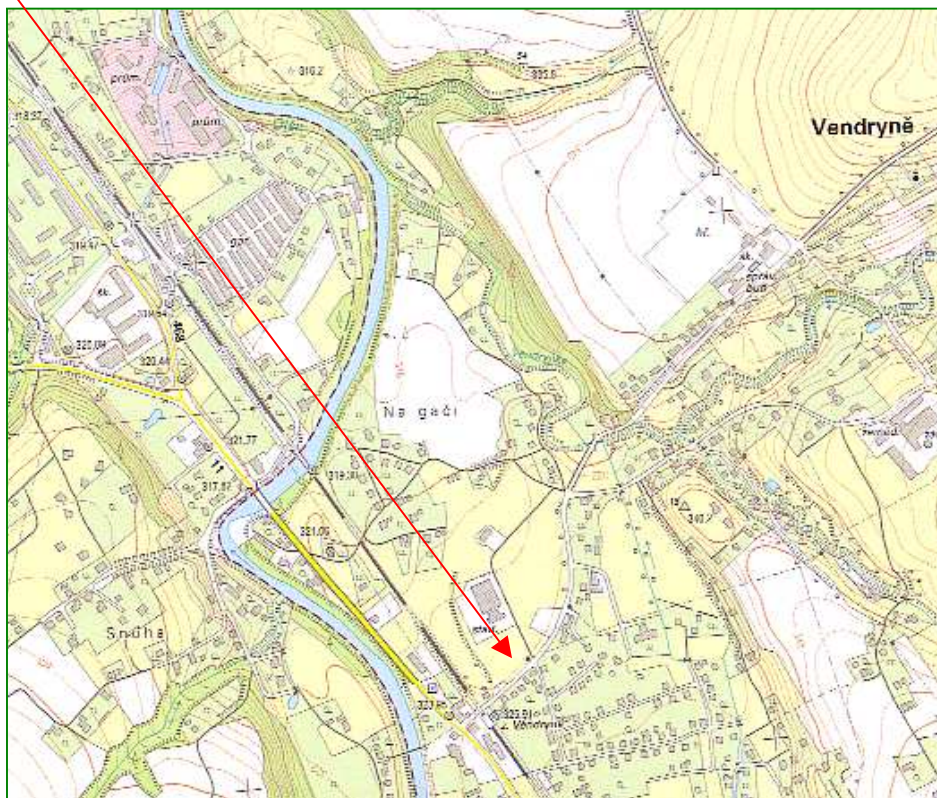
Místo pro realizaci nové trasy III/4682



Stávající parkovací plocha

Stavba je v souladu s územně plánovací dokumentací a přeložka silnice III/4682 je zakotvena v generelu dopravy.

Místo situování stavby



Dalším souvisejícím záměrem je připravovaná nová splašková kanalizace pro odkanalizování části obce. Navržená stoka (označená projektem A-5) je situována v prostoru mezi železniční tratí a silnicí I/11. Stoka byla koordinována s předchozí studií (Dopravní studie úprav silnice I/11 a vazeb přes trať ČD ve Vendryni, Ing. Jiří Datinský, 12/2003) a byla navržena tak, aby šachty kanalizace byly situovány mimo silnici. Vzhledem k mírně posunutému výslednému poloze železničního přejezdu a kolmému křížení trati sil. III/4682 je v současnosti poloha šachet situována do trasy přeložky silnice III/4682. Je proto doporučena korekce polohy šachet této kanalizace v místě nové sil. III/4682 tak, aby byly realizovány mimo místa poježdění. Úprava polohy šachet může být provedena v zadávací dokumentaci stavby kanalizace.

Jak vyplývá z výše uvedeného popisu stavba souvisí se stavbou III. železničního koridoru, kdy v rámci stavby „Optimalizace trati Bystřice nad Olší – Český Těšín“ dojde k rekonstrukci zastávky ve Vendryni a k přemístění úrovně železničního přejezdu do nové polohy. Dále stavba souvisí se stavbou „Místní komunikace Vendryně“ která řeší nové napojení parkoviště u sil. III/4682 a výstavbu nové účelové komunikace podél ČD napojující se na přeložku silnice III/4682. Tyto tři stavby se navzájem podmiňují a musí být koordinovány – bez přeložky silnice III/4682 nelze rekonstruovat železniční zastávku Vendryně a bez výstavby nového přejezdu nelze přeložit silnici III/4682. V prostoru stavby jsou dále uvažovány stavby splaškové kanalizace a nové místní komunikace (investorem obou staveb je obec Vendryně). Výhledově se připravuje realizace nového centra obce.

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

Stávající silnice III/4682 je (jak již bylo uvedeno výše) hlavní sběrnou komunikací obce Vendryně spojující Vendryni s Třincem a spojuje další významné komunikace – silnici I/11 Jablunkov – Třinec – Frýdek Místek a silnici II/468.

Stávající silnice III/4682 v úseku před jejím napojením na silnici I/11 kříží významnou dvoukolejnou železniční trať Bohumín – Žilina (SR) chráněným přejezdem, který je situován ve středu nástupišť železniční zastávky Vendryně. Tato skutečnost, kromě nevhodného uspořádání zastávky přináší problém s dlouhou dobou zastavení silničního provozu při zastavení vlaku v zastávce. Problematická je také velmi krátká vzdálenost mezi přejezdem a křižovatkou se silnicí I/11 (cca 35 m), kdy vozidla stojící před přejezdem mohou ovlivnit dopravu na silnici I/11. Vozidla čekajících před křižovatkou mohou v současnosti zasáhnout až k přejezdu.

Významným prvkem je i otázka bezpečnosti provozu. Křižovatka se silnicí I/11 neskýtá dostatečný rozhled při výjezdu ze silnice III/4682. Na silnici I/11 byly dodatečně zřízeny odbočovací pruhy jen minimální délky.

Komunikace je rovněž důležitou objízdou trasou v případě neprůjezdnosti silnice I/11 a rovněž je základní (nejkratší) trasou pro převoz pacientů do nemocnice Třinec – Sosna z celé oblasti Bystřicka a Jablunkovska.

Navržená přeložka je situována o cca 100 m dále směrem k Třinci. Toto místo bylo stabilizováno návrhem přemístění úrovněového přejezdu v rámci projektu výstavby III. železničního koridoru (stavba Optimalizace trati Bystřice nad Olší – Český Těšín). Poloha přejezdu je výsledkem jednání a dohod investorů staveb a obce (ČD s. p., SSMSK a obec Vendryně).

Na území stavby nejsou žádné kulturní, architektonické a historické památky ani geologická naleziště. Stavba se nachází v ochranném pásmu železnice.

Stavba se dotýká prvku územního systému ekologické stability (ÚSES), který je zároveň významný krajinný prvek (VKP) ze zákona č.114/1992 Sb.

Varianty

S ohledem na řešení přeložky silnice III/4682 je záměr předkládán v jedné geografické variantě. Trasa přeložky v daném prostoru protíná trať ČD vychází ze zpracované územně plánovací dokumentace a z projednávané stavby „Optimalizace trati Bystřice nad Olší – Český Těšín“. V tomto případě již zpracovatel projektu respektuje vymezenou novou trasu přeložky silnice.

V rámci této dokumentace byly podrobně zhodnoceny možnosti území a stanovena nejprůzračnější možnost uplatnění přeložky liniové stavby v daném území.

Pro variantní posouzení stavby by mohly být zvažovány varianty nulová a varianta předkládaná oznamovatelem.

Nulová varianta

Varianta nulová by předpokládala nerealizaci přeložky silnice III/4682 ve Vendryni a ponechání dopravního provozu ve stávající dopravní trase včetně přejezdu přes železnici ve stávajícím vztahu k této dopravní trase a zachování charakteristik souvisejících s provozem železniční zastávky.

Tento stav by požadoval ponechání stávajícího nepříznivého charakteru dopravy v území s ponecháním veškerých negativních vlivů souvisejících s liniovou trasou v území.

Nulová varianta je málo ekologicky přijatelná. Ponechala v řešeném území stávající negativní důsledky dopravy, které jsou předmětnou stavbou řešitelné.

Varianta předkládaná oznamovatelem

Varianta je ekologicky přijatelná, umožňuje realizaci přeložky stávající silnice III/4682, která je významnou komunikací lokálního významu a hlavní sběrnou komunikací obce Vendryně navazující na silnici I/11 ve Vendryni. Přeložkou komunikace dojde k podstatnému zlepšení dopravních poměrů v místě napojení na silnici I/11. Zlepší se rozhledové poměry před železničním přejezdem a pětiramenná okružní křižovatka na konci úpravy umožní lepší a bezpečnější propojení silnice III/4682 a místních komunikací v prostoru budoucího centra obce. Přeložka komunikace je situována mimo nástupiště zastávky ČD a předložené řešení zlepší rovněž bezpečnost cestujících na nástupištích.

Při přípravě projektu byly zvažovány možnosti řešení střetu s železniční tratí. Na základě prověření možností projekt uvádí, že jiná varianta než úrovnňový přejezd není v řešeném úseku možný. Nadjezd nebo podjezd nevycházejí výškově ani za předpokladu přeložky silnice I/11 blíže k řece Olši pro zvětšení vzdálenosti této silnice od místa křížení železniční trati. Vzhledem k blízkosti koryta řeky Olše je možnost odsunu silnice I/11 dále od trati minimální. Případná směrová úprava sil. III/4682 s cílem zvětšení vzdálenosti křížení trati od křižovatky s I/11 vede k až absurdním parametrům komunikace (pro $v_n \leq 30$ km/h) popř. k velmi malému úhlu křížení s tratí (obtížně přemostitelné). Projekt uvádí, že normové řešení by vyžadovalo rozsáhlé úpravy silnice I/11, řeky Olše a demolice budov. Reálnost takových úprav, kromě finanční náročnosti, znemožňuje také vysoká ekologická hodnota biokoridoru podél řeky Olše. Z toho důvodu je řešeno navrhované vedení přeložky silnice v předkládaném řešení.

Navrhovaná varianta předkládaná oznamovatelem je ekologicky přijatelná a znamená řešení nepříznivých dopravních charakteristik v předmětném území.

6. Stručný popis technického a technologického řešení záměru

Stávající komunikace III/4682 bude dle projektu v místě napojení na silnici I/11 přeložena ze současné polohy do místa u stávající zpevněné plochy a vjezdu do areálu fy Cyklopack. Napojení je řešeno stykovou křižovatkou. Křižovatka je uzpůsobená pro možnost osazení světelně signalizačních zařízení v případě nutnosti (potřebu řízení signalizoval kapacitní posudek křižovatky).

Bez realizace světelně signalizačních zařízení je bezpečnost chodců zabezpečena středovými ostrůvky. Pro možnost plynulého odbočení vozidel ze silnice I/11 ze směru z Jablunkova na silnici III/4682 je navržen na silnici I/11 odbočovací pruh vpravo, který pokračuje podél průběžného pruhu na silnici III/4682 až za křížení s železniční tratí. Rovněž na silnici I/11 ze směru z Trínce je navržen odbočovací pruh vlevo.

Před napojením na sil. I/11 jsou na silnici III/4682 navrženy odbočovací pruhy vlevo i vpravo, na sil I/11 je navržen také pruh pro odbočení vlevo.

Za místem křížení s železniční tratí prochází trasa nezastavěnou plochou podél sportovního areálu.

Napojení na stávající komunikaci III/4682 je řešeno pětiramennou okružní křižovatkou (průměr 32 m). Na hlavní větvích jsou navrženy fyzické ostrůvky, na nové III/4682 a na MK

ke sportovní hale ostrůvky chrání chodce tak, aby byla dodržena maximální délka přechodu (dle ČSN 73 6110 Z2).

Mezi okružní křižovatkou a napojením nové místní komunikace ČD jsou navrženy autobusové zálivy.

Stavba si rovněž vyžádá výstavbu nových chodníků podél komunikace. V úseku mezi okružní křižovatkou a napojením nové místní komunikace jsou to oboustranné chodníky, které slouží zároveň jako nástupiště autobusových zastávek a v místě mezi novou místní komunikací a napojením na silnici I/11 jednostranný chodník vlevo.

Napojení areálu fy Cyklopack na silnici I/11 bude realizováno sjezdem přes obrubu v místě na rozhraní pozemků fy Cyklopack a pizzerie. V místě napojení je na 5,50 m rozšířen jízdní pruh silnice I/11 směrem na Jablunkov tak, aby bylo možné objetí vozidel odbočujících vlevo. Navržené poloměry vjezdu umožňují najetí kamionů (nutné pro zásobování fy Cyklopack).

Přeložka silnice III/4682 je navržena v kategorii MO 8/40. Základní šířka komunikace III/4682 je 7,00 m mezi obrubami. V místě mezi napojením na silnici I/11 a křížením s železniční tratí je doplněna o přídatné pruhy základní šířky 3,00 m.

Šířka autobusových zálivů je navržena 3,25 m.

Základní šířka upravované části silnice I/11 je 8,00 m mezi obrubami (kategorie MS 9/50), šířka odbočovacích pruhů je 3,50 m.

Komunikace budou provedeny s živičným povrchem. Na rekonstruovaných živičných površích silnice I/11 bude dle projektu provedena výměna obrusné a ložní vrstvy krytu vozovky. V místě stykové křižovatky silnice I/11 a III/4682 bude do vozovky položena vrstva geotextilie. Nově budované vozovky budou provedeny v tl. min. 440 mm.

Povrch autobusových zálivů je navržen ze superplastifikovaného cementového betonu vyztuženého o 2x kari síti.

Pěší komunikace budou provedeny s povrchem z šedé dlažby, cyklistická stezka bude z dlažby bez zkosených hran červené barvy. Tloušťka konstrukce je navržena minimálně 240 mm.

Zpevněné plochy u vjezdů do domů jsou navrženy dlážděné v šedé barvě.

Odvodnění komunikací a chodníků je řešeno do uličních vpustí, které budou zaústěny do nově budované kanalizace a následně do stávající kanalizace podél silnice I/11. Vpusti jsou projektem navrženy podobrubníkové kromě vpustí na rozhraní jízdních pruhů a autobusových zálivů. Všechny vpusti projekt navrhuje s dvojitou kalovou ochranou (kalový koš + kalová prohlubeň).

Plán vozovek komunikací i chodníků bude odvodněna drenáží svedenou do kanalizace.

Dešťová kanalizace stavby je svedena novým vyústním objektem do řeky Olše v říčním km cca 51,6.

Záměr bude zahrnovat následující stavební objekty:

C 001	Příprava území
C 101	Přeložka silnice III/4682
C 102	Úprava silnice I/11
C 103	Okružní křižovatka
C 104	Úpravy místních komunikací
C 105	Sjezd ze silnice I/11
C 106	Napojení silnice III/4682 k zastávce ČD
C 111	Pěší komunikace a cyklistická stezka u přeložky silnice III/4682
C 112	Pěší komunikace u silnice I/11
C 301	Dešťová kanalizace silnice III/4682
C 302	Dešťová kanalizace silnice I/11
C 321	Úprava vodovodu
C 322	Přeložka vodovodní přípojky k sportcentru

C 401	Přeložky vzdušného vedení VN
C 431	Přeložka NN u okružní křižovatky
C 432	Přeložka NN podél sil. I/11
C 433	Přípojka NN pro napojení VO
C 451	Přeložky VO
C 452	Nové veřejné osvětlení
C 461	Přeložky sdělovacích kabelů podél sil. I/11
C 462	Přeložky sdělovacích kabelů u okružní křižovatky
C 501	Přeložka STL plynovodu
C 701	Přeložka oplocení pozemku p. č. 611
C 702	PŘELOŽKA OPLOCENÍ POZEMKU P. Č. 620/1
C 703	Přeložka oplocení pozemku p. č. 37
C 801	Vegetační úpravy

Výše uvedené objekty charakterizují řešenou stavbu s vymezením možného rozsahu řešené problematiky.

V rámci přípravy území bude provedeno kácení stromů a odstranění části keřového patra. Proveden byl podrobný dendrologický průzkum s vymezením jedinců a druhů, jejich počtu a rozsahu keřů navržených k odstranění. Uvedené druhy budou nahrazeny v rámci vegetačních úprav novou výsadbou stromů a keřů.

Na základě výsledků geotechnického průzkumu bylo navrženo sejmutí svrchní části zeminy (ornice) v tl. 0,30 m. Sejmutá ornice bude použita po ukončení stavby k vegetačním úpravám.

V prostoru stavby se nacházejí inženýrské sítě technického vybavení území. Jedná se o vodovody, STL plynovody, vzdušná vedení NN, VO a VN, sdělovací kabely, zabezpečovací kabely ČD, stoka dešťové kanalizace.

Před realizací této stavby bude realizována nová stoka splaškové kanalizace.

Inženýrské sítě byly v maximální možné míře respektovány, dotčené sítě budou ochráněny nebo přeloženy.

Organizace výstavby

Organizace výstavby je pro daný záměr významným prvkem zabezpečení stavby a vyžaduje významnou koordinaci několika staveb. Stavba bude provedena v pěti etapách. Podrobněji bude postup výstavby včetně podrobnějších koordinačních vazeb na ostatní uvedené související stavby nutná dopravní opatření specifikován v projektové dokumentaci

Pro úplnost vyjímáme z projektu postup řešení dle jednotlivých etap výstavby (DÚR, Dopravoprojekt Ostrava spol.s r.o., 12/2005):

1. etapa: příprava území, odfrézování obrusné vrstvy v celé ploše budoucí křižovatky na I/11, realizace poloviny rozšíření I/11 přilehlé k III/4682, výstavba silniční kanalizace C 302 a koncové části C 301 včetně vyústního objektu do Olše, přeložky inženýrských sítí, začátek výstavby nové silnice III/4682 včetně části nové okružní křižovatky mimo stávající komunikace, realizace přeložky VO/NN podél I/11
2. etapa: rozšíření I/11 na straně řeky Olše, pokračování výstavby nové III/4682 včetně části nové okružní křižovatky mimo stávající komunikace. Současně (nebo v předstihu) proběhne výstavba chráněného přejezdu v rámci výstavby železničního koridoru a budou provedeny přeložky inženýrských sítí v rámci stavby železničního koridoru. Pokračování výstavby kanalizace C 301.
3. etapa: pokládka nových živičných vrstev na I/11, výstavba nové III/4682 včetně části nové okružní křižovatky mimo stávající sil. III/4682. Přerušeno napojení příjezdu ke sportovní hale kvůli realizaci napojení na novou OK – přístup k hale jednostranný po místní komunikaci kolem zdravotního střediska.

4. etapa: dostavba III/4682, pokračování výstavby okružní křižovatky - realizace části křižovatky v místě stávající silnice III/4682 – provoz převeden provizorním propojením ze stávající sil. III/4682 přes parkoviště, provizorním napojením na hotovou část OK a dále po MK kolem sportovní haly a zdravotního střediska na III/4682, realizace nového VO silnice III/4682 a chodníků, dokončení výstavby kanalizace C 301
5. etapa: odstranění provizorního napojení parkoviště, dokončení výstavby okružní křižovatky, dostavba chodníků a ostrůvků, realizace vegetačních úprav.

Úroveň navrhovaného technického řešení

Záměr odpovídá požadovanému standardu pro obdobné stavby a je v souladu s platnou legislativou.

Navržený způsob realizace záměru a začlenění dopravní trasy do území je řešeno tak, aby vliv na životní prostředí byl minimalizován. Zhodnocení stavu produkce škodlivin do ovzduší je řešeno rozptylovou studií. Zpracována je hluková studie.

Navržené technické i stavební řešení je v souladu s požadavky na obdobné stavby. Navržená stavba komunikace řeší přiměřeným způsobem umístění přeložky silnice III/4682 jako liniové trasy s ohledem na okolní objekty, dopravní charakteristiky území, navazující dopravní trasy a inženýrské sítě vedené předmětným územím. Technické řešení je koncipováno účelně s optimalizací využití doprovodných ploch a estetických a dopravních požadavků.

7. Výčet dotčených územně samosprávných celků

Kraj	Moravskoslezský
Město	Obec Vendryně

Ovlivnění jiných správních území se nepředpokládá.

8. Zařazení záměru do příslušné kategorie a bodů přílohy č.1 k tomuto zákonu

Ve smyslu zákona č. 100/2001 Sb. je oznámení zpracováno dle § 4 zákona, dle přílohy č. 1 je záměr zařazen v kategorii II (záměry vyžadující zjišťovací řízení) - bodu bod 9.1. Novostavby a rekonstrukce silnic o šíři větší než 10 m (záměry neuvedené v kategorii I), sloupec B v působnosti Krajského úřadu Moravskoslezského kraje.

Návrh je řešen v kategorii MS 8,0/40 a nespadá pod záměr vyžadující zjišťovací řízení. Stavba však zahrnuje dopravní napojení na silnici I.třídy (I/11). O potřebě zahájení zjišťovacího řízení ve smyslu výše uvedeného zákona rozhodně příslušný orgán státní správy.

II. Údaje o vstupech

1. Zábor půdy

Stavba bude realizována na pozemcích v k.ú.Vendryně, které jsou ostatními plochami, zastavěnou plochou a nádvořím, vodní plochou a zemědělským půdním fondem (zahrada, trvalý travní porost, orná půda).

Tabulka č.1

P.č. KN	Plocha	Kultura	LV
878	441	nádvoří	1201
881	547	zahrada	542
612	165	nádvoří	1398
620/5	1059	ostatní plocha	2627
620/2	810	ostatní plocha	44
623	1024	ostatní plocha	44
38	708	ostatní plocha	147
4569/1	161990	vodní plocha	1345
627/2	763	ostatní plocha	44
627/1	769	orná půda	9
788/3	2158	ostatní plocha	2470
789/2	9356	orná půda	2470
799/1	4556	ostatní plocha	1362
891 – PK2030/5	91	ostatní plocha	638
891 – PK2031/3	51	ostatní plocha	638
891 – PK 2032/32	93	ostatní plocha	1201
891 – PK2032/20	82	ostatní plocha	542
891 – PK 2031/2	62	ostatní plocha	59
869	342	nádvoří	289
870	640	zahrada	189
876	485	nádvoří	1170
877/1	616	orná půda	1170
879	537	zahrada	1201
37	1786	zahrada	147
35/2	1256	ostatní plocha	2921
4566	1752	ostatní plocha	2470
621	473	trvalý travní porost	10002
619	1580	ostatní plocha	2470
611	1745	zahrada	794
620/1	5216	orná půda	2627
4565	25392	ostatní plocha	2769
613	269	zahrada	1398
4567	36712	ostatní plocha	493
787/1	18170	orná půda	2470
786	12187	orná půda	2470

Dojde k záboru zemědělského půdního fondu v následujícím rozsahu:

Tabulka č.2

P.č.	Zábor	Trvalý zábor	Kultura	LV	BPEJ
789/2	9356	546	orná půda	2470	7.48.11
37	1786	56	zahrada	147	7.48.11
621	473	309	trvalý travní porost	10002	7.48.11
611	1745	353	zahrada	794	7.48.11
620/1	5216	177	orná půda	2627	7.48.11
613	269	69	zahrada	1398	7.48.11
787/1	18170	3012	orná půda	2470	7.48.11
786	12187	854	orná půda	2470	7.48.11
Celkem		5376			

Základním ukazatelem hodnocení kvality půd jsou bonitní půdně ekologické jednotky (BPEJ) jako nezbytná součást pedologických charakteristik.

ednotky BPEJ jsou označeny pětimístným kódem (1. číslo označuje klimatický region, 2. a 3. číslo, t.j. dvojčíslí označuje příslušnost k hlavní půdní klimatické jednotce (HPJ), 4. číslo vyjadřuje svažitost pozemku a jeho expozici, 5. číslo udává poměr hloubky a skeletovitosti půdního profilu).

V zájmové oblasti se nachází BPEJ: 7.48.11

Z uvedené charakteristiky platí: klimatický region zájmové oblasti 7

Základní charakteristika hlavních půdních jednotek

48 Hnědé půdy oglejené, rendziny oglejené a oglejené půdy na různých břidlicích, lehčí až středně těžké, až středně šterkovité nebo kamenité, náchylné k dočasnému zamokření.

K přesnějšímu určení kvality zemědělských půd slouží zařazení půd do tříd ochrany (I až V, nejlepší jsou půdy I. třídy ochrany) - dle "Metodického pokynu odboru ochrany lesa a půdy Ministerstva životního prostředí ČR z 1.10.1996, č.j. OOLP/1067/96 k odnímání půdy ze zemědělského půdního fondu podle zákona č. 334/1992 Sb., o ochraně zemědělského půdního fondu, ve znění zákona ČNR č. 10/1993 Sb."

Z hlediska zařazení bonitních půdně ekologických jednotek do tříd ochrany zabírané zemědělské půdy pro zájmové území platí:

7.48.01 IV.třída ochrany

Do IV. třídy ochrany jsou zahrnuty zbývající bonitované půdně ekologické jednotky, které představují zejména půdy s velmi nízkou produkční schopností včetně půd mělkých, velmi svažitých, hydromorfních šterkovitých až kamenitých a erozně nejvíce ohrožených. Většinou jde o zemědělské půdy pro zemědělské účely postradatelné. U těchto půd lze předpokládat efektivnější nezemědělské využití. Jde většinou o půdy s nižším stupněm ochrany s výjimkou vymezených ochranných pásem a chráněných území a dalších zájmů ochrany životního prostředí.

Velikost skrývek kulturních zemin

Pro zjištění velikosti půd pro návrh skrývek ornice a stanovení kvality půd vzhledem k návrhu jejich dalšího využití po provedených skrývkách byl proveden terénní průzkum na pozemcích v lokalitě vymezené pro stavbu.

Tabulka č.3

Sonda	Situování – katastrální území	Zjištěná mocnost ornice (m)
S1	789/2	0,32
S2	787/1	0,28
S3	786	0,30
Průměr		0,30

Na základě provedené sondáže je pedologickým průzkumem doporučena skrývka ornice 0,30 m.

Množství skryté ornice	Plocha	5376 m ²
	Mocnost skrývky	0,30 m
	Množství skryté ornice	1 612,8 m ³

Tabulka č.4

P.č.	Výměra m ²	Velikost skrývek m ³
37	56	16,8
621	309	92,7
611	353	105,9
620/1	177	53,1
613	69	20,7
787/1	3012	903,6
786	854	256,2
789/2	546	163,8
Celkem	5376	1612,8

Pro meziskládky zemin je možno využít prostor v rámci záboru stavby.

Sejmutá ornice bude použita na ohumusování v rozsahu stavby, přebytek sejmuté ornice bude nabídnut obci k dalšímu využití.

Půda určená k plnění funkce lesa

Půda určená k plnění funkce lesa nebude záměrem dotčena.

2. Odběr a spotřeba vody

Období výstavby

Pitná voda pro sociální potřeby bude zajištěna při výstavbě obvyklým způsobem. Výše spotřeby bude relativně malá a nebude mít vliv na zásobování obyvatelstva pitnou vodou, předpoklad je maximálně cca 80 l/pracovníka/den.

Technologická 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, ani zde se nebude vyžadovat výstavba vodovodních přípojek.

Období provozu

V období provozu je možné uvažovat se spotřebou vody pouze při zimní údržbě nebo při mytí komunikace. Spotřeba vody pro mytí komunikace je velmi proměnlivá a závisí zejména na četnosti a na stupni znečištění komunikace, proto je spotřeba těžko odhadnutelná, ale vychází z obecných požadavků na údržbu obdobných komunikací. Spotřeba vody nebude pro provoz předmětné komunikace rozhodujícím ani omezujícím faktorem.

3. Surovinové a energetické zdroje

Elektrická energie

El. energie v souvislosti s realizací stavby bude potřebná pro zabezpečení stavebních prací. Toto zabezpečení nevyžaduje výstavbu nových sítí nebo zvýšení stávajících příkonů.

Ostatní materiály

Materiál (stavební materiál) pro potřeby stavby silnice je specifikován a uveden v projektu stavby. Jeho množství odpovídá velikosti výstavby a konstrukci vozovky a jednotlivých částí stavby.

Konstrukce vozovky komunikace byla na základě katalogu vozovek navržena projektem:

Asfaltový beton střednězrný	ABS II	ČSN 73 6121	40 mm
Obalované kamenivo hrubé	OK I	ČSN 73 6121	70 mm
Kamenivo zpevněné cementem	KSC I	ČSN 73 6124	130 mm
Štěrkožírť frakce 0/32	ŠD	ČSN 73 6126	min. 200 mm
<i>Celkem</i>			<i>min. 440 mm</i>

Konstrukce vozovky autobusové zastávky byla na základě katalogu vozovek navržena:

Cementový beton superplastifikovaný	CB II	ČSN 73 6123	200 mm
+ 2 x kari síť s oky 100 x 100 mm			
Kamenivo zpevněné cementem	KSC I	ČSN 73 6124	150 mm
Štěrkožírť frakce 0/32	ŠD	ČSN 73 6126	min. 150 mm
<i>Celkem</i>			<i>min. 500 mm</i>

Konstrukce vozovky na okruhu byla na základě katalogu vozovek navržena:

Asfaltový beton střednězrný	ABS II	ČSN 73 6121	40 mm
Obalované kamenivo hrubé	OK I	ČSN 73 6121	70 mm

Kamenivo zpevněné cementem	KSC I	ČSN 73 6124	130 mm
Štěrkořtř frakce 0/32	ŠD	ČSN 73 6126	min. 200 mm
<i>Celkem</i>			<i>min. 440 mm</i>

Konstrukce pojízďěného prstence byla na základě katalogu vozovek navržena následovně:

Žulové kostky 160x160x160 mm do cementové malty			160 mm
+ 2 x kari síť s oky 100 x 100 mm			
Kamenivo zpevněné cementem	KSC I	ČSN 73 6124	150 mm
Štěrkořtř frakce 0/32	ŠD	ČSN 73 6126	min. 200 mm
<i>Celkem</i>			<i>min. 510 mm</i>

Výše uvedené hmoty budou pro stavbu potřebným vstupním materiálem (vymezený dle velikosti plochy).

Stromová a keřová zeleň

Součástí projektu výstavby záměru je rovněž projekt ozelenění. Otázka výsadby bude podrobněji řešena v projektu, velikost výsadeb je zřejmá z části F. Doplnující údaje.

4. Nároky na dopravní a jinou infrastrukturu

Doprava v době výstavby

Vlastní posuzovaná stavba je řešením dopravní situace v oblasti Vendryně. Její realizace nevyžaduje vytvoření nového dopravního napojení ani neznamená jiný významný nárok na dopravní infrastrukturu, která by v území nebyla v současnosti řešena. Nová trasa bude řešena v etapách vymezených podrobně na straně §§§ se zohledněním navazujících připravovaných staveb dopravního charakteru.

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.

Je zpracován plán organizace výstavby, jak již bylo uvedeno výše, s ohledem na dopravní zabezpečení stavby, neboť doprava stavby bude přímo navazovat na stávající dopravní obslužnost území a může znamenat významný negativní impakt pokud nebude řešení stavební dopravy odpovídat požadavkům na zabezpečení dopravní obslužnosti předmětného území.

Doprava realizované přeložky silnice III/4682

V oblasti bude rozhodujícím hlukem silniční doprava na silnici III/4682, která bude přeložena, doprava na navazující silnici I/11 a doprava železniční (stávající zátěž upravena realizací úprav III.koridoru).

Hodnoty dopravní zátěže (širší územní vztahy – dopravní napojení na komunikační systém) vycházejí ze sčítání dopravy provedeného v roce 2 000:

7-3912 – 5290 (II/471) a 7-3911 – 5290 (II/471) a 7-4660 – 3616 (III/46816)

Tabulka č.5

Silnice	Úsek	N1	N2	PN2	N3	PN3	NS	A	PA	TR	PTR	T	O	M	S
I/11	7-0490	644	369	3	585	184	208	253	0	12	6	2264	11013	100	13377
III/4682	7-4650	74	10	0	30	0	3	12	0	1	0	130	1247	23	1400

Pro přepočítání pro rok 2010 jsou použity koeficienty nárůstu dopravy vůči celostátnímu odečtu v roce 2000.

Pozn.: V roce 2005 proběhlo nové sčítání dopravy, výsledky dopravních intenzit nejsou zatím k dispozici.

Na nasčítané hodnoty byly uplatněny koeficienty růstu dle ŘSD ČR pro silnici I/11 (1,538 pro rok 2030), na silnici III. třídy byl po dohodě s objednatelem uplatněn koeficient růstu 2,00. Do odhadu křižovatkových pohybu byla zapracována skutečnost, že při pohybech z a do sil. III/4682 bude převažovat vazba na lokální centrum Třinec oproti směru na Jablunkov (100:40).

Do výpočtu rozptylové a hlukové studie je zahrnuta doprava na silnici I/11 a III/4682.

Intenzita dopravy na silnici I/11 a III/4682 byla získána od Ředitelství silnic a dálnic ČR – Odbor silniční databanky Ostrava. Dodané informace o intenzitě dopravy jsou uvedeny v následující tabulce:

Intenzita dopravy - celoroční průměr za 24 hodin v r. 2000

Tabulka č.6

Druh vozidla	Popis	silnice I/11	silnice III/4682
O	osobní a dodávkové automobily	11 013	1 247
N1	lehká nákladní vozidla (do užitečné hmotnosti 3 t)	644	74
N2	střední nákladní vozidla (užitečné hmotnosti 3 - 10 t)	369	10
N3	těžká nákladní vozidla (užitečné hmotnosti nad 10 t) včetně tahačů návěsů	585	30
NS	návěsové soupravy	208	3
A	autobusy	253	12

Podíl směrů Jablunkov : Třinec je 62:38.

Pro zohlednění nárůstu dopravy od r. 2000 byla pro výpočet studie (výpočtový rok 2010) intenzita dopravy navýšena o 30 %.

Intenzita dopravy ve špičkovou hodinu je stanovena jako 1/10 celodenní intenzity.

SITUOVÁNÍ AREÁLU Z HLEDISKA INTENZIT DOPRAVY SILNIČNÍ SÍŤ

(dle sčítání dopravy na dálniční a dálniční síti v roce 2000)



Komunikace byly rozděleny na několik úseků, po kterých byl modelován pohyb automobilů:

1. doprava na silnici I/11 – průjezd kolem křížení se silnicí III/4682 (výpočtová rychlost 70 km/hod)
2. doprava na silnici I/11 – před odbočením na silnici III/4682 (50 km/hod)
3. sjezd (nájezd) ze silnice I/11 na silnici III/4682, k železničnímu přejezdu (30 km/hod)
4. silnice III/4682 – úsek od železničního přejezdu ke kruhovému objezdu (30 km/hod)
5. pojezd po kruhovém objezdu (30 km/hod)
6. výjezd (vjezd) z kruhového objezdu směr Třinec – Sosna - cca 50 m (30 km/hod)
7. doprava na silnici III/4682 – směr Třinec - Sosna (50 km/hod)

Použité hodinové intenzity dopravy

Tabulka č.7

Charakteristika	Osobní automobily	Lehké nákladní automobily	Těžké nákladní automobily	Autobusy
Silnice I/11 - směr Jablunkov	888	52	94	20
Silnice I/11 – směr Třinec	544	32	57	13
Silnice III/4682	162	10	6	2

Uvedené hodnoty jsou použity v hlukové a rozptylové studii.

Železniční doprava

Tabulka č.8

list GVD	mezistaniční úsek	kolej	směr	Počty vlaků zakreslených v GVD 2004/2005						
				EC, IC, Ex	R	Os	Sv	Nákl.	Lv	celkem

Celkový počet vlaků

301	Bystřice nad Olší Třinec	2	T	prav	3	6	25	1	18	6	59
	Třinec Bystřice nad Olší	1	Z	prav	3	6	23	3	19	4	58

Z toho počet vlaků v noční době od 22 - 6 hod.

301	Bystřice nad Olší Třinec	2	T	prav	0	1	3	0	6	6	16
	Třinec Bystřice nad Olší	1	Z	prav	0	2	3	0	6	4	15

Optimalizace tratě je v podstatě stavební rekonstrukcí stávající tratě ČD, tak aby bylo dosaženo návrhové rychlosti 160 km/hod. Optimalizace zahrnuje kompletní sanaci železničního spodku, svršku, přestavbu mostních objektů, propustků, rekonstrukci přejezdů, trakčního vedení, zabezpečovacího zařízení. Hlavní koleje budou rekonstruovány v celém posuzovaném úseku. Stavba je v maximální možné míře umístěna do stávajícího drážního tělesa, stávajících drážních objektů a drážních pozemků. Optimalizace traťového úseku Dětmorovice-Mosty u Jablunkova byla zpracována na základě „Zásad modernizace vybrané železniční sítě ČD“, vydaných

sekcí strategie při generálním ředitelství ČD, s.o. v červnu 1994. Zástavba v části Vendryně (se nachází v km 306,5 – 308,5, na obou stranách železnice, protihlukové stěny jsou dle projektu použity i na dvou místech k ochraně bytové zástavby ve Vendryni. Hluk z železnice je pro nově realizovanou stavbu řešen v rámci projektu stavby.

Jiná infrastruktura

V prostoru stavby se nacházejí inženýrské sítě. Při výstavbě bude nutné realizovat zabezpečení funkčnosti stávajících inženýrských sítí (přeložky, úpravy).

II. Údaje o výstupech

1. Množství a druh emisí do ovzduší

Pro posouzení imisního stavu území po realizaci stavby „Silnice III/4682 Vendryně přeložka silnice“ byla zpracována rozptylová studie – Technické služby ochrany ovzduší Ostrava spol.s r.o., E/1502/2005.

Rozptylová studie je zpracována pro nejbližší okolí stavby a hodnotí vliv silniční dopravy po realizaci uvedené stavby.

Úkolem rozptylové studie je zmapovat imisní zátěž dotčené lokality ve Vendryni po realizaci záměru „Silnice III/4682 Vendryně, přeložka silnice“.

Vzhledem ke zdrojům emisí, kterými jsou mobilní zdroje znečišťování (osobní a nákladní automobily a autobusy), byl výpočet proveden pro NO₂, CO, suspendované částice frakce PM₁₀ a benzen.

Emise ostatních znečišťujících látek jsou v tomto případě tak nízké, že vzhledem k imisním limitům těchto látek je výpočet bezúčelný nebo pro ně není stanoven imisní limit.

Rozptylová studie je vypočtena pro stav po dokončení přeložky. Do studie byla mimo dopravy na silnici III/4682 zahrnuta i doprava na silnici I/11. Výpočtovým rokem je rok 2010, pro roky následující nejsou dosud stanoveny emisní faktory.

Emisní charakteristika zdroje

Zdrojem emisí bude nová trasa silnice III/4682. Jedná se o liniový zdroj znečišťování ovzduší – silniční dopravu. Silniční doprava produkuje emise znečišťujících látek:

- tuhé znečišťující látky (TZL)
- oxid siřičitý (SO₂)
- oxid dusičitý (NO₂)
- oxidy dusíku (NO_x)
- oxid uhelnatý (CO)
- benzen
- benzo(a)pyren a jiné anorganické a organické látky

Imisní charakteristika lokality

Imisní situace lokality je v převážné míře ovlivněna dopravou na komunikaci I/11 a velkými zdroji znečišťování umístěnými v blízkém okolí, zejména Třineckými železárnami.

Pro znázornění stávající situace jsou níže uvedeny koncentrace znečišťujících látek, naměřené automatizovanými měřicími programy TTRKA (č. 1087 Třinec - Kanada) a TTROA (č. 1088 Třinec - Kosmos). Reprezentativnost měření je pro okrskové měřítko (0,5 až 4 km). Cílem měřicích programů je stanovení reprezentativních koncentrací pro osídlené části území.

Koncentrace znečišťujících látek v r. 2004 [$\mu\text{g}/\text{m}^3$]
Tabulka č.9

KMPL (Staré číslo ISKO a název)	Max. hodinová koncentrace NO ₂	Průměrná roční koncentrace NO ₂	Max. denní koncentrace PM ₁₀	Průměrná roční koncentrace PM ₁₀	Průměrná roční koncentrace benzenu
TTRKA (1087 Třinec-Kanada)	90,1 (19 MV: 69,8) ²⁾	16,8	131,8 ¹⁾ (36 MV: 48,5) ²⁾	32,1	-
TTROA (1088 Třinec-Kosmos)	94,5 (19 MV: 68,9) ²⁾	19,2	287 ¹⁾ (36 MV: 72,1) ²⁾	44,2	1,4

Pozn.: ¹⁾ Hodnoty pro průměrné denní koncentrace jsou uvedeny jako maximální z celého roku
²⁾ 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.

Imisní koncentrace CO nejsou měřeny.

Obec Třinec je uvedena ve věstníku MŽP č. 12/2004 jako oblast se zhoršenou kvalitou ovzduší (OZKO). Jsou zde překračovány imisní limity PM₁₀ a benzo(a)pyrenu pro ochranu zdraví lidí.

Výpočet byl proveden dle Metodického pokynu odboru ochrany ovzduší MŽP ČR výpočtu znečištění ovzduší z bodových a mobilních zdrojů "SYMOS'97", zveřejněný ve Věstníku Ministerstva životního prostředí České republiky, ročník 1998 ze dne 1998-04-15, částka 3 a dodatku č.1 zveřejněném ve Věstníku MŽP, duben 2003, částka 4. Výpočet byl proveden softwarem SYMOS'97v2003 – 5.1.4.

Metodika výpočtu umožňuje :

- výpočet znečištění ovzduší plynými látkami z bodových, liniových a plošných zdrojů
- výpočet znečištění ovzduší pevnými znečišťujícími látkami respektující pádovou rychlost pevných částic z bodových, liniových a plošných zdrojů
- stanovit charakteristiky znečištění v husté síti referenčních bodů a tímto způsobem kartograficky názorně zpracovat výsledky výpočtu
- brát v úvahu statistické rozložení směru a rychlosti větru vztažené ke třídám stability mezní vrstvy ovzduší podle klasifikace Bubníka a Koldovského
- hodnocení znečištění ovzduší oxidy dusíku z hlediska oxidu dusičitého

Pro každý referenční bod je možno vypočítat základní charakteristiky znečištění ovzduší:

- maximální možné krátkodobé (hodinové) hodnoty koncentrací znečišťujících látek, které se mohou vyskytovat ve všech třech třídách rychlosti větru a pěti třídách stability ovzduší
- maximální možné krátkodobé (hodinové) hodnoty koncentrací znečišťujících látek bez ohledu na třídy rychlosti větru a stability ovzduší (jedná se o nejnepříznivější situaci, která může nastat)
- maximální možné 8-hodinové hodnoty koncentrací znečišťujících látek bez ohledu na třídy rychlosti větru a stability ovzduší (jedná se o nejnepříznivější situaci, která může nastat)
- maximální možné denní hodnoty koncentrací znečišťujících látek bez ohledu na třídy rychlosti větru a stability ovzduší (jedná se o nejnepříznivější situaci, která může nastat)
- roční průměrné koncentrace
- hodnocení znečištění ovzduší oxidy dusíku také z hlediska NO₂ ve vazbě na vzdálenost od zdroje
- situace za dané stability ovzduší a dané rychlosti a směru větru
- dobu trvání koncentrace převyšující danou hodnotu (imisní limity)

Mírou termické stability je vertikální teplotní gradient popisující její teplotní zvrstvení. Stabilní klasifikace obsahuje pět tříd stability ovzduší :

- I. superstabilní - vertikální výměna vrstev ovzduší je prakticky potlačena, tvorba volných inverzních stavů. Výskyt v nočních a ranních hodinách, především v chladném půlroce. Maximální rychlost větru 2 m/s. Velmi špatné podmínky rozptylu.
- II. stabilní - vertikální výměna vrstev ovzduší je stále nevýznamná, také doprovázena inverzními situacemi. Výskyt v nočních a ranních hodinách v průběhu celého roku. Maximální rychlost větru 2 m/s. Špatné podmínky rozptylu.
- III. izotermní - projevuje se již vertikální výměna ovzduší. Výskyt větru v neomezené síle. V chladném období může být v dopoledních a odpoledních hodinách, v létě v časných ranních a večerních hodinách. Často se vyskytující mírně zhoršené rozptylové podmínky.
- IV. normální - dobré podmínky pro rozptyl škodlivin, bez tvorby inverzních stavů, neomezená síla větru. Vyskytuje se přes den, v době, kdy nepanuje významný sluneční svit. Společně s III. třídou stability má v našich podmínkách zpravidla výrazně vyšší četnost výskytu než ostatní třídy.
- V. konvektivní - projevuje se vysokou turbulencí ve vertikálním směru, která způsobuje rychlý rozptyl znečišťujících látek. Nejvyšší rychlost větru 5 m/s, výskyt v letních měsících v době, kdy je vysoká intenzita slunečního svitu.

Imisní limity pro znečišťující látky

V současné době jsou platné imisní limity, stanovené Nařízením vlády č. 350/2002 Sb., kterým se stanoví imisní limity a podmínky a způsob sledování, posuzování, hodnocení a řízení kvality ovzduší. Vzhledem k poloze území jsou v oblasti platné imisní limity pro ochranu zdraví lidí. V následující tabulce jsou uvedeny imisní limity znečišťujících látek, které jsou předmětem výpočtu rozptylové studie, a to pro rok 2010 a dále:

Imisní limity v r. 2010– ochrana zdraví lidí

Tabulka č.10

Látka	Aritmetický průměr / 1 h	Aritmetický průměr / 24 h	Aritmetický průměr / kalendářní rok
PM ₁₀ - I.etapa	nestanoven	50 µg.m ⁻³ (nesmí být překročena více než 35krát za kalendářní rok)	40 µg.m ⁻³
PM ₁₀ - II.etapa ¹⁾	nestanoven	50 µg.m ⁻³ (nesmí být překročena více než 7krát za kalendářní rok)	20 µg.m ⁻³
NO ₂	200 µg.m ⁻³ (nesmí být překročena více než 18krát za kalendářní rok)	nestanoven	40 µg.m ⁻³
Benzen	nestanoven	nestanoven	5 µg.m ⁻³

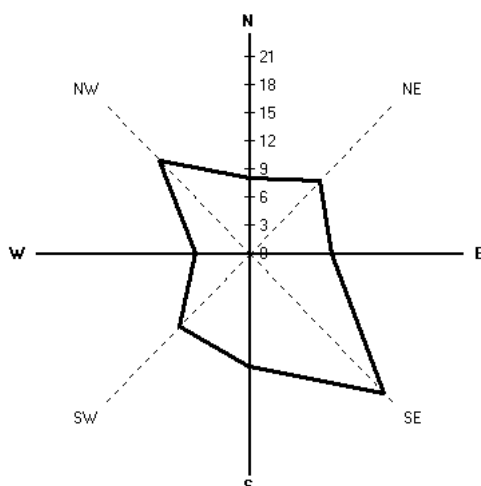
¹⁾ Platné od r. 2010, jedná se o indikativní hodnoty podléhající přezkoumání – viz. NV č. 350/2002 Sb., příl.č. 1

Imisní limit CO – ochrana zdraví lidí

Tabulka č.11

Látka	Maximální denní osmihodinový klouzavý průměr
CO	10 000µg.m ⁻³

Grafické znázornění větrné růžice



Tabulka hodnot větrné růžice

Tabulka č.12

třída	[m/s]	N	NE	E	SE	S	SW	W	NW	CALM	Součet
I.tř.	1,7	0,26	0,7	0,55	0,89	0,6	0,67	0,19	0,37	2,51	6,74
II.tř.	1,7	0,68	2,14	1,41	1,95	1,86	2	0,4	0,71	2,83	13,98
II.tř.	5	0,08	0,15	0,16	0,54	0,16	0,07	0,05	0,2	0	1,41
III.tř.	1,7	0,82	2,29	1,29	1,63	1,79	2,37	0,52	1,08	1,24	13,03
III.tř.	5	2	2,59	1,99	2,81	1,87	1,62	1,19	1,65	0	15,72
III.tř.	11	0,22	0	0	0	0,06	0,01	0,14	0,18	0	0,61
IV.tř.	1,7	0,39	0,83	0,72	0,93	0,65	0,95	0,3	1,01	0,76	6,54
IV.tř.	5	1,89	1,44	1,68	3,48	2,29	2,26	1,75	2,98	0	17,77
IV.tř.	11	0,93	0	0,15	2,46	0,75	0,14	1,04	1,44	0	6,91
V.tř.	1,7	0,35	0,76	0,71	0,7	0,45	0,75	0,3	1,12	0,63	5,77
V.tř.	5	0,38	0,11	0,35	5,62	1,52	0,17	0,11	3,26	0	11,52
Sum (Graf)		8	11,01	9,01	21,01	12	11,01	5,99	14	7,97	100/100

Odborný odhad stabilitní větrné růžice vypracoval Český hydrometeorologický ústav Praha - útvar ochrany čistoty ovzduší - oddělení modelování a expertiz.

Silniční provoz

Intenzita dopravy na přeložené silnici III/4682 použitá v rozptylové studii je uvedena na straně 18 a 19 tohoto oznámení.

Emise

Emisní faktory vozidel byly stanoveny programem MEFA verze 02, který slouží k výpočtu emisních faktorů motorových vozidel. Výpočtovým rokem je rok 2010, emisní kategorie vozidel byly odhadnuty na základě složení vozového parku a dostupných zdrojů. Výsledný emisní faktor je tedy dán poměrem kategorie vozidla a daného emisního faktoru z výstupu programu MEFA.

Podíl naftových motorů u osobních automobilů je odhadnut na 30 % z celkového počtu.

Emisní kategorie vozidel – předpokládaný podíl na celkovém počtu

Tabulka č.13

Kategorie	EURO 2	EURO 3	EURO 4
Zastoupení	20 %	30 %	50 %

Podíl konvenčních vozidel a vozidel kategorie EURO 1 očekáváme vzhledem k výpočtovému roku 2010 statisticky nevýznamný.

Použité emisní faktory vozidel [g/km]

Tabulka č.14

Látka	Osobní automobily			Autobusy		
	30 km/hod	50 km/hod	70 km/hod	30 km/hod	50 km/hod	70 km/hod
NO _x	0,2692	0,2255	0,2160	5,477	4,100	3,788
CO	0,4273	0,3486	0,2578	3,410	2,827	5,069
PM ₁₀	0,0099	0,0112	0,0104	0,239	0,144	0,157
Benzen	0,0023	0,0021	0,0021	0,015	0,011	0,014

Použité emisní faktory vozidel [g/km]

Tabulka č.15

Látka	Těžké nákladní automobily			Lehké nákladní automobily		
	30 km/hod	50 km/hod	70 km/hod	30 km/hod	50 km/hod	70 km/hod
NO _x	5,560	3,942	4,033	0,7921	0,6392	0,6278
CO	4,088	3,063	1,700	0,3354	0,2508	0,2102
PM ₁₀	0,259	0,180	0,159	0,0599	0,0521	0,0571
Benzen	0,018	0,013	0,010	0,0020	0,0015	0,0013

Vypočtené hodnoty doplňkové imisní zátěže referenčních bodů

Výsledkem výpočtu matematického modelu v rozptylové studii je soubor hodnot doplňkové imisní zátěže referenčních bodů v posuzované lokalitě.

Tabulky obsahují:

- název referenčního bodu
- hodnotu maximální hodinové koncentrace (NO₂)
- maximální denní osmihodinový klouzavý průměr koncentrací (CO)
- hodnotu průměrné denní koncentrace (PM₁₀)
- hodnotu průměrné roční koncentrace (NO₂, PM₁₀, benzen)

Tabulky se všemi vypočtenými hodnotami nejsou pro rozsáhlost uvedeny v této studii a jsou k dispozici u zpracovatele rozptylové studie.

Nejvyšší vypočtené hodnoty

V následujících tabulkách je provedeno srovnání **maximálních vypočtených hodnot** doplňkové imisní zátěže posuzované lokality (bez ohledu na umístění) s platným imisním limitem (bez meze tolerance). U všech látek jsou maximální koncentrace vypočteny u silnice I/11, jak je zřejmé z grafického znázornění uvedeného v části F.*Doplňující údaje* v Rozptylové studii uvedené v plném rozsahu.

Maximální vypočtené hodnoty

Tabulka č.16

NO ₂ [µg/m ³]				
Maximální hodinová koncentrace		Průměrná roční koncentrace		
Vypočtená hodnota	Imisní limit	Vypočtená hodnota	Imisní limit	Imisní pozadí
17,7	200	0,592	40	17÷19

Tabulka č.17

PM₁₀ [μg/m³]				
Maximální hodnota 24hodinové koncentrace		Průměrná roční koncentrace		
Vypočtená hodnota	Imisní limit	Vypočtená hodnota	Imisní limit	Imisní pozadí
6,08	50	0,257	40	32÷44

Tabulka č.18

CO [μg/m³]		
Maximální denní osmihodinový klouzavý průměr		
Vypočtená hodnota	Imisní limit	Imisní pozadí (odhad)
67,3	10 000	cca 1000

Tabulka č.19

Benzen [μg/m³]		
Průměrná roční koncentrace		
Vypočtená hodnota	Imisní limit	Imisní pozadí
0,0282	5	1,4

Vypočtené hodnoty ve vybraných referenčních bodech

V následujících tabulkách jsou uvedeny hodnoty koncentrací, vypočtené ve vybraných referenčních bodech, a to u objektů pravděpodobně nejvíce dotčených výstavbou silnice a okružní křižovatky. Umístění referenčních bodů (profilů) je znázorněno na obrázku:



Vypočtené hodnoty ve vybraných profilech

Tabulka č.20

Číslo profilu	Maximální hodinové koncentrace [μg/m ³]	Maximální denní koncentrace [μg/m ³]	
	NO ₂	PM ₁₀	CO*
1	2,50	0,773	10,03
2	2,06	0,637	8,96
3	2,14	0,676	10,45
4	1,99	0,654	10,98

* Maximální denní osmihodinový klouzavý průměr koncentrací

Tabulka č.21

Číslo profilu	Průměrné roční koncentrace [$\mu\text{g}/\text{m}^3$]		
	NO ₂	PM ₁₀	Benzen
1	0,154	0,0619	0,00691
2	0,135	0,0539	0,00622
3	0,123	0,0490	0,00568
4	0,118	0,0473	0,00554

Hodnocení

Přeložkou silnice III/4682 neočekáváme výraznou změnu imisní situace v lokalitě, koncentrace znečišťujících látek v lokalitě nedosáhnou hodnot imisního limitu.

Nejvyšší imisní zátěž z liniových zdrojů (resp. provozu mobilních zdrojů na liniových zdrojích) je v blízkosti silnice I/11. Imisní zátěž ve větší vzdálenosti od komunikace (cca 100 m a dále) je výrazně nižší. Provoz na kruhovém objezdu patrně sníží průměrnou rychlost pohybu vozidel, což má vliv na emise znečišťujících látek, zároveň však dojde ke zvýšení plynulosti provozu, což povede ke snížení emisí výfukových plynů (největší emise jsou produkovány při rozjezdu automobilů na křižovatce).

Vypočtené koncentrace jsou porovnány se současnou imisní situací, což však nemusí být vzhledem k výpočtovému roku 2010 relevantní. Proto lze toto srovnání interpretovat pouze jako orientační.

Hodnoty průměrných hodinových a průměrných denních koncentrací vyjadřují maximální možnou imisní zátěž příslušného referenčního bodu, vypočtené hodnoty denních koncentrací mají význam maximálních průměrných denních koncentrací, pokud by podmínky, za kterých mohou nastat, trvaly celý den. Proto lze hodnotit vypočtené hodnoty denních koncentrací jako velmi nadsazené a prakticky nedosažitelné. Pravděpodobnou imisní zátěž lokality z daných zdrojů znečištění popisují spíše průměrné roční koncentrace znečišťujících látek.

Imise NO₂

Maximální příspěvek hodinových koncentrací NO₂ v celé lokalitě byl vypočten 17,7 $\mu\text{g}/\text{m}^3$. Ve vybraných profilech byl vypočten nejvyšší příspěvek 2,5 $\mu\text{g}/\text{m}^3$ v profilu č. 1 (nejblíže silnici I/11), tj. 1,25 % hodnoty imisního limitu (200 $\mu\text{g}/\text{m}^3$).

Maximální vypočtený příspěvek průměrné roční koncentrace NO₂ činí 0,592 $\mu\text{g}/\text{m}^3$. Ve vybraných profilech bude nejvyšší příspěvek roční koncentrace NO₂ v profilu č.1, a to 0,154 $\mu\text{g}/\text{m}^3$, tj. cca 0,4 % hodnoty imisního limitu (40 $\mu\text{g}/\text{m}^3$).

Pokud tedy uvažujeme s imisním pozadím NO₂ přibližně 20 $\mu\text{g}/\text{m}^3$, bude hodinová koncentrace v lokalitě pod 38 $\mu\text{g}/\text{m}^3$, roční koncentrace bude pod 21 $\mu\text{g}/\text{m}^3$.

Přeložkou silnice tedy nedojde k překročení imisních limitů pro hodinové koncentrace NO₂ (limit 200 $\mu\text{g}/\text{m}^3$) ani pro roční koncentrace (40 $\mu\text{g}/\text{m}^3$).

Imise PM₁₀

Maximální příspěvek denních koncentrací PM₁₀ v celé lokalitě byl vypočten 6,08 $\mu\text{g}/\text{m}^3$ (na komunikaci I/11). Ve vybraných profilech bude nejvyšší příspěvek denních koncentrací v profilu č.1, a to 0,773 $\mu\text{g}/\text{m}^3$, tj. cca 1,5 % hodnoty imisního limitu (50 $\mu\text{g}/\text{m}^3$).

Nejvyšší vypočtený příspěvek průměrných ročních koncentrací PM₁₀ činí 0,257 $\mu\text{g}/\text{m}^3$, tj. přibližně 0,6 % hodnoty imisního limitu (40 $\mu\text{g}/\text{m}^3$). Ve vybraných profilech je nejvyšší

vypočtená hodnota průměrné roční koncentrace v profilu č. 1 ($0,0619 \mu\text{g}/\text{m}^3$), tj. cca 0,15 % hodnoty imisního limitu.

Pokud uvažujeme s imisním pozadím PM_{10} přibližně $38 \mu\text{g}/\text{m}^3$, budou hodinové i roční koncentrace v lokalitě (mimo těsnou blízkost komunikace) pod $40 \mu\text{g}/\text{m}^3$.

V Třinci a okolí mohou být v současné době překračovány imisní limity PM_{10} . Vzhledem k výraznému vlivu dálkového přenosu imisí PM_{10} a vlivu sekundární prašnosti nelze jednoznačně specifikovat vliv dopravy na překročení imisních limitů pro suspendované částice PM_{10} . Jelikož se však stavbou přeložky nezmění intenzita dopravy, nepředpokládáme překračování imisních limitů pro PM_{10} v důsledku právě zde posuzovaného záměru.

Imise CO

U CO je maximální vypočtená hodnota $67,3 \mu\text{g}/\text{m}^3$ (při imisním limitu $10\,000 \mu\text{g}/\text{m}^3$), maximální příspěvek osmihodinových koncentrací byl ve vybraných profilech vypočten v profilu č. 4 (východně od okružní křižovatky), a to $10,98 \mu\text{g}/\text{m}^3$ - cca 0,1 % hodnoty limitu.

Při uvažovaném imisním pozadí $1\,000 \mu\text{g}/\text{m}^3$ (odhad roční koncentrace) bude výhledová koncentrace v posuzované lokalitě pod $1\,100 \mu\text{g}/\text{m}^3$, vlivem dopravy tedy nebude překročen imisní limit pro CO ($10\,000 \mu\text{g}/\text{m}^3$).

Imise benzenu

Maximální příspěvek průměrné roční koncentrace benzenu byl vypočten $0,0282 \mu\text{g}/\text{m}^3$. Ve vybraných profilech bude nejvyšší příspěvek v profilu č.1, a to $0,00691 \mu\text{g}/\text{m}^3$, tj. 0,13 % hodnoty imisního limitu ($5 \mu\text{g}/\text{m}^3$).

Při uvažovaném imisním pozadí $1,4 \mu\text{g}/\text{m}^3$ bude výsledná roční koncentrace benzenu v posuzované lokalitě v podstatě shodná a nebude tedy překročen imisní limit pro benzen ($5 \mu\text{g}/\text{m}^3$).

V předchozích odstavcích bylo provedeno hodnocení vypočtených imisních koncentrací znečišťujících látek po výstavbě přeložky silnice III/4682.

Na základě vypočtených imisních koncentrací znečišťujících látek zpracovatel rozptylové studie konstatuje, že realizací záměru nebude docházet k překračování imisních limitů pro ochranu zdraví lidí a proto doporučujeme udělení souhlasného stanoviska k umístění stavby.

Model znečištění ovzduší SYMOS'97, který je dle přílohy č.8 k nařízení vlády č.350/2002 Sb. referenční metodou výpočtu rozptylu znečišťujících látek v ovzduší, používá k výpočtu maximálních hodnot hodinových koncentrací současný provoz všech uvažovaných zdrojů na jmenovitý výkon, což nemusí odpovídat skutečnosti. Zároveň je nutné poukázat na to, že všechny výše uvedené maximální koncentrace jsou horním odhadem, tj. nebudou překročeny při daných vstupních hodnotách.

(dle TESO Ostrava, spol.s r.o.)

Zpracovatel rozptylové studie konstatuje, že budou splněny všechny podmínky a doporučuje vydat povolení orgánu ochrany ovzduší podle § 17 odst. 1 zákona č. 86/2002 Sb., o ochraně ovzduší a o změně některých dalších zákonů. Použité řešení z hlediska ochrany ovzduší splňuje požadavky § 6 odst. 1 a 7 a § 7 odst. 9 zákona č. 86/2002 Sb.

Grafické vykreslení imisní zátěže ze silniční dopravy v roce 2010 pro jednotlivé sledované škodliviny po realizaci stavby „Silnice III/4682 Vendryně přeložka silnice“ je uvedeno v Rozptylové studii uvedené v části F.*Doplňující údaje.*

2. Množství odpadních vod a jejich znečištění

Období výstavby

Odpadní vody splaškové

V době výstavby mohou být očekávány odpadní vody pouze typu odpadních vod ze sociálního zařízení staveniště, tyto vody nejsou určujícím impaktem, sociální zařízení staveniště bude řešeno dodavatelem stavby stejným způsobem jako u obdobných staveb.

Období provozu

Odvodnění přeložené silnice III/4682 podrobně řeší projekt (C 301 Dešťová kanalizace silnice III/4682, C 302 Dešťová kanalizace silnice I/11).

Pro odvodnění vozovky a pláně přeložky silnice III/4682 je nutno vybudovat novou dešťovou kanalizaci. Projekt navrhuje potrubí (PVC-U DN250-400) v délce 369 m, které bude zaústěno do vodoteče Olše. Bude ukončeno výustním objektem ve svahu koryta. Výustní objekt bude proveden z betonového čela obloženého lomovým kamenem a rovnaniny z lomového kamene. Šachty dešťové kanalizace. V místě křížení potrubí dešťové kanalizace s tratí ČD bude potrubí provedeno protlakem v délce 36 m. Na potrubí a do šachet budou napojeny přípojky DN 150 od uličních vpustí.

Předpokládaný odtok dešťových vod činí 75,5 l/s.

Stávající zanedbanou kanalizaci podél silnice I/11 nikdo nespravuje (ke kanalizaci se dle projektu nepřihlásil žádný vlastník). V místě úpravy komunikace je projektem navrženo vybudování nové dešťové kanalizace, která odvede dešťové vody z upravovaného úseku do šachty na dešťové kanalizaci.

Předpokládaný odtok dešťových vod činí 23,40 l/s. Stávající potrubí v rekonstruovaném úseku bude zrušeno zafoukáním.

Výpočet maximálního teoretického přítoku do kanalizace (Výpočet dle TP 83 – Odvodnění pozemních komunikací)

C 301 Dešťová kanalizace silnice III/4682

Silnice III/4682 k zastávce ČD

Zpevněné plochy:	0,04 ha
Stávající silnice III/4682	
Zpevněné plochy:	0,065 ha
Komunikace mezi rodinnými domy	
Zpevněné plochy:	0,015 ha
Komunikace k sportovnímu centru	
Zpevněné plochy:	0,035 ha
Okružní křižovatka	
Zpevněné plochy:	0,06 ha
Zelené plochy:	0,02 ha
Přeložka silnice III/4682	
Zpevněné plochy:	0,385 ha
Zpevněné plochy celkem:	0,60 ha
Zelené plochy celkem:	0,02 ha

$$Q_{301} = 0,1 * 0,02 * 96 + 0,9 * 0,60 * 96 = 52,1 \text{ l} \cdot \text{s}^{-1}$$

Předpokládaný průtok dešťových vod v místě vyústění do řeky Olše:

$$Q_{\text{výsl}} = Q_{301} + Q_{302} = 52,1 + 23,4 = 75,5 \text{ l} \cdot \text{s}^{-1}$$

C 302 Dešťová kanalizace silnice I/11

Zpevněné plochy:

0,27 ha

$$Q_{302} = 0,9 * 0,27 * 96 = 23,4 \text{ l} \cdot \text{s}^{-1}$$

(dle projektu DÚR, Dopravoprojekt Ostrava spol.s r.o.)

3. Kategorizace a množství odpadů

Odpady z předpokládaného záměru je možné rozdělit do následujících částí:

- odpady vznikající během výstavby (z přípravy staveniště, odpady ze stavebních prací),
- odpady vznikající při vlastním provozu

Odpad vznikající během výstavby

Při výstavbě budou vznikat odpady uvedené v následující tabulce. Odpady jsou zařazeny dle vyhlášky MŽP č. 381/2001 Sb., kterou se stanoví Katalog odpadů, Seznam nebezpečných odpadů a seznamy odpadů a států pro účely vývozu, dovozu a tranzitu odpadů a postup při udělování souhlasu k vývozu, dovozu a tranzitu odpadů (Katalog odpadů).

Odpady vznikající při výstavbě

Tabulka č.22

Kód druhu odpadu	Název druhu odpadu	Kategorie odpadu
15 01 01	Papírové a lepenkové obaly	O
15 01 02	Plastové obaly	O
15 01 03	Dřevěné obaly	O
15 01 04	Kovové obaly	O
17 01 01	Beton	O
17 01 02	Cihly	O
17 01 06	Směsi nebo oddělené frakce betonu, cihel, tašek a keramických výrobků obsahující nebezpečné látky	N
17 01 07	Směsi nebo oddělené frakce betonu, cihel, tašek a keramických výrobků neuvedené pod číslem 17 01 06	O
17 02 01	Dřevo	O
17 02 02	Sklo	O
17 02 03	Plasty	O
17 03 02	Asfaltové směsi neuvedené pod číslem 17 03 01	O
17 04 05	Železo a ocel	O
17 04 11	Kabely neuvedené pod 17 04 10	O
17 05 04	Zemina a kamení neuvedené pod číslem 17 05 03	O
20 02 01	Biologicky rozložitelný odpad	O
20 03 01	Směsný komunální odpad	O

Odpady, které vzniknou v průběhu stavebních prací, budou odváženy a likvidovány mimo staveniště, což bude zajištěno prováděcí firmou nebo odbornou firmou. Stavební dodavatel je povinen vést evidenci odpadů.

Doporučuji, aby investor při uzavírání smluv na jednotlivé dodávky stavebních prací zakotvil ve smlouvách povinnost zhotovitele k odstraňování odpadů způsobených jeho činností.

Na stavbě využitelné odpady - štěrk, zemina, kamenivo budou opětovně použity pro výstavbu nových komunikací nebo dočasně uloženy pro použití na jiných stavbách. Sejmuté živičné vrstvy budou použity na výrobu recyklovaných živičných směsí nebo uloženy na skládce příslušné skupiny. Části kovových konstrukcí budou předány k využití jako druhotná surovina. Stavební odpady budou přednostně recyklovány, nevyužitelná část odpadů vzniklých z demolic bude uložena na řízenou skládku příslušné skupiny.

Odpad z provozu silnice III/4682

Tabulka č.23

Kód	Odpad	Kategorie
16 01 03	Pneumatiky	O
16 01 04	Autovraky	N
19 08 01	Shrabky z česlí	O
19 08 02	Odpady z lapáků písku	O
20 01 21	Zářivky a jiný odpad obsahující rtuť	N
20 02 01	Biologicky rozložitelný odpad	O
20 02 03	Jiný biologicky nerozložitelný odpad	O
20 03 01	Směsný komunální odpad	O
20 03 03	Uliční smetky	O

Původce bude dle povinností uvedených v zák.č. 185/2001:

- 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 k možnému využití,
- nelze-li odpady využít, zajistit jejich zneškodnění,
- kontrolovat nebezpečné vlastnosti odpadů a nakládat s nimi podle jejich skutečných vlastností,
- shromažďovat utříděné podle druhů a kategorií,
- zabezpečit je před nežádoucím znehodnocením, odcizením nebo únikem ohrožujícím životní prostředí.

Odvoz a zneškodnění odpadů bude smluvně zajištěno odbornou firmou.

4. Rizika havárií vzhledem k navrženému použití látek a technologií

Možnost vzniku havárií

Navržený záměr není takovým záměrem, který by sebou nesl zásadní riziko vyplývající z používání látek nebo technologií.

Možnost vzniku havárie s negativním dopadem na ovzduší a klima, vodu, půdu, geologické podmínky a zdraví obyvatel vycházející z dopravy používané v rámci stavebních prací lze technickými opatřeními omezit na minimum.

Problémy by mohly nastat při nesprávném nakládání s odpady, při nedodržení protipožárních opatření, při havárii vozidel na přilehlých komunikacích v rámci stavby. Případný únik motorového oleje, nafty či benzínu bude eliminován pravidelnou kontrolou technického stavu a pravidelnou údržbou vozidel a stavebních mechanismů v průběhu vlastní stavby.

Možnost vzniku havárií může souviset s:

- úniky látek
- selháním lidského faktoru

Úniky látek

Předpokládat lze pouze úniky ropných látek z dopravních a mechanizačních prostředků. Případné úniky ropných látek je nutno okamžitě eliminovat využitím sorpčních prostředků, případně zajistit sanaci horninového prostředí postižené lokality. Postižená lokalita musí být v co nejkratším časovém horizontu sanována.

Technické řešení stavby zabezpečuje základní prvky ochrany povrchových a podzemních vod.

Mechanizace pro údržbu bude udržována v dobrém technickém stavu bez předpokladu negativního úniku škodlivin z těchto zařízení uvedena do původního stavu.

Selhání lidského faktoru

Riziko ohrožení kvality životního prostředí vlivem selhání lidského faktoru souvisí zejména s dopravními nehodami.

Pokud dojde během provozu k jakékoli poruše na zařízení nebo havárii, budou učiněna opatření, aby se podobná situace následně neopakovala.

5. Hluk

Stanovení nejvyšších přípustných hladin hluku

Vnitřní prostor

Nejvyšší přípustná maximální hladina akustického tlaku A uvnitř staveb pro bydlení a staveb občanského vybavení se stanoví pro hluky šířící se ze zdrojů uvnitř budovy součtem základní maximální hladiny hluku $L_{pAmax} = 40$ dB a korekcí přihlížejících k využití prostoru a denní době podle přílohy č.5 k tomuto nařízení. Obsahuje-li hluk výrazné tónové složky nebo má výrazně informativní charakter, jako například řeč nebo hudba, přičítá se další korekce -5 dB. Za hluk ze zdrojů uvnitř budovy se pokládá i hluk ze stacionárních zdrojů, umístěných mimo posuzovaný objekt, pronikající do těchto objektů jiným způsobem než vzduchem, to znamená konstrukcemi nebo podložími. Při provádění povolených stavebních úprav uvnitř budovy je přípustná korekce $+15$ dB k základní maximální hladině akustického tlaku v době od 7 do 21 hod.

Korekce pro stanovení hodnot hluku v obytných stavbách a ve stavbách občanského vybavení
Tabulka č.24

Druh chráněné místnosti		Korekce /dB/
Nemocniční pokoje	6.00 až 22.00 h	0
	22.00 až 6.00 h	-10
Lékařské vyšetřovny, ordinace	Po dobu používání	0
Operační sály	Po dobu používání	0
Obytné místnosti včetně kuchyní, hotelové pokoje	6.00 až 22.00 h	0*
	22.00 až 6.00 h	-10*
Přednáškové sítě, učebny a ostatní místnosti škol, předškolní zařízení a školní zařízení, koncertní sítě, kulturní střediska	Po dobu používání	+10
Čekárny, vestibuly veřejných úřadoven a kulturní zařízení, kavárny, restaurace	Po dobu používání	+15
Prodejny, sportovní haly	Po dobu používání	+20

- V okolí hlavních komunikací, kde je hluk z těchto komunikací převažující a v ochranném pásmu drah je přípustná další korekce $+5$ dB

Pro jiné prostory, v tabulce jmenovitě neuvedené, platí hodnoty pro prostory funkčně obdobné.

Venkovní prostor

Vymezení požadavků nejvyšších přípustných hladin hluku v zájmovém území – doprava.

Stanovení nejvyšší přípustné ekvivalentní hladiny hluku vychází ze základní hladiny hluku $L_{AZ} = 50$ dB(A) a korekcí přihlížejících k místním podmínkám a denní době. Podle nařízení

vlády č. 88/2004 Sb. o ochraně zdraví před nepříznivými účinky hluku a vibrací pak platí korekce pro základní hladinu 50 dB(A) pro stanovení hodnot hluku ve venkovním prostoru následující:

Tabulka č.25

Způsob využití území	Korekce dB(A)			
	1)	2)	3)	4)
Chráněné venkovní prostory staveb nemocnic a staveb lázní	-5	0	+5	+15
Chráněný venkovní prostor nemocnic a lázní	0	0	+5	+15
Chráněné venkovní prostory ostatních staveb a chráněné ostatní venkovní prostory	0	+5	+10	+20

1) Korekce se použije pro hluk z provozoven (továrny, výroby, dílny, prádelny, stravovací a kulturní zařízení) a z jiných stacionárních zdrojů (vzduchotechnické systémy, kompresory, chladicí agregáty). Použije se i pro hluk způsobený vozidly, která se pohybují na neveřejných komunikacích (pozemní doprava a přeprava v areálech závodů, stavenišť apod.. dále pro hluk stavebních strojů pohybujících se v místě svého nasazení.

2) Použije se pro hluk z pozemní dopravy na veřejných komunikacích.

3) Použije se v okolí hlavních pozemních komunikací, kde hluk z dopravy na těchto komunikacích je převažující a v ochranném pásmu drah.

4) Použije se pro starou hlukovou zátěž z pozemních komunikací a z drážní dopravy. Tato korekce zůstává zachována i po rekonstrukci nebo opravě komunikace, při které nesmí dojít ke zhoršení stávající hlučnosti v chráněných venkovních prostorech staveb, a pro krátkodobé objízdné trasy. Rekonstrukcí nebo opravou silnice se rozumí položení nového povrchu, výměna kolejového svršku, případně rozšíření vozovek při zachování směrového nebo výškového vedení.

Pro zájmové území platí – chráněné venkovní prostory ostatních staveb a chráněné ostatní venkovní prostory:

$$\text{Den } L_{Aeq} = 50 \text{ dB(A)} \quad \text{Noc } L_{Aeq} = 40 \text{ dB(A)}$$

Hluk z veřejných komunikací $\text{Den } L_{Aeq} = 55 \text{ dB(A)}$ $\text{Noc } L_{Aeq} = 45 \text{ dB(A)}$

V ochranném pásmu drah (60 m od krajní koleje)

$$\text{Den } L_{Aeq} = 60 \text{ dB(A)} \quad \text{Noc } L_{Aeq} = 50 \text{ dB(A)}$$

Závazné stanovení nejvyšších přípustných hodnot hluku pro chráněný venkovní prostor je oprávněn provádět pouze příslušný orgán ochrany veřejného zdraví. Při dokladovaném splnění nejvyšších přípustných hodnot hluku v definovaném venkovním prostoru, lze rovněž předpokládat splnění i nejvyšších přípustných hodnot hluku ve vnitřních chráněných prostorách např. staveb pro bydlení nebo staveb občanského vybavení.

Hluk v lokalitě je možné rozdělit do následujících časových úseků:

- hluk v době výstavby,
- hluk v době provozu.

Hluk v době výstavby

Způsob (množství, kvalitativní a kvantitativní složení) nasazení stavebních mechanismů v území bude záviset na dodavatelské stavební firmě, tento vliv bude sledován v omezenou dobu, pouze po dobu stavby. Každá stavební činnost má na danou lokalitu vliv, v předmětném případě je možné konstatovat, že doba stavby bude omezená.

Nejvyšší přípustná hladina hluku ze stavební činnosti, přepočtená pro tento časový úsek, pak bude (dle přílohy č. 6 nařízení vlády č. 88/2004 Sb., kterým se mění nařízení vlády č. 502/2000 Sb., o ochraně zdraví před nepříznivými účinky hluku a vibrací) dodržena.

Hluk v době provozu

Hluková zátěž ve vztahu k chráněným objektům a chráněnému prostoru byla stanovena na základě podrobného počítačového modelu a vzhledem k situaci v území byly vypočteny očekávané hodnoty stávajícího a výhledového hlukového zatížení pro jednotlivé situace.

Výpočty hluku z dopravy, stanovení průběhu izofon a výpočtových bodů je provedeno v souladu s novelou „Metodických pokynů pro výpočet hladin hluku ze silniční dopravy“ (VÚVA Praha, 06/1991). Vlastní výpočty a grafické znázornění jsou zpracovány pomocí výpočetního programu HLUK+pásma (JsSoft Praha). Algoritmus výpočtu vychází z metodických pokynů.

Verze Hluk + má zabudovanou „Novelu metodiky pro výpočet hluku ze silniční dopravy“ (Ing. Kozák, Csc., RNDr. Liberko, Zpravodaj MŽP ČR číslo 3/1996 – část zabývající se algoritmem výpočtu L_{Aeq} silniční dopravy), včetně akceptování dopisem hlavního hygienika ČR č.j. HEM/510-3272-13.2.9695 z 21.2. 1996.

Program rozšířený na H+ pásma – verze 5 je nadstandardním řešením programu Hluk + verze 4.20 s certifikací bezproblémového přechodu na rok 2000 (použit v tomto podrobnějším posouzení).

Nadstandardní verze H+ pásma programu Hluk + umožňuje zobrazovat decibelová pásma L_{Aeq} a generovat kvalitní grafické tiskové výstupy řešených situací s dostatečnou výpovědní hodnotou. Tato skutečnost byla v rámci tohoto oznámení použita.

Volba kontrolních bodů výpočtu

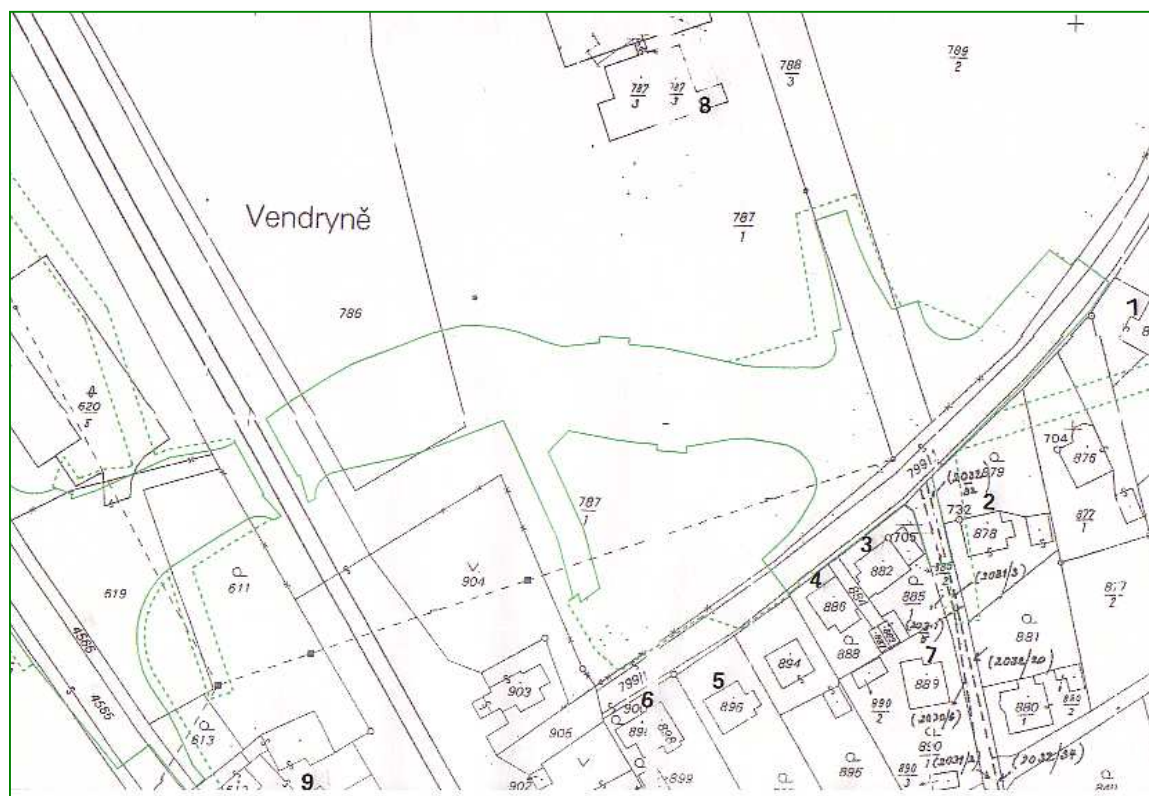
V zájmové lokalitě byly vytipovány kontrolní (referenční) body, jejich situování je zřejmé z grafického znázornění. Tyto body (9) jsou zvoleny u nejbližších situovaných chráněných objektů nejbližších situovaných vůči stávající a nové trase silnice III/4682.

Tabulka č.26

Označení ref.bodu	Místo situování (u chráněného objektu)
1	p.č. 869
2	p.č. 878
3	p.č. 882
4	p.č. 886
5	p.č. 896
6	p.č. 898
7	p.č. 889
8	p.č. 787/3
9	p.č. 610

REFERENČNÍ BODY

1 – 9 SITUOVÁNÍ REFERENČNÍCH BODŮ



Zhodnocen je stav hlučnosti v předmětném území po realizaci přeložky silnice III/4682 v řešeném úseku.

Sledován je následující stav hlukové zátěže:

- A. Provoz dopravy na III/4682 a navazujících komunikacích – den, noc – stávající stav
- B. Provoz dopravy na III/4682 a navazujících komunikacích včetně dopravy na železnici – den, noc – stávající stav
- C. Provoz dopravy na III/4682 a navazujících komunikacích – den, noc – nový stav
- D. Provoz dopravy na III/4682 a navazujících komunikacích včetně dopravy na železnici – den, noc – nový stav

A. Provoz dopravy na III/4682 a navazujících komunikacích – den, noc – stávající stav

Tabulka č.27

Kontrolní bod	A. Provoz dopravy na III/4682 a navazujících komunikacích – den, noc – stávající stav	
	L _{Aeq} dB(A)	
	Den	Noc
1	57,1	47,3
2	57,7	47,9
3	62,0	52,2
4	61,8	52,1
5	59,4	49,7
6	61,9	52,1
7	46,0	36,9
8	45,6	36,6
9	55,9	46,0

B. Provoz dopravy na III/4682 a navazujících komunikacích včetně dopravy na železnici – den, noc – stávající stav

Tabulka č.28

Kontrolní bod	B. Provoz dopravy na III/4682 a navazujících komunikacích včetně dopravy na železnici – den, noc – stávající stav	
	L_{Aeq} dB(A)	L_{Aeq} dB(A)
	Den	Noc
1	57,3	48,3
2	57,9	48,9
3	62,2	53,3
4	62,0	53,6
5	60,2	53,7
6	62,8	57,0
7	46,7	40,5
8	48,6	44,7
9	65,8	65,3

C. Provoz dopravy na III/4682 a navazujících místních komunikacích – den, noc – nový stav

Tabulka č.29

Kontrolní bod	C. Provoz dopravy na III/4682 a navazujících místních komunikacích – den, noc – nový stav	
	L_{Aeq} dB(A)	L_{Aeq} dB(A)
	Den	Noc
1	54,9	44,8
2	54,9	44,9
3	54,8	44,8
4	54,7	44,7
5	49,0	42,3
6	48,8	42,0
7	45,7	37,9
8	48,0	40,1
9	41,9	33,7

D. Provoz dopravy na III/4682 a navazujících komunikacích včetně dopravy na železnici – den, noc – nový stav

Tabulka č.30

Kontrolní bod	D. Provoz dopravy na III/4682 a navazujících místních komunikacích včetně dopravy na železnici – den, noc – nový stav	
	L_{Aeq} dB(A)	L_{Aeq} dB(A)
	Den	Noc
1	55,2	47,3
2	57,5	47,9
3	56,7	52,2
4	56,0	52,1
5	54,0	49,7
6	56,6	52,1
7	46,4	36,9
8	50,0	36,6
9	65,3	46,0

Izofony hlukové zátěže dle jednotlivých sledovaných hodnot hlukové zátěže jsou uvedeny v Hlukové studii uvedené v plném rozsahu v části *F.Doplňující údaje*.

Hluková situace ve venkovním prostoru byla vyhodnocena ve výhledovém období modelovým výpočtem ekvivalentních hladin hluku. Pro výpočet byla použita stejná metodika výpočtů.

Chráněné vnitřní a chráněné venkovní prostory chráněných objektů nebudou ovlivněny hlukovou zátěží nad přípustnou mez dle platné legislativy. Dosah izofon je graficky vymezen a pro jednotlivé sledované prvky hlukové zátěže.

Hluková zátěž všech zdrojů je v grafické části zahrnuta a samostatně jsou zjištěny hodnoty hlukové zátěže u sledovaných chráněných objektů ve venkovním prostoru při porovnání:

- A. Provoz dopravy na III/4682 a navazujících komunikacích – den, noc – stávající stav
- B. Provoz dopravy na III/4682 a navazujících komunikacích včetně dopravy na železnici – den, noc – stávající stav
- C. Provoz dopravy na III/4682 a navazujících komunikacích – den, noc – nový stav
- D. Provoz dopravy na III/4682 a navazujících komunikacích včetně dopravy na železnici – den, noc – nový stav

Nedojde k překročení hlučnosti v chráněných venkovních prostorech staveb nad přípustnou úroveň. Současně s dodržением přípustných hodnot v chráněném venkovním prostoru je možné stanovit, že budou dodrženy přípustné hodnoty ve vnitřním prostoru chráněných objektů.

Provedeno bude měření hlučnosti po realizaci záměru v území. Tuto skutečnost vyžadují objekty označené ref.č. 1-4, které jsou situovány nejbližší okružní křižovatce a jejich hodnoty jsou mírně pod přípustný limit.

Z výše uvedených hodnot je zřejmé, že hluková zátěž sledovaných objektů nebude vlivem dopravní zátěže postihující předpokládaný provoz dopravy v zájmovém území překračovat povolené hodnoty.

Zástavba v části Vendryně se nachází v km 306,5 – 308,5 na obou stranách železnice, protihlukové stěny jsou dle projektu „Optimalizace traťového úseku Dětmárovice-Mosty u Jablunkova“ použity i na dvou místech k ochraně bytové zástavby ve Vendryni. Hluk z železnice je pro nově realizovanou stavbu řešen v rámci projektu stavby „Optimalizace traťového úseku Dětmárovice-Mosty u Jablunkova“.

C. Údaje o stavu životního prostředí v dotčeném území

1. Výčet nejzávažnějších environmentálních charakteristik dotčeného území

1.1 Dosavadní využívání území a priority jeho trvale udržitelného využívání

Stávající silnice III/4682 v lokalitě Vendryně je hlavní sběrnou komunikací obce Vendryně a navazuje na další významné komunikace – na silnici I/11 ve Vendryni a silnici II/468 v Třinci. Lokalita se nachází v obci Vendryně, jižně od města Třinec. Lokalita je umístěná v údolí řeky Olše (Jablunkovská brázda). Jablunkovská brázda je úvalovitá sníženina, oddělující Slezské a Moravskoslezské Beskydy. Probíhá mezi Jablunkovským průsmykem a Třincem. Okraje brázdy při úpatí pohoří jsou vyplněny lemem pahorkatin, dno je pokryto vrstvami říčních sedimentů Olše a jejich přítoků.

Přeložka silnice do nové trasy v území je navržena již v rámci přípravy stavby optimalouace trati Bystřice nad Olší – Český Těšín a je v souladu s územně plánovací dokumentací. Je základním prvkem řešení ucelených dopravních charakteristik předmětné lokality (silnice III/4682, I/11, železniční koridor).

Prioritou trvale udržitelného využívání území v lokalitě určené pro přeložku silnice III/4682 je dopravní síť. Nová trasa je vedena v příznivější m umístění vůči objektům bydlení (bydlení individuální) v bezprostřední blízkosti stávající silnice III/4682 a železniční trati. Realizace přeložky bude řešením eliminace nepříznivého stavu stávajících dopravních charakteristik v předmětném území.

Komplexní využití území a priority jeho trvale udržitelného využívání jsou řešeny záměrem stavby.

1.2 Relativní zastoupení, kvalita a schopnost regenerace přírodních zdrojů

Všechna opatření zahrnující realizaci stavby a provozu dopravních systémů v území jsou řešena s ohledem na obnovitelnost přírodních zdrojů a možnost zásadní eliminace předmětného záměru v území vůči přírodním složkám. Tato skutečnost se projevila i v průběhu řešení při stanovení a vymezení trasy nových dopravních systémů a průběhu přípravy stavby v území včetně navazujících dopravních vazeb.

Realizací stavby nebude narušena kvalita a schopnost regenerace území.

1.3 Schopnost přírodního prostředí snášet zátěž se zvláštní pozorností

- na územní systémy ekologické stability

Zájmové území vymezené stavbou Silnice III/4682 Vendryně přeložka silnice je situováno mimo tah územních systémů ekologické stability. Pouze vodoteč Olše je vymezena jako prvek územních systémů ekologické stability. Realizací stavby nebude uvedený prvek územních systémů ekologické stability znehodnocen.

- na zvláště chráněná území

Stavba se nenachází ve zvláště chráněném území ve smyslu zák. ČNR č. 114/92 o ochraně přírody a krajiny.

- na území přírodních parků

Zájmové území není součástí přírodního parku.

- území NATURA 2000 – ptačí oblast, evropsky významné lokality

Koridor řeky Olše byl zařazen do programu Natura 2000 jako významná ptačí lokalita (kód lokality CZ0811022) a oblast Beskyd je součástí evropsky významné lokality Beskydy (kód lokality CZ0724089) – mimo zájm.území.

- na významné krajinné prvky

Ve smyslu zákona č.114/1992 Sb. o ochraně přírody a krajiny je významný krajinný prvek ekologicky, geomorfologicky nebo esteticky hodnotná část krajiny, utvářející její vzhled nebo přispívající k udržení její stability. Významnými prvky ze zákona jsou rašeliniště, lesy, vodní toky, rybníky, jezera, údolní nivy a ty části krajiny, které zaregistruje orgán ochrany přírody. Takovým územím v rámci stavby je vodoteč Olše. Realizací stavby nebude průchodnost prvku územím ovlivněna.

V podmínkách pro realizaci záměru jsou uvedeny požadavky na eliminaci vlivu stavby v tomto území. Není předpoklad za dodržení stanovených podmínek pro nevratné narušení předmětného biotopu.

V základním přírodním krajinném systému je nutné sledovat limity a bariéry využití prostorově funkčních ploch jako základní problematiku ochrany přírodních složek životního prostředí.

Koridor řeky Olše včetně obou břehů v blízkosti stavby je významným krajinným prvkem.

K dotčení tohoto významného přírodního prvku dojde pouze v místě realizace nového vyústění dešťové kanalizace C 301 do řeky Olše v říčním km 51,6. Vyústění do řeky Olše bude provedeno vyústním objektem, který bude opevněn volně loženým kamenným záhozem s urovnáním líce. Poslední šachta kanalizace je navržena v horní části svahu. Pro realizaci vyústního objektu je nutný přístup a umístění mechanismů v korytě toku – jedná se o poměrně krátkou dobu cca 2-3 týdny. Přístup do koryta je uvažován z protějšího mírného břehu, mechanismy budou umístěny v toku u budované vyústě – pracovní místo bude ohrázkováno tak, aby byla na minimum sníženo riziko znečištění vody.

Pro práci v korytě budou respektovány podmínky orgánů ochrany přírody.

- na území historického, kulturního nebo archeologického významu

V bezprostředním okolí předmětné lokality se nenachází žádné významné architektonické ani historické památky či archeologická naleziště, která by mohla být realizací stavby dotčena.

- na území hustě zalidněná

Zájmová lokalita je situována na území, které není územím hustě zabydleným. Realizací přeložky silnice III/4682 bude dotčena pouze lokální část území s bydlením individuálním a realizací přeložky silnice III/4682 dojde k přemístění dopravního provozu územně do oblasti vzdálenější od zástavby.

- na území zatěžovaná nad míru únosného zatížení (včetně starých zátěží)

Zájmová lokalita je situována na území, které neznamená zátěž nad únosnou míru vzhledem k typu využití ve stávající lokalitě.

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

Při přípravě realizace přeložka silnice III/4682 byly při přípravě záměru sledovány následující složky životního prostředí, které by mohly být ovlivněny:

Ø Vlivy na obyvatelstvo

Základní kritéria pro posouzení míry nebo možnosti ovlivnění této skutečnosti jsou dokladována. Možné přímé a nepřímé vlivy na obyvatelstvo je možno charakterizovat s ohledem na jednotlivé složky životního prostředí ve vztahu k obyvatelstvu a z hlediska časového rozložení záměru (po dobu stavby a v době po ukončení realizace stavby (provoz na silnici III/4682).

V době realizace stavby může být ovlivněno obyvatelstvo zejména s ohledem na stavební práce. Délka stavby bude pouze omezenou dobu a stavba zabezpečí úpravu dopravních charakteristik území s ohledem na zabezpečení bezpečnosti dopravního provozu na silnici i vůči dopravě železniční a bezpečnosti chodců v předmětném území.

Případnou sekundární prašnost z vlastního staveniště lze technicky eliminovat. Pro minimalizaci negativních vlivů jsou pro etapu výstavby formulována následující doporučení:

- Dodavatel stavby bude poskytovat garance na minimalizování negativních vlivů stavby na životní prostředí a na celkovou délku stavby se zohledněním požadavků na používání moderních a progresivních postupů výstavby (s využitím méně hlučných a životnímu prostředí šetrných technologií).
- Celý proces výstavby bude organizačně zajištěn tak, aby maximálně omezoval možnost narušení faktorů pohody pro obyvatele nejbližší situovaných objektů bydlení a zabezpečil dopravní obslužnost území.

Z hlediska doby realizace záměru, jeho rozsahu a současným respektováním výše uvedených doporučení lze záměr i v době stavebních prací akceptovat.

Ø Vlivy na ovzduší a klima

Hlavním zdrojem znečištění ovzduší při realizaci mohou být práce související zejména s přesunem materiálů, pohybem stavebních mechanismů a manipulaci s materiály.

Minimalizaci znečištění ovzduší lze dosáhnout zejména organizačními opatřeními - koordinací stavebních prací, snižováním prašnosti kropením, udržováním techniky v dobrém technickém stavu a čistotě. Všechna tato opatření jsou v kompetenci dodavatele stavby. Při dodržování uvedených opatření lze vliv emisí tuhých látek (zejména prachu) na okolí považovat za nepodstatný.

Ø Vlivy na vodu

Záměr neznamená ovlivnění odtokových poměrů v lokalitě.

Vlastní etapa výstavby nepředstavuje významnější riziko ohrožení kvality vod v případě respektování dobrého stavu techniky používané při výstavbě.

Pro eliminaci rizika (kvalitativní podmínky vod) během provádění stavebních prací jsou navržena následující opatření:

- všechny mechanismy, které se budou pohybovat na staveništi, musí být v dokonalém technickém stavu, nezbytná bude jejich kontrola zejména z hlediska možných úkapů ropných látek,

- zabezpečení odstavných ploch pro mechanismy tak, aby nemohlo dojít ke kontaminaci podloží,
- konkretizace předpokládaných míst očisty vozidel vyjíždějících na veřejné komunikace ze staveniště včetně návrhu zařízení v dalších stupních projektové dokumentace.

V blízkosti stavby (podél sil. I/11) protéká řeka Olše. V říčním km cca 51,6 bude zřízen nový vyústní objekt kanalizace C 301. Jedná se o vyústění kanalizace DN 400, místo vyústění bude opevněno záhozem z lomového kamene s urovnáním líce. Veškeré práce v blízkosti uvedené vodoteče budou prováděny s ohledem na tento vodní prvek.

V době provozu bude nakládání s vodami řešeno opatřeními, která jsou předmětem řešení projektu – zabezpečení odvedení dešťových vod.

☞ Vlivy na hlukovou situaci

Chráněné objekty (objekty bydlení) nebudou novým dopravním řešením ovlivněny nad přípustnou úroveň pro den ani pro noc. Dojde k zlepšení hlukové zátěže oproti stávajícímu stavu vzhledem k posunutí dopravy na silnici III/4682 mírně od obytné části území.

Průkaznost tohoto konstatování může být ověřena měřeními hlučnosti v případě negativních ohlasů ze strany obyvatel.

☞ Vlivy na půdu, horninové prostředí a přírodní zdroje

Dojde k záboru půdního fondu – dotčena bude plocha 5376 m² zemědělské půdy. Kulturní zeminy na pozemcích dotčených stavbou budou skryty a použity dle dispozic orgánu ochrany půdního fondu v souladu s požadavky zák.č. 334/1992 Sb. o ochraně půdního fondu.

Horninové prostředí a přírodní zdroje nebudou záměrem souvisejícím se stavbou ovlivněny.

☞ Vlivy na flóru a faunu a ekosystémy

V trase projektované komunikace byl proveden při přípravě stavby dendrologický průzkum. Dendrologický průzkum byl proveden v trase projektované komunikace „Silnice III/4682 Vendryně přeložka silnice“.

Při terénní pochůzce byl určen druh dřeviny, změřen průměr kmene a koruny, hodnocena kvalita a význam dřeviny v krajině.

Dřeviny a porosty v bezprostředním prostoru zájmového území okolí rozdělil do následujících kategorií:

- *Břehové porosty podél řeky Olše* – jedná se o břehový porost dřevin mezi silnicí I/11 a řekou Olší. Porosty mají krajinnotvorný význam. V dendrologickém průzkumu je zahrnut pouze okraj břehového porostu – mezi silnicí a Olší, kterého se částečně dotkne přeložka silnice a zaústění kanalizace. Okraj je tvořen náletem domácích dřevin s převažujícím jasanem (*Fraxinus excelsior*). Uvnitř porostu jsou plně vzrostlí jedinci dubu letního (*Quercus robur*) a olše lepkavé (*Alnus glutinosa*). Na svahu pod zahradou je břehový porost velmi řídký z náletu topolů (*Populus* sp.) a vrb (*Salix* sp.)
- *Zeleň rodinných zahrádek* – většinou se jedná o výsadbu ovocných a okrasných dřevin.
- *Ostatní rozptýlená zeleň* – jedná se většinou o solitérní ovocné stromy. Pouze na náspu trati ČD a na svahu pod sportovním areálem je nálet domácích dřevin.

Zpracovatel dendrologického průzkumu vytýčil jeden jedinec, který nebude stavbou dotčen, ale je nezbytné jej chránit - solitérní strom na okraji břehového porostu lípa srdčitá *Tilia cordata* (1 ks – kmen průměr 40 cm).

Tabulka č.31

Číslo parcely	Název druhu	Kmen		Poznámka
		obvod	Ø	
37	Malus jabloň	31	10	
35/2	Fraxinus excelsior – jasan ztepilý	31	10	9 ks
	Fraxinus excelsior – jasan ztepilý	47	15	3 ks
	Fraxinus excelsior – jasan ztepilý	62	20	
38	Alnus glutinosa – olše lepkavá	62	20	pařez 30; 3 kmeny 15 cm poškozený kmen
	Populus sp. – topol	141	45	
	Salix fragilis – vrba křehká	62	20	
	Salix fragilis – vrba křehká	47	15	
	Salix fragilis – vrba křehká	109	35	
619	Tilia cordata – lípa srdčitá	276	88	silně napadená jmelím
613	Malus jabloň	47	15	
611	Malus jabloň	62	20	
611	Prunus třešeň	62	20	
611	Syringa vulgaris – šerák obecný	31	10	
611	Malus Jabloň	78	25	4 kmeny 20, 2x25, 30
611	Magnolia soulangeana – šácholan Soulangeův	62	20	
611	Švestka	47	15	
611	Tilia cordata – lípa srdčitá	210	70	slabě napadená jmelím
611	Malus jabloň	47	15	
611	Syringa vulgaris – šerák obecný	78	25	
787/1	Fraxinus excelsior – jasan ztepilý	62	20	
787/1	Fraxinus excelsior – jasan ztepilý	50	16	4 kmeny 3x15,20
787/1	Fraxinus excelsior – jasan ztepilý	39	12,5	2 kmeny 10,15
787/1	Salix fragilis – vrba křehká	40	13	14 kmenů 7x10, 6x15, 20
787/1	Salix fragilis – vrba křehká	34	11	12 kmenů 9x10, 3x15
787/1	Fraxinus excelsior – jasan ztepilý	31	10	7 ks; suchý
787/1	Fraxinus excelsior – jasan ztepilý	31	10	2 kmeny 2x10
788/3	Betula verrucosa – bříza bradavičnatá	62	20	
788/3	Betula verrucosa – bříza bradavičnatá	62	20	
788/3	Betula verrucosa – bříza bradavičnatá	94	30	
799/1	Tilia cordata – lípa srdčitá	285	90	slabě napadená jmelím

Součástí odstranění zeleně bude keřové pásmo – plošná výměra a druhová skladba je podrobně řešena projektem.

Výčet druhů determinovaných v území při biologickém průzkumu

E3 Stromové patro

Alnus glutinosa (olše lepkavá), *Betula verrucosa* Ehrh. (bříza bradavičnatá), *Fraxinus excelsior* L. (jasan ztepilý), *Larix decidua* Mill. (modřín), *Malus silvestris* Mill. (jabloň lesní), *Magnolia soulangeana* (šácholan Soulangeův), *Populus tremula* L. (topol osika), *Populus nigra* (topol černý), *Populus canadensis* L. (topol kanadský), *Prunus spinosa* L. (trnka obecná), *Quercus robur* (dub letní), *Salix alba* L. (vrba bílá), *Salix caprea* L. (vrba jíva), *Salix fragilis* – vrba křehká, *Syringa vulgaris* – šerák obecný, *Sorbus aucuparia* L. (jeřáb obecný), *Tilia cordata* Mill. (lípa srdčitá)

E2 Keřové patro:

Abies alba (jedle bělokorá), *Acer palmatum* (javor dlanitolistý), *Buxus sempervirens* (zimostráz stálezelený), *Corylus avellana* (líška obecná), *Crataegus monogyna* (hloh jednobližný), *Forsythia intermedia* (zlatice prostřední), *Forsythia intermedia* (zlatice prostřední), *Salix caprea* (vrba jíva), *Juniperus communis* „Hibernica“ (jalovec obecný), *Ligustrum vulgare* (ptačí zob obecný), *Picea glauca* „Conica“ (smrk sivý), *Philadelphus*

coronarius (pustoryl věncovitý), *Salix* sp. (vrba), *Symphoricarpos racemosus* (pámelník hroznovitý), *Sambucus nigra* (bez černý), *Syringa vulgaris* (šeřík obecný), *Taxus baccata* cv. (tis obecný), *Thuja occidentalis* cv. (zerav západní), *Chamaecyparis lawsoniana* cv. (cypřišek Lawsonův), *Chamaecyparis pisifera* cv. (cypřišek hrachonosný), *Chaenomeles lagenaria* (kdoulovec lahvicovitý).

E1 Bylinné patro:

Při terénním průzkumu přímo v trase vymezené pro realizaci stavby byla věnována zvýšená pozornost sledování výskytu možných lokalit zahrnujících významná společenstva bylinného patra, která by mohla být přímo negativně dotčena. Nutné je vzít v úvahu požadavek na technologickou kázeň a zvýšenou kontrolu stavebních prací. Druhovú pestrost přírodních systémů v současnosti není v území výrazná.

Determinovány byly následující druhy bylinného patra: *Aegopodium podagraria* (bršlice kozí noha), *Agropyron repens* (pýr plazivý), *Agrostis stolonifera* (psineček výběžkatý), *Agrostis tenuis* (psineček tenký), *Agrimonia eupatoria* (řepík lékařský), *Anthyllis vulneraria* (úročník bolhoj), *Arctium tomentosum* (lopuch plstnatý), *Achillea millefolium* (řebříček obecný), *Ajuga reptans* (zběhovec plazivý), *Alchemilla vulgaris* (kontryhel obecný), *Alopecurus pratensis* (psárka luční), *Artemisia* (rmen), *Asperula odorata* (mařinka vonná), *Atriplex* (lebeda), *Bellis perennis* (sedmikráska chudobka), *Brassica campestris* (brukev obecná), *Brassica rappa* (brukev řepka), *Capsella bursa pastoris* (kokoška pastuší tobolka), *Cardamine pratensis* (řeřišnice luční), *Cirsium arvense* (pcháč rolní), *Cirsium vulgare* (pcháč obecný), *Convolvulus arvensis* (svlačec rolní), *Dactylis glomerata* (srha říznačka), *Daucus carota* (mrkev obecná), *Dianthus deltoides* (hvozdík kropenatý), *Echium vulgare* (hadinec obecný), *Elytrigia reensp* (pýr plazivý) (*ens*), *Equisetum arvense* (přeslička rolní), *Euphorbia cyparissias* (prýšec chvojka), *Euphorbia ascula* (prýšec obecný), *Festuca pratensis* (kostřava luční), *Fragaria vesca* (jahodník obecný), *Fumaria officinalis* (zemědým lékařský), *Galeopsis tetrahit* (konopice polní), *Galium aparine* (svízel přítula), *Galium mollugo* (svízel povázka), *Geranium robertianum* (kakost krvavý), *Glechoma hederacea* (popenec břečťanovitý), *Hypericum maculatum* (třezalka skvrnitá), *Chrysanthemum leucanthemum* (kopretina bílá), *Chenopodium album* (merlík bílý), *Lolium perenne* (jílek vytrvalý), *Lotus corniculatus* (štírovník růžkatý), *Matricaria chamomilla* (heřmáněk pravý), *Phleum pratense* (bojínek luční), *Pimpinella saxifraga* (bedrník obecný), *Plantago media* (jitrocel prostřední), *Poa pratensis* (lipnice luční), *Polygonum aviculare* (rdesno ptačí), *Poa pratensis* (lipnice luční), *Poa annua* (lipnice roční), *Potentilla anserina* (mochna husí), *Ranunculus arvensis* (pryskyřník luční), *Sinapis arvensis* (hořčice rolní), *Stelaria holostea* (ptačinec velkokvětý), *Symphytum officinale* (kostival lékařský), *Taraxacum officinale* (tařice lékařská), *Thlaspi arvense* (penízek rolní), *Trifolium arvense* (jetel rolní), *Taraxacum officinale* (smetánka lékařská), *Trifolium pratense* (jetel luční), *Tussilago farfara* (podběl lékařský), *Urtica dioica* (kopřiva dvoudomá), *Veronica chamaedrys* (rozrazil rezekvítek).

Přímo v území (vymezeném lokalitou rozsahu záboru stavbou) nebyly zjištěny při terénním průzkumu ani nejsou uvedeny takové údaje v dostupném materiálu jiných zpracovatelů (terénní průzkum v rámci zpracování ÚSES, územního plánu) druhy flory nebo fauny chráněné ve smyslu ustanovení Zákona ČNR č. 114/1992 Sb. o ochraně přírody a krajiny a prováděcí vyhlášky č. 395/1992 Sb. MŽP ČR, jejíž nedílnou součástí je Příloha č. III (v níž je ve třech kategoriích stanoven stupeň ohrožení jednotlivých živočišných druhů) a přílohy č. II (kterou se ve 3 kategoriích stanoví stupeň ohrožení jednotlivých rostlinných druhů). Jde zejména o souvislost se situováním stavby s převážně průmyslovým využitím (s výjimkou nivy obou vodotečí). Údaje je možné dokladovat, jak je uvedeno výše, mimo vlastní průzkum rovněž na základě stanovení aktuálního stavu krajiny v rámci zpracování generelu ÚSES, kdy byla provedena podrobná rekognoskace terénu.

V předmětném území je významné řešení zásahů souvisejících s kácením dřevin a odstranění keřového patra, úprav v terénu s požadavkem na dodržení základních prvků:

- zásahy omezit na nezbytné minimum,
- zabezpečit omezení narušení porostů dřevin nebo spodního patra porostů dřevin u soliterních stromů nedotčených stavbou,

- zabezpečit ochranu kořenového systému dřevin, které nebudou přímo stavbou dotčeny
- dodržovat v rámci výsadeb vhodné druhy

Ø Vlivy na krajinu

Krajinný ráz je kategorií smyslového vnímání, je utvářen přírodními a kulturními prvky, složkami a charakteristikami, jejich vzájemným uspořádáním, vazbami a projevy v krajině.

Hodnocení krajinného rázu se týká především hodnocení prostorových vztahů, uspořádání jednotlivých prvků krajiny v určitém prostoru s ohledem na zvláštnost, působivost a neopakovatelnost tohoto prostorového uspořádání.

Každá charakteristika se navenek uplatňuje v prostorových, vizuálně vnímaných vztazích krajiny, zároveň také hodnotami vycházejícími z prostorového uplatnění estetických hodnot, harmonického měřítka a vztahů v krajinném systému.

Reliéf

Reliéf je dominantní charakteristikou ovlivňující vzhled každé krajiny, vazba krajinné typologie na reliéf je velmi silná, neboť základní charakteristiky reliéfu nemohou být potlačeny ani výrazně pozměněny činností člověka v krajině. Reliéf zájmového území je právě svým situováním a návazností na další liniové stavby a kompletní dopravní systém významným prvkem krajinného rázu a znamená nezastupitelný charakterizující prvek v tomto území.

Krajina je prostředím pro život člověka, nese stopy lidské činnosti. Základním prvkem hodnocení je tedy člověk a jeho psychické, fyzické a sociální vlastnosti. Harmonické měřítko krajiny je tedy dáno harmonickým souladem měřítka prostorové skladby krajiny s měřítkem staveb, zařízení případně hospodářské činnosti prvků.

Vlastní stavba je situována v oblasti okrajové části obce Vendryně mimo ucelenou zástavbu. Nová trasa je situována s ohledem na obyvatelstvo a zároveň zabezpečení funkčnosti přírodních systémů – doprovod vegetace vodoteče Olše nebude dotčen.

Ø Vlivy na hmotný majetek a kulturní památky

Stavbou nebudou dotčeny objekty obytných domů, jiný hmotný majetek ani kulturní památky nebudou stavbou dotčeny.

D. Údaje o vlivech záměru na obyvatelstvo a na životní prostředí

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

Zdravotní rizika, sociální důsledky, ekonomické důsledky

Základní kritéria pro posouzení míry nebo možnosti ovlivnění této skutečnosti jsou dokladována v tomto oznámení. Posouzení vlivu záměru na zdraví obyvatelstva bylo provedeno z hlediska období výstavby a období provozu.

Možné vlivy na jednotlivé složky životního prostředí a eventuelní přímé a nepřímé vlivy na obyvatelstvo je možno charakterizovat následovně:

Vliv znečištěného ovzduší

V době výstavby budou do volného ovzduší emitovány škodliviny z provozu dopravních prostředků stavby. Doprava bude soustředěna do období řešení realizace předmětného záměru, rozsah vlivů může být omezen organizací práce a prováděných pracovních operací.

V době po provedené stavbě a zahájení provozu na přeložené silnici III/4682 a nové okružní křižovatce nebude ovzduší znečištěno nad přípustnou úroveň, jak je dokladováno závěry zpracované rozptylové studie.

Přeložkou silnice III/4682 neočekáváme výraznou změnu imisní situace v lokalitě, koncentrace znečišťujících látek v lokalitě nedosáhnou hodnot imisního limitu. Nejvyšší imisní zátěž z liniových zdrojů je v blízkosti silnice I/11. Imisní zátěž ve větší vzdálenosti od komunikace (cca 100 m a dále) je výrazně nižší. Provoz na kruhovém objezdu patrně sníží průměrnou rychlost pohybu vozidel, což má vliv na emise znečišťujících látek. Zároveň dojde ke zvýšení plynulosti provozu, což povede ke snížení emisí výfukových plynů (největší emise jsou produkovány při rozjezdu automobilů na křižovatce).

Vliv hlukové zátěže

V hlukové studii bylo provedeno posouzení hlukového zatížení území v okolí chráněných objektů a chráněného venkovního prostoru.

U nejbližších situovaných objektů ochrany v území nedojde k překročení nejvyšších přípustných hodnot hluku daných platnou legislativou.

Vliv produkce odpadů

Zneškodnění odpadu bude prováděno externí firmou na základě smluvního vztahu, zneškodnění bude zajišťovat specializovaná firma.

Odhad zdravotních rizik pro exponované obyvatelstvo

Dle předpokládaných závěrů nebude hodnot souvisejících s odezvou na organismus obyvatel dosahováno, realizace záměru v území bude možná bez nadměrného ovlivnění nejbližších antropogenních systémů.

Při použití navrhovaných opatření nebude antropogenní zóna významně dotčena nad únosnou míru.

Sociální, ekonomické důsledky

Vlastní realizace záměru nemá pro obyvatelstvo nadměrně negativní vliv v uvedených oblastech. Stavba nebude znamenat pro obyvatelstvo sociální ani ekonomické důsledky. Nová trasa silnice zlepší stávající stav území z hlediska dopravy a dopravních intenzit v zastavěné části obce Vendryně.

Narušení faktoru pohody

Dle dokladovaných skutečností za předpokladu dodržování základní technologické kázně ze strany dodavatele stavby není předpoklad narušení faktoru pohody nad únosnou míru. Stavba bude probíhat po omezenou dobu, jejím výsledkem bude příznivé ovlivnění pohody bydlení pro obyvatele předmětného území (řešení opatření, přesun dopravy).

2. Rozsah vlivů vzhledem k zasaženému území a populaci

Negativní účinky záměru se v obytném území neprojeví. Realizace stavby řeší stávající a předpokládaný negativní stav v území. Vlivy na zdraví obyvatelstva budou v souladu s požadavky platné legislativy.

3. Údaje o možných vlivech přesahujících státní hranice

Předmětný záměr není zdrojem možných vlivů přesahujících státní hranice.

4. Opatření k prevenci, vyloučení, snížení, popřípadě kompenzaci nepříznivých vlivů

☞ Veškeré stavební práce spojené s návozem stavebního materiálu budou správnou organizací stavby eliminovány.

☞ Při stavebních pracích bude dbáno na dodržování všech zásad ochrany vod.

☞ Investor stavby vytvoří v rámci zařízení staveniště podmínky pro třídění a shromažďování jednotlivých druhů odpadů v souladu se stávajícími předpisy v oblasti odpadového hospodářství, o vznikajících odpadech v průběhu stavby a způsobu jejich zneškodnění nebo využití bude vedena odpovídající evidence; součástí smlouvy se zhotovitelem stavby bude požadavek vznikající odpady v etapě výstavby nejprve nabídnout k využití.

☞ Důsledně budou dodržovány podmínky vyjádření všech dotčených orgánů a organizací.

☞ Kontrolována budou všechna riziková místa a neprodleně odstraňovány vzniklé úkapy závadných látek.

☞ Provedeny budou vegetační úpravy v rámci řešeného území. Odstraněná zeleň bude nahrazena novou výsadbou s ohledem na zpevněné plochy a inženýrské sítě. Řešena bude ochrana stromů, které nebudou stavbou dotčeny (zpracovaný dendrologický průzkum uvádí lípu Tilia).

☞ Prováděn bude monitoring jednotlivých vlivů na životní prostředí v souladu s uloženými podmínkami provozu.

☞ Provedeno bude měření hlučnosti po realizaci záměru v území.

5. Charakteristika nedostatků ve znalostech a neurčitostí, které se vyskytovaly při specifikaci vlivů

Vlivy zpracované v tomto oznámení nebyly řešeny na základě zásadních nedostatků nebo neurčitostí, které by mohly ovlivnit rozsah závěrů tohoto posouzení realizovaného v rámci oznámení. Pro zhodnocení vlivů záměru na životní prostředí a obyvatelstvo jsou v dostatečném rozsahu známy všechny podstatné podklady. Záměr byl posouzen na základě zpracované dokumentace pro územní řízení (Dopravoprojekt Ostrava, a.s., 12/2005). Záměr je standardem obdobných aktivit. Z jejich vlivů na životní prostředí je možno v území vycházet. Všechny vlivy jsou doložitelné a předvídatelné s potřebnou přesností.

E. Porovnání variant řešení záměru (pokud byly předloženy)

Předmětný záměr stavby je vázán k předmětnému území a není řešen variantně.

Pro variantní posouzení stavby by mohly být zvažovány varianty (jak je uvedeno v části B.5) nulová varianta a varianta předkládaná oznamovatelem. Nulová varianta ponechává území ve stávajícím nepříznivém stavu, řešená varianta (předložena oznamovatelem) je řešením dopravní situace území.

V oblasti hlučnosti je u objektu navrženo variantní řešení (zabezpečení eliminace vlivu hluku dopravy) – odstranění předmětného objektu nebo realizace další protihlukové stěny. O konečném řešení bude rozhodnuto v další části přípravy stavby. Z hlediska řešení hluku uvedeného objektu jsou obě varianty řešení možné.

F. Doplnující údaje

1. Mapová a jiná dokumentace, týkající se údajů v oznámení

Oznámení je doplněno mapovou dokumentací:

Situace širších vztahů, měřítko 1 : 10 000

Mapa se zákresem řešeného území, měřítko 1 : 1 000

Koordinační situace, měřítko 1 : 500 – zmenšeno

Dle Dopravoprojekt Ostrava spol.s r.o., 12/2005

Rozptylová Silnice III/4682 Vendryně přeložka silnice

TESO spol. s r.o., Ostrava, 12/2005

Hluková studie Silnice III/4682 Vendryně přeložka silnice

Ing.Jarmila Paciorková – EPRO, 12/2005 – uvedena v projektu samostatně

2. Další podstatné informace oznamovatele

Oznamovatel všechny známé informace o předmětném záměru uvedl ve výše zpracovaném oznámení.

G. Všeobecně srozumitelné shrnutí netechnického charakteru

Investor připravuje přeložku stávající silnice v úseku dlouhém cca 250 m v centrální části obce Vendryně mezi silnicí I/11 a stávající křižovatkou s místními komunikacemi u pošty.

Stávající silnice III/4682 je hlavní sběrnou komunikací obce Vendryně spojující Vendryni s Třincem. Je významnou komunikací lokálního významu. Spojuje další významné komunikace – silnici I/11 Jablunkov – Třinec – Frýdek Místek a sil. II/468.

Základním cílem stavby je zlepšení kvality dopravy na sil. III/4682, především zlepšení kapacity a bezpečnosti dopravního napojení na silnici I/11 a v místě železničního přejezdu. Přeložkou silnice III/4682 bude umožněna přestavba železniční zastávky Vendryně, která je připravována v rámci stavby železničního koridoru. Nová komunikace zároveň odklání komunikaci dále od stávající občanské vybavenosti a rodinné zástavby. Součástí záměru je dostavba chodníků (s osvětlenými přechody pro chodce) podél celého řešeného úseku silnice a vytvoření autobusových zálivů s nástupišti. Předmětná stavba zabezpečí podstatné zlepšení bezpečnosti dopravní provoz i pro pěší.

Navržená přeložka bude přemístěna o cca 100 m dále ve směru k Třinci. Toto místo bylo stabilizováno návrhem přemístění úrovněového přejezdu v rámci projektu výstavby III. železničního koridoru (stavba „Optimalizace trati Bystřice nad Olší – Český Těšín“). Poloha přejezdu je výsledkem jednání a dohod investorů staveb a obce (ČD s. p., SSMSK a obec Vendryně). Návrh je řešen v kategorii MO 8,0/40.

Základním předpokladem možnosti realizace stavby je časová koordinace s dalšími záměry v území, a to stavby „Optimalizace trati Bystřice nad Olší – Český Těšín“ (investor SŽDC) a stavby „Místní komunikace v obci Vendryně“ (investor Obec Vendryně).

V předstihu nebo současně s výstavbou přeložky silnice musí být řešen chráněný železniční přejezd, přeloženy a chráněny železniční inženýrské sítě v místě přeložky silnice. Jedná se především o přeložku zabezpečovacích kabelů ČD. Naopak přeložka silnice III/4682 je základním předpokladem pro dokončení rekonstrukce zastávky Vendryně.

V rámci stavby „Místní komunikace v obci Vendryně“ je navrženo nové napojení stávajícího parkoviště. Toto napojení musí být realizováno před dokončením přeložky silnice III/4682. Je nezbytné pro funkčnost parkoviště po přerušení stávajícího příjezdu. V rámci postupu výstavby je navrženo využití průjezdu parkovištěm k umožnění výstavby okružní křižovatky a jejích ramen na silnici III/4682.

Zároveň výstavba silnice III/4682 je základním předpokladem pro možnost napojení nové místní komunikace podél trati ČD.

Stavba je z velké části situována mimo stávající komunikace, takže může probíhat se zachováním provozu na stávajících komunikacích. Rozšíření silnice I/11 bude provedeno po polovinách tak, aby mohl být v maximální míře zachován provoz.

Podrobněji bude postup a organizace výstavby řešen v projektu, postup realizace vzhledem k na sebe napojujícím charakteristikám dopravních staveb vyžaduje přesnou koordinaci a stanovení jednotlivých vazeb mezi jednotlivými navazujícími stavbami.

Stávající komunikace III/4682 bude dle projektu v místě napojení na silnici I/11 přeložena ze současné polohy do místa u stávající zpevněné plochy a vjezdu do areálu fy Cyklopack. Napojení je řešeno stykovou křižovatkou. Křižovatka je uzpůsobená pro možnost osazení světelně signalizačních zařízení v případě nutnosti (potřebu řízení signalizoval kapacitní posudek křižovatky).

Bez realizace světelně signalizačních zařízení je bezpečnost chodců zabezpečena středovými ostrůvky. Pro možnost plynulého odbočení vozidel ze silnice I/11 ze směru z Jablunkova na silnici III/4682 je navržen na silnici I/11 odbočovací pruh vpravo, který pokračuje podél

průběžného pruhu na silnici III/4682 až za křížení s železniční trati. Rovněž na silnici I/11 ze směru z Třince je navržen odbočovací pruh vlevo.

Před napojením na sil. I/11 jsou na silnici III/4682 navrženy odbočovací pruhy vlevo i vpravo, na sil I/11 je navržen také pruh pro odbočení vlevo.

Za místem křížení s železniční trati prochází trasa nezastavěnou plochou podél sportovního areálu.

Napojení na stávající komunikaci III/4682 je řešeno pětiramennou okružní křižovatkou (průměr 32 m). Na hlavní větvích jsou navrženy fyzické ostrůvky, na nové III/4682 a na MK ke sportovní hale ostrůvky chrání chodce tak, aby byla dodržena maximální délka přechodu. Mezi okružní křižovatkou a napojením nové místní komunikace ČD jsou navrženy autobusové zálivy. Stavba si rovněž vyžádá výstavbu nových chodníků podél komunikace. V úseku mezi okružní křižovatkou a napojením nové místní komunikace jsou to oboustranné chodníky, které slouží zároveň jako nástupiště autobusových zastávek a v místě mezi novou místní komunikací a napojením na silnici I/11 jednostranný chodník vlevo.

Přeložka silnice III/4682 je navržena v kategorii MO 8/40. Základní šířka komunikace III/4682 je 7,00 m mezi obrubami. V místě mezi napojením na silnici I/11 a křížením s železniční trati je doplněna o přídatné pruhy základní šířky 3,00 m.

Komunikace budou provedeny s živičným povrchem. Na rekonstruovaných živičných površích silnice I/11 bude dle projektu provedena výměna obrusné a ložní vrstvy krytu vozovky. V místě stykové křižovatky silnice I/11 a III/4682 bude do vozovky položena vrstva geotextilie. Nově budované vozovky budou provedeny v tl. min. 440 mm.

Povrch autobusových zálivů je navržen ze superplastifikovaného cementového betonu vyztuženého o 2x kari síti.

Odvodnění komunikací a chodníků je řešeno do uličních vpustí, které budou zaústěny do nově budované kanalizace a následně do stávající kanalizace podél silnice I/11. Vpusti jsou projektem navrženy podobrubníkové kromě vpustí na rozhraní jízdních pruhů a autobusových zálivů. Všechny vpusti projekt navrhuje s dvojitou kalovou ochranou (kalový koš + kalová prohlubeň).

Pláň vozovek komunikací i chodníků bude odvodněna drenáží svedenou do kanalizace.

Dešťová kanalizace stavby je svedena novým vyústním objektem do řeky Olše v říčním km cca 51,6.

Záměr odpovídá požadovanému standardu pro obdobné stavby a je v souladu s platnou legislativou.

Navržený způsob realizace záměru a začlenění dopravní trasy do území je řešeno tak, aby vliv na životní prostředí byl minimalizován. Zhodnocení stavu produkce škodlivin do ovzduší je řešeno rozptylovou studií. Zpracována je hluková studie.

Navržené technické i stavební řešení je v souladu s požadavky na obdobné stavby. Navržená stavba komunikace řeší přiměřeným způsobem umístění přeložky silnice III/4682 jako liniové trasy s ohledem na okolní objekty, dopravní charakteristiky území, navazující dopravní trasy a inženýrské sítě vedené předmětným územím. Technické řešení je koncipováno účelně s optimalizací využití doprovodných ploch a estetických a dopravních požadavků.

H. Příloha

Vyjádření příslušného stavebního úřadu k záměru z hlediska souladu se schválenou územně plánovací dokumentací

Bude samostatně předána oznamovatelem v případě realizace zjišťovacího řízení.

Na základě komplexního zhodnocení všech dostupných údajů o stavbě, o současném a výhledovém stavu jednotlivých složek životního prostředí a s přihlédnutím ke všem souvisejícím skutečnostem lze konstatovat, že navrhovaná stavba „Silnice III/4686 Vendryně přeložka silnice“ je ekologicky přijatelná a lze ji

doporučit
k realizaci na navržené lokalitě.

Oznámení bylo zpracováno: prosinec 2005

Zpracovatel oznámení: ing.Jarmila Paciorková
číslo autorizace - osvědčení 15251/3988/OEP/92
Selská 43, 736 01 Havířov
Tel/fax 596818570, 602749482
e-mail eproj@volny.cz

Spolupracovali:

Dopravoprojekt Ostrava spol.s r.o. (dokumentace pro územní řízení, 10/2005)
TESO spol. s r.o., Ostrava, (rozptylová studie, 12/2005)

Podpis zpracovatele oznámení:

.....

F. DOPLŇUJÍCÍ ÚDAJE

Situace širších vztahů, měřítko 1 : 10 000
Mapa se zákresem řešeného území, měřítko 1 : 1 000

Koordinální situace, měřítko 1 : 500 – zmenšeno
Dle Dopravoprojekt Ostrava spol.s r.o., 10/2005

Rozptylová Silnice III/4682 Vendryně přeložka silnice
TESO spol. s r.o., Ostrava, 12/2005

Hluková studie Silnice III/4682 Vendryně přeložka silnice
Ing. Jarmila Paciorková – EPRO, 12/2005 – uvedena v projektu samostatně

**SITUACE ŠIRŠÍCH VZTAHŮ
MAPA SE ZÁKRESEM ŘEŠENÉHO ÚZEMÍ**

Měřítko 1 : 10 000

KOORDINAČNÍ SITUACE

Měřítko 1 : 500 – zmenšeno

Dle Dopravoprojekt Ostrava spol.s r.o., 12/2005

ROZPTYLOVÁ SILNICE III/4682 VENDRYNĚ PŘELOŽKA SILNICE

TESO spol. s r.o., Ostrava, 12/2005