

# SILNICE II/442 HOŘEJŠÍ KUNČICE – KRUŽBERK REKONSTRUKCE 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: Ing.Jarmila Paciorková  
číslo osvědčení 15251/3988/OEP/92  
Ing.Jarmila Paciorková – EPRO  
Selská 43, 736 01 Havířov  
Tel/fax 59681 8570  
602 749482

Spolupracovali:  
Dopravní projektování Ostrava, spol.s r.o.

Ostrava, květen 2007

<i>Obsah:</i>	<i>Strana:</i>
<b>A. Údaje o oznamovateli</b>	4
<b>B. Údaje o záměru</b>	5
<b>I. Základní údaje</b>	5
1. Název záměru a jeho zařazení dle přílohy č.1	5
2. Kapacita (rozsah) záměru	5
3. Umístění záměru	5
4. Charakter záměru a možnost kumulace jeho vlivů s jinými záměry (realizovanými, připravovanými, uvažovanými)	5
5. Zdůvodnění potřeby záměru a jeho umístění, včetně přehledu zvažovaných variant a hlavních důvodů pro jejich výběr, resp. odmítnutí	7
6. Stručný popis technického a technologického řešení záměru	9
7. Předpokládaný termín zahájení realizace záměru a jeho dokončení	13
8. Výčet dotčených územně samosprávných celků	13
9. Výčet navazujících rozhodnutí podle §10 odst.4 a správních úřadů, které budou tato rozhodnutí vydávat	13
<b>II. Údaje o vstupech</b>	14
1. Záběr půdy	14
2. Odběr a spotřeba vody	15
3. Surovinové a energetické zdroje	16
4. Doprava	17
<b>III. Údaje o výstupech</b>	18
1. Množství a druh emisí do ovzduší	18
2. Odpadní vody	20
3. Kategorie odpadů	21
4. Rizika havárií vzhledem k navrženému použití látek a technologií	23
5. Hluk	24
<b>C. Údaje o stavu životního prostředí v dotčeném území</b>	30
1. Výčet nejzávažnějších environmentálních charakteristik dotčeného území	30
1.1 Dosavadní využívání území a priority a jeho trvale udržitelného využívání	30
1.2 Relativní zastoupení, kvalita a schopnost regenerace přírodních zdrojů	30
1.3 Schopnost přírodního prostředí snášet zátěž se zvláštní pozorností	30
- 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	33
2.1 Vlivy na obyvatelstvo	33
2.2 Ovzduší a klima	33
2.3 Voda	34
2.4 Půda, horninové prostředí a přírodní zdroje	34
2.5 Fauna, flóra a ekosystémy	35
2.6 Krajina, krajinný ráz	36
2.7 Hmotný majetek a kulturní památky	37
2.8 Hodnocení	37
<b>D. Údaje o vlivech záměru na obyvatelstvo a na životní prostředí</b>	<b>38</b>
1. Charakteristika možných vlivů a odhad jejich velikosti, složitosti a významnosti (z hlediska pravděpodobnosti, doby trvání, frekvence a vratnosti)	38
2. Rozsah vlivů vzhledem k zasaženému území a populaci	39
3. Údaje o možných vlivech přesahujících státní hranice	39
4. Opatření k prevenci, vyloučení, snížení, popřípadě kompenzaci nepříznivých vlivů	39
5. Charakteristika nedostatků ve znalostech a neurčitostí, které se vyskytovaly při specifikaci vlivů	40
<b>E. Porovnání variant řešení záměru (pokud byly předloženy)</b>	<b>40</b>
<b>F. Doplnující údaje</b>	<b>41</b>
1. Mapová a jiná dokumentace, týkající se údajů v oznámení	41
2. Další podstatné informace oznamovatele	41
<b>G. Všeobecně srozumitelné shrnutí netechnického charakteru</b>	<b>41</b>
<b>H. Příloha</b>	<b>43</b>

## Úvod

Pro připravovanou stavbu „Silnice II/442 Hořejší Kunčice – Kružberk, rekonstrukce 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, rozšiřování a přeložky silnic všech tříd a místních komunikací I.a II.třídy (záměry neuvedené v kategorii I), sloupec B.

## A. Údaje o oznamovateli

<b>Investor</b>	Správa silnic Moravskoslezského kraje příspěvková organizace
Statutární zástupce	Ing.Tomáš Böhm, ředitel
Sídlo	Úprkova 1, Ostrava - Přívoz
IČ	00095711
DIČ	CZ 00095711
<b>Oznamovatel</b>	Správa silnic Moravskoslezského kraje příspěvková organizace
Sídlo	Úprkova 1, Ostrava - Přívoz
IČ	00095711
DIČ	CZ 00095711
	tel. 595135911
	fax. 595135911
Odpovědný zástupce	Sředisko Opava, Joži Davida 2, 747 06 Opava 6
Ve věcech technických	Karel Sýkora, vedoucí střediska Václav Dlouhý tel. 553734827 fax 553734857
<b>Projektant</b>	Dopravní projektování Ostrava spol. s.r.o.
<b>Sídlo</b>	Janáčkova 1194/12 702 00 Ostrava tel.595155011
	dopravniprojektovani@dopravni projektovani.cz
Odpovědný zástupce projektanta	Ing. Miroslav Bezděk, ředitel
Ve věcech technických	Ing. Ida Lukšová

## B. Údaje o záměru

### I. Základní údaje

1. **Název záměru** Silnice II/442 Hořejší Kunčice – Kružberk  
rekonstrukce silnice
  
2. **Kapacita (rozsah) záměru**

Druh komunikace	II/442
Návrhová kategorie	S7,5/70
Délka úpravy	3 320,20 m
Staničení dle paspartu:	8,420 – 11,800
  
3. **Umístění záměru** kraj Moravskoslezský  
Obec Hořejší Kunčice  
Katastrální území Hořejší Kunčice, Kerhartice u  
Budišova nad Budišovkou

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

Záměrem investora je rekonstrukce silnice II/442 na kategorii S 7,5 v úseku jižně od zástavby obce Hořejší Kunčice po Kružberk.

Začátek a konec úpravy komunikace navazuje na stávající již rozšířené části komunikace. Rekonstrukce začíná v obci Hořejší Kunčice – v km dle paspartu 8,420 a končí napojením na stávající stav - dle paspartu v km 11,800. Celková délka úpravy bude 3 320,00 m.

Stávající šířka zpevněné části komunikace je proměnlivá od 4,50 m do 6,00 m. Oboustranně nezpevněná šířka krajnice je cca 0,75 m. Odvodnění komunikace je v současnosti do oboustranného otevřeného příkopu, který je nezpevněný, resp. průsakem do okolního terénu.

Základním důvodem navrhované rekonstrukce je nevyhovující šířkové uspořádání komunikace vzhledem ke stanovené kategorií.

Komunikace II/442 je využívána osobní, nákladní a autobusovou dopravou jako hlavní spojovací trasa mezi silnicemi I/46 a II/443.

Vzhledem k charakteru dopravy je současný stav komunikace nevyhovující, šířka zpevněné části dosahuje místy i 4,50 m.

Na silnici II/442 jsou napojeny komunikace s místním významem:

silnice III/4423	směr Nove Lublice	km 2,018 00
silnice III/4424	směr Slezská Harta	km 2,940 00

Stavba bude dle projektu probíhat s vyloučením dopravy (mimo autobusy) a bude realizována po etapách.

Komunikace II/442 prochází katastrálním územím Hořejší Kunčice a Kerhartice u Budišova nad Budišovkou, dělicí linie katastrálních území je silnice III/4423 ve směru na Nové Lubline. Navrhované řešení upravuje šířkové uspořádání komunikace na kategorii S 7,5/70 ve stávajícím koridoru, tj nedojde ke změně směrového a výškového vedení komunikace.

Komunikace je vedena v mimo zastavěné území.

Základním prvkem, který je nutné respektovat a zabezpečit eliminaci jakéhokoliv vlivu je skutečnost, že řešené území leží v pásmu I. a II. pásmu hygienické ochrany vodního zdroje – vodní nádrž Kružberk je zdrojem pitné vody pro ostravský oblastní vodovod.

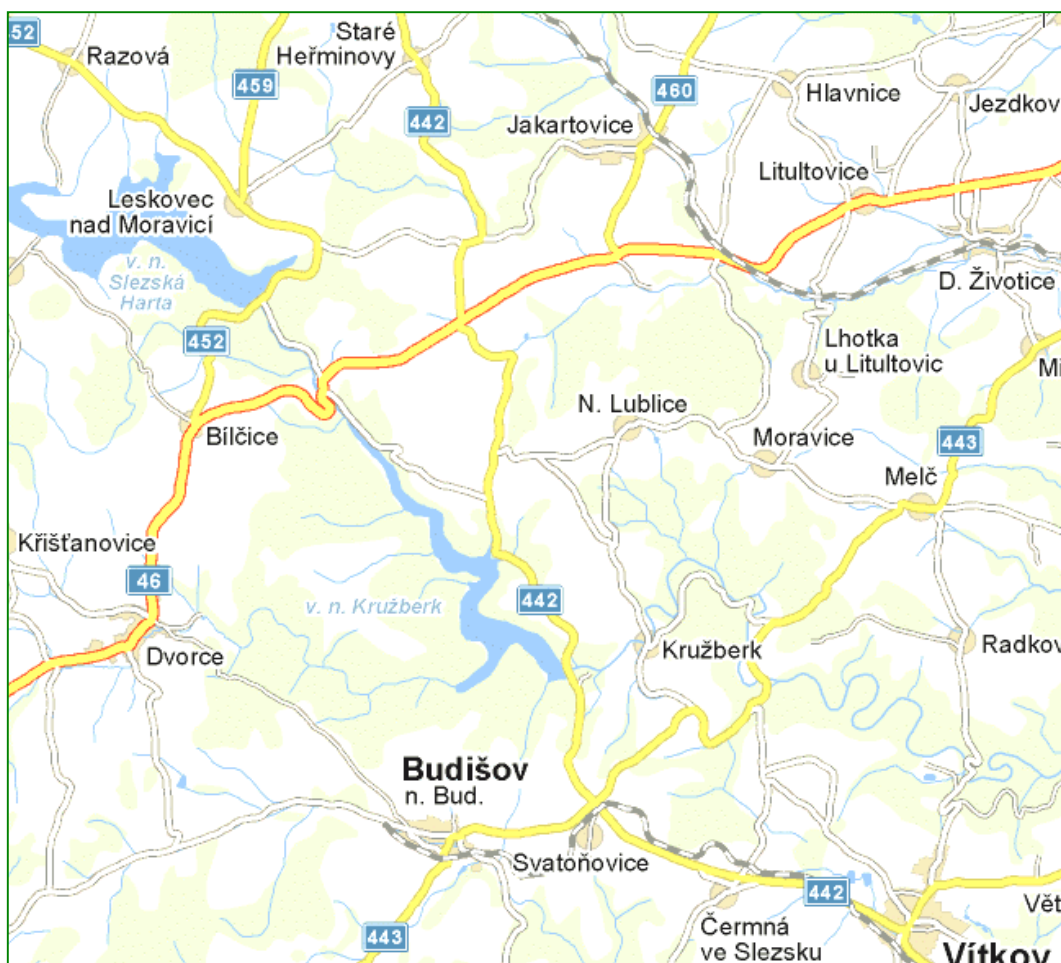
Přilehlý terén kolem komunikace je členitý částečně nepřehledný. Silnice II/442 je lemována oboustranně stávajícími vzrostlými stromy, které zasahují do nezpevněné krajnice komunikace.

Komunikaci křížuje v km 0,906 potok Deštná, který je veden v úseku délky cca 160 m podél komunikace (po levé straně ve směru staničení).

Stavební úpravy budou realizovány na stávající ploše komunikace a v jejím bezprostředním okolí. Stávající výškové vedení bude zachováno, je navrženo pouze rozšíření komunikace na kategorii S 7,5. Rozšíření si vyžádá vykácení stávajících stromů podél komunikace. Vzhledem k množství vykácených stromů dojde k podstatným zásahům do ekosystému krajiny, dojde k dotčení pozemků lesa.

Realizací záměru dojde k zlepšení šířkových poměrů komunikace a bude odstraněno nebezpečí dopravní kolize.

### SCHÉMA DOPRAVNÍ SÍTĚ (Hořejší Kunčice - Kružberk)



Možnost kumulace s jinými záměry než výše uvedenými v zájmovém území není vymezena.

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

Potřeba záměru

Silnice II/442 je využívána osobní, nákladní a autobusovou dopravou, je hlavní spojovací trasou mezi silnicemi I/46 a II/443. Vzhledem k uvedenému charakteru dopravy je současný stav této komunikace druhé třídy nevyhovující. Šířka zpevněné části dosahuje místy jenom 4,50 m. Přilehlý terén kolem komunikace je členitý částečně nepřehledný.

Rekonstrukcí komunikace nedojde k zásadní změně stávajícího vedení komunikace. Osa komunikace je vedena v ose stávající komunikace s tím, že v km 0,905 je osa posunuta tak, aby rekonstrukcí komunikace došlo k minimálnímu dotčení stávajícího propustku.

*Varianty*

Pro variantní posouzení stavby by mohly být zvažovány následující varianty :

1. Nulová varianta
2. Varianta předkládaná oznamovatelem

*Nulová varianta*

Varianta nulová by předpokládala ponechat stávající stav dopravy ve stávajícím stavu bez zlepšení dopravních charakteristik území. Nulová varianta by znamenala nezabezpečení dostatečné dopravní obslužnosti předmětného území, zejména v souvislosti s nevhodnými technickými podmínkami dopravní sítě.

Řešení stavby vychází z požadavku maximálního využití trasy stávající silnice II/442 při její rekonstrukci na kategorii S 7,5.

*Varianta předkládaná oznamovatelem*

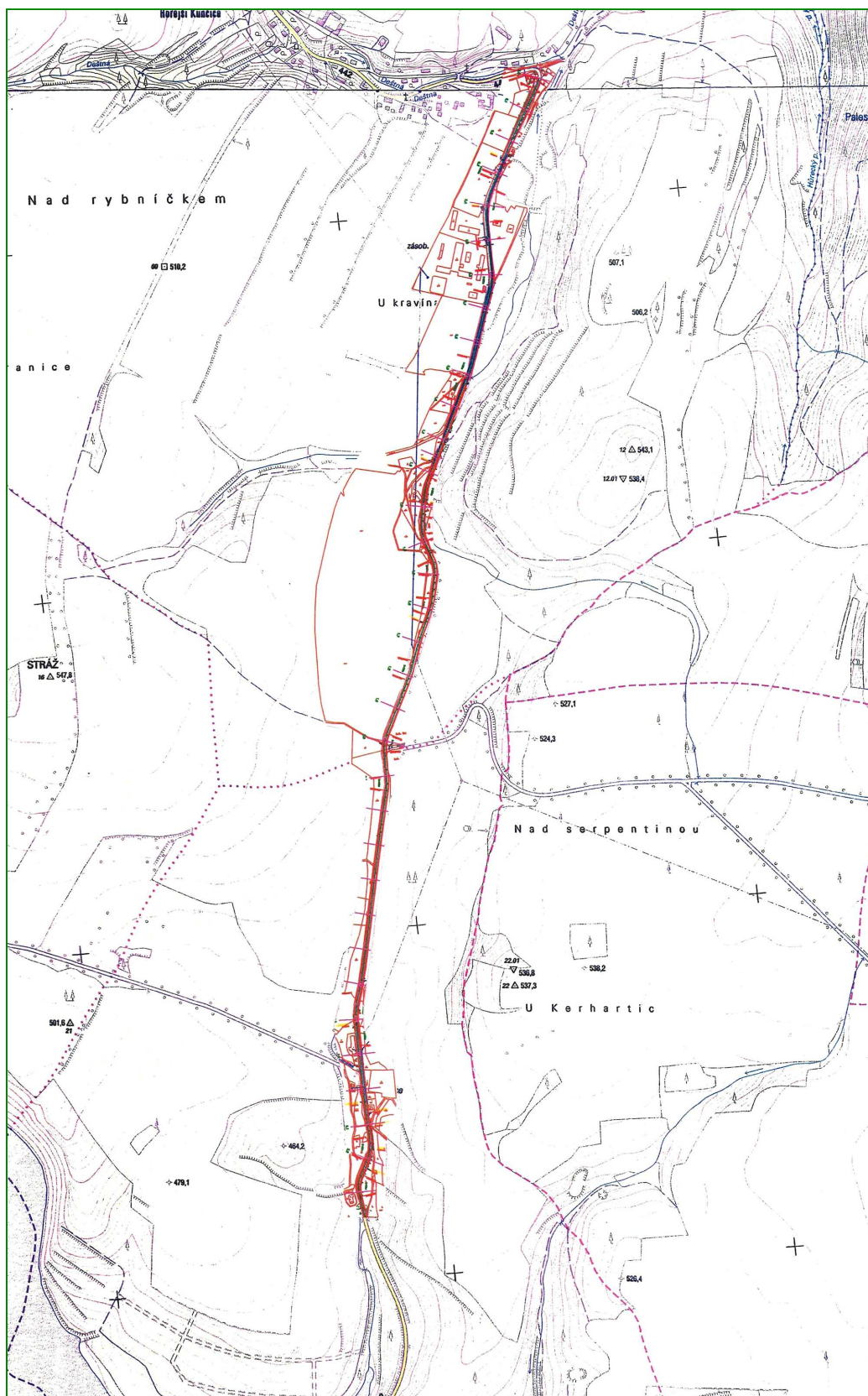
Variantu navrhovanou oznamovatelem je možné považovat za ekologicky přijatelnou za předpokladu uplatnění všech doporučení a navrhovaných opatření. Stavba bude napojena na stávající navazující dopravní charakteristiky území a bude řešena v souladu s tímto dopravním systémem území a bude součástí komplexního řešení dopravního systému území. Základním problémem, který stavba znamená je oboustranná linie stromů, které jsou umístěny po obou stranách silnice a zasahují do trasy stávající komunikace. Řešena bude obnova linie stromů v území v příznivých podmínkách umístění linie stromů (forma náhradní výsadby, začlenění liniového prvku do území).

Postupné vymezení konečného návrhu vedení dopravní trasy není v rámci stavby variantním řešením, v rámci přípravy navrhovaných dopravních úprav byla zvolena v řešeném úseku úprava stávající komunikace s ohledem na požadavky navazujících úseků řešené trasy komunikace.

Stavba je prověřena z hlediska hlukové zátěže, doprava na předmětné komunikaci není takového rázu, že by znamenala významný negativní impakt vůči chráněným objektům.

Navrhovaná varianta předkládaná oznamovatelem je ekologicky přijatelná a znamená řešení zlepšení dopravních charakteristik v předmětném území, jichž bude předmětný úsek stavby součástí.

## Situace zájmového území





## 6. Stručný popis technického a technologického řešení záměru

Předmětem stavby je rekonstrukce komunikace II/442 na kategorií S 7,5. Začátek a konec úpravy komunikace navazuje na stávající již rozšířené části komunikace. Rekonstrukce začíná jižně od zástavby obce Hořejší Kunčice a končí napojením na stávající stav v lokalitě Kružberk, celková délka úpravy činí 3,32 km.

2.1. Stávající šířka zpevněné části komunikace je proměnlivá od 4,50 m do 6 m + oboustranně šířka nezpevněné krajnice cca 0,75 m.

Komunikace je využívána, jak již bylo uvedeno výše, osobní, nákladní a autobusovou dopravou. Je hlavní spojovací trasou mezi sinicemi I/46 a II/443. Vzhledem k charakteru dopravy je současný stav komunikace nevyhovující.

Na silnici II/442 jsou napojeny komunikace s místním významem - silnice III/4423 směr Nove Lublice a silnice III/4424 směr Slezská Harta.

Stavba bude zahrnovat následující stavební objekty:

SO-111	Komunikace II/442
SO-331	Propustek v km 0,272 70
SO-332	Propustek u sjezdu v km 0,631 00
SO-333	Prodloužení propustku v km 0,905 00
SO-334	Propustek v km 1,286 00
SO-335	Propustek u sjezdu v km 1,643 00
SO-336	Propustek u sjezdu v km 2,690 00
SO-337	Propustek v km 2,813 50
SO-338	Propustek v km 3,037 00
SO-338	Propustek v km 3,037 00
SO-431	Přeložka vzdušného vedení NN
SO-771	Dopravní značení

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

Rekonstrukcí komunikace nedojde k zásadní změně stávajícího vedení komunikace. Osa komunikace je vedena v ose stávající komunikace, v km 0,905 je osa posunuta tak, aby rekonstrukcí komunikace došlo k minimálnímu dotčení stávajícího propustku.

Směrové vedení je následující (čerpáno z DÚR, Ing. Lukšová):

ZÚ km 0,000 00 – TK km 0,001 77	přímá, délky 1,77m
TK km 0,001 77 – KT km 0,034 83	levostranný oblouk R=200,00m
KT km 0,034 83 – TK km 0,109 81	přímá, délky 74,98m
TK km 0,109 81 – KT km 0,168 10	pravostranný oblouk R=1500,00m
KT km 0,168 10 – TK km 0,307 90	přímá, délky 139,80m
TK km 0,307 90 – KT km 0,322 62	levostranný oblouk R=1000,00m
KT km 0,322 62 – TK km 0,349 67	přímá, délky 29,14m
TK km 0,349 67 – KT km 0,449 44	pravostranný oblouk R=200,00m
KT km 0,449 44 – TK km 0,582 75	přímá, délky 133,31m
TK km 0,582 75 – KT km 0,654 50	levostranný oblouk R=200,00m
KT km 0,654 50 – TK km 0,848 09	přímá, délky 193,59m
TK km 0,848 09 – KK km 0,910 97	levostranný oblouk R=500,00m
KK km 0,910 97 – KT km 0,981 85	levostranný oblouk R=5000,00m
KT km 0,981 85 – TK km 1,213 40	přímá, délky 231,55m

TK km 1,213 40 – KT km 1,291 78	pravostranný oblouk R=250,00m
KT km 1,291 78 – TP km 1,328 57	přímá, délky 37,88m
TP km 1,328 57 – PK km 1,378 57	přechodnice délky 50,00m
PK km 1,378 57 – KT km 1,402 43	pravostranný oblouk R=100,00m
KT km 1,402 43 – TK km 1,456 37	přímá, délky 53,93m
TK km 1,456 37 – KT km 1,504 06	levostranný oblouk R=90,00m
KT km 1,504 06 – TK km 1,569 90	přímá, délky 65,84m
TK km 1,569 90 – KT km 1,619 35	levostranný oblouk R=200,00m
KT km 1,619 35 – TK km 1,676 71	přímá, délky 57,35m
TK km 1,676 71 – KT km 1,712 07	pravostranný oblouk R=400,00m
KT km 1,712 07 – TK km 1,732 35	přímá, délky 20,29m
TK km 1,732 35 – KT km 1,744 41	pravostranný oblouk R=300,00m
KT km 1,744 41 – TK km 1,756 49	přímá, délky 11,88m
TK km 1,756 49 – KT km 1,814 68	levostranný oblouk R=400,00m
KT km 1,814 68 – TK km 1,977 22	přímá, délky 162,54m
TK km 1,977 22 – KT km 2,031 39	pravostranný oblouk R=120,00m
KT km 2,031 39 – TK km 2,100 02	přímá, délky 68,64m
TK km 2,100 02 – KT km 2,141 74	levostranný oblouk R=150,00m
KT km 2,141 74 – TK km 2,745 34	přímá, délky 603,60m
TK km 2,745 34 – KT km 2,800 59	pravostranný oblouk R=150,00m
KT km 2,800 59 – TK km 2,810 05	přímá, délky 20,46m
TK km 2,810 05 – KT km 2,876 33	pravostranný oblouk R=1000,00m
KT km 2,876 33 – TK km 3,313 95	přímá, délky 257,63m
TK km 3,313 95 – KT km 3,205 29	levostranný oblouk R=120,00m
KT km 3,205 29 – TK km 3,248 26	přímá, délky 42,97m
TK km 3,248 26 – KT km 3,313 87	levostranný oblouk R=100,00m
KT km 3,313 87 – KÚ km 3,376 60	přímá, délky 62,73m

V rámci rozšíření komunikace nedojde ke změně nivelety komunikace. Maximální stávající podélný sklon nivelety komunikace nepřesáhne 7 %.

Vzhledem k charakteru dopravy a okolnímu terénu je navržena kategorie komunikace 7,5/70. Šířkové uspořádání od osy komunikace:

jízdní pruh 3 m  
vodící proužek 0,25 m  
nezpevněná krajnice 0,75 m (směrový sloupek)  
1,50 (svodidlo)

Příprava území pro těleso komunikace vyžádá vykácení stávajících vzrostlých stromů kolem komunikace. Stromy budou vykáceny na základě podmínek orgánu ochrany přírody, stanovena bude náhradní výsadba. Pařezy budou odstraněny tak, aby nezasahovaly do podkladních vrstev komunikace.

Před zahájením výkopových a násypových prací bude provedena skrývka kulturních zemin tam, kde dojde k záboru zemědělského půdního fondu.

Svahy výkopů jsou navrženy s max. sklonem 1:1,75 a svahy násypů s max. sklonem 1:2,5. V místech, kde sklony přesáhnou uvedené hodnoty je navrženo zpevnění svahů pomocí geomříží.

V případě sklonů vyšších než 1:1 jsou navrženy opěrné resp. zárubní zdi.

*Násyp zpevněný armovanou zeminou s geomříží.*

Stávající násypové svahy budou upraveny pomocí odkopávek pro ukotvení geomříží. Odkopávky jsou navrženy na šířku 1,50 - 2,00 m se sklonem 5 %. Svislá vzdálenost geomříží je min. 0,50 m, max. 1,00 m.

*Výkop*

Geomříže budou přikotveny ke stávajícímu terénu.

Po provedení úpravy pláně do předepsaného příčného a podélného sklonu bude na takto připravený podklad vybudována konstrukce vozovky. Konstrukce vozovky byla navržena na základě „Katalogu vozovek“ pro třídu dopravního zatížení III, charakteristika zatížení polotěžké (průměrná denní intenzita provozu těžkých nákladních vozidel v obou směrech 501 – 1500).

Skladba vozovky je projektem navržena následující:

Asfaltový beton střednězrný	50 mm
Asfaltový beton velmi hrubý	70 mm
Obalované kamenivo OK I	70 mm
Štěrkoдр	250 mm
Štěrkoдр	180 mm
Celkem	620 mm

Mezi jednotlivými asfaltovými vrstvami bude proveden spojovací nátěr. Konstrukce zpevněné části krajnice bude shodná s konstrukcí vozovky. U nezpevněné krajnice bude povrch zpevněn vysokopecní granulovanou struskou v tloušťce 0,50 m.

Požadovaným rozšířením komunikace nedojde ke změně stávajícího systému odvodnění. Odvodnění pláně je zajištěno příčným a podélným sklonem pláně do silničního příkopu. Základní příčný sklon je 3 %, překlápí se ve směrových obloucích současně s povrchem vozovky.

Silniční pláň je odvodněna protaženou podkladní vrstvou ze štěrkoдрi v tl. 0,20 m do svahů silničního tělesa. Odvodnění povrchu komunikace je zajištěno příčným a podélným sklonem komunikace. Základní příčný sklon je navržen střešovitý 2,5 %, ve směrových obloucích se mění na délku vzestupnice na jednostranný.

Povrchové vody budou silničními příkopy svedeny do stávajících vodotečí. Silniční příkopy jsou navrženy podélným sklonu dle podélného sklonu komunikace. Minimální podélný sklon příkopů 0,5 % (bez zpevnění), min. 0,3 %.

Trasa komunikace je vedena v souběhu s vodotečí a to v úseku *km 0,905 - km 1,065* a *km 3,180 - KÚ*. Rozšířením tělesa komunikace dojde k dotčení potoka, příkop je navržen v návaznosti na stávající stav - lichoběžníkový. Násypový svah komunikace bude zpevněn pomocí dlažby z lomového kamene uložené do betonu, v patě svahu bude ukotvení dlažby pomocí betonové patky. Protilehlý svah bude upraven ohumusováním.

Řešeny budou propustky:

*Propustek v km 0,272 70*

*Propustek u sjezdu v km 0,631 00*

*Prodloužení propustku v km 0,905 00*

*Propustek v km 1,286 00*

*Propustek u sjezdu v km 1,643 00*

*Propustek u sjezdu v km 2,690 00*

*Prodloužení propustku v km 2,813 50*

*Propustek v km 3,037 00*

## Stávající propust



V km 2,018 00 je styková křižovatka se silnicí III/4423 (směr Nové Lublice) a v km 2,940 je styková křižovatka se silnicí III/4424 (směr Slezská Harta). Napojení uvedených křižovatek zůstane beze změn.

V místech, kde násypové těleso překročí výšku 3 m, budou v prostoru nezpevněné krajnice osazena záchytná svodidla. Svodidla budou osazena na hranici volné šířky silniční komunikace na největší deformační hloubku 1 m. Začátek a konec svodidla bude zapuštěn pod úroveň přilehlého terénu. Do výšky násypu 3 se na ohrazení volné šířky komunikace použijí směrové sloupky osazené v nezpevněné části krajnice.

Rozšířením komunikace dojde k posunu hranice stávajících sjezdů, všechny sjezdy budou zachovány. Jedná se o stávající účelové komunikace:

*levá strana:* km 0,240 90  
 km 0,927 00  
 km 1,068 00  
 km 1,103 00  
 km 1,280 00  
 km 1,431 00  
 km 2,690 00  
 km 3,108 00

km 3,116 00  
km 3,226 00  
*pravá strana*  
km 0,262 00  
km 0,410 00  
km 0,631 00  
km 1,169 00  
km 1,643 00

### **7. Předpokládaný termín zahájení realizace záměru a jeho dokončení**

Zahájení stavby      2010  
Ukončení              2011

### **8. Výčet dotčených územně samosprávných celků**

Kraj Moravskoslezský  
Obec Hořejší Kunčice

Ovlivnění jiných správních území se nepředpokládá.

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

Stavební povolení bude v kompetenci Stavebního úřadu Litultovice.

## II. Údaje o vstupech

### 1. Zábor půdy

Stavba bude realizována na pozemcích zemědělského půdního fondu a ostatních plochách. Rozčlenění na ornou půdu, zahradu a TTP bude provedeno v dalším stupni projektu.

#### *Základní půdní charakteristiky*

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

Jednotky 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 svažítost pozemku a jeho expozici, 5. číslo udává poměr hloubky a skeletovitosti půdního profilu).

V zájmovém území se nachází BPEJ:	7.48.11
	7.26.14
	7.37.16
HPJ:	26, 37, 48

#### *Základní charakteristika hlavních půdních jednotek*

26	Hnědé půdy a hnědé půdy kyselé a jejich slabě oglejené formy na různých břidlicích a jim podobných horninách, středně těžké, výjimečně těžší, obvykle šterkovité, s dobrými vláhovými poměry až stálým převlhčením.
48	Hnědé půdy oglejené, rendziny oglejené a oglejené půdy na různých břidlicích, lehčí až středně šterkovité či kamenité, náchylné k dočasnému zamokření
37	Mělké hnědé půdy na czech horninách, lehké v ornici, většinou středně šterkovité, kamenité, v hloubce 30 sm až silně kamenité.

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:

7.26.14	IV. třída ochrany
7.48.11	IV. třída ochrany
7.37.16	V. třída ochrany

Půdy IV.a V. třídy ochrany je možné využít pro výstavbu, jde o půdy s podprůměrnou produkční schopností.

Podíl záboru zemědělské půdy (propočít) dle BPEJ bude uplatněn v dalším stupni projektu a pro oznámení dle zákona doplněn s vyhodnocením rozsahu záboru dle jednotlivých tříd ochrany.

V rámci řešení stavby nesmí dojít k narušení organizace půdního fondu a zhoršení odtokových a hydrologických poměrů v řešeném území.

### *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 bude proveden v dalším stupni podrobný terénní průzkum na pozemcích v lokalitě vymezené pro stavbu.

V rámci přípravy záměru bylo provedeno rámcové zhodnocení velikosti předpokládaných skrývek kulturních zemin.

Předpoklad mocnosti skrývek v předmětném území                      cca 0,25 m.

Přebytek kulturních zemin bude uplatněn dle rozhodnutí příslušného orgánu ochrany půdy.

Při záboru zemědělského půdního fondu, budou dodrženy podmínky pro nakládání dle plané legislativy (z.č. 334/1992 Sb., vyhlášky č. 13/1994 Sb.).

Kulturní zeminy budou po skrytí dočasně skladovány ve figuře. Pokud bude uvažováno s krátkodobým skladováním těchto zemin (což zřejmě nebude reálné vzhledem k jejich množství), nebude řešeno její ošetření. Pokud by došlo ke skladování delšímu než 6 měsíců, bude navrženo ošetření tělesa uskladněné ornice pro zabránění zneškodnění kulturních zemin zejména zabuřením. Tyto vstupy budou v průběhu projekčních prací upřesněny a budou se týkat realizace nezbytně nutných záborů půd.

*Půda určená k plnění funkce lesa PUPLF*

Půda určená k plnění funkce lesa nebude záměrem dotčena.

## **2. Odběr a spotřeba vody**

### *Období výstavby*

Pitná voda bude zajištěna pro sociální potřeby 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 betonových směsí bude zajišťována přímo v betonárnách, 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 jsou časově omezené na dobu výstavby. Budování nových přípojek vody není nutné.

Voda pro tyto účely bude dovážena ve speciálních cisternových automobilech s čistícími 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. Z toho důvodu je spotřeba těžko odhadnutelná, ale vychází z obecných požadavků na údržbu obdobných komunikací. Ve fázi provozu se předpokládá běžný nárok na přísun vody pro čištění povrchu vozovky.

Spotřeba vody nebude pro provoz předmětné komunikace rozhodujícím ani omezujícím faktorem.

### 3. Surovinové a energetické zdroje

#### *Elektrická energie*

Potřeba elektrické energie v souvislosti s výstavbou komunikace bude souviset se zabezpečením stavebních prací. Tato potřeba nevyžaduje výstavbu nových sítí nebo zvýšení stávajících příkonů.

Další část elektrické energie bude zapotřebí pro případné vytápění zařízení staveniště, pokud bude nutné. Jedná se o malé množství, co do využití časově omezeného na zimní období výstavby dle doby provádění prací.

#### *Stavební materiály*

Spotřeba materiálů pro konstrukci silničního tělesa bude odpovídat požadavkům na výstavbu profilu tohoto objektu (odpovídá délce komunikace, šířce a profilu skládajícímu se z jednotlivých komponentů).

V rámci projektu bude stav upřesněn na základě podrobných prací dle jednotlivých úseků silnice.

#### *Zeminy*

V rámci stavby bude proveden odkop zemin a v potřebných částech trasy naopak násyp zeminy. Přesný výpočet výkopu a násypu se stanovením rozdílů (zeminy k jinému využití, případně stanovení velikosti potřeby zeminy pro stavbu – zemník) bude proveden v rámci projekčních prací se stanovením zabezpečení tohoto prvku.

#### *Stromová a keřová zeleň*

Součástí projektu stavby bude rovněž řešení vegetačních úprav, jejich úkolem je zapojení nové stavby do okolní krajiny s výsadbou stromů a keřů. Pro výsadbu bude navržena druhová skladba stromů a keřů dle požadovaných cílových stavů vegetace v území.



#### 4. Doprava

Vlastní posuzovaná stavba je řešením dopravní situace v předmětném území.

##### *Období výstavby*

Realizace stavby bude znamenat dořešení dopravního napojení jednotlivých silnic v území stavby. Vlastní stavba vyžaduje dopravu stavebního materiálu. Přístup na staveniště bude řešen ze stávající silniční sítě, t.j. ze stávajících navazujících komunikací.

Dopravní náročnost přepravy vstupních i odvážených materiálů bude odpovídat požadavkům na zabezpečení stavby uvedeného rozsahu v území. Bude zpracován podrobný plán organizace výstavby s ohledem na dopravní zabezpečení stavby. Doprava stavby bude přímo navazovat na stávající dopravní obslužnost území. Může znamenat významný negativní impakt, pokud nebude řešení stavební dopravy odpovídat požadavkům na zabezpečení současné bezpečné průjezdnosti zájmovým územím.

Provoz na dotčených komunikacích stavbou bude v důsledku výstavby silnice ovlivněn, což bude nutné řešit podrobně v projektu organizace výstavby zabezpečujícím řešením souladu provozu v dopravní síti se stavebními pracemi.

Umístění ploch skládek materiálu (doporučené) a deponie na staveništi je navržena na části komunikace II/442. Zhotovitel posoudí vzhledem k vlastnímu způsobu realizace stavby, zda-li tato deponie bude potřebná. Skládka stavebního odpadu bude určena zhotovitelem stavebního díla.

Přístup a příjezd na staveniště je po stávajících veřejných komunikacích, tj. po silnici I/46, silnici III/4423 a silnici II/443.

##### *Období provozu*

Základem pro výpočet výhledových dopravních intenzit potřebných pro návrh konstrukce vozovky a posouzení hluku z dopravy je roční průměr denních intenzit (RPDI) z celostátního sčítání dopravy v roce 2005 (sčítací úsek 7-3870).

Dle ČSN 736101 Projektování silnic a dálnic je možné na základě výhledových intenzit dopravy posoudit kvalitu dopravy na posuzovaném úseku.

Tabulka č.1

Silnice	Úsek	T	O	M	S
II/442	7-3960	108	406	3	517
	7-3966	108	406	3	517

Pro přepočty pro rok 2010 jsou použity koeficienty nárůstu dopravy vůči celostátnímu odečtu v roce 2005.

Koeficienty růstu dopravy vzhledem k roku 2005

Tabulka č.2

Rok	silnice II. tř.		silnice III. tř.	
	osobní vozidla	nákladní vozidla	osobní vozidla	nákladní vozidla
2005	1,00	1,00	1,00	1,00
2010	1,10	1,09	1,09	1,00
2030	1,23	1,14	1,12	1,00

### III. Údaje o výstupech

#### 1. Množství a druh emisí do ovzduší

##### *Bodové zdroje znečištění ovzduší*

Bodový zdroj znečištění ovzduší při výstavbě se nepředpokládá. Rovněž realizací záměru nedojde ke vzniku nových bodových zdrojů znečišťování ovzduší provozem na silnici.

##### *Plošné zdroje znečištění ovzduší*

Stavební činnost při výstavbě bude hlavním zdrojem znečištění ovzduší, v tomto případě půjde především o přejezdy nákladních automobilů během stavby na stavební ploše. Do prostředí budou emitovány tuhé znečišťující látky rozptýlené z povrchu půdy zejména za nepříznivých klimatických podmínek. Nejvýznamněji se může tento impakt projevit při probíhajících skrývkách kulturních zemin, při převozech těchto zemin na příslušné místo dočasného uskladnění a při manipulaci se zeminami a výkopovými materiály.

Emise z tohoto pracovního procesu zahrnují:

- emise vozidel dopravní obsluhy, stavebních strojů, jejichž množství závisí na množství nasazených dopravních a stavebních mechanismů, jejich technickém stavu a době provozu,
- emise prachových částic při skrývkách zemin, skrývky zemin, prach z provozu vozidel na zpevněných a nezpevněných (staveništních) komunikacích.

Množství emisí z plošných zdrojů v tomto případě nelze stanovit, neboť tyto závisí na době výstavby, ročním období, konkrétních klimatických podmínkách apod. Působení zdroje bude nahodilé. Odborným odhadem je možné stanovit množství emitovaného prachu na cca 6,5 t/stavbu. Tato prašnost se bude projevovat zejména za nepříznivých klimatických podmínek, a to především ve směru převládajících větrů. Významným faktorem bude v tomto případě organizace výstavby v lokalitě. Za příznivých klimatických podmínek se vliv stavebních činností ve zhoršení kvality ovzduší v oblasti zástavby nad únosnou míru v oblasti obce neprojeví. Celkově bude mít zásadní vliv na prašnost ovzduší zejména organizace práce na stavbě, technologická kázeň dodavatele stavby a způsob řešení stavebních prací.

V době výstavby je nutné za zhoršených klimatických podmínek zabezpečit zkrápění komunikací a čištění, zejména při manipulaci nebo převozu zemin a odpadů.

Tento plošný zdroj znečištění ovzduší bude působit pouze po dobu výstavby v lokalitě a za předpokladu soustředění prací v zájmovém území je možné tento nepříznivý vliv omezit. V tomto případě je nutná důsledná organizace výstavby a zejména kázeň ze strany dodavatele stavebních prací.

##### *Imisní charakteristika lokality*

Posouzení stávajících imisních charakteristik zájmové lokality je problematické z důvodu nedostatku disponibilních dat z měření imisní zátěže. V blízkém ani vzdálenějším okolí (do 10 km) se nenacházejí stanice imisního monitoringu.

Území nenáleží mezi oblasti se zhoršenou kvalitou ovzduší. Na základě ročenky ČHMÚ (rok 2005) lze v místě záměru očekávat následující rozmezí imisních koncentrací:

- průměrná roční koncentrace  $\text{NO}_2 < 26 \mu\text{g}/\text{m}^3$
- průměrná roční koncentrace  $\text{NO}_x < 19.5 \mu\text{g}/\text{m}^3$
- průměrná roční koncentrace  $\text{SO}_2 < 8 \mu\text{g}/\text{m}^3$

- průměrná roční koncentrace PM<sub>10</sub> 14-30 µg/m<sup>3</sup>

Na trase navržené komunikace (celková délka cca 1,84 km) se budou vyskytovat lokální odchylky od výše uvedených koncentrací v návaznosti na provoz lokálních topenišť v obcích, změny směru větru v závislosti na reliéfu terénu, apod.

#### *Imisní limity pro znečišťující látky*

Na základě nařízení vlády č. 597/2006 Sb., o sledování a vyhodnocování kvality ovzduší, jsou stanoveny následující imisní limity:

Tabulka č. 3

Znečišťující látka	Doba průměrování	Imisní limit	Jednotka	Přípustná četnost překročení / rok
<b>Imisní limity pro ochranu zdraví lidí</b>				
SO <sub>2</sub>	1 hodina	350	µg/m <sup>3</sup>	24
SO <sub>2</sub>	24 hodin	125	µg/m <sup>3</sup>	3
CO	max. denní 8-mi hodinový průměr	10	mg/m <sup>3</sup>	-
PM <sub>10</sub>	24 hodin	50	µg/m <sup>3</sup>	35
PM <sub>10</sub>	1 rok	40	µg/m <sup>3</sup>	-
NO <sub>2</sub>	1 hodina	230*	µg/m <sup>3</sup>	18
NO <sub>2</sub>	1 rok	46*	µg/m <sup>3</sup>	-
Benzen	1 rok	8*	µg/m <sup>3</sup>	-
<b>Imisní limity pro ochranu ekosystémů a vegetace</b>				
SO <sub>2</sub>	kalendářní rok a zimní období	20	µg/m <sup>3</sup>	-
Nox	1 rok	30	µg/m <sup>3</sup>	-
<b>Cílové imisní limity pro ochranu zdraví lidí</b>				
benzo(a)pyren	1 rok	1	ng/m <sup>3</sup>	-

- při zahrnutí meze tolerance platné pro rok 2007

Vlastní trasa silnice II/442 nezahrnuje změnu dopravních intenzit – silnice bude upravena, nedojde k navýšení dopravy v území. Trasa silnice je vedena mimo zástavbu ve volné krajině.

Při srovnání s imisními limity budou imisní příspěvky znečištění z posuzovaného záměru málo významné a oproti stavu bez realizace záměru se nezmění.

## 2. Odpadní vody a jejich znečištění

Rozšířením komunikace nedojde ke změně stávajícího systému odvodnění.

Odvodnění pláně bude zajištěno příčným a podélným sklonem pláně do silničního příkopu. Základný příčný sklon je navržen 3 %, překlápí se dle projektu ve směrových obloucích současně s povrchem vozovky. Silniční pláň bude odvodněna protaženou podkladní vrstvou ze štěrkodrti v tl. 0,20 m do svahů silničního tělesa.

Odvodnění povrchu komunikace je zajištěno příčným a podélným sklonem komunikace. Základný příčný sklon je navržen střešovité 2,5 %, ve směrových obloucích se mění na délku vzestupnice na jednostranný.

Povrchové vody budou silničními příkopy svedeny do stávajících vodotečí. Silniční příkopy jsou navrženy podélným sklonem dle podélného sklonu komunikace. Minimální podélný sklon příkopů 0,5 % (bez zpevnění), min. 0,3 %.

Příkopy jsou navrženy trojúhelníkového tvaru se sklony svahů od komunikace 1:2,5 a protilehlý 1:2. Trasa komunikace je vedena v souběhu s vodotečí a to v úseku *km 0,905 - km 1,065* a *km 3,180 - KÚ*.

Rozšířením tělesa komunikace dojde k dotčení potoka, příkop je navržen v návaznosti na stávající stav - lichoběžníkový. Násypový svah komunikace bude zpevněn pomocí dlažby z lomového kamene uložené do betonu, v patě svahu bude ukotvení dlažby pomocí betonové patky. Protilehlý svah bude upraven ohumusováním.

### *Propustek v km 0,272 70*

Stávající betonový propustek bude vybourán včetně vtokového a výtokového čela a nahrazen systémem Pecor Optima DN800 (plastové trouby). Rekonstrukcí nedojde ke změně podélného sklonu propustku. Propustek bude prodloužen, *celková délka propustku je 17 m*. V místě výtoku a výtoku bude vnější okraj trouby uřezán dle sklonu násypového tělesa a svah násypového tělesa bude zpevněn lomovým kamenem uloženým do betonového lože.

### *Propustek u sjezdu v km 0,631 00*

Stávající betonový propustek bude vybourán včetně vtokového a výtokového čela a nahrazen systémem Pecor Optima DN600 (plastové trouby). Rekonstrukcí nedojde ke změně podélného sklonu propustku. *Celková délka propustku 8,00m*. V místě výtoku a výtoku bude vnější okraj trouby uřezán dle sklonu násypového tělesa a svah násypového tělesa bude zpevněn lomovým kamenem uloženým do betonového lože.

### *Prodloužení propustku v km 0,905 00*

Jedná se o betonový rámový propustek po rekonstrukci. Osa komunikace v tomto prostoru posunuta k pravému okraji komunikace, tak aby se minimalizovalo dotčení lesního porostu po levé straně komunikace. V rámci rekonstrukce propustku bude vybouráno stávající čelo a vloženy betonové rámové prefabrikáty v délce 2,00m, které navazují na stávající propustek a vybudováno nové vtokové betonové čelo v délce 6,00m. prostor na vtoku bude zpevněn pomocí lomového kamene uloženého do betonového lože. Zpevnění navazuje na zpevnění stávající vodoteče.

### *Propustek v km 1,286 00*

Stávající betonový propustek bude vybourán včetně vtokového a výtokového čela a nahrazen systémem Pecor Optima DN1000 (plastové trouby). Rekonstrukcí nedojde ke změně podélného sklonu propustku. Propustek bude prodloužen, *celková délka propustku 14,00m*.

V místě výtoku a výtoku bude vnější okraj trouby uřezán dle sklonu násypového tělesa a svah násypového tělesa bude zpevněn lomovým kamenem uloženým do betonového lože.

*Propustek u sjezdu v km 1,643 00*

Stávající betonový propustek bude vybourán včetně vtokového a výtokového čela a nahrazen systémem Pecor Optima DN600 (plastové trouby). Rekonstrukcí nedojde ke změně podélného sklonu propustku. *Celková délka propustku 7,00m.* V místě výtoku a výtoku bude vnější okraj trouby uřezán dle sklonu násypového tělesa a svah násypového tělesa bude zpevněn lomovým kamenem uloženým do betonového lože.

*Propustek u sjezdu v km 2,690 00*

Stávající betonový propustek bude vybourán včetně vtokového a výtokového čela a nahrazen systémem Pecor Optima DN600 (plastové trouby). Rekonstrukcí nedojde ke změně podélného sklonu propustku. *Celková délka propustku 9,00m.* V místě výtoku a výtoku bude vnější okraj trouby uřezán dle sklonu násypového tělesa a svah násypového tělesa bude zpevněn lomovým kamenem uloženým do betonového lože.

*Prodloužení propustku v km 2,813 50*

Stávající betonový propustek bude vybourán včetně vtokového a výtokového čela a nahrazen systémem Pecor Optima DN1000 (plastové trouby). Rekonstrukcí nedojde ke změně podélného sklonu propustku. Propustek bude prodloužen, *celková délka propustku 15,00m.* V místě výtoku a výtoku bude vnější okraj trouby uřezán dle sklonu násypového tělesa a svah násypového tělesa bude zpevněn lomovým kamenem uloženým do betonového lože.

*Propustek v km 3,037 00*

Stávající betonový propustek bude vybourán včetně vtokového a výtokového čela a nahrazen systémem Pecor Optima DN1000 (plastové trouby). Rekonstrukcí nedojde ke změně podélného sklonu propustku. Propustek bude prodloužen, *celková délka propustku 12,00m.* V místě výtoku a výtoku bude vnější okraj trouby uřezán dle sklonu násypového tělesa a svah násypového tělesa bude zpevněn lomovým kamenem.  
(dle projektu)

### **3. Kategorie 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.4

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 02 03	Jiný biologicky nerozložitelný 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 živичné vrstvy budou použity na výrobu recyklovaných živичných směsí nebo uloženy na skládce příslušné skupiny. Stavební odpady budou přednostně recyklovány, nevyužitelná část odpadů vzniklých z demolic bude uložena na řízenou skládku příslušné skupiny.

## Odpad z provozu

Tabulka č.5

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.

Nakládání s odpady bude řešeno v souladu s požadavky schváleného Programu odpadového hospodářství kraje, zejména z hlediska třídění odpadů a možnosti jejich recyklace.

*Z hlediska zákona č. 185/2001 Sb., o odpadech a o změně některých dalších zákonů, ve znění pozdějších předpisů bude přesné vymezení množství odpadů podle jednotlivých druhů vznikajících během výstavby a předpokládané množství během vlastního provozu za rok vymezeno v projektu. Původce odpadů může s nebezpečnými odpady nakládat pouze na základě souhlasu příslušného orgánu státní správy podle ust. §16 odst. 3 zákona o odpadech.*

#### **4. Rizika havárií vzhledem k navrženému použití látek a technologií**

##### *Možnost vzniku havárií v rámci stavby*

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 nebo 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.

##### *Riziko havárie v době provozu na II/442*

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. Tato skutečnost souvisí zejména se situováním trasy v ochranném pásmu vodní nádrže Kružberk. Dodrženy musejí být podmínky provozu v ochranném pásmu.

##### *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

### *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 podle zvolené varianty je souvislá zástavba situována mimo přímý dosah vlastní stavby, případně se stavba zástavbě přibližuje.

Hluk v lokalitě je možné rozdělit do následujících časových úseků:

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

### *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 souvislá zástavba je situována mimo přímý dosah vlastní stavby.

### *Použité předpisy, literatura*

- Zákon č. 258/2006 o ochraně veřejného zdraví a o změně některých souvisejících zákonů
- Nařízení vlády č.148/2006 Sb.,o ochraně zdraví před nepříznivými účinky hluku a vibrací
- Hluk a vibrace. Měření a hodnocení. - Sdělovací technika, Praha 1998
- Metodický návod pro měření a hodnocení hluku v mimopracovním prostředí, č.j.: HEM-300-11.12.01-34065 z 11.12.2001
- ČSN 73 0532 Akustika – Ochrana proti hluku v budovách a souvisící akustické vlastnosti stavebních výrobků – požadavky
- Novela metodiky pro výpočet hluku silniční dopravy 2004, Planeta – ročník XII, číslo 2/2005

### *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.



Příloha č. 5

*Korekce pro stanovení hodnot hluku v obytných stavbách a ve stavbách občanského vybavení*  
Tabulka č.6

Druh chráněné místnosti		Korekce /dB/
Nemocniční pokoje	6.00 až 22.00 h	0
	22.00 až 6.00 h	-15
Operační sály	Po dobu používání	0
Lékařské vyšetřovny, ordinace	Po dobu používání	-5
Obytné místnosti	6.00 až 22.00 h	0*
	22.00 až 6.00 h	-10*
Hotelové pokoje	6.00 až 22.00 h	+10
	22.00 až 6.00 h	0
Přednáškové sítě, učebny a pobytové místnosti škol, jeslí, mateřských škol a školských zařízení		+5
Koncertní sítě, kulturní střediska		+10
Čekárny, vestibuly veřejných úřadoven a kulturní zařízení, kavárny, restaurace		+15
Prodejny, sportovní haly		+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

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.

#### *Korekce pro výpočet hodnot hluku ve venkovním prostoru*

Podle nařízení vlády č. 148/2006 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.7

Způsob využití území	Korekce dB(A)			
	1)	2)	3)	4)
Chráněné venkovní prostor staveb lůžkových zdravotnických zařízení včetně lání	-5	0	+5	+15
Chráněné venkovní prostor lůžkových zdravotnických zařízení včetně lání	0	0	+5	+15
Chráněné venkovní prostor ostatních staveb a chráněný ostatní venkovní prostor	0	+5	+10	+20

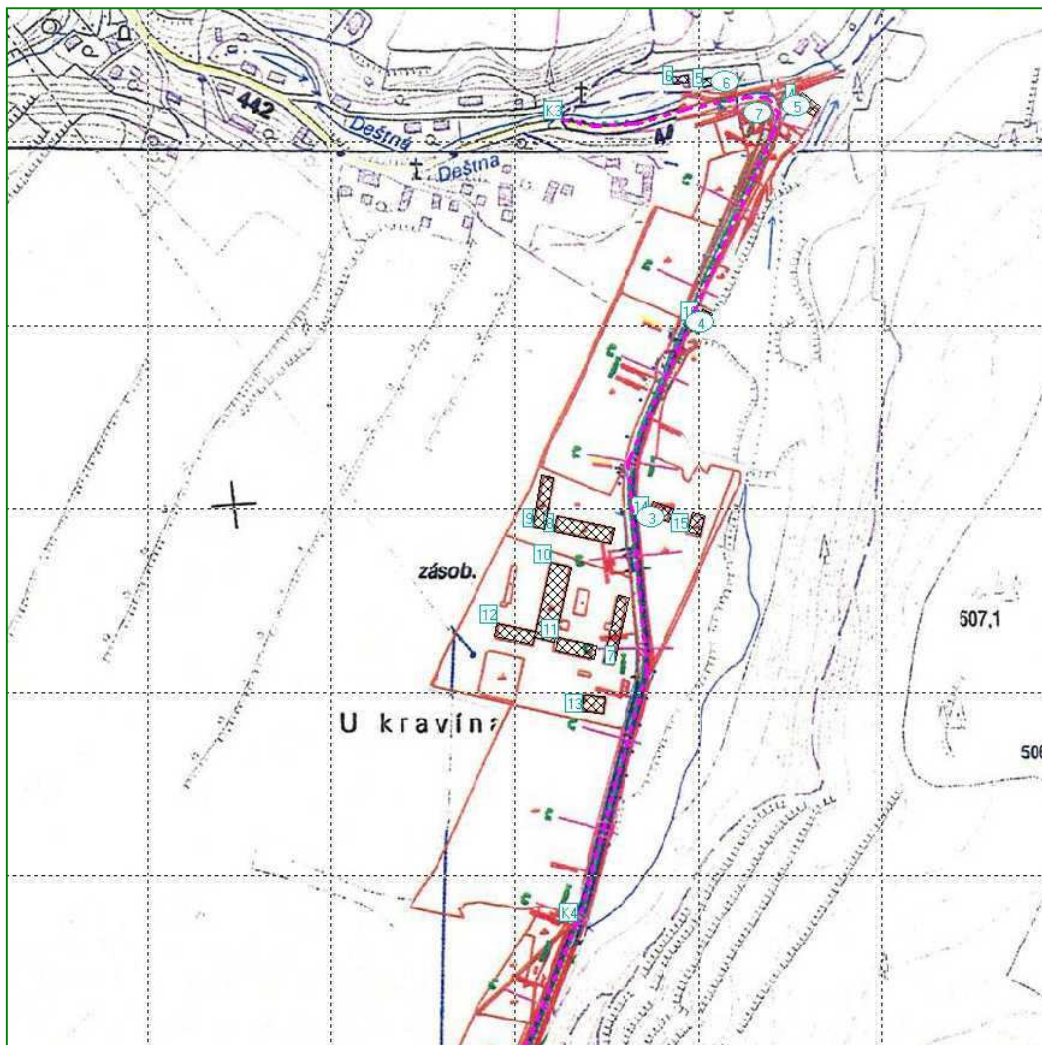
- 1) *Korekce se použije pro hluk z veřejné produkce hudby, hluk z provozoven služeb a dalších zdrojů hluku (§30 odst.1 zák.č.258/2000 Sb.), s výjimkou letišť, pozemních komunikací, nejde-li o účelové komunikace, a dále s výjimkou drah, nejde-li o železniční stanice zajišťující vlakové práce. Zejména rozřadování a sestavu nákladních vlaků, prohlídky vlaků a opravy vozů.*
- 2) *Použije se pro hluk z pozemní dopravy na pozemních komunikacích s výjimkou účelových komunikací, a drahách.*

- 3) *Použije se pro hluk z dopravy na hlavních pozemních komunikacích v území, kde hluk z dopravy na těchto komunikacích je převažující nad hlukem z dopravy na ostatních pozemních komunikacích. Použije se na hluk na drahách v ochranném pásmu dráhy.*
- 4) *Použije se v případě staré hlukové zátěže z dopravy na pozemních komunikacích a drahách, který je v chráněných venkovních prostorech staveb a v chráněném venkovním prostoru vznikl do 31.prosince 2000. Tato korekce zůstává zachována i po položení nového povrchu vozovky, výměně kolejového svršku, popřípadě rozšíření vozovek při zachování směrového nebo výškového vedení pozemní komunikace nebo dráhy, při které nesmí dojít ke zhoršení stávající hlučnosti v chráněném venkovním prostoru staveb a v chráněném, venkovním prostoru a pro krátkodobé objízdné trasy.*

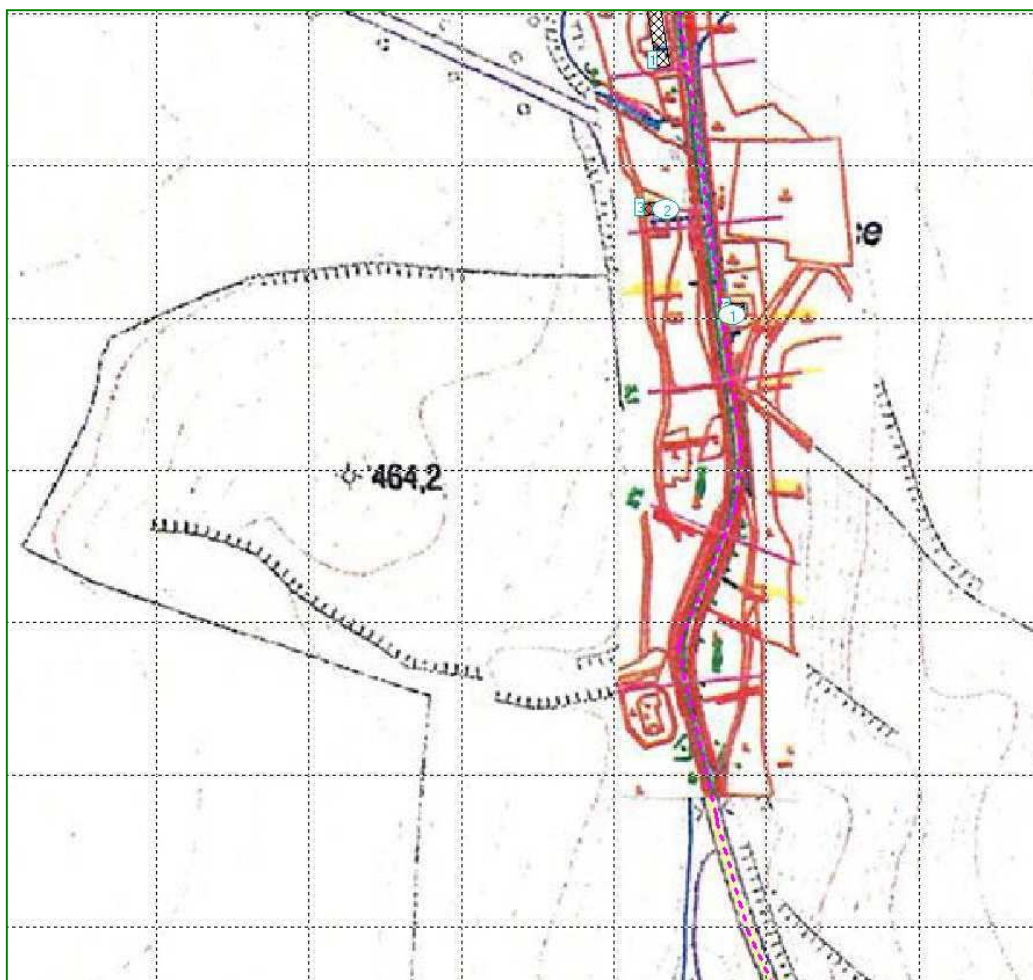
### *Volba kontrolních bodů výpočtu*

Trasa silnice II/442 v úseku Hořejší Kunčice – Kružberk je vedena především mimo oblast s chráněnými objekty (mimo zástavbu). Pouze v začátku úseku v Hořejších Kunčicích se dotýká jižně konce zástavby a na konci řešené trasy se dotýká území kde jsou sporadicky chráněné objekty.

### Vymezení referenčních bodů – část 1



## Vymezení referenčních bodů – část 2



## Výsledky výpočtu

Hodnocen je stav – den a noc pro stav v roce 2020.

## Výsledky výpočtu

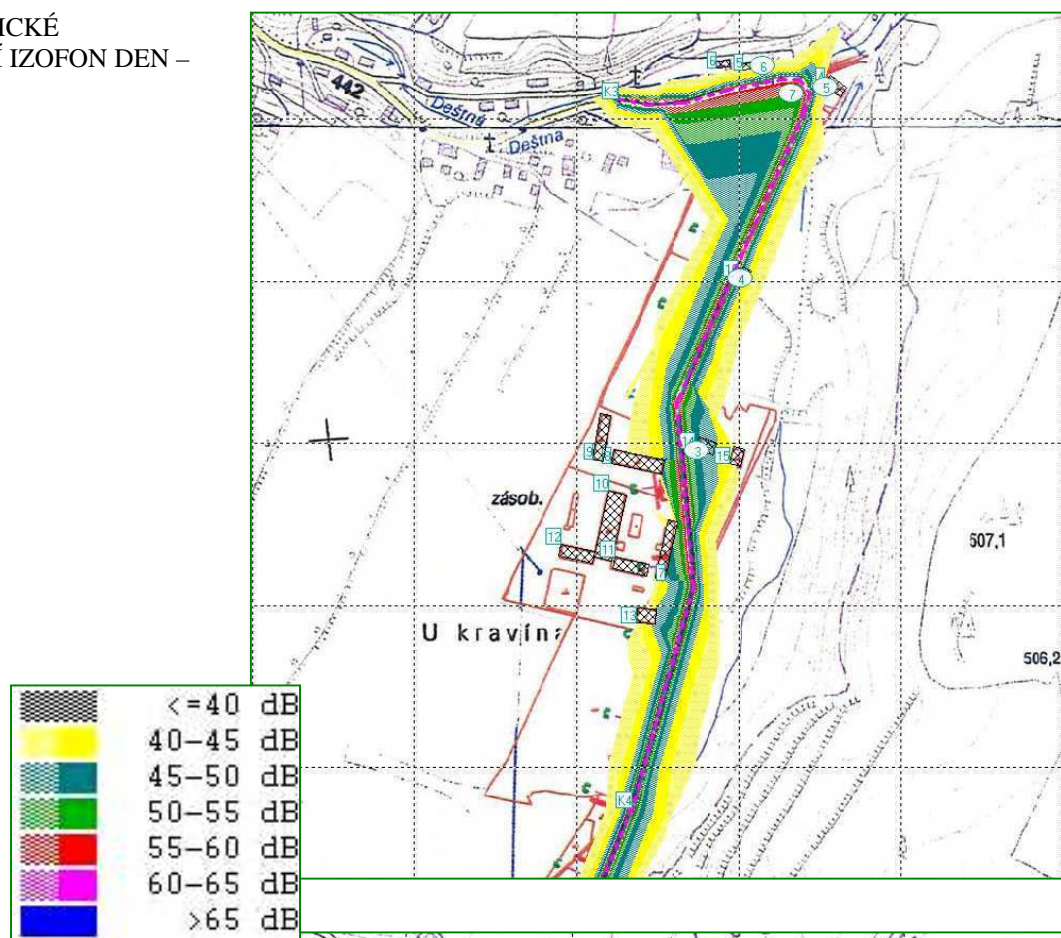
Tabulka č.8

Kontrolní bod	Výška	Rok 2020			
		Přípustná hodnota	Zjištěná hodnota	Přípustná hodnota	Zjištěná hodnota
		$L_{Aeq}$ dB	$L_{Aeq}$ dB	$L_{Aeq}$ dB	$L_{Aeq}$ dB
		Den	Den	Noc	Noc
1	3	60	46,6	50	38,4
2	3	60	48,7	50	40,5
3	3	60	50,7	50	42,5
4	3	60	53,2	50	45,0
5	3	60	51,2	50	43,1
6	3	60	48,5	50	40,3
7	3	60	51,4	50	43,3

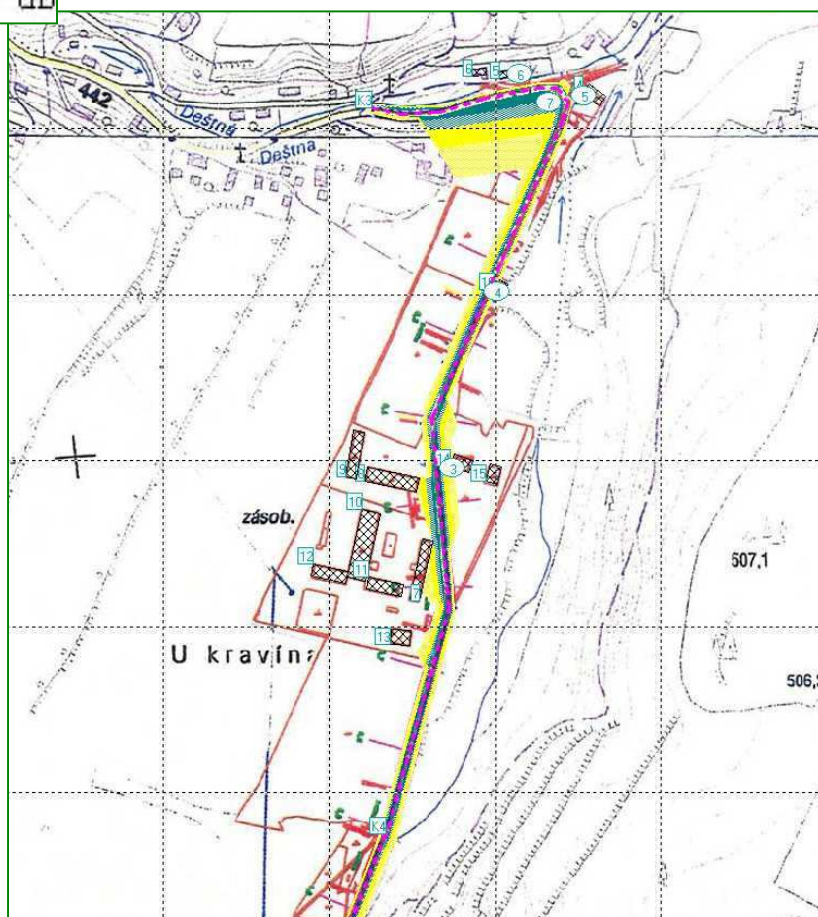
Přípustná hodnota hluku bude dodržena. pro den i pro noc.

Znázorněny jsou izofony hlukové zátěže v následujícím rozsahu:

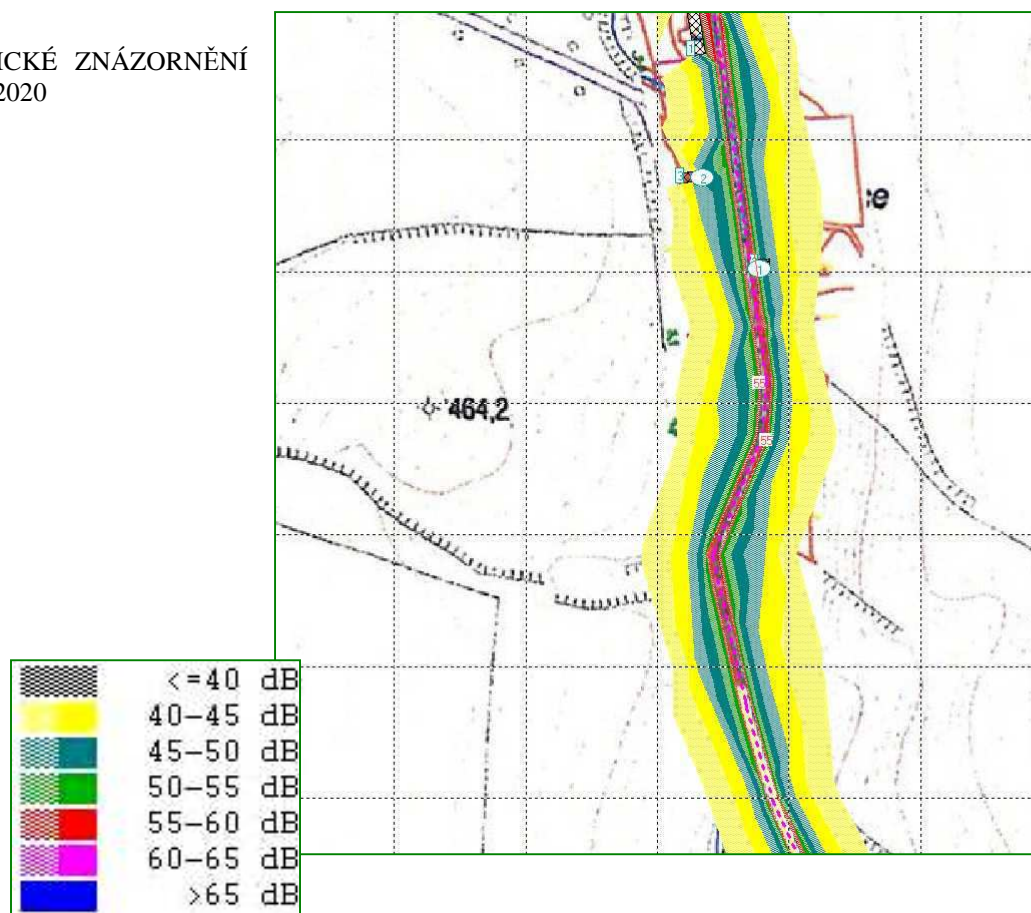
ČÁST 1 GRAFICKÉ  
ZNÁZORNĚNÍ IZOFON DEN –  
2020



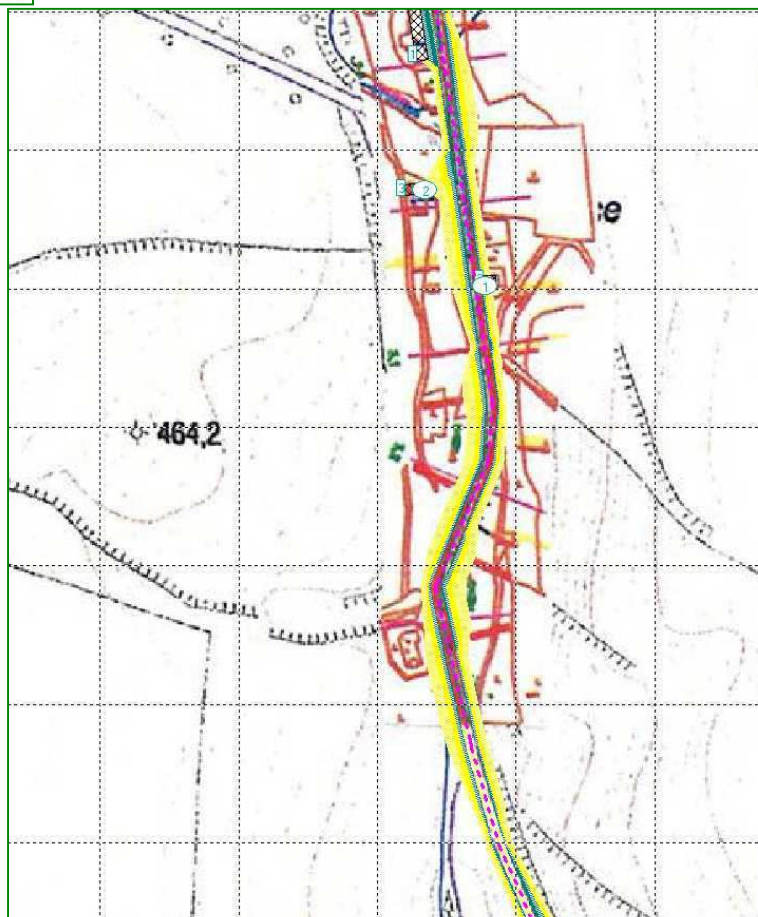
ČÁST 1 GRAFICKÉ  
ZNÁZORNĚNÍ IZOFON NOC –  
2020



ČÁST 2 GRAFICKÉ ZNÁZORNĚNÍ  
IZOFON DEN – 2020



ČÁST 2 GRAFICKÉ ZNÁZORNĚNÍ  
IZOFON NOC – 2020



## 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

Priority dosavadního využívání dotčeného území se v jeho jednotlivých úsecích mírně liší. Část určená pro rekonstrukci II/442 je zemědělsky využívána, část je vedena ochranným pásmem vodního zdroje – vodní nádrže Kružberk.

*Základní priority trvale udržitelného využívání:*

- přírodní charakteristiky území (agrocenóza, zeleň),
- vstupy do prvků ochrany přírody, lesních porostů, liniové zeleně doprovázející silnici II/442, technické řešení nezbytně nutných vstupů omezením a zabezpečením průchodnosti tímto systémem,
- zabezpečení bezproblémového provozu z hlediska nakládání s odpady, odpadními vodami, dodržování požadavků platné legislativy z hlediska ochrany ovzduší, vod, půdy, vody,
- zabezpečení bezproblémového provozu z hlediska ochranného pásma vodních zdrojů,
- zabezpečení základních dopravních charakteristik silnice,
- eliminace vlivů na obyvatelstvo – otázka hlučnosti, emisí (prověřit v konečném řešení oznámení dle zák.č. 100/2001 Sb.), posouzení v rámci projektu otázky bezpečnosti,
- eliminace vlivu na významné krajinné prvky.

#### 1.2 Relativní zastoupení, kvalita a schopnost regenerace přírodních zdrojů

Záměr je řešen s ohledem na uvedenou problematiku a vzhledem ke způsobu návrhu realizace. Projekt musí být řešením, které nad přijatelnou míru nezpůsobí nevratitelný vliv působení na přírodní zdroje, jejich kvalitu a schopnost regenerace. Tato skutečnost je dána konečným řešením celého území.

Všechna opatření zahrnující realizaci stavby a provozu dopravních systémů v území mají záměr řešit s ohledem na obnovitelnost přírodních zdrojů a možnost zásadní eliminace předmětného záměru v území vůči přírodním složkám. Tato skutečnost se projevuje i při řešení rekonstrukce silnice II/442.

#### 1.3 Schopnost přírodního prostředí snášet zátěž se zvláštní pozorností

##### - na územní systémy ekologické stability

Územní systém ekologické stability (dále jen ÚSES) je definován zákonem č. 114/1992 Sb. jako vzájemně propojený soubor přirozených i pozměněných, avšak přírodě blízkých ekosystémů, které udržují přírodní rovnováhu. Základními pojmy používanými v souvislosti s ÚSES jsou biocentrum, biokoridor a interakční prvek.

Návrh územních systémů ekologické stability byl zpracován v 03/1993 jako součást "Generelu lokálních územních systémů ekologické stability krajiny – katastry Bohdanovice, Jakartovice, Mladecko, Hořejší Kunčice, Deštné", Ekoservis Jeseníky a součást "Návrhu územních systémů ekologické stability krajiny – katastry Medlice, Lesy a Kerhartice", Ekoservis Jeseníky, zpracováno v 1994.

Vlastní stavba nezasahuje prvek ÚSES.

### Nejblíže situované prvky územních systémů ekologické stability

Prvek ÚSES	Katastrální území	STG	Požadavek na cílový stav, stávající stav
LBC 11	Hořejší Kunčice	5B3a 4AB1	Břidlicový lom, vysazené bučiny, v lomu rybníček, okolí rybníčky prosvětlit, porosty v okolí lomu přeměnit na bučiny.
LBC	Nad Kunčicemi	5AB3a	Okraj lesního porostu.
LBC 15	Hořejší Kunčice	3BC5b	Niva Deštné, rybník a mokřady, zachovat.
LBC 16	Jakartovice	3B3a	Lipová doubrava, likvidace skládek, rozšíření doubravy.
LBC 23	Hořejší Kunčice	4B5b 5B3a	Vrbové olšiny, smrčina, údolí potoka v agrocenóze s porosty dřevin z náletu, zalesnit jasanem a olší.
LBC 2/ Medlice	Medlice	4B3 4BC4	Travní ponechaniny a jehličnatolistnaté dřeviny, eliminovat porost smrku.
LBC 3/Medlice, Kerhartice	Medlice, Kerhartice	4B3 4AB3	Suchá jedlina, přeměnit na bučinu.
LBC 8/ Kerhartice	Kerhartice	4A3	Opuštěné břidlicové lomy, udržet v současném stavu.
LBC 9/ Kerhartice	Kerhartice	4BC3	Listnatý porost na skále, udržet, chránit, rozšířit na úkor smrčín.

### Označení skupin typů geobocénů (STG):

3BC5b	Fraxini – alneta	jasanové olšiny
3B3a	Querci- fageta typica	dubobučiny
3AB3a	Querci fageta typica	dubobučiny
4A3	Fageta quercino – abietina	dubojedlové bučiny
4AB1	Fageta humilia	skalnaté bučiny
4B3a	Fageta typica	květnaté bučiny
4BC3	Fageta aceris	javorové bučiny
4BC4	Fraxini querc.-roboris-aceris	javorojasanové doubravy
5AB3a	Abieti – fageta	chudé jedlobučiny
5B3a	Abieti fageta typica	květnaté jedlobučiny

#### - 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

Trasa silnice II/442 není situována na území přírodního parku.

#### - území NATURA 2000 – ptačí oblast, evropsky významné lokality

Žádná evropsky významná lokalita ani ptačí oblast nebudou záměrem dotčeny.

Nejbližší evropsky významnou lokalitou je Údolí Moravice

Kód lokality CZ0813474

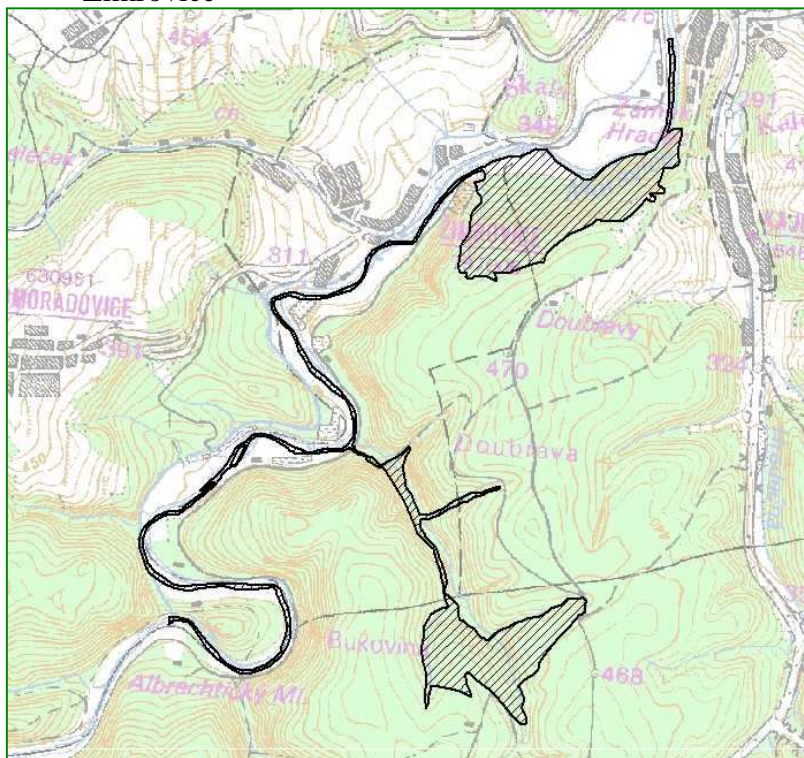
Biogeografická oblast: kontinentální

Rozloha lokality: 129,6264 ha

Navrhovaná kategorie zvláště chráněného území PP

Druhy: přástevník kostivalový (*Callimorpha quadripunctaria* \*), střevlík hrboLATý (*Carabus variolosus*), vranka obecná (*Cottus gobio*)  
(symbol \* označuje prioritní druhy)

Katastrální území: Domoradovice, Hradec nad Moravicí, Lesní Albrechtice,  
Žimrovice



#### - na významné krajinné prvky

Ve smyslu uvedeného zákona 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.

V rámci mapování zeleně byly vytipovány významné prvky zeleně v zájmovém území, tyto jsou zakresleny v mapové části se zdůrazněním těch prvků, které jsou pro území významným prvkem pro krajinné systémy. Registrace VKP probíhá dle zákona č. 114/1992 Sb. a §7 vyhl. MŽP ČR č. 395/92 Sb. (ve znění pozdějších předpisů). V řešeném území zatím nebyly vyhlášeny významné krajinné prvky (registrovány), jsou evidovány příslušným orgánem ochrany přírody ochránářsky významné lokality (širší územní vztahy).

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. Stavbou bude dotčen prvek vymezený zákonem č. 114/1992 Sb. – lesní porost a niva vodoteče.

#### - na území historického, kulturního nebo archeologického významu

Přímo zájmové území je mimo území historického, kulturního nebo archeologického významu.



První zmínka o obci Hořejší Kunčice je z roku 1403. V obci stával kostel Nanebevzetí P.Marie z roku 1769, který vyhořel. V roce 1960 k nim byly připojeny Kerhartice a Medlice s osadou Moravská Harta. V Medlicích býval hrad, který zpustl, patrně za tažení Matyáše Korvína roku 1474. Obce Kerhartice a Medlice zanikly při výstavbě Kružberské přehrady. Většina obcí byla po válce znovu osídlena.

V roce 1974 byly připojeny obce Bohdanovice, Deštné, Hořejší Kunčice a území zaniklých obcí Kerhartice a Medlice k Jakartovicím.

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

Přímo zájmové území není územím se starou zátěží. Podle Systému evidence starých ekologických zátěží, který byl zřízen a je spravován a aktualizován MŽP, nejsou v místě realizace stavby staré zátěže evidovány.

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

Zájmové území leží v členitém terénu Vítkovské vrchoviny, která náleží k celku Nízkého Jeseníku. Průměrná nadmořská výška je 480 m.

### **2.1 Vlivy na obyvatelstvo**

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 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.*

### **2.2 Ovzduší a klima**

Ovzduší a klima předmětného území nebude negativně ovlivněno nad únosnou mez, jak je uvedeno již výše a dokladováno rozptylovou studií uvedenou v části F. *Doplňující údaje* tohoto oznámení.

Klimatické podmínky v zájmovém území jsou charakterizovány teplotou vzduchu a indexem mrazu. Průměrná roční teplota je 5-7° C. Charakteristická hodnota indexu mrazu pro výškové pásmo 500-600m n.m. je Imk = 523. Hloubka promrznání pro netuhé vozovky činí 114 cm.

## 2.3 Voda

Zájmové území náleží do povodí Moravice (2-02-02). Nejvýznamnějším recipientem území je Hvozdnice a její přítoky – pravostranný přítok Deštná s jejím pravostranným přítokem Hůrecký potok, její levostranný přítok Heřmanický potok s jeho levostranným přítokem Stará voda. V jižní části zájmového území se nachází vodní nádrž Kružberk se třemi levostrannými přítoky. Oblast vodní nádrže a souvisejících ploch spadá do PHO VN Kružberk.

Odtokové poměry můžeme charakterizovat průtoky v nejvýznamnějším recipientu Hvozdnice pod Heřmanickým potokem:

Průtok	30 dnů	180 dnů	355 dnů
m – denní průtoky (m <sup>3</sup> /s)	0,86	0,19	0,04

Retenční schopnosti krajiny byly ovlivněny provedenými melioracemi. Tyto mnohdy způsobily převedení malých vodních toků na meliorační kanály. Významný vliv mají malé vodní plochy a zatopené lomy na břidlice, kterých je v zájmovém území poměrně mnoho.

## 2.4 Půda, horninové prostředí a přírodní zdroje

### Hydrogeologické vlastnosti území

Zájmové území náleží do hydrogeologického rajónu kulm Nízkého Jeseníku. V zájmovém území má význam jednak podzemní voda a její oběh v průlinovém prostředí významný v aluviálních sedimentech a v prostředí eluviálního a deluviálního pokryvu a oběh podzemní vody v puklinovém prostředí skalního masívu. Puklinový oběh závisí na členitosti terénu, charakteristice hornin, tektonickém porušení a na klimatických a srážkových poměrech.

Kulmské horniny moravického souvrství je charakterizováno zejména slabou puklinovou propustností se součinitelem filtrace zejména  $n \cdot 10^{-6}$  až  $n \cdot 10^{-8} \text{ m} \cdot \text{s}^{-1}$ . Stejný hydrogeologický charakter mají i břidlice a droby hornobenešovského souvrství. K nejvýznamnějšímu oběhu dochází v pásmu připovrchového rozpojení hornin, v zóně zvětvávání a podél poruchových pásem.

Prameny, které jsou vázány na mělký oběh vody mají vesměs nízké a silně kolísající vydatnosti, v suchém období často zanikají.

V místech křížení s údolími jsou podzemní vody odvodňovány puklinově suťovými prameny nebo skrytými přírony do údolních náplavů.

Podzemní vody mají chemismus kalcium-hydrogenuhličitanového typu.

### Geomorfologické a geologické poměry

Geomorfologicky je území začleněno do provincie Česká vysočina, Jesenická oblast, celek Nízký Jeseník, podcelek Vítkovská vrchovina, okrsek Melčská a Heřmanická vrchovina. Jedná se o území s reliéfem plochých vrchovin a erozně denudačním povrchem. klimatická oblast je mírně teplá, mírně suchá, s mírně chladnou zimou.

Přirozený geologický profil je pod vrchní vrstvou kulturních zemín tvořen sedimenty kvartéru reprezentované v údolích vodotečí a erozních rýh holocénními uloženinami v podobě fluviálních a deluviofluviálních písčitých hlín a písků, s příměsí valounů a úlomků hornin. Na údolních svazích a v závěrech erozních rýh jsou uloženy deluviální soliflukční sedimenty. Předkvartérní podloží reprezentuje hradecko - kyjovické souvrství střídajících se jemnozrnných drob a břidlic. V zájmovém území převažují droby nad břidlicemi.

K záboru zemědělské půdy dojde, základní ukazatelé hodnocení kvality půd bonitní půdně ekologické jednotky (BPEJ) jako nezbytná součást pedologických charakteristik a základní charakteristika hlavních půdních jednotek v předmětném území jsou uvedeny na straně 15 tohoto oznámení.

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

## 2.5 Flóra, fauna a ekosystémy

Při přípravě lokality vymezené pro stavbu bylo provedeno posouzení předmětné lokality s ohledem na sledování výskytu flory a fauny v předmětném území.

Po provedeném průzkumu přímo pro zájmovou lokalitu je možné jednoznačně konstatovat, že v území lokality vzhledem k jejímu situování se v území nenacházejí žádné 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.

Zájmové území je možné rozdělit do několika částí – málo stabilních agrocenóz, stabilních trvalých travních porostů, po stabilní liniové prvky související zejména s doprovodným porostem, lesním porostem a ekosystémy vodotečí.

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 je v území dostatečná.

Vzhledem k tomu, že stavba je situována v trase stávající komunikace II/442 a dotčeny jsou pouze dílčí části území podél stávající liniové dopravní stavby.

Determinovány byly následující druhy bylinného patra: *Aegopodium podagraria* (bršlice koží 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* (zběhovce 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), *Echium vulgare* (hadinec obecný), *Elytrigia reensp* (pýr plazivý) (*ens*), *Equisetum arvense* (přeslička rolní), *Euphorbia cyparissias* (pryšec chvojka), *Euphorbia ascula* (pryšec obecný), *Festuca pratensis* (kostřava luční), *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* (heřmánek 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).

Podél silnice II/442 je ucelená liniová zeleň listnatých stromů javor mléč *Acer platanoides*, jasan ztepilý *Fraxinus excelsior*, bříza bělokorá *Betula pendula*, dub letní *Quercus robur*, borovice *Pinus*. Jejich umístění podél liniových tras je pro dané území typickým krajinným prvkem.

Stávající stav umístění stromů přímo souvisí se stávající plochou komunikace, jak je zřejmé z následující fotodokumentace.



Přímo v území (vymezeném lokalitou rozsahu záboru stavbou) nebyly zjištěny při terénním průzkumu ani nejsou uvedeny takové údaje v dostupném materiálech 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 v trase stávající silnice II/442. 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 zájmovém území se nachází běžná lovná zvěř, velmi dobře je zachovaná ornitofauna. Ta je koncentrovaná zejména v údolnicích. Pro vodní ptactvo mají zásadní význam stojaté vody. Na stojaté vody jsou vázány další typy živočichů – zejména obojživelníci a hmyz. Na subtermofilních ponechaninách se vyskytuje množství entomocenóz.

## 2.6 Krajina, krajinný ráz

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.

Předmětné území je tvořeno souvislým komplexem luk a polí, členěných liniivou zelení podél polních komunikací a vodotečí, které protékají územím. Zároveň skupiny dřevin a porosty stromů v částech území spolu s liniivou zelení působí jako protierozní prvek. Porosty slouží jako úkryt pro volně žijící živočichy.

### *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 liniivé 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 mimo zástavbu v přírodě blízké krajině. Stavba je řešena s ohledem na terénní charakteristiky, nedojde k vytvoření prvku se zvýšenou pohledovou charakteristikou.

## **2.7 Hmotný majetek a kulturní památky**

Nebudou negativně ovlivněny. Realizací záměru nedojde k ovlivnění hmotného majetku nebo kulturních památek.

## **2.8 Hodnocení**

Tabulka č.9

Předmět hodnocení	Kategorie významnosti		
	I.	II.	III.
Vlivy na obyvatelstvo		x	
Vlivy na ovzduší a klima		x	
Vliv na hlukovou situaci		x	
Vliv na povrchové a podzemní vody		x	
Vliv na půdu		x	
Vliv na horninové prostředí a nerostné zdroje			x
Vliv na floru a faunu	x		
Vliv na ekosystémy		x	
Vliv na krajinu		x	
Vliv na hmotný majetek a kulturní památky			x

Vysvětlivky:

- I. - složka mimořádného významu, je proto třeba jí věnovat pozornost
- II. - složka běžného významu, aplikace standardních postupů
- III.- složka v daném případě méně důležitá, stačí rámcové hodnocení

Složky životního prostředí jsou zařazeny do 3 kategorií podle charakteru záměru, lokality, do níž má být záměr umístěn, a podle stavu životního prostředí v okolí realizace záměru. Tabulka byla vyplněna po podrobném studiu dané problematiky.

## **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 rekonstruované silnici nebude ovzduší znečištěno nad přípustnou úroveň, jak je dokladováno závěry zpracovaného oznámení.

Realizací stavby neočekáváme výraznou změnu imisní situace v lokalitě, koncentrace znečišťujících látek v lokalitě nedosáhnou hodnot imisního limitu.

#### **Vliv hlukové zátěže**

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

Chráněné objekty (objekty bydlení) a chráněný venkovní prostor objektů včetně ostatního chráněného prostoru nebude novým dopravním řešením ovlivněno nad přípustnou úroveň.

#### **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. Trasa silnice zlepší stávající stav území z hlediska dopravy a dopravních intenzit v zastavěné části města Vítkova.

### *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**

Rozsah vlivů záměru realizovat záměr rekonstrukce silnice II/442 vztahený k předmětnému dotčenému území a populaci dle technického řešení bude znamenat dopad dokladovaný výše uvedenými skutečnostmi, charakteristikami a opatřeními dle sledovaných variant.

Negativní účinky záměru se v obytném území projeví pouze po dobu výstavby, obyvatelstvo bude omezeno vlastními stavebními pracemi a s tím souvisejícími dopravními omezeními. Toto ovlivnění bude eliminováno organizací výstavby a bude po dobu stavby, zpracované zejména s ohledem na zástavbu obcí.

Provozem řešené trasy budou vlivy na zdraví obyvatelstva podnormativní a v souladu s požadavky platné legislativy.

## **3. Údaje o možných vlivech přesahujících státní hranice**

Předmětný záměr související s realizací stavby „Silnice II/442 Hořejší Kunčice – Kružberk, rekonstrukce silnice“ 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. Nakládání s odpady bude prováděno v souladu s regulativy schváleného plánu odpadového hospodářství kraje.

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

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

☞ Zpracována bude podrobná inventarizace zeleně se zhodnocení možnosti zachování jednotlivých jedinců vzhledem k rozsahu rekonstrukce vozovky. Tento stav bude řešen v rámci dalšího stupně projektové dokumentace a podrobně projednán s orgánem ochrany přírody.

☞ Manipulace se stavebními materiály, vlastní stavba a způsob realizace stavby, provoz na předmětné komunikace bude v souladu s požadavky ochranného pásma vodní nádrže Kružberk.

☞ Dodrženy budou podmínky zák.č.114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny.

☞ Projekt bude obsahovat vegetační úpravy pro začlenění stavby do území. Navrženo je uplatnění obdobné liniové zeleně, jaká je v území výrazným typem krajinného rázu území. Odstraněná zeleň bude nahrazena novou výsadbou (náhradní výsadba).

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

## **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. Oznámení bylo zpracováno na základě údajů dokumentace pro územní řízení (Ing.Lukšová, 05/2007).

Všechny vlivy na životní prostředí 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.

Předmětný záměr stavby „Silnice II/442 Hořejší Kunčice – Kružberk, rekonstrukce silnice“ je vázán k předmětnému území a není řešen variantně. Stavba bude podrobně řešena projektem. Detailní charakteristiky stavby budou upřesněny v dalším stupni zpracování projektové dokumentace.

Pro variantní posouzení stavby by mohly být zvažovány varianty (jak je uvedeno v části B.5) nulová varianta a varianta předkládaná oznamovatelem. Varianta nulová by předpokládala ponechání dopravních charakteristik území ve stávajícím stavu bez zlepšení stávajících nepříznivých dopravních charakteristik území. Tento stav by znamenal výrazný nepříznivý dopad na předmětné území.

Variantu navrhovanou oznamovatelem je možné považovat za ekologicky přijatelnou za předpokladu uplatnění všech doporučení a navrhovaných opatření. Stavba bude napojena na stávající navazující dopravní charakteristiky území a bude řešena v souladu s tímto dopravním systémem území.

Stavba je podrobně řešena z hlediska hlukové a emisní zátěže a navržena jsou příslušná opatření omezující dosah stavby a zejména jejího provozu na okolní prostory.



Ze zpracovaného materiálu vyplývá, že navrhované řešení představuje v daném případě variantu ekologicky přijatelnou.

## **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

Silnice II/442 Hořejší Kunčice – Kružberk, rekonstrukce silnice

### **2. Další podstatné informace oznamovatele**

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

## **G. Všeobecně srozumitelné shrnutí netechnického charakteru**

Záměrem investora je rekonstrukce silnice II/442 na kategorii S 7,5 v úseku jižně od zástavby obce Hořejší Kunčice po Kružberk.

Začátek a konec úpravy komunikace navazuje na stávající již rozšířené části komunikace. Rekonstrukce začíná v obci Hořejší Kunčice – v km dle pasportu 8,420 a končí napojením na stávající stav - dle pasportu v km 11,800. Celková délka úpravy bude 3 320,00 m.

Stávající šířka zpevněné části komunikace je proměnlivá od 4,50 m do 6,00 m. Oboustranně nezpevněná šířka krajnice je cca 0,75 m. Odvodnění komunikace je v současnosti do oboustranného otevřeného příkopu, který je nezpevněný, resp. průsakem do okolního terénu.

Základním důvodem navrhované rekonstrukce je nevyhovující šířkové uspořádání komunikace vzhledem ke stanovené kategorií.

Komunikace II/442 je využívána osobní, nákladní a autobusovou dopravou jako hlavní spojovací trasa mezi silnicemi I/46 a II/443.

Vzhledem k charakteru dopravy je současný stav komunikace nevyhovující, šířka zpevněné části dosahuje místy i 4,50 m.

Na silnici II/442 jsou napojeny komunikace s místním významem - silnice III/4423 směr Nove Lublice km 2,018 00 a silnice III/4424 směr Slezská Harta km 2,940 00.

Stavba bude dle projektu probíhat s vyloučením dopravy (mimo autobusy) a bude realizována po etapách.

Komunikace II/442 prochází katastrálním územím Hořejší Kunčice a Kerhartice u Budišova nad Budišovkou, dělicí linie katastrálních území je silnice III/4423 ve směru na Nové Lubline. Navrhované řešení upravuje šířkové uspořádání komunikace na kategorii S 7,5/70 ve stávajícím koridoru, tj. nedojde ke změně směrového a výškového vedení komunikace.

Komunikace je vedena v mimo zastavěné území.

Základním prvkem, který je nutné respektovat a zabezpečit eliminaci jakéhokoliv vlivu je skutečnost, že řešené území leží v pásmu I. a II. pásmu hygienické ochrany vodního zdroje – vodní nádrž Kružberk je zdrojem pitné vody pro ostravský oblastní vodovod.

Přílehlý terén kolem komunikace je členitý částečně nepřehledný. Silnice II/442 je lemována oboustranně stávajícími vzrostlými stromy, které zasahují do nezpevněné krajnice komunikace.

Komunikaci křížuje v km 0,906 potok Deštná, který je veden v úseku délky cca 160 m podél komunikace (po levé straně ve směru staničení).

Stavební úpravy budou realizovány na stávající ploše komunikace a v jejím bezprostředním okolí. Stávající výškové vedení bude zachováno, je navrženo pouze rozšíření komunikace na kategorií S 7,5. Rozšíření si vyžádá vykácení stávajících stromů podél komunikace. Vzhledem k množství vykácených stromů dojde k podstatným zásahům do ekosystému krajiny, dojde k dotčení pozemků lesa.

Realizací záměru dojde k zlepšení šířkových poměrů komunikace a bude odstraněno nebezpečí dopravní kolize.

Předmětem stavby je rekonstrukce komunikace II/442 na kategorií S 7,5. Začátek a konec úpravy komunikace navazuje na stávající již rozšířené části komunikace. Rekonstrukce začíná jižně od zástavby obce Hořejší Kunčice a končí napojením na stávající stav v lokalitě Kružberk, celková délka úpravy činí 3,32 km.

2.2. Stávající šířka zpevněné části komunikace je proměnlivá od 4,50 m do 6 m + oboustranně šířka nezpevněné krajnice cca 0,75 m.

Komunikace je využívána, jak již bylo uvedeno výše, osobní, nákladní a autobusovou dopravou. Je hlavní spojovací trasou mezi silnicemi I/46 a II/443. Vzhledem k charakteru dopravy je současný stav komunikace nevyhovující.

Na silnici II/442 jsou napojeny komunikace s místním významem - silnice III/4423 směr Nove Lublice a silnice III/4424 směr Slezská Harta.

Rekonstrukcí komunikace nedojde k zásadní změně stávajícího vedení komunikace. Osa komunikace je vedena v ose stávající komunikace, v km 0,905 je osa posunuta tak, aby rekonstrukcí komunikace došlo k minimálnímu dotčení stávajícího propustku.

V rámci rozšíření komunikace nedojde ke změně nivelety komunikace. Maximální stávající podélný sklon nivelety komunikace nepřesáhne 7 %.

Vzhledem k charakteru dopravy a okolnímu terénu je navržena kategorie komunikace 7,5/70. Příprava území pro těleso komunikace vyžádá vykácení stávajících vzrostlých stromů kolem komunikace. Stromy budou vykáceny na základě podmínek orgánu ochrany přírody, stanovena bude náhradní výsadba. Pařezy budou odstraněny tak, aby nezasahovaly do podkladních vrstev komunikace.

Před zahájením výkopových a násypových prací bude provedena skrývka kulturních zemin tam, kde dojde k záboru zemědělského půdního fondu.

Svahy výkopů jsou navrženy s max. sklonem 1:1,75 a svahy násypů s max. sklonem 1:2,5. V místech, kde sklony přesáhnou uvedené hodnoty je navrženo zpevnění svahů pomocí geomříží.

V případě sklonů vyšších než 1:1 jsou navrženy opěrné resp. zárubní zdi.

Stávající násypové svahy budou upraveny pomocí odkopávek pro ukotvení geomříží. Odkopávky jsou navrženy na šířku 1,50 - 2,00 m se sklonem 5 %. Svislá vzdálenost geomříží je min. 0,50 m, max. 1,00 m.

Po provedení úpravy pláň do předepsaného příčného a podélného sklonu bude na takto připravený podklad vybudována konstrukce vozovky. Konstrukce vozovky byla navržena na základě „Katalogu vozovek“ pro třídu dopravního zatížení III, charakteristika zatížení

polotěžké (průměrná denní intenzita provozu těžkých nákladních vozidel v obou směrech 501 – 1500).

Požadovaným rozšířením komunikace nedojde ke změně stávajícího systému odvodnění. Odvodnění pláň je zajištěno příčným a podélným sklonem pláň do silničního příkopu. Základní příčný sklon je 3 %, překlápí se ve směrových obloucích současně s povrchem vozovky.

Silniční pláň je odvodněna protaženou podkladní vrstvou ze štěrkodrti v tl. 0,20 m do svahů silničního tělesa. Odvodnění povrchu komunikace je zajištěno příčným a podélným sklonem komunikace. Základní příčný sklon je navržen střešovitý 2,5 %, ve směrových obloucích se mění na délku vzestupnice na jednostranný.

Povrchové vody budou silničními příkopy svedeny do stávajících vodotečí. Silniční příkopy jsou navrženy podélným sklonu dle podélného sklonu komunikace. Minimální podélný sklon příkopů 0,5 % (bez zpevnění), min. 0,3 %.

Trasa komunikace je vedena v souběhu s vodotečí a to v úseku *km 0,905 - km 1,065* a *km 3,180 - KÚ*. Rozšířením tělesa komunikace dojde k dotčení potoka, příkop je navržen v návaznosti na stávající stav - lichoběžníkový. Násypový svah komunikace bude zpevněn pomocí dlažby z lomového kamene uložené do betonu, v patě svahu bude ukotvení dlažby pomocí betonové patky. Protilehlý svah bude upraven ohumusováním.

Řešeny budou propustky: propustek v km 0,272 70, propustek u sjezdu v km 0,631 00, prodloužení propustku v km 0,905 00 , propustek v km 1,286 00, propustek u sjezdu v km 1,643 00, propustek u sjezdu v km 2,690 00, prodloužení propustku v km 2,813 50 a propustek v km 3,037 00.

V km 2,018 00 je styková křižovatka se silnicí III/4423 (směr Nové Lubline) a v km 2,940 je styková křižovatka se silnicí III/4424 (směr Slezská Harta). Napojení uvedených křižovatek zůstane beze změn.

V místech, kde násypové těleso překročí výšku 3 m, budou v prostoru nezpevněné krajnice osazena záchytná svodidla. Svodidla budou osazena na hranici volné šířky silniční komunikace na největší deformační hloubku 1 m. Začátek a konec svodidla bude zapuštěn pod úroveň přilehlého terénu. Do výšky násypu 3 se na ohrazení volné šířky komunikace použijí směrové sloupky osazené v nezpevněné části krajnice.

Rozšířením komunikace dojde k posunu hranice stávajících sjezdů, všechny sjezdy budou zachovány. Jedná se o stávající účelové komunikace:

## **H. Příloha**

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

### **Stanovisko orgánu ochrany přírody k možnosti existence významného vlivu na evropsky významné lokality a ptačí oblasti (Natura 2000)**

Stanovisko k projektu podle §45i zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny ve znění pozdějších předpisů – lokalita není součástí uvedeného prvku.

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 II/442 Hořejší Kunčice – Kružberk, rekonstrukce silnice je ekologicky přijatelná a lze ji

**doporučit k realizaci.**

**Oznámení bylo zpracováno:** květen 2007

**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:**

Dopravní projektování Ostrava, spol.s r.o.

**Podpis zpracovatele oznámení:**

.....

## **F. DOPLŇUJÍCÍ ÚDAJE**

Situace širších vztahů, měřítko 1 : 10 000

Silnice II/442 Hořejší Kunčice – Kružberk, rekonstrukce silnice

## **H. Příloha**

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

Bude samostatně předáno zástupcem oznamovatele.

### **Stanovisko orgánu ochrany přírody k možnosti existence významného vlivu na evropsky významné lokality a ptačí oblasti (Natura 2000)**

Žádná evropsky významná lokalita ani ptačí oblast dle národního seznamu evropsky významných lokalit dle nařízení vlády č.132/2005 ve smyslu ust. §45a zákona č. 114/1992 Sb. nebude záměrem dotčena.